

UITVOERINGSCONVENANT OPDRACHTGEVERSCHAP DOELGROEPENVERVOER VOOR ZUID-KENNEMERLAND - HAARLEMMERMEER - IJMOND

1. Inleiding

Sinds 1 januari 2017 zijn de gemeenten Beverwijk, Bloemendaal, Haarlem, Haarlemmerliede en Spaarnwoude¹, Haarlemmermeer, Heemskerk, Heemstede, Velsen en Zandvoort gezamenlijk opdrachtgever voor het regionaal georganiseerde doelgroepenvervoer onder de naam RegioRijder.

Voortbouwend op de bestaande samenwerking heeft dit Uitvoeringsconvenant Opdrachtgeverschap Doelgroepenvervoer (Convenant) als doel de samenwerkingsafspraken over de organisatie en doelstellingen van het doelgroepenvervoer, de invulling van het opdrachtgeverschap en het gezamenlijke zeggenschap richting de gecontracteerde partijen nader uit te werken en vast te leggen.

2. Ambities en doelstellingen

Sinds de start van het RegioRijder systeem in januari 2017 zijn de gemeenten gezamenlijk verantwoordelijk voor het beleid, de aansturing en de uitvoering van het regionale doelgroepenvervoer. In eerste instantie alleen voor het vervoer in het kader van de Wmo maar vanaf september ook (voor een deel van de regio) voor het leerlingenvervoer. Het jaar 2017 was daarbij een 'opstartjaar': een geheel nieuw systeem, met nieuwe regionale samenwerking en een andere verdeling van taken en verantwoordelijkheden bij de uitvoerende partijen.

Nu de opstartfase voorbij is en de kwaliteit van de uitvoering op orde komt, kan invulling worden gegeven aan de wens om aan de ambities en de beoogde doelstellingen voor het vervoersysteem verder in te vullen. De regionale samenwerking is aangegaan om de kwaliteit en efficiëntie van het vervoer te verhogen. Regionaal inkopen zorgt voor schaalvergroting en bredere inzetbaarheid in het gebied. De ambitie is om het systeem langzaam uit te breiden met andere vervoerstromen, zoals dagbesteding en GGZ-vervoer. Doel is om daar waar mogelijk ook een kanteling richting het OV te creëren, waardoor reizigers meer zelfstandig kunnen reizen. Het vervoer moet een bijdrage leveren aan de bredere doelstellingen van de gemeenten op het vlak van zelfredzaamheid en maatschappelijke inclusiviteit.

¹ Vanaf 1 januari 2019, of zoveel later als de herindeling plaatsvindt, zal de nieuwe gemeente Haarlemmermeer de verplichtingen van de gemeenten Haarlemmerliede en Spaarnwoude en Haarlemmermeer overnemen.

3. Kernbegrippen

Doelgroepenvervoer

Onder het doelgroepenvervoer wordt verstaan het vervoer voor specifieke doelgroepen van de gemeenten – mensen die niet met regulier openbaar vervoer (OV) kunnen reizen of zelfstandig ander vervoer kunnen gebruiken – dat valt onder de gemeentelijke wettelijke verantwoordelijkheid. Binnen de regionale samenwerking wordt in ieder geval hieronder verstaan het sociaal-recreatieve vervoer in het kader van de Wet maatschappelijke ondersteuning (Wmo) en het leerlingenvervoer in het kader van de onderwijswetgeving.

Regiemodel

Er is gekozen voor een regiemodel, waarbij een scheiding is aangebracht tussen de taken van de vervoercentrale en de vervoerders. De vervoercentrale is belast met de planning van het doelgroepenvervoer, de ritaanname en aansturing van de vervoerders (voertuigen en chauffeurs). De vervoerders zijn verantwoordelijk voor de daadwerkelijke uitvoering van het vervoer.

Regionale samenwerking

De gemeenten hebben gekozen voor regionale samenwerking om te komen tot efficiënte uitvoering van het vervoerssysteem. Uitgangspunt hierbij is dat de gemeenten zelfstandig beleid kunnen bepalen en vaststellen, hierover in regionaal verband afstemmen en dat het opdrachtgeverschap en de uitvoering op regionaal niveau gezamenlijk wordt aangestuurd.

4. Uitgangspunten regionaal opdrachtgeverschap

De gemeenten geven de samenwerking vorm als een regionale netwerksamenwerking op basis van gezamenlijke zeggenschap, passend binnen het regionaal gedragen principe: 'lokaal wat kan en regionaal waar het moet of waar het effectief en efficiënt is'.

Voor het regionaal opdrachtgeverschap worden de volgende doelstellingen geformuleerd:

- Binnen de samenwerking wordt gestreefd naar het delen van kennis, expertise en inzet van de gemeenten, waarmee de aansturing en het opdrachtgeverschap richting de vervoercentrale en de vervoerders zoveel mogelijk eensluidend en in gezamenlijkheid wordt ingevuld.
- Ten behoeve van het regionaal opdrachtgeverschap worden alle bevoegdheden op het gebied van contractmanagement vanuit de gemeenten aan het Regionaal Contractmanagement Team (RCT) overdragen.
- De bevoegdheden op het vlak van het beleid, zoals de toegang en indicaties voor het vervoer, blijven bij de deelnemende gemeenten. De uitgangspunten voor de uitvoering van het vervoer worden regionaal uniform geformuleerd en toegepast.

Op regionaal niveau worden de volgende taken georganiseerd en uitgevoerd:

- de netwerkregie (het informeren over, verantwoorden aan en afstemmen tussen de gemeenten);
- het contractmanagement richting vervoercentrale en vervoerders (het opdrachtgeverschap);
- het financieel beheer en verantwoording volgens het financieel protocol;
- de regionale communicatie;
- het secretariaat en de ondersteuning ten behoeve van de regionale taken;
- de inkoop van aanvullend vervoer en de doorontwikkeling van het vervoerssysteem.

Op lokaal niveau worden de volgende taken uitgevoerd:

- het beleid inzake het doelgroepenvervoer, waaronder de toegang tot het doelgroepenvervoer;
- de keuze over toevoeging van vervoersvormen;
- het besluiten over het al dan niet laten adviseren van reizigers door de vervoercentrale om gebruik te maken van het openbaar vervoer (het 'OV-advies');
- de besluitvorming en communicatie op lokaal niveau;
- het betalen van de facturen van de uitvoering en organisatie.

Deze taken zijn en blijven de verantwoordelijkheid van de individuele gemeenten en behoren niet tot dit uitvoeringsconvenant.

5. Regionale taken opdrachtgeverschap doelgroepenvervoer

Voor de uitvoering van de regionale taken wordt een Regionaal Contractmanagement Team (RCT) doelgroepenvervoer opgezet. Het RCT werkt in opdracht van de ambtelijk opdrachtgever en in nauwe samenwerking met de regionale adviesgroep (genoemde gremia worden hierna toegelicht).

Het RCT doelgroepenvervoer:

- is verantwoordelijk voor de dagelijkse aansturing van het vervoersysteem en voert de hierboven genoemde regionale taken uit;
- zorgt hiermee voor deskundig contractmanagement en een eenduidige aansturing van de uitvoering namens alle gemeenten;
- heeft de bevoegdheid om namens alle gemeenten met betrekking tot de uitvoering de noodzakelijke beslissingen te nemen en rapporteert hierover achteraf aan de regionale adviesgroep en handelt namens alle gemeenten in overleggen met contractpartijen. Deze bevoegdheden van het RCT worden in relatie tot mandatering nader uitgewerkt in een separaat mandaatbesluit voor elke gemeente.
- handelt hierbij binnen de kaders van de afgesloten contracten en vraagt bij afwijkingen advies aan de regionale adviesgroep;
- is belast met de uitvoering van de regionale taken, op structurele basis voor de duur van dit Convenant;
- wordt gehuisvest bij die gemeente die de functie van netwerkregisseur invult en valt qua personele en organisatorische aangelegenheden onder het beleid van de betreffende gemeente;
- stelt in het laatste kwartaal van elk jaar een jaarplan op, waarin de werkzaamheden van het RCT en de doorontwikkeling van het vervoersysteem voor het komende jaar wordt beschreven.

Het RCT bestaat uit de volgende functionarissen:

- De netwerkregisseur:
 - geeft leiding aan het RCT;
 - legt namens het RCT verantwoording af aan de ambtelijk opdrachtgever;
 - is eerste aanspreekpunt voor de regionale adviesgroep, ambtelijk opdrachtgever en bestuurders;
 - stelt jaarlijks het werkplan voor het RCT op, voor zowel de reguliere- als ontwikkeltaken.
- De contractmanager:
 - ziet toe op de dagelijkse operatie aan de hand van de contractuele afspraken;
 - is eerste aanspreekpunt voor de vervoercentrale en de vervoerders;
 - adviseert over het door ontwikkelen van het systeem in samenhang met andere vervoersinitiatieven en ontwikkelingen in het openbaar vervoer.

- De financieel adviseur:
 - verantwoordelijk voor de financiële bewaking van het vervoersysteem.
- Ondersteuner:
 - ondersteuning van het RCT.
- Communicatie adviseur:
 - verantwoordelijk voor de interne en externe communicatie.

Bij incidentele behoefte aan specifieke expertise, heeft het RCT de bevoegdheid om in overleg met de opdrachtgever en de regionale adviesgroep aanvullende inzet te organiseren, zoals inzet van een juridisch adviseur of een inkoopadviseur.

De verdere uitwerking is vastgelegd in de bijlage 'Regionaal Contractmanagement Team Doelgroepenvervoer'.

6. Gemeentelijke samenwerking

Gemeentelijke besluitvorming op lokaal niveau:

- blijft de verantwoordelijkheid van colleges en raden;
- is nodig bij aanpassingen van de kaders voor de regionale samenwerking en de uitvoering van het doelgroepenvervoer, zoals vastgelegd in dit convenant en in de contracten met uitvoerende partijen, en bij uitbreiding van het RegioRijder vervoerssysteem (met bijvoorbeeld andere vervoersstromen of andere dienstverlening).

Het Pfo Sociaal Domein:

- heeft als doel bestuurlijke besluiten regionaal te bespreken en af te stemmen;
- bestaat uit de portefeuillehouders Wmo en Jeugd van alle deelnemende gemeenten;
- komt eens per zes weken bijeen, een agendacommissie verzorgt de agendering van onderwerpen en de verslaglegging.

De Stuurgroep Doelgroepenvervoer:

- is het eerste aanspreekpunt op bestuurlijk niveau voor de opdrachtgever en de netwerkregisseur en monitort namens alle gemeenten de prestaties en voortgang;
- bestaat uit 4 wethouders, aangewezen door het Pfo, van de gemeenten Haarlem (1), Haarlemmermeer (1), IJmond (1) en Heemstede/Bloemendaal (1).

De ambtelijk opdrachtgever:

- is verantwoordelijk voor de regionale samenwerking;
- is verantwoordelijk voor afstemming met bestuurlijk niveau;
- is verantwoordelijk voor de verantwoording van financiën op regionaal niveau;
- vormt indien nodig het escalatieniveau voor de gecontracteerde partijen;
- maakt deel uit van het management van een van de deelnemende gemeenten;
- wordt aangewezen door de Stuurgroep;
- is het eerste aanspreekpunt voor de netwerkregisseur en stuurt het RCT aan.

De regionale adviesgroep:

- bespreekt inhoudelijke/beleidsvoorstellen met het RCT;
- bereidt in samenwerking met de netwerkregisseur bestuurlijke stukken en besluiten voor;
- bestaat uit één ambtenaar uit iedere gemeente vanuit het gehele doelgroepenvervoer domein;
- is het eerste aanspreekpunt voor interne afstemming binnen de gemeente.

7. Financiering, begroting en kostenverdeling

De regionale samenwerking in het doelgroepenvervoer leidt er toe dat er afspraken gemaakt moeten worden over de financiële aspecten van de uitvoering en de organisatie. De kosten van het doelgroepenvervoer bestaan uit uitvoeringskosten en organisatiekosten.

De uitvoeringskosten:

- betreffen de kosten voor de uitvoering van het doelgroepenvervoer, onderverdeeld in:
 - de regiekosten: de planning en aansturing van het vervoer door de gecontracteerde vervoercentrale;
 - de vervoerskosten: inzet van voertuigen en chauffeurs door de gecontracteerde vervoerders.
- worden bepaald op basis van de uitgangspunten in de contracten.
- worden regionaal verdeeld op basis van de volgende verdeelsleutels (zie voor verdere specificatie en toelichting de bijlage 'Financiële afspraken regionaal doelgroepenvervoer'):
 - de regiekosten voor het vraagafhankelijk vervoer worden verdeeld op basis van het aantal verreden ritten uit het voorgaande jaar;
 - de regiekosten voor het routevervoer worden verdeeld op basis van het aantal leerlingen uit het voorgaande schooljaar;
 - de vervoerskosten worden verdeeld op basis van het aantal betaaleenheden per gemeente;
- worden conform de in de contracten opgenomen indexeringen jaarlijks geïndexeerd;
- worden door de verschillende contractpartijen rechtstreeks aan de gemeenten gefactureerd en door de gemeenten betaald aan de contractpartijen.

De organisatiekosten:

- betreffen alle kosten die niet tot de uitvoeringskosten behoren, zoals onder andere:
 - de kosten voor de personele invulling van het RCT, inclusief externe inhuur;
 - de kosten voor huisvesting van het RCT, waarvoor de betreffende gemeente elk jaar een begroting opstelt;
 - de kosten voor het onafhankelijk klachtenmeldpunt;
 - de kosten voor het uitvoeren van onderzoeken.
- worden in eerste instantie betaald door de gemeente waar het RCT gehuisvest is, en vervolgens twee maal per jaar aan de deelnemende gemeenten doorbelast;
- worden regionaal gegarandeerd door de deelnemende gemeenten gedurende de looptijd van het convenant en worden verdeeld op basis van het aantal inwoners van het voorgaande jaar.

De volgende procesafspraken met betrekking tot het financieel beheer worden vastgelegd:

- de vervoercentrale is verantwoordelijk voor het juist registreren van de ritten en de kosten en zorgt voor een deugdelijk controleprotocol om de rechtmatigheid van deze administratie te borgen;
- het RCT monitort de financiële aspecten van de uitvoering en voert hierover overleg met de vervoercentrale;
- de gemeenten zijn verantwoordelijk voor het tijdig betalen van de facturen van de contractpartijen, zoals opgenomen in de contracten;
- het RCT stelt in samenwerking met de vervoercentrale jaarlijks in het laatste kwartaal een prognose op van de uitvoeringskosten van het volgend jaar, ten behoeve van de budgettering door de gemeenten;
- het RCT legt jaarlijks in het laatste kwartaal een begroting voor de organisatiekosten van het volgend jaar ter accordering voor aan de Stuurgroep, ten behoeve van de budgettering door de gemeenten.

Overige financiële uitgangspunten zijn vastgelegd in de bijlage 'Financiële afspraken Regionaal Doelgroepenvervoer RegioRijder'.

8. Overige afspraken

Dit Convenant treedt in werking met ingang van 1 augustus 2018 en wordt aangegaan voor de looptijd van het contract van de vervoercentrale (tot en met 31 december 2021, met een mogelijke verlenging van tweemaal 1 jaar uiterlijk tot en met 31 december 2023). Gemeenten treden tijdig voor het aflopen van het Convenant, doch uiterlijk januari 2021, met elkaar in overleg over de wenselijkheid van voortzetting van het Convenant en de wenselijke vorm van samenwerking.

Toetreding tot en uittreding uit het Convenant is in principe niet mogelijk, omdat het vervoersysteem regionaal is opgezet en functioneert. Indien een gemeente toch tot eventuele uittreding zou willen beslissen, dienen de gemeenten hierover in overleg te treden. De consequenties voor zowel toetredende als uittredende partijen dienen inzichtelijk te worden gemaakt en hierover dienen op dat moment nadere afspraken te worden gemaakt.

Wijzingen op het Convenant dienen schriftelijk te worden overeengekomen. Voor wijzigingen en tussentijdse beëindiging van de samenwerking is een goedkeurend besluit van alle colleges van de deelnemende gemeenten noodzakelijk.

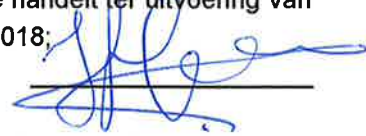
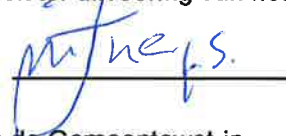
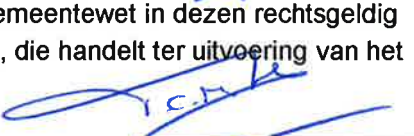
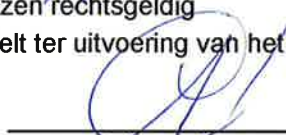
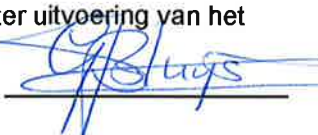
In alle gevallen die niet beschreven zijn in dit Convenant, treden gemeenten met elkaar in overleg. Dit gebeurt ook als er verschillen zijn in inzicht over de uitleg en toepassing van de samenwerking. Als dit niet tot overeenstemming leidt, is er sprake van een geschil, ook al wordt het geschil als zodanig door slechts één van de gemeenten zo bestempeld.

Bijlagen

Bijlage 1: Regionaal Contractmanagement Team Doelgroepenvervoer

Bijlage 2: Financiële afspraken Regionaal Doelgroepenvervoer RegioRijder

**Aldus ondertekend:**

1. de gemeente Beverwijk, krachtens artikel 171 van de Gemeentewet in dezen rechtsgeldig vertegenwoordigd door haar burgemeester mevrouw H.J. Niele-Goos, die handelt ter uitvoering van het besluit van het college van burgemeester en wethouders d.d. 17 juli 2018; 
2. de gemeente Bloemendaal, krachtens artikel 171 van de Gemeentewet in dezen rechtsgeldig vertegenwoordigd door haar burgemeester mevrouw S. de Roy van Zuidewijn-Rive, die handelt ter uitvoering van het besluit van het college van burgemeester en wethouders d.d. 10 juli 2018; 
3. de gemeente Haarlem, krachtens artikel 171 van de Gemeentewet in dezen rechtsgeldig vertegenwoordigd door haar burgemeester mevrouw M.Th. Meijs, die handelt ter uitvoering van het besluit van het college van burgemeester en wethouders d.d. 10 juli 2018; 
4. de gemeente Haarlemmerliede en Spaarnwoude, krachtens artikel 171 van de Gemeentewet in dezen rechtsgeldig vertegenwoordigd door haar burgemeester R. van Haeften, die handelt ter uitvoering van het besluit van het college van burgemeester en wethouders d.d. 
5. de gemeente Haarlemmermeer, krachtens artikel 171 van de Gemeentewet in dezen rechtsgeldig vertegenwoordigd door haar burgemeester de heer T.C.M. Horn, die handelt ter uitvoering van het besluit van het college van burgemeester en wethouders d.d. 
6. de gemeente Heemskerk, krachtens artikel 171 van de Gemeentewet in dezen rechtsgeldig vertegenwoordigd door haar burgemeester de heer Q.J.A. Rijke, die handelt ter uitvoering van het besluit van het college van burgemeester en wethouders d.d. 10 juli 2018; 
7. de gemeente Heemstede, krachtens artikel 171 van de Gemeentewet in dezen rechtsgeldig vertegenwoordigd door de burgemeester mevrouw A.C. Nienhuis, die handelt ter uitvoering van het besluit van het college van burgemeester en wethouders d.d. 17 juli 2018; 
8. de gemeente Velsen, krachtens artikel 171 van de Gemeentewet in dezen rechtsgeldig vertegenwoordigd door haar burgemeester mevrouw M. Steijn, die handelt ter uitvoering van het besluit van het college van burgemeester en wethouders d.d. 11 juli 2018; 
9. de gemeente Zandvoort, krachtens artikel 171 van de Gemeentewet in dezen rechtsgeldig vertegenwoordigd door haar burgemeester de heer G.J. Bluijs, die handelt ter uitvoering van het besluit van het college van burgemeester en wethouders d.d. 10 juli 2018; 

BIJLAGE 1

Regionaal Contractmanagement Team Doelgroepenvervoer

VERSIE : juni 2018

Zoals aangegeven in het Convenant is het wenselijk om het regionale opdrachtgeverschap van het doelgroepenvervoer beter en steviger in te vullen. Hiervoor wordt het Regionaal Contractmanagement Team Doelgroepenvervoer opgezet. Door steviger contractmanagement kan de uitvoeringskwaliteit worden verhoogd. Tevens kan met een sterkere organisatie beter invulling worden gegeven aan de potentie om het systeem verder door te ontwikkelen. In deze Bijlage 1 bij het Uitvoeringsconvenant Opdrachtgeverschap Doelgroepenvervoer wordt het Regionaal Contractmanagement Team (RCT) verder uitgewerkt.

1. Inleiding organisatie

De hoofdtaken van de organisatie van het vervoersysteem zijn weergegeven in Figuur 1, hierin is per hoofdtak aangegeven welke partij verantwoordelijk is. Voor een aantal taken is het evident waar ze liggen: beleid en indicatiestelling (naar cliënten) liggen bij de gemeenten. Voor de ritaanname, planning en dispatch is de vervoercentrale verantwoordelijk en de ruitvoering bij de vervoerders.

In de rode blokken in de figuur zijn de regionale taken voor de aansturing en opdrachtgeverschap van het doelgroepenvervoer opgesomd. Voor deze taken geldt dat het noodzakelijk (één regionaal aanspreekpunt voor contractpartijen) en efficiënt (één uitvoerder/handeling in plaats van negen afzonderlijke en identieke) dat deze gezamenlijk worden uitgevoerd. Hiertoe wordt het RCT ingericht.



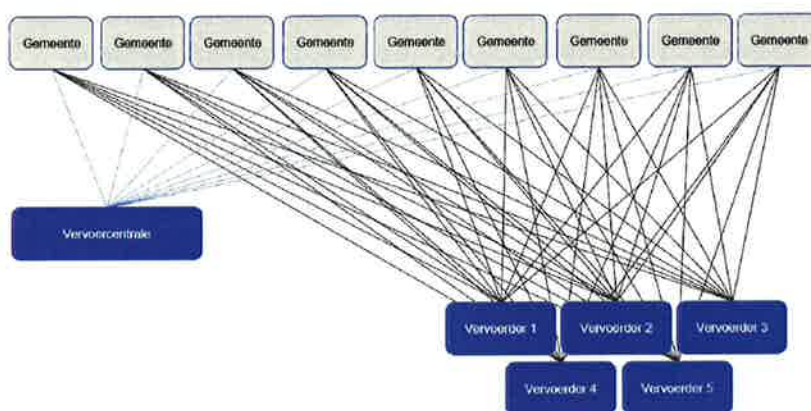
Figuur 1: Hoofdtaken organisatie

Het RCT voert alle regionale taken uit die noodzakelijk zijn als opdrachtgever voor het doelgroepenvervoer. Het gaat hierbij bijvoorbeeld om het contractmanagement richting de vervoercentrale en vervoerders (voeren van contractoverleggen, monitoren van prestaties en het gedelegeerd opdrachtgever nemen van besluiten die noodzakelijk zijn voor een goede uitvoering of het oplossen van problemen (b.v. besluiten over aanpassing van het vervoer bij weeralarmen,

stakingen, etc.)). Daarnaast controleert het RCT de financiële aspecten van de uitvoering: sluiten de factuurvoorstellen aan bij de uitvoering, worden boetes of andere contractuele afspraken goed toegepast, etc. Ook bespreekt de RCT voorstellen voor de verdere ontwikkelingen van het vervoersysteem met de vervoercentrale en legt hierover voorstellen voor aan de adviesgroep.

De uitvoering van de taken vindt plaats in samenspel met alle partijen. Het RCT stuurt de vervoercentrale aan mede op basis van de informatie van de vervoercentrale (managementrapportages). De vervoercentrale stuurt op haar beurt de vervoerders aan in de uitvoering.

Iedere gemeente heeft een contract met de vervoercentrale en met iedere van de vijf individuele vervoerders afzonderlijk. Deze relaties zijn schematisch weergegeven in Figuur 2.



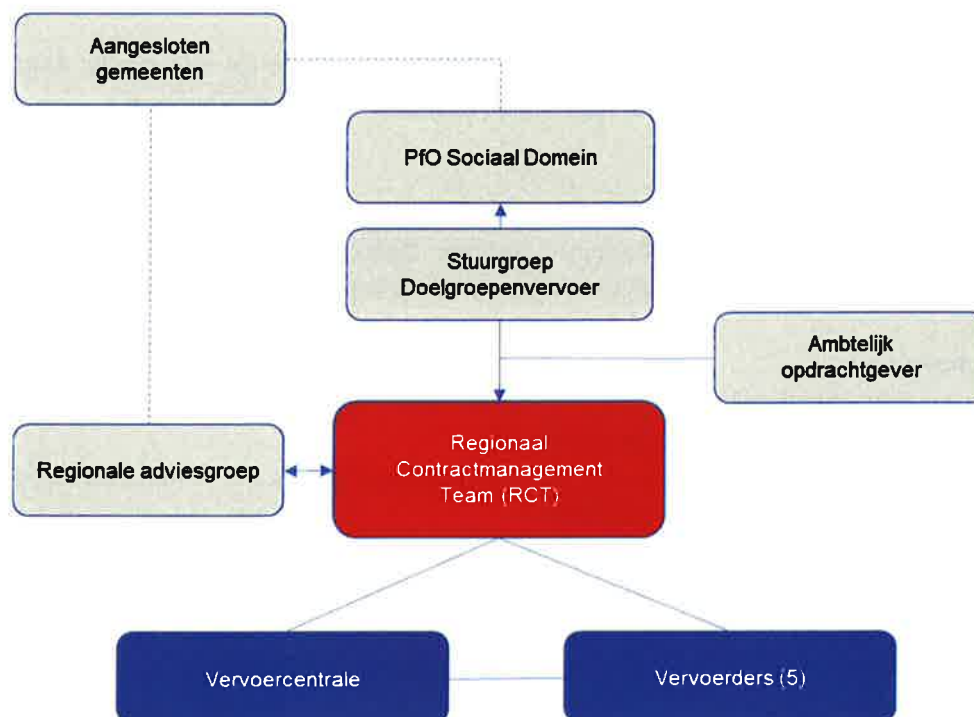
Figuur 2: Contractuele relaties

2. Het RCT binnen de bredere organisatie

Het RCT opereert namens en voor alle negen gemeenten: zij voert alle taken uit waarvan het effectief en efficiënt is om deze gezamenlijk uit te voeren. Daarom is goede afstemming op ambtelijk en bestuurlijk niveau met de gemeentelijke organisaties noodzakelijk. In Figuur 3 zijn de relaties tussen het RCT en de gemeenten weergegeven.

De regionale adviesgroep bestaat uit professionals van de deelnemende gemeenten met deskundigheid op beleidsniveau voor het doelgroepenvervoer. Deze groep bespreekt inhoudelijke en beleidsvoorstellen met het RCT. Ook bereidt de adviesgroep samen met de netwerkregisseur bestuurlijke stukken en besluiten voor. Belangrijk is dat de ambtenaren in de regionale adviesgroep hun achterban binnen de gemeente organiseren. Zij vertegenwoordigen de gemeente, vanuit het gehele doelgroepenvervoer domein (Wmo, leerlingenvervoer, dagbesteding). Deze beleidsvelden kunnen verschillen in beleid, benaderingswijze, etc. Het is daarom aan te bevelen dat de regionale adviesgroep een mix is van beleidsadviseurs vanuit Wmo, dagbesteding en leerlingenvervoer. Samengevat bestaat de regionale adviesgroep uit een beleidsmedewerker doelgroepenvervoer. De netwerkregisseur is voorzitter van de regionale adviesgroep en bereidt deze voor.

Naast de regionale adviesgroep, is er voor de regionale afstemming op bestuurlijk niveau een Stuurgroep Doelgroepenvervoer en een Portefeuillehoudersoverleg (PfO) Sociaal Domein. De ambtelijk opdrachtgever is verantwoordelijk voor afstemming met het bestuurlijk niveau.



Figuur 3: Organisatiemodel nieuwe organisatie RCT

3. De invulling van het RCT

Om de hoofdtaken van het RCT uit te kunnen voeren zijn de volgende functies met bijbehorende expertisevelden noodzakelijk:

- Netwerkgeregisseur
 - Coördinatie, regie en relatiebeheer
- Contractmanager
 - Contractmanagement
 - Doorontwikkeling
- Financieel adviseur
 - Financieel beheer
- Ondersteuner
 - Ondersteuning van netwerkgeregisseur en contractmanager
- Communicatieadviseur
 - Interne en externe communicatie
- Inhoudelijk adviseurs
 - Inkoop, juridisch

Voor een aantal functies geldt dat deze continu nodig zijn (netwerkgeregisseur, contractmanager, financieel adviseur, ondersteuner). Daarmee is niet gezegd dat het fulltime functies zijn. De andere functies (communicatieadviseur en inhoudelijk adviseur) zijn alleen nodig bij specifieke vragen van de netwerkgeregisseur.

Uitgangspunt is een 'lean and mean' organisatiemodel, specifiek voor het RCT. Dit betekent dat gewerkt wordt met een kleine vaste bezetting die de structurele taken uitvoert. Op gezette tijden zullen meer mensen betrokken zijn. Bijvoorbeeld het uitvoeren van een deeltaak of de inhuur van specialistische kennis. Zelf doen wat nodig is en in de samenwerking slim organiseren waar het kan.

4. Taakverdeling binnen het RCT

De structurele taken zijn vertaald in een samenhangend takenpakket die vijf logische functies vormen: netwerkregisseur, contractmanager, financieel adviseur, ondersteuner en communicatieadviseur.

De netwerkregisseur gaat sturing geven op processen tussen gemeenten en bestuur en verzorgt de dialoog met gebruikerorganisaties/belangengroepen. Daarnaast zal de netwerkregisseur de contractmanager waar nodig vanuit zijn/haar procesrol ondersteunen. Dit betreft een fulltime functie (1,0 FTE).

De netwerkregisseur:

- is eindverantwoordelijk voor alle activiteiten binnen het RCT en primair aanspreekpunt voor het bestuur als het gaat om de uitvoering;
- coördineert de activiteiten van het RCT en houdt de regie over de organisatie en eventuele inhuur van extra kennis en capaciteit;
- is de verbinder tussen de verschillende partijen (bestuur, gemeenten, opdrachtnemers, andere stakeholders), heeft daarin de rol van relatiebeheerder en treedt op als het aanspreekpunt voor het doelgroepenvervoer in de regio;
- ondersteunt vanuit zijn/haar procesrol waar nodig de contractmanager.

De contractmanager (met inhoudelijke kennis van het doelgroepenvervoer) gaat zich richten op een stevigere invulling van het contractmanagement. Hij/zij is verantwoordelijk voor de aansturing van de vervoercentrale en de vervoerders. Daarnaast heeft de contractmanager de taak om samen met de vervoercentrale het vervoersysteem verder te optimaliseren en ontwikkelen en hiervoor concrete voorstellen te genereren. Aandachtspunt is dat de ontwikkelfunctie niet onder sneeuwt ten opzichte van de urgentie in contractmanagement. Deze functie bedraagt 0,8 FTE.

De contractmanager:

- is verantwoordelijk voor het contractmanagement en bewaakt de uitvoeringsafspraken zoals vastgelegd in het bestek en de contracten (wordt geleverd wat is afgesproken?).
- toetst en bewaakt de kwaliteit van de uitvoering door middel van het monitoren van kpi's en het verrichten van onderzoek;
- zorgt in samenwerking met de netwerkregisseur voor de uitvoering van kwaliteits- en klantonderzoeken en het bewaken van de klachtenafhandeling;
- is eerste aanspreekpunt voor de vervoercentrale en vervoerders en voert de contractoverleggen;
- geeft invulling aan de verdere ontwikkeling en optimalisatie van het vervoersysteem.

De financieel adviseur is verantwoordelijk voor de financiële bewaking (controleren kosten contractpartijen, controleren kosten per gemeente en monitoring kostenontwikkeling). Dit betreft een parttime functie (0,6 FTE).

De financieel adviseur:

- is verantwoordelijk voor de regionale bewaking van de financiën van het RCT en de uitvoeringskosten van RegioRijder;
- stelt hiervoor jaarlijks een begroting en legt deze voor aan de deelnemende gemeenten;
- controleert de factuurstromen en de achterliggende informatie om een soepel betalingsproces bij de gemeenten te faciliteren;
- levert informatie aan ter ondersteuning van de gemeentelijke planning & control cyclus op momenten dat gemeenten bestuurlijk rapporteren.

Een ondersteuner is nodig om het RCT, breed te kunnen faciliteren met diverse werkzaamheden. Het gaat hierbij om het plannen en verslaglegging van (regionale) afspraken, het zorgen voor een goed (project)dossier, etc., Het gaat hierbij om een parttime takenpakket (0,4 FTE). Daarnaast is er een communicatieadviseur voor het uitvoeren van de regionale communicatie-taken. Het gaat hierbij om een parttime takenpakket (0,1 FTE).

Samengevat wordt de volgende personele inzet voor het RCT voorzien:

Hoofdtak RCT	Functie	Inzet
Netwerkgeregule	Netwerkgereguleur	1,0 FTE
Contractmanagement	Contractmanager	0,8 FTE
Financieel beheer	Financieel adviseur	0,6 FTE
Ondersteuning	Ondersteuner	0,4 FTE
Communicatie	Communicatie adviseur	0,1 FTE

5. Aanstelling en huisvesting RCT-medewerkers

De gemeente Haarlemmermeer heeft aangeboden om de werving en selectie van het RCT te verzorgen en als 'organisatorisch gastheer' voor het RCT op te treden. Het RCT zal daarmee voor de looptijd van het Convenant en conform de afspraken uit het Convenant bij de gemeente Haarlemmermeer worden gehuisvest. Vanuit de 'host-organisatie' zal het RCT dan ook ondersteuning krijgen op het terrein van informatievoorziening, financiën en automatisering/ICT diensten, etc.

Voor de invulling van het RCT wordt een werving- en selectieproces opgezet door de gemeente Haarlemmermeer. De deelnemende gemeenten worden betrokken in het proces. De gemeente Haarlemmermeer zal de functieprofielen voor het RCT verder uitwerken, inclusief de bijbehorende functieschalen.

Het streven bij de invulling van het RCT is om zoveel mogelijk functies door interne kandidaten van de deelnemende gemeenten te laten invullen, op basis van detachering naar de gemeente Haarlemmermeer. Indien sprake is van detachering, wordt tussen de betreffende gemeenten een detacheringsovereenkomst opgesteld. Uitgangspunt is dat na afloop van de detachering de betreffende werknemer terugkeert naar de latende gemeente.

Indien invulling op basis van onderlinge detachering niet lukt, wordt gezocht naar externe invulling van de betreffende functie. Partijen maken conform de afspraken uit het Convenant nadere afspraken over de eventuele meerkosten van inhuur.

Het RCT zal fysiek een werkplek moeten krijgen en elkaar moeten kunnen ontmoeten om effectief te kunnen functioneren. Dit is onderdeel van de 'hosting' door de gemeente Haarlemmermeer. De gemeente Haarlemmermeer zal hiervoor kosten in rekening brengen, die worden opgenomen in de jaarlijkse begroting van de organisatiekosten van het RCT.

6. Kosten en dekking van het RCT

Kosten

Voor de regionale kosten van het RCT is op basis van bovenstaande beschrijving een globale raming gemaakt (zie hieronder). De geraamde kosten van het RCT voor een geheel kalenderjaar bedragen ongeveer € 500.000 excl. BTW. De werkelijke kosten zijn afhankelijk van de definitieve inschaling (conform HR21) en de resultaten van de werving voor de invulling van het RCT.

De kosten voor de netwerkorganisatie bestaan uit onderstaande onderdelen:

Kosten per kalenderjaar	
PERSONEEL	
1,0 FTE Netwerkregisseur (intern of werving, tijdelijk dienstverband)	€ 100.000
0,8 FTE Contractmanager (werving of inhuur, marktconform)	€ 150.000
0,6 FTE Financieel adviseur (intern of werving, part-time)	€ 65.000
0,4 FTE Ondersteuner (intern of werving, part-time)	€ 30.000
0,1 FTE Communicatie adviseur (intern of werving, part-time)	€ 10.000
KOSTEN FLEXIBELE INZET	
Stelpost kennis en expertise (bv. vervoerkundige expertise, uitbesteding inkoopprocessen, extern kwaliteitsonderzoek)	€ 60.000
FACILITAIRE KOSTEN	
Huisvesting RCT en ICT-ondersteuning	€ 60.000
Secretariaat 120 tot 160 uur p/jaar	€ 15.000
SUBTOTAAL	€ 485.000
Onvoorzien	€ 15.000
TOTAAL ORGANISATIEBUDGET (Euro, excl. BTW)	€ 500.000

In bovenstaande raming is bij de kosten voor personeel uitgegaan van een eerste globale inschatting van de jaarlijkse kosten per functie met interne kandidaten. Voor de contractmanager is in de raming uitgegaan van externe inhuur tegen een marktconform tarief, vanwege de verwachting dat er geen interne kandidaten met deze specifieke expertise beschikbaar zijn. Mocht er wel een geschikte interne kandidaten gevonden worden, dan kunnen deze kosten lager uitvallen. Voor de huisvestingskosten is uitgegaan van ongeveer € 15.000,- per werkplek, op basis van een full-time bezetting, inclusief de benodigde faciliteiten (computer., telefoon, etc.) en ondersteuning. Hiervoor geldt dat de werkelijke kosten op basis van kengetallen door de Haarlemmermeer worden doorbelast.

De definitieve kosten voor het RCT worden jaarlijks vastgesteld door de Stuurgroep op basis van het door het RCT opgestelde jaarplan en de begroting. De hoogte van de personeelskosten hangen samen met de inschaling van de functies, het al dan niet succesvol vinden van interne kandidaten of het moeten werken met externe inhuur, etc. Ook de definitieve tijdsbesteding van de verschillende functionarissen kan gedurende de looptijd van het convenant worden bijgesteld op basis van nieuwe inzichten.

Tegenover de begrootte kosten van het RCT staan ook baten. De baten zijn met name gerelateerd aan besparing van personeelskosten van de individuele gemeenten omdat het RCT (beheer)taken uitvoert voor en namens alle gemeenten. Daarnaast zorgt het RCT in combinatie met de regionale adviesgroep ervoor dat er per gemeente nog maar één aanspreekpunt nodig

is, die in de regionale adviesgroep plaatsneemt. Alle overige overlegstructuren en contactmomenten komen daarmee te vervallen. De persoon in de regionale adviesgroep is aanspreekpunt voor RegioRijder voor alle medewerkers vanuit de gemeente.

De contractwaarde van de uitvoeringskosten voor het gehele RegioRijder vervoerssysteem bedragen globaal jaarlijks ongeveer € 13,5 miljoen euro. De ratio tussen de contractwaarde en de kosten voor het aansturen en contractmanagement van het systeem is dus ongeveer 4%. Dit is een gebruikelijk percentage wanneer dit wordt afgezet tegen vergelijkbare systemen in Nederland.

De financieel beheerder heeft, naast zijn taken voor de financiën van de uitvoering, een taak om de begroting en kosten van het RCT en de regionale samenwerking scherp te bewaken en eventueel voorstellen tot bijstelling te presenteren. Jaarlijks wordt de begroting voor de regionale samenwerking opnieuw opgesteld en voorgelegd aan de deelnemende gemeenten.

Verdeelsleutel

De kosten van het RCT zijn onderdeel van de Organisatiekosten zoals beschreven in het Convenant. Deze kosten worden gedragen door alle gemeenten en verdeeld volgens een jaarlijks vastgestelde verdeelsleutel. De basis voor de verdeelsleutel van de organisatiekosten is het inwoneraantal per gemeente (per 1 januari van het voorafgaand jaar).

Ter illustratie wordt de fictieve kostenverdeling van de geraamde kosten van het RCT op basis en de verdeelsleutel voor 2018 fictief als volgt:

Gemeente	Aandeel
Beverwijk	8%
Bloemendaal	4%
Haarlem	30%
Haarlemmerliede en Spaarnwoude	1%
Haarlemmermeer	28%
Heemskerk	8%
Heemstede	5%
Velsen	13%
Zandvoort	3%
Totaal	100%

BIJLAGE 2

Financiële afspraken regionale samenwerking doelgroepenvervoer

VERSIE : juni 2018

In deze Bijlage 2 bij het Uitvoeringsconvenant Opdrachtgeverschap Doelgroepenvervoer worden de financiële afspraken uit de regionale samenwerking toegelicht.

1. Inleiding

Tussen de gemeenten en de vervoercentrale zijn verschillende werkafspraken gemaakt over de kostenverdeling en de facturatie van het vervoer en de regie. Deze afspraken zijn in dit document vastgelegd.

2. Kosten regie

De kosten voor de vervoercentrale worden verdeeld onder de gemeenten op basis van:

- Vraagafhankelijk vervoer:
 - het aantal verreden ritten uit het voorgaande jaar;
 - bepaald op basis van het door de vervoercentrale opgestelde jaaroverzicht.
- Routegebonden vervoer:
 - het aantal leerlingen uit het voorgaande schooljaar;
 - bepaald op basis van het door de gemeente aangemeld aantal leerlingen per 15 juli van het voorgaande jaar.

De regiekosten worden jaarlijks geïndexeerd met de CPI-index zoals vastgesteld door het CBS.

3. Vervoerkosten totaal

De vervoerkosten bestaan per type perceel (basis- en piekcapaciteit) uit:

- a) Inzeturen * geoffreerd tarief per basepoint
 - Het aantal gerealiseerde inzeturen, conform het dienstenoverzicht van Connexxion.
 - Hierin zit verwerkt het op- en afschalen van diensten
 - Volgens vraag (100%)
 - Extra vraag (110%)
 - Afbesteld (< 30min = 50%).
 - Geoffreerde tarieven worden jaarlijks geïndexeerd conform NEA-index zoals bepaald door Panteia in opdracht van het Sociaal Fonds Taxi.
- b) Inzetkilometers * kilometervergoeding
 - Het aantal inzetkilometers is het aantal daadwerkelijk gereden kilometers door het voertuig tijdens de diensttijd.
 - Kilometervergoeding wordt jaarlijks geïndexeerd conform NEA-index zoals bepaald door Panteia in opdracht van het Sociaal Fonds Taxi.
- c) Boetes conform Programma van Eisen, zoals voor niet-levering (€ 30 euro per uur).

4. Splitsen kosten

De totale vervoerkosten moeten worden toegerekend naar doelgroepen, voor de facturatie richting gemeenten.

1. Kosten basiscapaciteit = vraagafhankelijk vervoer + een deel routegebonden vervoer.
Voor deze diensten zijn 3 mogelijkheden:
 - a) De diensten in het basiscapaciteit waar geen leerlingenvervoer in zit, kunnen qua kosten (uurtarief en kilometervergoeding) geheel aan het WMO/MeerOV-vervoer toegekend worden.
 - b) De diensten in het basiscapaciteit waar alleen maar leerlingenvervoer in zit, kunnen qua kosten (uurtarief en kilometervergoeding) geheel aan het leerlingenvervoer toegekend worden.
 - c) De diensten in het basiscapaciteit waar zowel leerlingenvervoer als WMO/MeerOV-vervoer in zit worden qua kosten (uurtarief en kilometervergoeding) verdeeld op basis van de verhouding tussen de totale beladen tijd van vraagafhankelijk en routevervoer.
2. Kosten piekcapaciteit = routegebonden vervoer. Alle diensten van het piekvervoer bevatten per definitie alleen maar leerlingenvervoer en de kosten hiervan (genormeerde tijd en kilometers) kunnen dus zonder verdeelsleutel geheel aan het leerlingenvervoer toegekend worden.

5. Kostenverdeling vraagafhankelijk vervoer

De kosten voor het vraagafhankelijk vervoer worden verdeeld naar rato het aandeel van een gemeente in de betaaleenheid.

- a) Bepalen van het aantal betaaleenheden per rit:
 - o Per rit 8 betaaleenheden.
 - o Opslageenheden bij Wmo+ rit (25%). Voor Wmo+ ritten geldt 10 betaaleenheden.
 - o Per rit: iedere kilometer is een betaaleenheid. RBS stelt per rit het aantal HB-kilometers vast via de kortste route.
- b) Bepalen betaaleenheden per gemeente en regionaal.
- c) Bepalen kostenverdelingspercentage per gemeente t.o.v. regionaal.

6. Kostenverdeling routegebonden vervoer

De kosten voor het routegebonden vervoer worden verdeeld naar rato het aandeel van een gemeenten in het aantal regionale betaaleenheden:

- a) Bepalen van het aantal betaaleenheden per rit
 - o Per rit 4 betaaleenheden.
 - o Opslageenheden bij solo ritten (100%).
 - o Per rit: iedere ritkilometer is een betaaleenheid. RBS stelt per rit het aantal HB-kilometers vast via de kortste route.
- b) Bepalen betaaleenheden per gemeente en regionaal.
- c) Bepalen kostenverdelingspercentage per gemeente t.o.v. regionaal.

7. Eigen bijdrage Wmo-vervoer

Connexxion berekent per rit de Eigen Bijdrage. De reizigers betalen de Eigen Bijdrage op één van de volgende wijzen:

- a) Met automatische incasso aan Connexxion
- b) Cash in de taxi aan een van de vervoerders.

Connexxion en de vervoerders sturen per kwartaal een creditfactuur voor de voor de gemeente geinde Eigen Bijdrage aan de gemeenten, op basis van de verzichten van de vervoercentrale.

De hoogte van de Eigen Bijdrage wordt als volgt bepaald:

- Een opstaptarief per rit a € 0,89 (prijspeil 2017).
- De kilometers geldt een vast tarief € 0,14 (prijspeil 2017).

Indexatie: de tarieven volgen de tarieven in het regulier openbaar vervoer in de concessie IJmond.

De maximale ritlengte is hemelsbreed 25 kilometer, gerekend vanaf het woonadres. Voor ritten boven de 25 kilometer geldt een kilometertarief van € 2,00.

