

Marktconsultatie Regie Flexvervoer

Provincie Noord-Brabant



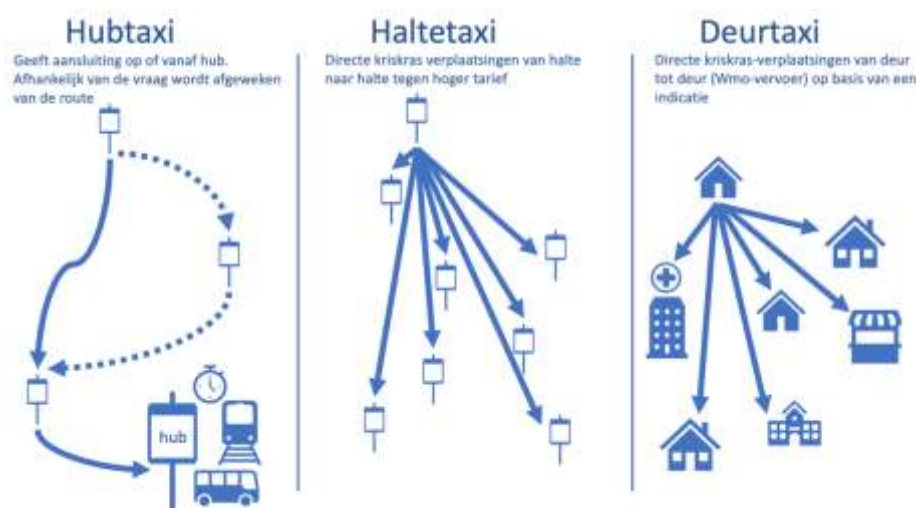
Opstellers:
Provincie Noord-Brabant
Regio West-Brabant
Forseti

Kenmerk: SIW008511
Datum: 29-3-2021

Inleiding

In de regio West-Brabant is het huidige collectief Wmo-vervoer en het vangnet ov georganiseerd in de Deeltaxi West-Brabant. Het huidige contract loopt af eind 2023. Daarmee ontstaat ook de noodzaak om het Wmo-vervoer in een nieuw contract vorm te geven. Daarbij ligt er voor de gemeenten ook een forse financiële opgave in het sociale domein om het Wmo-vervoer ook richting de toekomst betaalbaar te houden.

Naast de aanleiding vanuit het aflopende deeltaxicontract heeft de provincie Noord-Brabant ervoor gekozen om breder te kijken naar mobiliteit en de rol van openbaar vervoer daarbinnen. Dit leidt tot een verdere samenwerking tussen de provincie en de regio West-Brabant op het gebied van Flexvervoer. Binnen Flexvervoer worden kleinschalige vraagafhankelijke vormen van gedeelde mobiliteit gecombineerd georganiseerd met het gemeentelijke Wmo-vervoer. Dit vertaalt zich voorlopig in ieder geval naar drie productvormen zoals hieronder weergegeven. Als bijlage en achtergrondinformatie is het uitgangspuntendocument voor de transitie naar gedeelde mobiliteit in West-Brabant bijgevoegd.



Op dit moment zetten we stappen om het Flex vervoersysteem verder te concretiseren. Zo is er onder andere het voorgenomen besluit om voor het Flexvervoer de regie los te koppelen van de uitvoering met als belangrijkste doelen om flexibeler te zijn in het door ontwikkelen van Flex-vervoerproducten, meer grip te hebben op kosten en flexibeler te zijn ten aanzien van toekomstige veranderingen en onzekerheden. In de komende periode werken we ook andere hoofdkeuzes op de productkenmerken, de organisatie en inrichting van de aanbesteding nader uit.

Marktconsultatie

Op dit moment maken we als provincie en gemeenten de hoofdkeuzes voor de inrichting van het Flex-vervoer. Hierna volgt de voorbereiding van de aanbesteding van de regie. In deze fase houden we ook een marktconsultatie. Alle geïnteresseerden worden uitgenodigd schriftelijk te reageren op de vragen die als bijlage bij dit consultatiedocument zijn gevoegd. Op basis van die schriftelijke reactie zal de opdrachtgever met (een aantal) deelnemers een verdiepend gesprek organiseren.

Doel

Het doel van de marktconsultatie is tweeledig:

- Allereerst willen we de markt graag informeren en meenemen in de plannen en keuzes die de provincie Noord-Brabant en de West-Brabantse gemeenten maken voor het Flexvervoer. Met de marktconsultatie willen we marktpartijen actief betrekken.
- Voor de aanbesteding van Flex willen we graag concrete vraagpunten voorleggen aan de markt. De input die marktpartijen geven, gebruiken we in de voorbereiding van de aanbesteding van de regie op het Flexvervoer. Door middel van de marktconsultatie krijgt u als marktpartij de ruimte om innovatieve oplossingen, ideeën of suggesties aan te dragen.

Contact

Het contact voor deze marktconsultatie loopt via de berichtenbox van TenderNed

Indienen van uw reactie op de marktconsultatie kan uitsluitend via TenderNed. De provincie en gemeenten laten zich bij deze marktconsultatie inhoudelijk begeleiden door Forseti.

Procedure van de marktconsultatie

Geïnteresseerde marktpartijen worden uitgenodigd om de bijbehorende vragen van deze consultatie te beantwoorden. U wordt gevraagd zo concreet mogelijk te antwoorden op de gestelde vragen. Indien relevant kunt u aanvullende informatie bijvoegen in een aparte bijlage. Bij de publicatie op TenderNed is de vragenlijst als separate bijlage beschikbaar gesteld.

In aanvulling op de schriftelijke reactie van deelnemers, nodigt de opdrachtgever mogelijk een aantal marktpartijen uit voor een verdiepend gesprek. Dit is voorzien in week 16, 17 en eventueel week 19 van 2021. Gesprekken zullen digitaal via Teams plaatsvinden. Indien van toepassing zal in week 16 met u contact opgenomen worden voor het plannen van het gesprek. We verzoeken u de contactgegevens bij te voegen van de persoon(en) die we voor dit gesprek kunnen benaderen.

Indienen vragenlijst en verslag

De uiterste termijn voor het indienen van de vragenlijst is maandag 19 april 2021 voor 9.00 uur via TenderNed.

De resultaten van de schriftelijke ronde en de verdiepende gesprekken worden geanonimiseerd gebundeld in een consultatieverslag, dat als onderdeel van de aanbestedingsdocumenten openbaar wordt gemaakt.

Uitgangspunten voor de procedure van de marktconsultatie

De provincie en gemeenten zijn voornemens de regie van het Flexvervoer door middel van een Europese openbare aanbesteding in de markt te zetten. Het doel van deze consultatie is nadrukkelijk niet om een voorselectie van geïnteresseerden te maken in het kader van de te houden aanbestedingen. Wij benadrukken hierbij dat uw deelname aan deze consultatie op geen wijze, positief of negatief, van invloed zal zijn op uw mogelijkheid tot deelname aan de aanbesteding(en), dan wel de beoordeling van door u ingediende aanbiedingen.

Om de consultatie zo transparant mogelijk te doen en daarmee elke (markt)partij de kans te geven deel te nemen, worden gedurende deze consultatie de beginselen van non-discriminatie en transparantie in acht genomen. De deelnemende partijen dienen bij de informatieverschaffing duidelijk aan te geven waar het bedrijfsvertrouwelijke informatie betreft. Deze vertrouwelijke informatie zal niet openbaar worden gemaakt. Correspondentie en documenten worden na afloop van de consultatie niet geretourneerd.

De voertaal van de consultatie is Nederlands. Alle communicatie met betrekking tot deze consultatie dient te verlopen via TenderNed. Het is niet toegestaan contact op te nemen met andere medewerkers van de deelnemende gemeenten en de provincie.

Eventueel aan deze marktconsultatie verbonden kosten komen niet in aanmerking voor vergoeding. Dit document is enkel bestemd voor consultatie-doeleinden. Het consultatiedocument wordt ter beschikking gesteld onder de uitdrukkelijke voorwaarde dat het uitsluitend wordt gebruikt om ideeën en suggesties aan te reiken over een potentiële samenwerking met de provincie en gemeenten. Een deelname aan deze consultatie leidt niet tot verplichtingen van de deelnemende marktpartijen om overeenkomsten aan te gaan met de provincie en deelnemende gemeenten en omgekeerd.

De in dit document opgenomen informatie wordt geacht correct te zijn bij publicatie. Alle informatie is echter onderhevig aan bewerkingen, wijzigingen en verbeteringen. De provincie en gemeenten aanvaarden geen aansprakelijkheid voor de in dit document vermelde informatie.

Voor de ideeën, suggesties, opmerkingen en voorstellen die in antwoord op deze marktconsultatie worden ingediend kan een marktpartij zich niet beroepen op auteursrechtelijke bescherming. Het staat de provincie en gemeenten vrij om de informatie verkregen uit deze consultatie, met uitzondering van bedrijfsgevoelige informatie, op te nemen in de toekomstige opdrachten, zonder dat hier voor enige vergoeding verschuldigd is.

Bijlage 1: vragenlijst

De vragenlijst bestaat uit enkele hoofdthema's waar telkens een korte introductie op wordt gegeven gevolgd door enkele open vragen.

Inrichting opdracht regiecentrale

We zijn voornemens het nieuwe vervoersysteem flex West-Brabant in te richten middels een regiemodel. Daarbij wordt een aparte organisatie aangesteld voor het voeren van de operationele regie. De regiecentrale wordt daarbij aanbesteed in de markt. De contractering van vervoerders voor de uitvoering van ritopdrachten is niet in handen van deze organisatie. Het beoogd effect van deze keuze is om het vervoersysteem hiermee zo in te richten dat er maximale flexibiliteit is ten aanzien van nieuwe (onvoorziene) ontwikkelingen, voldoende ruimte is voor de doorontwikkeling van het vervoeraanbod aan de reiziger en er maximale grip is op de kosten.

Naast de regiecentrale zijn we voornemens om aan de kant van de opdrachtgevers een beheer- en ontwikkelorganisatie in te richten die samen met de regiecentrale de ontwikkelopgaven voor Flex gaat oppakken.

In de verdere uitwerking benutten we kennis en ervaringen vanuit andere regio's op punten die goed gaan en willen we leren en verbeteren op de punten die (nog) minder goed gaan. Mede hierom hebben we op dit thema ook in deze consultatie enkele vragen, die zijn onderscheiden naar inrichting van de operationele aansturing en hoe we de opdracht aantrekkelijk maken voor de markt.

Operationele aansturing

- 1) Als gemeenten en provincie kiezen we voor een regiemodel, waarbij de private regiecentrale in nauwe samenwerking met de beheer- en ontwikkelorganisatie het vervoer organiseert en ontwikkelt. Dit samenspel tussen markt en overheid vormt een belangrijke bouwsteen voor toekomstige opgaven.
 - a) Wat is volgens u belangrijk voor een succesvolle inrichting en werking van dit model?
 - b) Wat is volgens u belangrijk voor het goed kunnen uitvoeren van de regie op het Flexvervoer?
 - c) Wat is volgens u van belang voor een goede relatie tussen de regiecentrale en vervoerders?
- 2) Wat zijn volgens u belangrijke en meetbare KPI's (kritische prestatie-indicatoren) op basis waarvan de kwaliteit en efficiency van de uitvoering van de regie enerzijds en het vervoer anderzijds vastgesteld kan worden?
- 3) Gemeenten willen de mogelijkheid hebben om gedurende de loop van het contract andere vormen van doelgroepenvervoer in te brengen binnen het Flex-contract. Hoe kijkt u aan tegen ingroei van routevervoer binnen het (vraagafhankelijke) Flex-contract? Wat zijn de belangrijkste do's en don't als het gaat om ingroei van routevervoer?
- 4) Klanttevredenheid zal een belangrijke indicator zijn voor de performance van de regiecentrale en de vervoerders. Wij denken dat een vorm van continuemeting van klanttevredenheid hierin waardevol is. Hoe zouden we dit het beste kunnen organiseren volgens u?

Aantrekkelijkheid van de opdracht

- 5) Welke contracttermijn is minimaal nodig om de opdracht voor regie op Flex interessant te maken?
- 6) De uitvoering van de regie zal essentieel zijn voor het slagen van het Flexvervoer. Belangrijke vraag is dan ook wat er nodig is om de partij die de regiecentrale uitvoert een stap extra te laten zetten.
 - a) Welke inrichting van de vergoeding kan hier het beste aan bijdragen, waarbij gedacht moet worden aan variabele en vaste componenten?
 - b) Welke stimulans heeft de uitvoerder van de regiecentrale nodig om vooral ook actief te zijn bij nieuwe ontwikkelingen?
- 7) Wat zijn volgens u de grootste risico's voor een inschrijver?
- 8) Wat kunnen wij als opdrachtgever doen om die risico's te verkleinen?
- 9) Geeft Corona volgens u mogelijk nog extra risico's voor deze opdracht voor regie en zo ja, welke?
- 10) Zijn er nog andere aspecten die voor u belangrijk zijn om op de opdracht in te kunnen / willen schrijven?

Productkenmerken Flex

Het Flexvervoer bestaat uit twee componenten. Ten eerste het halte-halte vervoer waarvoor de provincie verantwoordelijk is. Hiervoor zijn de hubtaxi en haltetaxi voorzien. Ten tweede het Wmo-vervoer waarvoor de gemeenten in de regio verantwoordelijk zijn. Gezamenlijk doel, ambitie en verantwoordelijkheid van de provincie en gemeenten is om deze componenten succesvol te integreren in één Flex-vervoersysteem. In het bijgevoegde uitgangspuntendocument zijn in paragraaf 2.4 de globale uitgangspunten voor deze productvormen weergegeven. Deze zijn ook in het consultatiedocument als bijlage opgenomen.

In de verdere uitwerking willen we de productkenmerken van de verschillende vervoersproducten zo goed mogelijk op elkaar afstemmen. Tevens zien we kansen om ook gedurende de contractperiode het productaanbod te blijven verbeteren en optimaliseren met als doel behoud van een hoge klanttevredenheid en beter beheersbare kosten. Met name de hub- en haltetaxi zijn nieuwe vervoersproducten die zich naar de toekomst verder zullen ontwikkelen. Zo is een naadloze overstap op het openbaar vervoer belangrijk maar ook een nieuwe opgave.

- 11) Met Flex kiezen we voor een systeem met verschillende producten voor verschillende typen reizigers. Wat is volgens u belangrijk om tot een geïntegreerd vervoersysteem te komen?
- 12) Voor de hubtaxi is het belangrijk om te kunnen boeken op een aankomsttijd / overstapmoment om een goede overstap te kunnen maken op bijvoorbeeld bus of trein. Om het aanbod naar de reiziger te verbeteren en producten op elkaar af te stemmen willen we dit ook mogelijk maken voor de halte- en deurtaxi.
 - a) Is dit mogelijk of levert dit problemen op in de uitvoering?
 - b) Hoe kunnen we de statusnotificaties voor wanneer het voertuig de klant komt ophalen het beste organiseren?
 - c) Zijn er andere aspecten/overwegingen waar we als opdrachtgever rekening mee moeten houden?
- 13) Welke mogelijkheden zijn er volgens u om nog meer om de kwaliteit van de overstap bij de hubtaxi te verbeteren, inclusief bijbehorende communicatie naar de klant?
- 14) Uitgangspunt is dat reizigers met hetzelfde betaalmiddel straks door het hele systeem van gedeelde mobiliteit kunnen reizen.
 - a) Wat is hiervoor de meest kansrijke toepassing en wat moeten wij als opdrachtgever hiervoor binnen het Flexvervoer organiseren?
 - b) Hoe kijkt u specifiek aan tegen het wel of niet gebruiken van cash geld in taxi's?

- 15) Wij denken erover om de klant niet het reistijdstip te laten bepalen maar de klant beschikbare reisopties / reismomenten aan te bieden. Dit om de vraag beter te kunnen spreiden en slimmere combinaties te maken en capaciteit beter te benutten.
- a) Is het mogelijk om op deze wijze te werken? Licht uw antwoord toe.
 - b) Wat adviseert u ons als opdrachtgever hiervoor te regelen in het bestek en/of uitvoering?
 - c) Welk effect verwacht u van een dergelijke aanpassing in het productaanbod?
 - d) Ziet u nog andere mogelijkheden voor de productformules in het Flexvervoer om slimmer om te gaan met beschikbare capaciteit en reizigers te sturen in reistijdstippen?
- 16) De gemeenten verkennen de mogelijkheden voor het introduceren van een mobiliteitsbudget voor de Wmo-doelgroep. Dit zou dan een budget zijn waarmee reizigers zelf kunnen bepalen hoe ze dit inzetten (voor de deurtaxi of andere mobiliteitsoplossingen) met als doel om reizigers zelf bewuste(re) keuzes te laten maken. De regiecentrale zou een dergelijk mobiliteitsbudget moeten beheren.
- a) Hebben marktpartijen elders al ervaring met een mobiliteitsbudget opgedaan?
 - b) Hoe kun je zo'n mobiliteitsbudget operationeel maken?

Digitale boekingsplatform

Met het Flexvervoer introduceren we nieuwe productformules zoals de hub- en haltetaxi waarvoor een digitaal platform voor het boeken en maken van de rit een essentiële basis is om de kwaliteit en functionaliteiten te kunnen bieden. Een zeer gebruikersvriendelijk en modern digitaal boekingsplatform is daarvoor essentieel. Voor dit platform voorzien wij de volgende uitgangspunten:

- Het informatie / reisadvies en boekingsplatform voor de reiziger via de app en web is volledig digitaal toegankelijk conform de overheidsrichtlijnen voor digitale toepassingen (drempelvrij)
 - Er moet een 'state of the art' native app beschikbaar zijn voor alle gangbare mobiele besturingssystemen waarmee de reiziger op zeer gebruikersvriendelijke wijze reisadvies kan vragen, ritten kan boeken en real time statusupdates over zijn/haar rit kan krijgen.
 - Statusnotificaties richting de klant zijn bij de nieuwe vervoerproducten essentieel. Ongeacht van de wijze van boeken (app, web of telefonisch) moet de reiziger deze notificaties kunnen ontvangen via push berichten in een app, via sms of via (automatisch) gesproken berichten telefonisch
 - We streven naar het afschaffen van vervoerpas. Voor de identificatie van de klant zoeken we een alternatieve oplossing
 - De regiecentrale moet volledig kunnen aansluiten op bestaande landelijke / gangbare koppelstandaarden (nu en toekomstige standaarden) voor MaaS providers zoals bijvoorbeeld de TOMP-API.
 - Alle ICT en data toepassingen voldoen aan de GDPR / AVG wetgeving en richtlijnen.
- 17) Zijn de bovenstaande uitgangspunten realistisch? Indien nee, waarop niet en waarom niet?
- 18) Hoe beoordeelt u de technische mogelijkheden van het aanbieden van beschikbare reisopties (zie productkenmerken) in relatie tot het boekingsplatform?
- 19) Wat moet er door de opdrachtgever / in landelijke standaarden (nog) geregeld worden om Flex-toepassingen ook volledig te ontsluiten in reisinformatie en MaaS-services?
- 20) Op dit moment identificeren Wmo-reizigers zich middels een vervoerpas. Zijn er volgens u alternatieve oplossingen voor identificatie in het voertuig zonder pas, en zo ja welke?
- 21) Heeft u nog andere aandachtspunten of suggesties voor ons die relevant zijn voor de inrichting van het digitale boekingsplatform voor het Flexvervoer?

Duurzaamheid

De regiogemeenten hebben zich grotendeels geconformeerd aan de coalitie Zero Emissie Doelgroepenvervoer en hebben zich daarmee gecommitteerd aan de inspanningsverplichting om per 2025 zero emissie doelgroepenvervoer te realiseren. Verduurzaming van voertuigen die voor het Flexvervoer worden ingezet is belangrijk maar moet ook realistisch zijn. We voorzien om per 2025 alle personenauto's zero emissie te eisen. We zien echter grote risico's op fors hogere kosten en risico's op verlies van kwaliteit en continuïteit in de uitvoering als we al bij start ook al ZE-rolstoelbussen vragen. Voor rolstoelbussen is de ambitie daarom bijgesteld om uiterlijk per 2030 (maar bij voorkeur sneller) zero emissie te realiseren.

- 22) Is ZE voor personenauto's per 2025 volgens u realistisch en haalbaar?
- 23) Onderschrijft u de risico's op hogere kosten en verlies van kwaliteit en continuïteit bij inzet van ZE rolstoelbussen bij de start?
- 24) Wanneer en onder welke voorwaarden verwacht u dat ZE voor de rolstoelbussen realistisch en haalbaar is?
- 25) Wat kan de opdrachtgever volgens u doen om vervoerders te helpen / ondersteunen in de realisatie van zero emissie binnen Flex?
- 26) Als de ZE-rolstoelbussen al eerder dan 2030 efficiënt ingezet kunnen worden, willen wij dit kunnen doorvoeren. Hoe ziet u dit in relatie met de flexibiliteit van de af te sluiten contract met de uitvoerders van én de regiecentrale en het vervoer?

Flexibiliteit met ov-concessie en Bravo Samen-initiatieven

Flexvervoer is niet alleen flexibel in productkenmerken, we vinden het ook belangrijk om flexibiliteit in het contract te hebben in relatie tot samenwerking met andere vervoerssystemen. Wij voorzien de komende jaren een hechter samenspel met de ov-concessie en ook met vrijwilligersinitiatieven of wellicht deelmobiliteit-aanbieders. Het is dus belangrijk om regie te houden over dit totaal, om ervoor te zorgen dat alle onderdelen goed op elkaar aansluiten. De reiziger moet goed gebruik kunnen maken van het gehele systeem van gedeelde mobiliteit en moet niet merken dat dit achter de schermen door verschillende partijen wordt geregeld. Deze rol noemen we marktregie en ligt bij de provincie. De provincie gaat verder uitwerken hoe dit vorm krijgt.

De vraag is ook in welke hoedanigheid deze flexibiliteit invulling krijgt in de contracten. Het kan bijvoorbeeld voorkomen dat een dienstregeling wijziging in de ov-concessie leidt tot meerwerk in het flexcontract. Of andersom als veel mensen vaak dezelfde route reizen met Flex op dezelfde tijdstippen kan dit juist aanleiding zijn om dit te vervangen door een vaste lijn.

- 27) Hoe kijkt u aan tegen deze flexibiliteit met de ov-concessie en deelmobiliteit en vrijwilligers initiatieven?
- 28) Wat is er volgens u voor nodig om dit goed te organiseren / te borgen?
- 29) Welke kansen ziet u in samenwerking met vrijwilligersinitiatieven?
- 30) Hoe zou samenwerking met vrijwilligersinitiatieven georganiseerd kunnen worden, en welke rol zou de regiecentrale daarin kunnen pakken?

Algemeen

- 31) Welke overige ontwikkelingen ziet u aan de komende jaren die relevant zijn voor de verdere ontwikkeling van het Flexvervoer in West-Brabant?
- 32) Hoe kijkt u aan tegen Corona en het effect daarvan op de vervoersmarkt?
- 33) Welke kansen en innovaties ziet u voor de ontwikkeling van het Flexvervoer in West-Brabant?
- 34) Welke risico's ziet u in de ontwikkeling van het Flexvervoer in West-Brabant?
- 35) Op welke wijze zou u invulling kunnen geven aan SROI binnen een opdracht voor regie op Flex?
- 36) Wat wilt u ons tenslotte nog graag meegeven voor de verdere uitwerking en aanbesteding van het Flexvervoer in West-Brabant?

Bijlage 2: productkenmerken Flex vervoer (uitgangspuntendocument paragraaf 2.4)

Het Flexibele deel van het vervoer bestaat uit twee componenten. Ten eerste het halte-halte vervoer, hiervoor is de *provincie* verantwoordelijk. Ten tweede het WMO-vervoer (nu uitgevoerd als deur-deur vervoer), dit valt onder de verantwoordelijkheid van de *gemeenten*. In deze paragraaf gaan we op beide delen in. Gezamenlijk zijn we verantwoordelijk voor de integratie van beide onderdelen.

Flex, ingevuld als halte-halte vervoer (verantwoordelijkheid provincie)

Flex is een belangrijke laag om reizigers in West-Brabant toegang te bieden tot het systeem van gedeelde mobiliteit. Hierbij gelden de volgende uitgangspunten:

- Voor de toegang tot het systeem van gedeelde mobiliteit gaan we uit van de hubtaxi. Deze brengt mensen van halte naar hub (vv). De hubtaxi vertrekt vanaf alle beschikbare ov-haltes, moet je vooraf reserveren en geeft op logische plekken in het netwerk overstapmogelijkheden op buslijnen of treinverbindingen.
- De hubtaxi rijdt door heel West-Brabant, op alle dagen in principe van 7.00 tot 0.00 uur, ofwel overdag, 's avonds en in het weekend (ook op feestdagen).
- Hierbij geldt het ov-tarief op maandag tot en met vrijdag tussen 7 en 18 uur als er geen alternatief is zoals een bus of buurtbus of ander goed functionerend vrijwilligersinitiatief. Buiten deze tijden en als er wel een alternatief is, is het uitgangspunt ov-tarief * 2,5. Dit is het basis uitgangspunt maar door gemeenten is aangegeven dat ze dit graag verruimd zien. Daarom wil de provincie zich inzetten om het rijden tegen ov-tarief te verruimen naar 19 uur op maandag tot en met vrijdag. Als gemeenten hierboven nog langer willen doorrijden tegen ov-tarief dan kan dit onderdeel zijn van de gemeentelijke plus.
- Als extra service is er naast de hubtaxi ook de haltetaxi. De halte taxi is vervoer van halte naar halte en brengt je zonder overstap naar je bestemmingshalte. Dit is een extra service en daarom wordt ook een hoger tarief gevraagd. Voor de haltetaxi betaalt de reiziger in de basis de kostprijs. Wat dit precies wordt is de uitkomst van de aanbesteding van het Flex-vervoer. Nu is dit gemiddeld ongeveer ov-tarief * 5 voor vergelijkbare oplossingen.
- Hubtaxi en haltetaxi zijn flexibel en moet je vooraf reserveren. Voor veel mensen zal reserveren via een app hiervoor handig zijn. Daarnaast moet het ook mogelijk zijn om te reserveren voor mensen die geen smartphone hebben of kunnen gebruiken (bijvoorbeeld via de telefoon). Zie het volgende plaatje van een voorbeeld van een app. Prijzen en voorbeelden zijn fictief.

Dynamisch systeem

Voor de reiziger worden de keuzemogelijkheden inzichtelijk gepresenteerd. De reiziger krijgt inzicht in bijvoorbeeld de reistijd, kosten, CO₂-uistoot en het soort voertuigen. De opties zijn afgestemd op alle aanwezige vervoersmogelijkheden en kunnen per reis verschillen.

Optie 1
Vanuit A neem je de hubtaxi naar B, om vervolgens op de directlijn te stappen naar C. Hiervoor betaal je het ov-tarief.

Optie 2
Voor een hoger tarief neem je vanuit A rechtstreeks Bravoflex naar C.



Optie	Van	Naar	Vertrek	Aankomst	Reistijd	Kosten	CO ₂
Optie 1	A	B	13:55	14:30	0:35	€ 2,95	co, 960g
	B	C	14:12	14:35	0:23	€ 7,35	co, 510g
Optie 2	A	C	13:45	14:32	0:48	€ 1,80	co, 120g
	A	C	14:10	14:35	0:25	€ 11,25	

- Met de komst van de hubtaxi en de haltetaxi *vervalt het deur-deur vervoer* als mogelijkheid voor de ov-reiziger binnen de deeltaxi. Dit is het deel wat nu door de provincie wordt gefinancierd, dit geldt niet voor het WMO-vervoer wat de verantwoordelijkheid is van gemeenten.
- De *studenten ov kaart* is in de basis niet geldig op Flex (hubtaxi en haltetaxi). De provincie wil zich inzetten om de studenten ov kaart wel toe te staan op een aantal hubtaxi verbindingen waar fietsen geen of een minder goed alternatief is. Dit betekent dan dat de studenten ov kaart in principe geldt voor alle hubtaxi verbindingen die starten of eindigen buiten de steden Breda, Roosendaal en Bergen op Zoom. Hierbij geldt dat studenten alleen tegen de voorwaarden van de studenten ov kaart kunnen reizen op dezelfde tijden als wanneer ook het ov-tarief geldt op de hubtaxi. Dit betekent dus tussen 7 en 18 (of 19 uur, zie hierboven) en niet als er een alternatief beschikbaar is zoals een reguliere buslijn, buurtbus of goed functionerend vrijwilligersinitiatief.
- De haltetaxi en hubtaxi zijn ook beschikbaar op plekken waar nu nog geen openbaar vervoer beschikbaar is. In gesprekken met gemeenten zijn hier een aantal mogelijke locaties voor *extra haltes* genoemd. Zie hiervoor bijlage 1. De provincie gaat de al genoemde locaties in overleg met gemeenten verder onderzoeken. Hiervoor gelden de volgende uitgangspunten, waarbij we elke nieuwe halte beoordelen op de meerwaarde ten opzichte van bestaande haltes:
 - We kijken hierbij naar een inschatting van het aantal reizigers dat hier gebruik van kan maken
 - We kijken tevens naar de afstand tot alternatieven. Extra haltes zijn bedoeld voor locaties die nu nog geen of onvoldoende toegang hebben tot het systeem van gedeelde mobiliteit. Hierbij geldt een straal van 2,5 kilometer als richtlijn voor het beoordelen of er in de huidige situatie sprake is van toegang tot het systeem.
 - Als een kern al haltes heeft, is deze in principe al aangesloten op het systeem van gedeelde mobiliteit. Als hier nog extra haltes gewenst zijn is dit een mogelijke gemeente-lijke plus waar de provincie met gemeenten aparte afspraken over kan maken.
- Voor de hubtaxi zijn een aantal *overstappunten* benoemd waar mensen vanuit de hubtaxi overstappen op bus of trein
- Op alle hubtaxi verbindingen bieden we een basiskwaliteit. De provincie wil zich inzetten om op twee verbindingen meer kwaliteit te bieden met meer reismogelijkheden en een zeer goede aansluiting op het overstappunt (zie ook kaart hierboven), dit noemen we Hubtaxi+. Dit gaat om de bediening van Ulicoten op de buslijn tussen Baarle-Nassau en Breda en op de verbinding tussen Breda en

Galder/Meersel. Op deze verbindingen sluit dit goed aan op de reizigersvraag. Deze is te laag voor een buslijn maar is nog wel zo hoog dat meer kwaliteit voor hubtaxi toegevoegde waarde heeft.

- Bovenstaande uitgangspunten zijn in ieder geval geldig voor de gebieden buiten Bergen op Zoom, Breda en Roosendaal. In deze steden is over het algemeen een alternatief beschikbaar en is het de vraag wat de toegevoegde waarde dan is van een hubtaxi. Dit gaan we met de betreffende gemeenten verder uitwerken. Hierbij hanteren we als provincie de volgende uitgangspunten:
 - Niet elke halte die vervalt wordt automatisch een Flex-halte. Dit geldt voor de aanscherpingen die we doen in de voorbereiding van de aanbesteding, maar zal ook gelden voor aanpassingen gedurende de concessie. Wanneer loopafstanden naar alternatieve haltes acceptabel zijn (in het stedelijk gebied in basis 800m) kan gekozen worden om geen Flex-halte te realiseren of er komt wel een Flex-halte, maar het tarief is dan ov-tarief * 2,5.
 - Wanneer een totale wijk (een serie haltes) vervalt in het busnetwerk worden de haltes in deze wijk in principe wel Flex-haltes en wordt hier op maandag tot en met vrijdag tussen 7 en 18 (of 19) uur minimaal 1 reismogelijkheid (na reservering) per uur tegen ov-tarief geboden.
 - Als er toegevoegde waarde is voor haltetaxi tegen een lager tarief, als aanvulling op buslijnen en hubtaxi, dan is het mogelijk om dit gezamenlijk met gemeenten verder te onderzoeken in het kader van de gemeentelijke plus. Hierbij kan de provincie mogelijk meefinancieren vanuit het experimentenbudget vernieuwing ov.
- Tenslotte lopen er een aantal experimenten met Flex. We nemen de lessen hieruit zoveel mogelijk mee in de nieuwe aanbesteding en proberen binnen de bestaande experimenten al toe te groeien naar de nieuwe situatie.
- Vanuit deze experimenten is in ieder geval een les dat het belangrijk is om ook ruimte te hebben voor doorontwikkeling en flexibiliteit binnen het Flex/WMO-contract zoals we dit ook willen in de concessie. Hubtaxi en haltetaxi zijn nieuwe concepten en binnen het contract moet ruimte zijn om dit verder te ontwikkelen, maar moet ook ruimte zijn om nieuwe zaken in te passen die nog niet vooraf benoemd zijn.

WMO-vervoer (verantwoordelijkheid gemeenten)

De gemeenten (via RWB) en provincie gaan gezamenlijk Flex en WMO-vervoer aanbesteden. In het bovenstaande deel is aangegeven welke uitgangspunten voor het Flex deel gelden vanuit de verantwoordelijkheid van de provincie. In dit deel geven we aan welke uitgangspunten we meenemen voor het WMO-deel. Dit is belangrijk om straks een goede koppeling tussen beide elementen te kunnen maken. Hierbij is de ambitie dat het systeem van gedeelde mobiliteit voor iedereen toegankelijk is. Achter de schermen zijn het aparte systemen en aparte verantwoordelijkheden/ financieringsstromen, maar hier merkt de reiziger niks van. Wel verschilt natuurlijk het aanbod dat per individu wordt aangeboden wanneer iemand een rit reserveert. Iemand met een WMO-indicatie heeft bijvoorbeeld, in tegenstelling tot iemand zonder indicatie, de mogelijkheid om van deur tot deur te reizen, maar reizen met een deelfiets is voor deze persoon misschien weer geen optie. Om duidelijk te maken met welk perspectief we werken aan het WMO-vervoer geven we een aantal reisvoorbeelden, dat in verschillende gemeenten toepasbaar is.

Om dit mogelijk te maken gaan we werken met uitgangspunten en uitwerkingsopgaves op drie verschillende onderdelen:

- De toegang tot het WMO-vervoer; hoe ga je om met indicatie en kun je gebruik van andere vervoermogelijkheden stimuleren?
- De productformule; wat voor vervoer bied je aan?
- De aansturing van het vervoer; hoe zorg je ervoor dat je het vervoer flexibel kunt ontwikkelen? Op basis van de uitwerking van deze punten zal een Nota van Uitgangspunten voor de aanbesteding taxivervoer (WMO- en Flexvervoer) worden opgesteld, die in het eerste kwartaal van 2021 aan de gemeenten zal worden voorgelegd voor besluitvorming.

Toegang tot het WMO-vervoer

Uitgangspunten

We streven naar gezamenlijk beleid ten aanzien van de 'knoppen' voor de toegang.

We gaan uit van een gezamenlijke basis en een zekere mate van uniformiteit van het gebruik van deze 'knoppen' (o.a. keuze km-budget of mobiliteitsbudget. Het mobiliteitsbudget is het gecombineerde budget Flex en WMO en wordt dus achter de schermen verrekend tussen provincie en gemeenten). Iedere gemeente bepaalt uiteindelijk zelf hoe ze het indicatieproces inrichten en welke knoppen ze willen inzetten. Dit kan dus verschillen per gemeente.

Bij inrichting van het vervoercontract meer mogelijkheden inbouwen om differentiatie in indicaties toe passen. Denk bijvoorbeeld aan reisadviezen en reisbudgetten op maat.

Uitwerkingsopgaven

- Verder uitwerken van de mogelijkheden van instrumenten bij de indicatie (zoals indiceren op persoonsniveau). Wat kan dit opleveren aan meer mobiliteit en/of minder kosten voor de gemeenten?
- Verder uitwerken van de mogelijkheden voor gefaseerde invoering van km- en mobiliteitsbudget. Verschillen, voor- en nadelen, hoe koop je andere vervoervormen in?

NB: deze beide instrumenten zijn belangrijk voor de sturing op het WMO-gebruik, maar minder urgent voor de planning van de aanbesteding van het nieuwe contract. Deze beide opgaven kunnen in een parallelspoor worden uitgewerkt met een ander tijdsplan dan dat voor de aanbesteding van het contract.

De productkenmerken van het vervoer

Uitgangspunten

- Zoals al vastgelegd in de visie KCV leveren we niet in op de kwaliteit van het vervoersysteem van de Regiotaxi (het huidige ov- en WMO-deeltaxivervoer).
- We streven naar kostenbeperkende maatregelen.
- Voor de reiziger moet het vervoer zoveel mogelijk als één, inclusief (Flex- en OV-) systeem te gebruiken zijn.
- We gaan uit van voor de reiziger doorgaande tarieven WMO - Flex – Direct waardoor het aantrekkelijker wordt om vanuit het WMO-vervoer ook de andere vormen van vervoer te gebruiken.

Uitwerkingsopgaven

- We werken de mogelijkheden voor het reizen met Bravo-flex, Bravo-bus en Samen aanbod door WMO-reizigers verder uit. Hiermee moeten meer keuzemogelijkheden ontstaan voor WMO-reizigers en voor de bijna WMO-reizigers. Goede informatievoorziening, bijvoorbeeld zoals die in Mobiliteit als Dienst (MaaS) wordt voorzien is daarbij erg belangrijk. Niet alleen voor de reizigers maar ook voor de WMO-consulenten.
- We werken de mogelijkheden uit voor vermindering van de piekbelasting bij de vervoerder. Dit heeft enerzijds een dempend effect op de kosten van het vervoer en kan anderzijds ook bijdragen aan meer kwaliteit voor de reizigers. We doen dit door de mogelijkheden te verkennen van spits- en dal-tarieven, vroeg-boek-korting en het aanbieden van alternatieve reistijden.
- We werken uit hoe de systeemkenmerken van WMO-vervoer en Flex zoveel mogelijk op elkaar kunnen aansluiten (vice versa) waardoor voor de reizigers een eenduidig en inclusief aanbod ontstaat.

Aansturing en organisatie

Uitgangspunten

- We werken aan meer flexibiliteit in de contracten met vervoerder(s) om bijsturingsknoppen in te zetten en/of andere vervoervormen in te zetten of toe te voegen. Gemeenten en provincie zijn elk financieel verantwoordelijk voor hun eigen gedeelte. Daarnaast gaan we uit van een gezamenlijk ontwikkelbudget en afspraken over Deur-Halte-Hub-vervoer. Het idee van het ontwikkelbudget is een pot geld waar we gezamenlijke verantwoordelijkheden rondom de integratie van de twee componenten OV en WMO ook gezamenlijk betalen.

Uitwerkingsopgaven

We gaan de mogelijkheden onderzoeken van het 'regiemodel' voor de aansturing van het vervoer. We onderzoeken daarbij zowel de private variant (waarbij een marktpartij de regierol op zich neemt) als de publieke variant (waarbij een overheidsorgaan dit doet). Belangrijk bij het onderzoek is dat we leren van de ervaringen elders, zoals bijvoorbeeld de ervaringen met Stroomlijn in Drechtsteden en de Zeeuwse Regiecentrale. In het onderzoek is er speciale aandacht voor de kosten van de regie, prikkels voor efficiency en de financiële effecten voor de gemeenten. Ook moet duidelijk worden wat de impact is op de ambtelijke organisatie en de operationele aansturing in de driehoek opdrachtgever-regiecentrale-vervoerders.

Bij het onderzoek kijken we niet alleen naar de toepassingen voor het WMO-vervoer, maar ook naar de bredere mogelijkheden voor toepassing op meer onderdelen van gedeelde mobiliteit, zoals leerlingenvervoer, vervoer dagbesteding etc.