

Aan: BVO DRAN, bestuur
Onderwerp: Voortgangsnotitie Projectplan Samen verder...
Datum: 19 december 2018
Afzender: Vervoersorganisatie, Math v.d. Beucken

Samenvattende conclusies.

Project 1: Knoppenplan en monitorfunctie

Conclusie: Het beschikbaar hebben van (real time) data is cruciaal voor het monitoren van processen en het controleren van de uitvoering. Zowel ten behoeve van financiële en niet financiële gegevens. Voor het genereren van gegevensstromen en omzetten naar managementinformatie (controle en bijsturing) is het onwenselijk afhankelijk te zijn van een derde partij.

- Wordt als opdrachtgever eigenaar van data en richt systemen en processen zodanig in dat je niet afhankelijk bent van derden.
- Zorg voor capaciteit ten behoeve van data analyse.

Project 2: Benchmark light

Conclusies: AVAN kosten leerlingenvervoer liggen iets boven het gemiddelde. Hierbij is niet gekeken naar de inhoudelijke oorzaken van de kostenverschillen zoals solovervoer, maximale reistijden, reisafstanden en andere bijzondere vervoersindicaties. Houdt verder rekening met de kostentoeename ten gevolge van de vaststellingsovereenkomst (1,5%).

Conclusie: Kosten vraagafhankelijk vervoer liggen substantieel lager. Deels te verklaren door het aanpassen van de contractvoorwaarden, deels door de mate van efficiëntie weer rechtstreeks te relateren aan de winst bij de vervoerder.

Waarschuwing zowel bij routevervoer als vraagafhankelijk! BPM besluit ingaande 1 januari 2020 leidt tot meerkosten (KNV taxi +16%) Bij het verlengen van de contracten wordt AVAN op een later moment geconfronteerd met deze kostentoeename. Vervoerders zullen mogelijk lopende het contract de discussie openen over de meerkosten die zij ervaren ten gevolge van het BPM besluit. In het geval van contractverlenging is niet uit te sluiten dat vervoerders in die periode voertuigen dienen te vervangen waarbij de discussie nadrukkelijker gevoerd gaat worden.

Advies: Bij het niet verlengen van de contracten valt de aanbestedings- en gunningsperiode tussen medio 2019 en begin 2020. Het BPM standpunt zal de nodige dynamiek veroorzaken. In het bestek helder formuleren hoe daar mee om te gaan.

Conclusie: Het vraagafhankelijk vervoer splitsen in twee percelen leidt tot meerkosten met name voor zuid (indicatief oplopend tot € 300.000 per jaar).

Project 3: Inzichtelijk maken van (gemeente overschrijdende) vervoerstromen binnen de regio

Conclusie: Logistiek is het vervoer nagenoeg volledig toe te delen aan het noordelijke dan wel het zuidelijke perceel. Een beperkt aantal ritten vindt plaats tussen noord en zuid (1,5%). Hiervoor een oplossing zoeken.

Project 4: Volgtijdelijke mogelijkheden vervoersoorten

Conclusie: Het vervoer ten behoeve van dagbesteding is grotendeels volgtijdelijk te organiseren aansluitend aan het leerlingenvervoer.

- Opdrachtgevers dienen hierin meer sturend te zijn (aanbestedingen zorginstellingen)
- Houdt rekening met type en inrichting voertuig (lage instap en verhoogd voertuig). Hierbij al rekening houden bij de uitvraag voor het leerlingenvervoer.
- Kwaliteit van de chauffeur.

Zorg voor voldoende kennis, deskundigheid en menskracht om de samenhang van vervoerstromen te organiseren en te managen in de driehoek gemeente-zorgaanbieder-vervoerder.

Project 5: Besteksvoorwaarden; uniform versus maatwerk

Conclusie:

- Voorkeur voor uniform aanbesteden.
- Mogelijkheid voor maatwerk (reistijd, duurzaamheid) behouden, waarbij kosten en baten bij gemeente specifiek (perceel specifiek) maatwerk bij betreffende gemeente terecht.
- Aanbesteden in percelen als mogelijkheid
- Terughoudendheid bij inzet extra middelen vanwege ervaringen met huidige kosten AVAN

Project 6: Inventariseren van weeffouten in het bestek

Conclusie juridisch: Een beperkt aantal onderwerpen lijkt oplosbaar binnen de huidige contracten in goed overleg met een akkoord van de huidige partijen. In diverse onderwerpen is forse voorzichtigheid geboden in het kader van "wezelijke wijziging" waarbij wordt gewezen op het risico van juridische procedures vanuit derden. De regiepartij forceren tot meer efficiëntie lijkt in juridische zin geen optie. Mogelijkheden bespreekbaar maken via overleg en evaluatie.

Conclusie (niet juridisch): Gelet op de omvang van de ruis op vele fronten de volgende contracten niet verlengen tenzij.....

Project 7: Concretisering stappenplan in geval van (gedeeltelijk) uittreden uit de BVO

Conclusie: Het proces tot uittreden is helder. Uittredingskosten zijn pas te bepalen na besluit aan de hand van het uittredingsplan. Uittredende gemeenten dienen rekening te houden met additionele kosten ten behoeve eigen aanbestedingen, contractbeheer etc.

Project 8: Inventariseren of DVG en/of vervoerders willen verlengen (voorwaarden)

Conclusie: 7 van de 8 vervoerder willen graag verlengen. Zij zijn in de basis ook bereid verdere afspraken te maken in het kader van efficiëntie. Eén vervoerder en DVG willen niet verlengen tenzij er (forse) financiële tegemoetkomingen plaatsvinden.

Project 9: Kennis en ervaringen binnen andere regio's

Conclusie: Opdrachtgevers die werken met een vergelijkbare regie constructie ervaringen vergelijkbare problemen, namelijk de buiten verwachting hoge kosten en het niet/onvoldoende uit de verf komen van de ontwikkelfunctie. Omnibus (Limburg) en Publiek Vervoer Groningen Drenthe hebben gekozen voor de aanpak waarbij vervoerders verantwoordelijk blijven voor planning en aansturing. Overkoepelend verzorgen Omnibus en Publiek Vervoer Groningen Drenthe het contractmanagement, klantenservice, kenniscentrum/doorontwikkeling. Datasystemen (zowel reizigersregistratie als gedetailleerde vervoersinformatie zijn daarbij onder gebracht waarbij alle data ook eigendom zijn van de gezamenlijke gemeenten. Deze zijn daardoor volledig toegankelijk ten behoeve van facturatie en analyses.

Project 10: Inventarisatie ontwikkelingen doelgroepenvervoer

Conclusie: Forse toename van vervoersbehoefte en daardoor (in geval van ongewijzigd beleid) kosten. Duurzaamheid leidt tot (forse) meerkosten en onzekere investeringsruimte voor de komende jaren (zowel bij vervoerders als opdrachtgevers).

Project 11: Opstellen beslisdocument

Nog niet afgerond.

Project 12: "Ander Mobiliteit" rol en invloed provincie

Conclusie: Vanuit zowel de centrale overheid als vanuit de provincie overdracht van verantwoordelijkheden (en kosten) naar gemeenten. Verwachting is dat subsidiemogelijkheden toenemen maar daarvoor wel deskundigheid vereist om deze binnen te halen. Partnership met de provincie dient verder vorm gegeven te worden.

Project 13: Regionale Adviesraad Doelgroepenvervoer (RAD)

Wordt nog geleverd.

Project 14: Pilot geografisch splitsen vraagafhankelijk vervoer

Conclusie: Ondanks dat we zelf geen operationele ervaringen hebben opgedaan na splitsen van een noord en zuid perceel zijn er in den lande diverse ervaringen met deze omvang vanuit een contract. Werkwijze is over het algemeen dat ritten verdeeld worden over meerdere vervoerders (die ritten dan combineren met eigen werk) waardoor planningsomvang afneemt terwijl efficiëntie blijft geborgd.

Project 1: ·Knoppenplan en monitorfunctie

De bedoeling was dat we gebruik zouden maken van het systeem dat in ontwikkeling is bij DVG (PowerBI). Vanuit de vervoersorganisatie zou je dan in kunnen loggen in de omgeving van DVG waarna je de beschikking krijgt toever de basisgegevens met alle mogelijkheden voor analyse. De ontwikkelingen binnen DVG lopen echter vertragingen op. Vooralsnog werken we dus met gegevens die we beschikbaar krijgen van DVG.

Conclusie: Het beschikbaar hebben van (real time) data is cruciaal voor het monitoren van processen en het controleren van de uitvoering. Zowel ten behoeve van financiële en niet financiële gegevens. Voor het genereren van gegevensstromen en omzetten naar managementinformatie (controle en bijsturing) is het onwenselijk afhankelijk te zijn van een derde partij.

- Wordt als opdrachtgever eigenaar van data en richt systemen en processen zodanig in dat je niet afhankelijk bent van derden.
- Zorg voor capaciteit ten behoeve van data analyse.

Project 2: Vergelijking van vervoerskosten, benchmark light

Leerlingenvervoer

De AVAN jaarkosten per leerling zijn bepaald op basis van de maand september 2018, nieuwe verdeelsleutel. De gegevens van deze maand zijn geëxtrapoleerd naar het gehele jaar door te vermenigvuldigen met 200 dagen. De kosten van de overige gemeenten zijn gebaseerd op de gegevens van de maand september die van die gemeenten zijn ontvangen. De kosten van de overige gemeenten zijn inclusief planning en regie. Om de kosten vergelijkbaar te maken met de overige gemeenten zijn de AVAN kosten ten behoeve van planning en regie verhoogd met 5% (kosten DVG). Onderstaand overzicht geeft de gemiddelden weer per gemeente en AVAN (gearceerd). Van gemeenten buiten de regio DRAN zijn ondanks toezeggingen nog geen gegevens ontvangen.

Gemiddelde gemeente 1	€ 4.660
Gemiddelde gemeente 2	€ 4.215
Avan gemiddelde	€ 4.095
Gemiddelde gemeente 3	€ 3.981
Gemiddelde gemeente 4	€ 3.283
Gemiddelde gemeente 5	€ 2.679

Onderstaand overzicht betreft de kosten van de te onderscheiden percelen (voor zover aangeleverd door gemeenten. De AVAN gemeenten zijn gearceerd.

Perceel	1	€	9.197
Perceel	2	€	7.709
Perceel	3	€	6.191
Perceel	4	€	6.035
Perceel	5	€	6.035
Perceel	6	€	5.166
Perceel	7	€	5.166
Perceel	8	€	4.725
Perceel	9	€	4.700
Perceel	10	€	4.700
Perceel	11	€	4.486
Perceel	12	€	4.486
Perceel	13	€	4.337
Perceel	14	€	4.077
Perceel	15	€	3.956

Perceel	16	€	3.956
Perceel	17	€	3.886
Perceel	18	€	3.822
Perceel	19	€	3.822
Perceel	20	€	3.805
Perceel	21	€	3.805
Perceel	22	€	3.757
Perceel	23	€	3.715
Perceel	24	€	3.679
Perceel	25	€	3.679
Perceel	26	€	3.654
Perceel	27	€	3.654
Perceel	28	€	3.142
Perceel	29	€	2.826
Perceel	30	€	1.710

Conclusies: AVAN kosten liggen iets boven het gemiddelde (meer geel in het linker rijtje). Er is niet gekeken naar de inhoudelijke oorzaken van de kostenverschillen zoals solovervoer, maximale reistijden, reisafstanden en andere bijzondere vervoersindicaties. Houdt verder rekening met de kostentoeename ten gevolge van de vaststellingsovereenkomst (1,5%).

Vraagafhankelijk vervoer

- Twee uitgevraagde proforma offertes ontvangen.
- Offertes gebaseerd op één perceel en voor twee percelen (noord/zuid verdeling).
- Offertes gebaseerd op rittenbak van eerste helft 2018.
- Perceelindeling: De scheidslijn zijn de gemeenten Lingewaard en Overbetuwe. Hierbij zijn de ritten naar het Zuiden gekoppeld aan het Zuidelijk perceel en de ritten naar het noorden gekoppeld aan het Noordelijk perceel. De ritten in en tussen Lingewaard en Overbetuwe zijn gekoppeld aan het noordelijk gebied. Dit omdat het aantal ritten tussen het noordelijk perceel substantieel hoger ligt dan ritten met het zuidelijk perceel.
- Vervoerder plant en stuurt voertuigen/chauffeurs aan.
- Afrekenen op basis van gerealiseerde beladen kilometers (ritten) in plaats van beschikbaarheid.

Een offerte gaat uit van een kostenafname van ongeveer -/-15%. De andere van ongeveer -/-20%. Uitgaande van de totale jaarkosten van 10 miljoen zou dit een kostenafname betekenen van 1,5 tot 2 miljoen.

Een verklaring voor dit kostenverschil is deels te herleiden naar de inhoud van de contracten. Overmaatse uren, 3-uursregeling en onvoldoende match tussen uitgevraagde type voertuigen per vervoerssoort, vergoeden van wachttijden bij onvoldoende werk zijn indicatief te kapitaliseren tussen 500.000,- en € 1.000.000. Een deel van

het resterende bedrag zou naar verwachting te halen moeten zijn uit verdere efficiëntie maatregelen die mogelijk zijn binnen de huidige contractcontext, te nemen door DVG. Van gemeenten buiten de regio DRAN zijn ondanks toezeggingen nog geen gegevens ontvangen.

Conclusie: Kosten liggen substantieel lager. Deels te verklaren uit het aanpassen van de contractvoorwaarden, deels door de mate van efficiëntie weer rechtstreeks te relateren aan de winst bij de vervoerder.

Waarschuwing zowel bij routevervoer als vraagafhankelijk! BPM besluit ingaande 1 januari 2020 leidt tot meerkosten (KNV taxi +16%) Bij het verlengen van de contracten wordt AVAN op een later moment geconfronteerd worden met deze kostentoeename. Vervoerders zullen mogelijk lopende het contract de discussie openen over de meerkosten die zij ervaren ten gevolge van het BPM besluit. In het geval van contractverlenging is niet uit te sluiten dat vervoerder in die periode voertuigen dienen te vervangen waarbij de discussie nadrukkelijker gevoerd gaat worden.

Advies: Bij het niet verlengen van de contracten valt de aanbestedings- en gunningsperiode tussen medio 2019 en begin 2020. Het BPM standpunt zal de nodige dynamiek veroorzaken. In het bestek helder formuleren hoe daar mee om te gaan.

Onderscheid Noord en Zuid:

- Bij splitsing in percelen noord en zuid liggen de kosten voor het noordelijk perceel tussen de 5% en 10% lager dan de kosten voor het zuidelijk perceel.
- Dit verschil wordt met name veroorzaakt door het aantal ritten (beladen kilometers).
- De verhouding in ritten binnen noord en binnen zuid is respectievelijk 66% en 33%.
- Het aantal ritten tussen noord en zuid bedraagt 1,5%.
- Doordat de overheadskosten verdisconteerd worden over ritten (prijs per beladen kilometer) komen de kosten daardoor hoger uit.
- Een beperkt deel van de meerkosten zuid wordt veroorzaakt doordat in noord de combinatiegraad fractioneel hoger ligt vanwege de aantallen ritten.

Conclusie: Het vraagafhankelijk vervoer splitsen in twee percelen leidt tot meerkosten met name voor zuid (indicatief oplopend tot € 300.000 per jaar).

Project 3: Inzichtelijk maken van (gemeente overschrijdende) vervoerstromen binnen de regio

Leerlingenvervoer: Nog op te stellen

Vraagafhankelijk vervoer

In de bijlage zijn de vervoerstromen inzichtelijk gemaakt op basis van de eerste helft 2018. Perceelindeling zoals eerder beschreven. Enkele opvallende zaken:

- Ritten binnen vervoersgebied noord 65,5%
- Ritten binnen vervoersgebied zuid 33%
- Ritten tussen noord en zuid 1,5%
- Montferland en Druten hebben opvallend veel ritten naar buiten AVAN (nadere analyse nog vereist).

- De ritten tussen het noordelijk en zuidelijk gebied zijn zeer beperkt.

Conclusie: Logistiek is het vervoer nagenoeg volledig toe te delen aan het noordelijke dan wel het zuidelijke perceel. Een beperkt aantal ritten vindt plaats tussen noord en zuid (1,5%). Hiervoor een oplossing zoeken.

Project 4: Volgtijdelijke mogelijkheden vervoersoorten

Het volgtijdelijk organiseren van vervoer kent de volgende voordelen:

- Kostenefficiëntere uitvoering, minder aan- en afrijdtijden en minder aan- en afrijdkilometers.
- Minder voertuigen benodigd.
- Mogelijkheid chauffeur meer arbeidsuren te bieden, behoud chauffeur (kwaliteit) voor de taxibranche.

Conclusies: Het vervoer ten behoeve van dagbesteding is grotendeels volgtijdelijk te organiseren aansluitend aan het leerlingenvervoer.

- Opdrachtgevers dienen hierin meer sturend te zijn (aanbestedingen zorginstellingen)
- Houdt rekening met type en inrichting voertuig (lage instap en verhoogd voertuig). Hierbij al rekening houden bij de aanvraag voor het leerlingenvervoer.
- Kwaliteit van de chauffeur.
- Zorg voor voldoende kennis, deskundigheid en menskracht om de samenhang van vervoerstromen te organiseren en te managen in de driehoek gemeente-zorgaanbieder-vervoerder.

Project 5: Besteksvoorwaarden; uniform versus maatwerk

De conclusie na de inventarisatie luidt:

- Voorkeur voor uniform aanbesteed.
- Mogelijkheid voor maatwerk (reistijd, duurzaamheid) behouden, waarbij kosten en baten bij gemeente specifiek (perceel specifiek) maatwerk bij betreffende gemeente terecht.
- Aanbesteden in percelen als mogelijkheid
- Terughoudendheid bij inzet extra middelen vanwege ervaringen met huidige kosten AVAN

Project 6: Inventariseren van weeffouten in het bestek

Een beperkt aantal vragen zijn voorgelegd ter juridische toetsing.

Conclusies juridisch: Een beperkt aantal onderwerpen lijkt oplosbaar binnen de huidige contracten in goed overleg met en akkoord van de huidige partijen. In diverse onderwerpen is forse voorzichtigheid geboden in het kader van "wezenlijke wijziging" waarbij wordt gewezen op het risico van juridische procedures vanuit derden. De regiepartij forceren tot meer efficiëntie lijkt in juridische zin geen optie. Mogelijkheden bespreekbaar maken via overleg en evaluatie.

Conclusie (niet juridisch): Gelet op de omvang van de ruis op vele fronten het volgende contracten niet verlengen tenzij.....

Project 7: Concretisering stappenplan in geval van (gedeeltelijk) uittreden uit de BVO

- De artikelen 27 en 28 van de Regeling Bedrijfsvoeringsorganisatie bevatten bepalingen in het kader van uittreden en opheffen van de BVO DRAN.
- De financiële gevolgen (de uittreedsom) zijn pas vast te stellen op het moment van uittreden aan de hand van de dan voorliggende cijfers.
- Het stappenplan voor deeluittrekking is gelijk aan het stappenplan bij gehele uittrekking.
- Uittreden is mogelijk 4 jaar na het openbaar maken van het instellingsbesluit. De eerste mogelijkheid is niet eerder dan 7 mei 2020.
- Voor opzegging zijn twee opzegtermijnen van toepassing. Bij afloop van het contract met de regiecentrale (1 augustus 2020) 15 maanden voorafgaand, dus vóór 1 mei 2019 en gedurende de looptijd van het contract met de regiecentrale ten minste één jaar, met ingang van 1 januari van het daarop volgende jaar.
- Het uittredingsplan staan niet de kosten opgenomen voor de uittredende gemeente in kader van het onder eigen verantwoordelijkheid organiseren van vervoer (aanbestedingen, contractbeheer). V
- Voor het toetreden tot en het uittreden uit een regeling dient toestemming te zijn verkregen van de gemeenteraad. Regelingen daartoe zijn opgenomen in de WGR.
- In samenhang met de termijnen van opzegging dient rekening gehouden te worden met de belangrijkste termijnen die welke binnen de verschillende gemeenten voor besluitvorming door college en raad gelden.
- Voor het vaststellen van het uittredingsplan is een tweederde meerderheid nodig van de deelnemers.
- In het geval deze meerderheid van stemmen niet wordt bereikt kan dat een opschortende werking hebben. Bij een geschil kan men zich tot gedeputeerde staten wenden. Gedeputeerde Staten beslist in alle gevallen waarbij partijen niet tot overeenstemming komen.
- In geval van opheffing is het stappenplan in essentie niet anders dan bij (deel)uittrekking.

Aandachtspunt bij het besluitvormingsproces

In het eerste kwartaal van 2019 is de verwachting dat alle colleges een besluit nemen, na toestemming van de raden, in het kader van de samenwerking binnen BVO DRAN verband. Het is niet uit te sluiten dat raden een besluit nemen in afhankelijkheid van de besluiten van andere raden. Ter verduidelijking een voorbeeld: De raad in gemeente A is positief over verdere samenwerking. De raad in buurgemeente B ziet af van verdere samenwerking. Daardoor verandert het speelveld voor gemeente A. Dit nieuwe speelveld noodzaakt mogelijk tot een ander besluit.

Bij de behandeling in de raden dient deze onzekerheid vooraf onderkend te worden en daarop te anticiperen. Besluitvorming kan mogelijk plaatsvinden onder voorbehoud dat:

De gemeente besluit tot uittrekking indien:

- Een aantal van x deelnemers tot uittrekking besluit;
- Een aantal van x deelnemers uit de regio (Nijmegen of Arnhem) tot uittrekking besluit
- De centrumgemeente (Nijmegen of Arnhem of beide) tot uittrekking besluit
- De gemeenten a, b, c (dit kunnen gemeenten zijn die bijvoorbeeld geografisch aansluiten) tot uittrekking besluiten.

Conclusie: Het proces tot uittreden is helder. Uittrekkingkosten zijn pas te bepalen na besluit aan de hand van het uittredingsplan. Uittredende gemeenten dienen rekening te houden met additionele kosten ten behoeve eigen aanbestedingen, contractbeheer etc.

Project 8: Inventariseren of DVG en/of vervoerders willen verlengen (voorwaarden)

- Zeven van de acht vervoerders hebben aangegeven de contracten graag te willen verlengen.
- Vervoerder Munckhof heeft aangegeven alleen te willen verlengen wanneer er afspraken gemaakt zijn betreffende aanvullende vergoedingen voor het routevervoer (categorie 2).
- DVG geeft aan dat het een verlieslatend contract is in de omvang van € 200.000 tot € 250.000 per jaar. DVG heeft aangegeven niet te willen verlengen zolang het een verlieslatend contract blijft.
- De onderlinge samenwerking wordt als positief ervaren.
- De verwachting is dat als de planning weer bij vervoerders wordt neergelegd de efficiëntie toeneemt.
- Partijen zien een behoorlijke ontwikkeling op zich afkomen in het kader van de systeemondersteuning.
- Duurzaamheid is wel een van de belangrijkste issues voor de komende jaren.
- De convenant zero emissie doelgroepenvervoer 2025 is door een van de vervoerders mede ondertekend.
- De ontwikkelingen binnen de auto-industrie in het kader van elektrisch rijden, gaan niet hard genoeg.
- Investeringsruimte, actieradius en gewicht zijn nog problemen die opgelost dienen te worden.
- In verband met de duurzaamheid zou een langere contractduur (10 jaar of langer) beter zijn, zodat overheid en vervoerders zero emissie kunnen infaseren.
- BPM regeling vervalt per 1 januari 2020 voor taxibedrijven. Verwachte kostentoeename boven de 15%.
- Houdt bij aanbestedingen rekening met taxibedrijven.
- Wenselijke implementatietermijn ten minste 6 maanden.
- Het werven van kwalitatieve chauffeurs is een toenemend probleem.

Conclusie: 7 van de 8 vervoerders willen graag verlengen. Zij zijn in de basis ook bereid verdere afspraken te maken in het kader van efficiëntie. Eén vervoerder en DVG willen niet verlengen tenzij er (forse) financiële tegemoetkomingen plaatsvinden.

Project 9: Kennis en ervaringen binnen andere regio's

- Werken onder een vergelijkbare regio constructie heeft in alle regio's geleid tot een forse kostentoeename.
- Verwachtingen zijn onvoldoende waar gemaakt. Ontwikkefunctie komt onvoldoende/niet uit de verf.

Omnibus:

- Betreft een samenwerking van 32 Limburgse gemeenten uitsluitend ten behoeve van het vraagafhankelijk vervoer.
- Omvang is ongeveer 1 miljoen ritten per jaar. Ter vergelijking: Binnen AVAN worden ongeveer hetzelfde aantal ritten verzorgd met het grote verschil dat dit voor meer dan de helft routevervoer betreft.
- De overkoepelende publieke organisatie bestaat uit drie pijlers te weten contractmanagement; klantenservice bestaande uit ritaanname en klachtafhandeling; kenniscentrum/ontwikkeling.
- 7 vervoerders verzorgen het vervoer inclusief planning en aansturing van hun chauffeurs/voertuigen.
- Omnibus beschikt over datasystemen waarin alle gegevens worden geregistreerd vanuit de gemeenten en vanuit de vervoerders. Zij verzorgen de gehele factuurcontrole, betalingen en analyses.

Publiek vervoer Groningen Drenthe:

- Betreft een samenwerking van 32 gemeenten in Groningen en Drenthe voor zowel vraagafhankelijk als routevervoer.
- De overkoepelende publieke organisatie bestaat uit drie pijlers te weten contractmanagement; Klantenservice bestaande klachtafhandelingen cliëntenadministratie; kenniscentrum/ontwikkeling.
- Zij werken (vanaf mei 2018) met 4 vervoerders verdeeld over 7 percelen (omzet 35 miljoen).
- Binnen elk perceel verzorgt de betrokken vervoerder al het publiek vervoer (WMO, leerlingen- en zorgvervoer, buurtbussen).
- Er wordt geen gebruik gemaakt van een callcenter. Inwoners zijn gekoppeld aan de vervoerder van het perceel (via telefoonnummer op vervoerspas).
- Vervoerder is en blijft verantwoordelijk voor het vervoer van zijn "inwoners" ook als dit vervoer plaatsvindt buiten het betreffende perceel. Oplossingen worden gezocht in samenwerking tussen de 4 vervoerders. Op deze wijze wordt een samenwerkingsproces in gang gezet waarbij de vervoerder zich laat leiden door kwaliteit en efficiëntie.
- Publiek vervoer Groningen Drenthe beschikt over datasystemen waarin alle gegevens worden geregistreerd vanuit de gemeenten en vanuit de vervoerders. Zij verzorgen de gehele factuurcontrole, betalingen en analyses.

Conclusie: Opdrachtgevers die werken met een vergelijkbare regio constructie ervaringen vergelijkbare problemen namelijk de buiten verwachting hoge kosten en het niet/onvoldoende uit de verf komen van de ontwikkelfunctie. Omnibus (Limburg) en Publiek Vervoer Groningen Drenthe hebben gekozen voor de aanpak waarbij vervoerders verantwoordelijk blijven voor planning en aansturing. Overkoepelend verzorgen Omnibus en Publiek Vervoer Groningen Drenthe het contractmanagement, klantenservice, kenniscentrum/doorontwikkeling. Datasystemen (zowel reizigersregistratie als gedetailleerde vervoersinformatie zijn daarbij onder gebracht waarbij alle data ook eigendom zijn van de gezamenlijke gemeenten. Dat zijn daardoor volledig toegankelijk ten behoeve van facturatie en analyses.

Project 10: Inventarisatie ontwikkelingen doelgroepenvervoer

- De toekomstige vraag naar maatwerk in doelgroepenvervoer (ook voor leerlingenvervoer) stijgt sterk als we doorgaan met de huidige manier van faciliteren van vervoer. Ontwikkeling en ondersteuning van lokale vervoersoplossingen, netwerk of training per gemeente of via zelfstandige initiatieven (bijv ANWB, MEE op Weg, vrijwilligerssystemen, Samen Reizen met, De Reiskoffer, OV-training, OV-ambassadeurs). Gemeenten vinden het belangrijk dat inwoners toenemend zelfredzaam zijn: zelf oplossingen zoeken en vinden.
- Het gedeelde doel van deze initiatieven is dat inwoners eerst voor elkaar zorgen voordat de overheid het vervoer moet organiseren. Deze oplossingen dragen naar verwachting bij aan het betaalbaar houden van vervoersdiensten;
- Door tekorten op budgetten WMO en Jeugdwet gaan gemeenten op zoek naar goedkopere vervoersalternatieven. Sturing op de vraag of behoefte is nodig om kost- efficiënt te werken;
- Sterke toename van het maatschappelijke, gemeente-overstijgend belang van duurzaamheid.
- Innovaties in data en techniek leiden tot nieuwe, flexibele vervoersconcepten, bijv Mobiliteit as a Service (MaaS). Dit biedt, zeker voor stedelijke gebieden, kansen voor laagdrempelig vervoer van deur-tot-deur.

- Gezien noodzakelijke investeringen door vervoerders zijn lange termijn contracten (10 -15 jaar) wenselijk.
- Door kritischer te indiceren hebben gemeenten mogelijkheden om te sturen op de hoeveelheid en te leveren aanbod van vervoersdiensten;
- Gemeenten bieden hulp en ondersteuning graag zo dichtbij mogelijk aan. Dit betekent dat cliënten bij voorkeur in hun vertrouwde omgeving worden geholpen. Locaties voor dagbesteding (ouderen) zijn bij voorkeur in de kern/wijk te vinden. Dit betekent dat reisafstanden mogelijk korter worden;
- Er bestaat nog geen goede afgestemde aanpak voor oplossingen in het ziekenvervoer. Dit is afwisselend binnen en buiten de scope van de dienstverlening van een gemeente.
- Mogelijkheden voor het aangaan van partnerships met vervoerders op basis van relatief lange contracten (faire tarieven, doorlopend evalueren en ontwikkelen van de dienstverlening, verduurzamen wagenpark enz.);
- Het is aan te bevelen om marktconsultaties uit te voeren onder reizigers. Hiermee krijgt een gemeente inzicht in de huidige en toekomstige vraag;
- Ontwikkeling van cafetaria-modellen zodat gemeenten voldoende flexibiliteit en vrijheid hebben om in te spelen op de behoefte in de lokale omgeving;
- Oplossingen om vrijwilligerssystemen te koppelen aan onrendabele uren voor doelgroepenvervoer vanuit WMO;
- Doelgroepenvervoer als back-up dienst voor vrijwilligerssystemen en andersom ook.
- Ontwikkeling van innovaties rondom cash-loos betalen;
- Innovaties met behulp van robotica biedt kansen voor verdere ontwikkeling van de kwaliteit van het vervoer;
- Opkomst zelfrijdende auto's. Dit betekent dat geen of minder chauffeurs nodig zijn;
- Toename van gebruik van Smartphones door ouderen biedt kansen voor informatievoorziening, data analyse en kwalitatieve verbeteringen van de dienst. Dit in samenwerking met oa belangenorganisaties en ouderenbonden. Flankerend beleid zou zijn om ouderen te trainen om de kans van smartphones te verzilveren.
- Cashloos betalen heeft mogelijk een kostenverlagende invloed. Cashloos draagt bij aan de persoonlijke veiligheid van reiziger én chauffeur. Daarnaast draagt deze techniek mogelijk bij aan de efficiëntie van het vervoer (sneller instappen / betalen);
- Nader bepalen hoe beschikbare 'best-practises' voor inzet van robotica (bijv. SIZA / Valys) bijdragen aan een kwalitatief betere vervoersdienst;
- Inzet van innovaties en nieuwe technieken vraagt om lange termijn relaties met vervoerders, omwille van rendement op investeringen.

Conclusie: Forse toename van vervoersbehoefte en daardoor (in geval van ongewijzigd beleid) kosten.

Duurzaamheid leidt tot (forse) meerkosten en onzekere investeringsruimte voor de komende jaren (zowel bij vervoerders als opdrachtgevers).

Project 11: Opstellen beslisdocument

Betreft samenwerking externe adviseur, contactambtenaren van Arnhem en Overbetuwe en Vervoersorganisatie.

Eerste concepten al besproken. Volgende oplevering concept staat gepland voor 2 januari. Bespreking 4 januari en presentatie in contactambtenaren overleg van 7 januari.

Project 12: "Ander Mobiliteit" rol en invloed provincie

- Volledig afbouwen van provinciale subsidie van € 1,9 miljoen in 3 jaar, vanaf 2021. Dit leidt tot stijging van de WMO-vervoerskosten. Gemeenten dienen te anticiperen via de begroting van 2021. Herinrichting van de provinciale OV-concessie kan leiden tot stijgende vraag naar doelgroepenvervoer. Daarentegen blijft de Provincie partner in het Fonds Andere Mobiliteit (faciliteren van aanvullende en/of innovatieve mobiliteit, aanvullend aan de OV-concessie).
- Provincie Gelderland draagt de kosten voor het OV-vangnet (ca. 4% van de ritten). Volgens huidig beleid blijft de vergoeding gecontinueerd;
- Provincie Gelderland zet in op meer flexibele invulling van de vervoersdiensten (halte tot halte vervoer, op afroep beschikbaar. Genaamd 'BrengFlex');
- Provincie Gelderland verstrekt (binnen de huidige concessie, tot uiterlijk 2024) € 1,9 miljoen subsidie. Dit dekt een deel van de WMO-vervoerskosten tot en met 2020 af;
- Deze subsidie wordt overgeheveld naar Fonds Andere Mobiliteit. Dit fonds komt ten bate van maatwerkinitiatieven van gemeenten, marktpartijen en inwoners;
- Provincie Gelderland focust in nieuwe concessie voor 'grote lijnen met dikke stromen' (de zogenaamde A- en B-lijnen). Dat betekent dat onrendabele lijnen (de zogenaamde C-lijnen), veelal in landelijk gebied, tot maatwerk gaan behoren. Ook komen meer bushaltes te vervallen.
- Wegvallen van jaarlijks € 1,9 miljoen subsidie leidt tot hogere kosten voor de vervoersdienst, tenzij andere dekking gevonden wordt;
- Kansen om nieuwe vervoersconcepten (bijv. MaaS, BrengFlex) en maatwerk in de aanbesteding op te nemen;
- Minder bushaltes betekent in bepaalde gevallen (met name in landelijk gebied) dat ouderen geen gebruik maken van OV. Dit leidt tot toenemende vraag naar doelgroepenvervoer vanuit WMO.

Conclusie: Vanuit zowel de centrale overheid als vanuit de provincie overdracht van verantwoordelijkheden (en kosten) naar gemeenten. Verwachting is dat subsidiemogelijkheden toenemen maar daarvoor wel deskundigheid vereist om deze binnen te halen. Partnership met de provincie dient verder vorm gegeven te worden.

Project 13: Regionale Adviesraad Doelgroepenvervoer (RAD)

RAD heeft toegezegd een visiedocument op te stellen dat bijgevoegd wordt in deze notitie. Verwachte oplevering uiterlijk 31 december a.s.

Project 14: Pilot geografisch splitsen vraagafhankelijk vervoer

In het kader van ervaringen betreffende logistieke beheersbaarheid van het gehele gebied was project 14 bedoeld. Dit project heeft geen doorgang kunnen vinden. In de praktijk worden contracten van deze omvang echter vaker gegund aan één vervoerder. Deze vervoerder werkt in die gevallen samen met andere vervoerder (in de vorm van onderaannemerschap of partners). Ritten worden dan verdeeld op basis van vervoerstromen waarbij kwaliteit en efficiëntie blijft geborgd. Op die wijze wordt de planningsdruk verdeeld over meerdere vervoerders. De vraag is wel gerechtvaardigd of je van één partij afhankelijk wilt zijn of dat je het risico wilt spreiden.

Conclusie: Ondanks het we zelf geen operationele ervaringen hebben opgedaan na splitsen van een nood en zuid perceel zijn er in den lande diverse ervaringen met deze omvang vanuit een contract. Werkwijze is oer het algemeen dat ritten verdeel worden over meerdere vervoerders (die ritten dan combineren met eigen werk) waardoor planningsomvang afneemt terwijl efficiëntie blijft geborgd.

Planning overleggen

Datum	Overleg
20 december 2018	BVO Stuurgroep
7 januari 2019	Contactambtenarenoverleg
17 januari 2019	AB BVO DRAN mini conferentie
Week 4 (21 tot 25 januari 2019)	RAD adviestraject (nog inplannen)
31 januari 2019	AB BVO DRAN
12 februari 2019	Mini conferentie raden
14 februari 2019	Mini conferentie raden
14 februari 2019 tot 28 februari 2019	Reacties retour vanuit de raden
14 maart 2019	AB vaststelling definitieve rapportage
15 maart 2019 tot 24 april 2019	Raadsfase besluitvorming/advisering
25 april 2019	AB besluitvorming (AB nog in te plannen)