

AANLEIDING

In januari 2016 heeft Omnibuzz een bedrijfsplan gepresenteerd onder de naam ‘GR Doelgroepenvervoer Limburg - Tweede versie bedrijfsplan (Sittard-Geleen, 05 januari 2016)’. Dit bedrijfsplan had instemming van de Stuurgroep Doelgroepenvervoer (DGV) en was onderdeel van de besluitvormingsstukken voor toetreding tot dan wel uitbreiding van de GR Omnibuzz aan de gemeenteraden in 2016. Voor de volledigheid is dit complete document toegevoegd als bijlage. Missie, kernwaarden, visie en lange termijn doelen en ambities (zie hoofdstuk 3 van het oorspronkelijke bedrijfsplan) blijven grotendeels gelijk. Intussen zijn nieuwe inzichten verkregen die vragen voor een actualisering van enkele punten in dit bedrijfsplan, waardoor dit beter aansluit bij de veranderde situatie anno 2019.

BELANGRIJKE INZICHTEN

Groeiende vervoersvraag

Door de toenemende vraag naar vervoer, vertaald in groeiende vervoersvolumes, werken gemeenten samen met Omnibuzz een aantal beheersmaatregelen uit. Deze zijn voor een deel op de organisatie gericht, maar anderen ook op de klant.

Verschuiving focus optimalisatie OV-gebruik

De Voor Elkaar Pas (VEP) lijkt met een aandeel van 24% onder de Omnibuzz klanten een belangrijke indicator dat Openbaar Vervoer wel degelijk een goed alternatief kan zijn voor klanten van Omnibuzz, mits aan een aantal voorwaarden wordt voldaan, zoals begeleiding, prijsprikkel en gebruiksgemak en een passende informatievoorziening. Door o.a. de Algemene Verordening Gegevensbescherming (AVG), ambtelijk overleg met gemeenten en interne bedrijfsvoering inzichten (zoals o.a. langere gesprekstijden door reisadvies) stuut het werken met (dwingend) OV-advies op basis van klantkenmerken (profielen) op juridische en praktische bezwaren. Bovenstaande aandachtspunten leiden tot een verschuiving in focus in deze ambitie van profilering en dwingend advies naar een ‘zachtere’ benadering van activering en promotie van OV gebruik of ander (lokaal) vervoer op basis van bewustwording. Als alternatief worden bovendien de ontwikkelingen rondom ‘Mobility as a Service’ (MaaS) nauwlettend in de gaten gehouden. MaaS heeft als doel om gebruikers de regie te geven over de vervoersmodaliteiten heen, waardoor een meer vraaggerichte vervoerdersmarkt ontstaat. In plaats van sturing op profiel vanuit de opdrachtgever of overheid, kan de klant zijn eigen afwegingen maken over de best passende vervoerswijze. Op dit aspect wordt nadrukkelijk de samenwerking gezocht met de provincie Limburg.

Temporiseren ontwikkeling mobiliteitscentrale

Uit o.a. de marktconsultatie en de geïntensiveerde contacten met vervoerders blijkt duidelijk dat het streven om de planningstaak over te halen naar Omnibuzz tot onrust in de sector leidt. De branche staat reeds onder druk door (te) lage inschrijfprijzen en er is sprake van (dreigende) chauffeurstekorten. Deze kern van deze problematiek is goed verwoord in een rapport van SEO Economisch Onderzoek in opdracht van o.a. KNV Taxi ‘De Vloek van de winnende taxi’. In dit onderzoek wordt ingegaan op de structureel lage biedingen in het doelgroepenvervoer en de gevolgen daarvan. Een belangrijke aanbeveling om de situatie te verbeteren was het oprichten van het Aanbestedingsinstituut Mobiliteit.

De technische mogelijkheden (met name beschikbare planningssoftware) voor een centrale planning van de omvang van het Omnibuzz vervoer blijven beperkt. Met name goede, positieve praktijkervaringen op deze schaal zijn schaars. Dit brengt risico's met zich mee. Daarnaast zijn er mindere ervaringen met mobiliteitscentrales elders in het land. Deze brengen een aantal risico's en aandachtspunten aan het licht. Landelijk wordt onderzoek verricht naar de oorzaken hiervan. Omnibuzz houdt dit nauwlettend in de gaten. De kwaliteit van het huidig Omnibuzz vervoer (CVV) is zeer goed, dit was in andere regio's vaak een belangrijk argument in de beleidskeuze voor de regiecentrale. Het creëren van draagvlak en tijdig betrekken van alle betrokkenen zijn belangrijke voorwaarden om van een dergelijke centrale een succes te maken. Deze constatering geven aan dat een stapsgewijze en geleidelijke ontwikkeling richting een mobiliteitscentrale verstandig is.

Groeiende zorgbehoefte klanten

De groeiende problematiek van dementie en verward gedrag is ook merkbaar in het vervoer. Om deze kwetsbare groep veilig te kunnen blijven vervoeren, zijn maatregelen nodig bij gemeenten en Omnibuzz. Omnibuzz kan tevens een belangrijke rol spelen in de signalering van personen met verward gedrag.

Duurzaamheidsambities

De ambities op het gebied van duurzaamheid krijgen steeds meer vorm met de ondertekening van het bestuursakkoord, hetgeen wordt meegenomen in de aanbesteding en inkoop van vervoer.

Adviezen werkgroepen instroom ander vervoer

Een belangrijke inhoudelijke uitkomst van de adviezen van de werkgroepen Wmo-BG, Jeugd en leerlingenvervoer is dat niet alle gemeenten op dezelfde lijn zitten wat betreft de inkoop van dit groepsvervoer. Er zijn verschillende ideeën over hoe gemeenten dit vervoer willen organiseren. De prijs-kwaliteit verhouding speelt hierin een belangrijke rol. Op dit moment zijn er (grote) verschillen in kwaliteitseisen (chauffeurs, voertuigen) tussen verschillende vervoersvormen. Door de verschillen in opzet van bestaande vervoerscontracten (o.a. all-in zorgcontracten Wmo-BG), werken de financiële consequenties van gezamenlijke inkoop voor individuele gemeenten heel anders uit. Ook ontbreekt het (vooral bij Jeugd) aan voldoende inzicht in de details van de vervoersvolumes en –bewegingen. Een uniforme aanpak voor 30 gemeenten is op dit moment om deze redenen nog niet haalbaar.

GEVOLGEN EN HEROVERWEGINGEN

Binnen deze veranderende kaders is het in eerste instantie van belang dat de kwaliteit en continuïteit van het vervoer geborgd blijven. Het realiseren van de ambities wordt doorgezet, maar op zodanige wijze dat de financiële en/of uitvoeringsrisico's tot een minimum beperkt blijven. Dit vraagt om 1) flexibiliteit m.b.t. de instroom en inkoop van ander vervoer en 2) bijdragen aan een gezond speelveld in het vervoer (vervoersmarkt) en 3) een passende bedrijfsvoering van Omnibuzz.

1. Flexibiliteit m.b.t. inkoop en instroom vervoer

Omnibuzz stelt dat bundeling van verschillende vervoersvormen via één publieke centrale op termijn schaal- en efficiëntievoordelen voor de gemeenten oplevert. Een gezamenlijke en uniforme instroom van (een van de) andere vervoersvormen is op dit moment echter niet haalbaar. Om diverse redenen is in enkele regio's of gemeenten wel degelijk behoefte om samen met Omnibuzz op zoek te gaan naar passende mobiliteitsoplossingen voor andere vervoersvormen. Met name de adviezen m.b.t. Wmo-BG en Jeugd bieden perspectief om gefaseerd en op kleinere schaal toe te werken naar instroom. Omnibuzz anticipeert op deze ontwikkelingen. Met betrekking tot inkoop en instroom doet Omnibuzz het volgende:

- Eind 2019 lopen de contracten voor het huidige vraagafhankelijke Omnibuzz (CVV) vervoer af. Goed aanbesteden vraagt een goede voorbereiding en voldoende ruimte voor een goede implementatie. Daarom heeft Omnibuzz een aanbestedingskalender opgesteld, waarbinnen de inkoop tactisch wordt afgestemd. Deze voorgestelde planning voldoet aan de richtlijnen van het Instituut Aanbesteding Mobiliteit en zorgt voor voldoende implementatietijd.
- De toepassing van de AMvB betekent dat de voorbereiding van de aanbesteding (of verlenging) van Wmo-vervoer een intensiever traject wordt.¹ Het is van belang om een ruimere planning te hanteren en tijdig de benodigde informatie beschikbaar te hebben. Omnibuzz is voorstander van toepassing van dezelfde uitgangspunten op alle vormen van doelgroepenvervoer omwille van de continuïteit van het volledige vervoerssysteem.
- Op basis van de adviezen van de werkgroepen, is duidelijk dat in bovenstaande inkoopronde (per 1-1-2020) geen ander vervoer als zodanig mee wordt ingekocht. In de uitgangspunten van de aanbesteding speelt flexibiliteit wel een sleutelrol. Door aan de voorkant goede afspraken te maken met de vervoerders over flexibele voorwaarden en volumes van vervoer, is veel mogelijk binnen lopende contracten. Voorbeelden zijn werken met staffels en het uitwerken van groepsritten binnen het CVV-contract. Hierdoor is het mogelijk dat ander vervoer kan instromen gedurende lopende contracten.
- In delen van Limburg wordt al concreet met een aantal gemeenten aan een pilot gewerkt voor het Wmo-vervoer, omdat een aantal zorgaanbieders heeft aangegeven problemen te ondervinden met de uitvoering van dit vervoer.
- Op verzoek van gemeenten kan Omnibuzz alle mobiliteitsvraagstukken onderzoeken en per geval met de gemeente bekijken of en vanaf welk moment een (maatwerk) oplossing mogelijk is. Dit geldt voor vervoer Wmo-BG, Jeugd en leerlingenvervoer.
- Op het gebied van Jeugd zal Omnibuzz de mogelijkheden bekijken om de kerncijfers van dit vervoer beter inzichtelijk te krijgen en een basis te leggen waarop een betere afweging voor instroom van dit vervoer kan worden gemaakt.
- De duurzaamheidsambities kunnen in de toekomst een belangrijke factor zijn in voorgaande overwegingen.

¹ Sinds 1 juni 2017 is de Algemene Maatregel van Bestuur (AMvB) 'Reële prijs Wmo 2015' van kracht. De AMvB geeft nadere regels die invulling geven aan de gemeentelijke opdracht om regels te stellen ter waarborging van een goede verhouding tussen de prijs voor de levering van een voorziening en de eisen die worden gesteld aan de kwaliteit van diezelfde voorziening. Doel van de AMvB is dat contracten worden afgesloten tegen een reële prijs, zodat de kwaliteit en continuïteit van deze diensten kunnen worden gewaarborgd door het gemeentebestuur en de gecontracteerde aanbieders. De AMvB stelt hiertoe nadere regels aan de al in de Wmo opgenomen verplichting om een reële prijs te hanteren.

2. Een gezond speelveld in het vervoer

- Vanuit goed opdrachtgeverschap wil Omnibuzz vervoerscontracten voor langere perioden afsluiten. Op die wijze kunnen vervoerders investeren en kunnen ambities op gebied van maatschappelijke verantwoord ondernemen in brede zin worden behaald en beheersbaar gehouden.
- De meest effectieve manier voor overname van de planningstaak door Omnibuzz is wanneer verschillende vervoersvormen al door Omnibuzz worden ingekocht en aangestuurd. Dit sluit aan op de fasering Kader bundelingsvoordelen bedrijfsplan 1.0, zie bijlage 1. In het verlengde van voorgaande, lijkt het verstandig dat de planning voorlopig onderdeel blijft uitmaken van de vervoerscontracten. Dit brengt op dit moment rust in de vervoerssector, waardoor de kwaliteit en continuïteit van het vervoer geborgd blijven.
- Werken aan een goede gezonde relatie met vervoerders en de vervoersbranche leidt tot onderlinge kennisuitwisseling en begrip en uiteindelijk tot beter vervoer, rust en continuïteit.

3. Vertaling naar bedrijfsvoering Omnibuzz

- Het verdere traject om de instroom meer gefaseerd en stap-voor-stap vorm te geven middels pilots, verder onderzoek etc. vraagt een intensief traject van dialoog en draagvlak. De advisering en voorbereidingsfase kan naar verwachting binnen de huidige bezetting worden gerealiseerd en vormt een belangrijke stap in het toegroeien naar het kenniscentrum/mobiliteitscentrale zoals beschreven in het oorspronkelijke bedrijfsplan.
- Omnibuzz werkt eerst geleidelijk toe naar een gebundelde inkoop, aansturing/regie en contractmanagement van het vervoer. Vanuit die taak kan de overname van de planningstaak op een later moment opnieuw overwogen worden en uiteindelijk effectiever plaatsvinden. Voorlopig blijft de planningstaak dus bij vervoerders.
- De invulling van de instroom van ander vervoer en de definiëring van bijbehorend takenpakket heeft consequenties voor de organisatie Omnibuzz. Naast de aanbesteding van het vervoer en het contractbeheer, kan Omnibuzz ook taken op het gebied van klantadministratie, klachtafhandeling, communicatie, beleidsadvies, productontwikkeling etc. voor gemeenten uitvoeren, vergelijkbaar met het takenpakket voor het huidige Omnibuzz vervoer. Afhankelijk hiervan zal worden bekeken of, hoe en vanaf welk moment overdracht van taken mogelijk is en wat de gevolgen voor de bedrijfsvoering zijn etc.

HOOFDLIJN NIEUWE FASERING

Voorgaande betekent een aangepaste fasering ten opzichte van het oorspronkelijke bedrijfsplan ²

- Het huidig Omnibuzz vervoer (CVV) wordt opnieuw aanbesteed per 1-1-2020 via langdurige contracten (minimaal 4 a 5 jaar, met 3 jaar verlengingsoptie) inclusief de planning, zodat kwaliteit en continuïteit geborgd zijn.

² Zie figuur 2 op pagina 9 van de 'GR Doelgroepenvervoer Limburg - Tweede versie bedrijfsplan (Sittard-Geleen, 05 januari 2016)'.

- Leerlingenvervoer: voorlopig zal geen instroom van deze vervoersvorm plaatsvinden. Omnibuzz blijft altijd bereid om met de deelnemende gemeenten mee te praten en denken over oplossing in dit vervoer, maar de focus zal in eerste instantie op de andere vervoersvormen liggen.
- Jeugd: Omnibuzz bekijkt de mogelijkheden om meer inzicht te krijgen in deze vervoersbewegingen.
- Vervoer Wmo-BG: voor dit vervoer zijn voorlopig een aantal opties geformuleerd:
 - o Gemeenten blijven dit op de huidige wijze voortzetten, bijvoorbeeld in de all-in zorgcontracten. Omnibuzz kan dan eventueel ondersteunen.
 - o Dit vervoer stroomt (gedeeltelijk) in het lopende Omnibuzz vervoer (CVV) in en wordt uitgevoerd cf. de voorwaarden en afspraken die in het Omnibuzz vervoer gelden. De gemeenten halen dit onderdeel (en de financiering) dan weg uit de contracten met de zorgaanbieders/arrangementen. Dit kan o.a. via pilots plaatsvinden. De contracten in het CVV worden hiervoor flexibel vormgegeven met o.a. staffels.
 - o De gemeente verzoekt Omnibuzz om dit apart voor die gemeente (of regio van gemeenten) aan te besteden. Voorwaarde is dan dat dit haalbaar is binnen af te spreken kaders die passen binnen de richtlijnen voor goed aanbesteden.
 - o Het CVV blijkt met enige regelmaat ten onrechte gebruikt te worden om vervoer naar de dagbesteding of tussen dagbestedingslocaties te organiseren (oneigenlijk gebruik). Gemeenten kunnen dit laten analyseren door Omnibuzz.
- Alle vervoerscontracten worden voorlopig aanbesteed inclusief de planning van het vervoer.
- Er kan worden ingezet op volgtijdelijke bundeling (vervoersstromen in tijd achter elkaar uitvoeren), sturing van de vraag (om de volgtijdelijke bundeling te optimaliseren) en combinaties van klanten uit de verschillende doelgroepen die wél gecombineerd kunnen worden in de uitvoering. Dit kan o.a. via pilots plaatsvinden.
- Zodra vanuit Omnibuzz verschillende vervoersvormen worden aangestuurd, zullen de gunstige effecten hiervan toenemen.
- Omnibuzz doet gedurende deze gefaseerde aanpak kennis en ervaring op met verschillende vormen van doelgroepenvervoer en kan toegroeien naar een mobiliteitscentrale waar vervoer gebundeld wordt ingekocht en uiteindelijk mogelijk centraal gepland. Deze kennis draagt bij aan het optimaliseren van toekomstige inkooptrajecten (zie ook bijlage 1) en het door-ontwikkelen van een tactische inkoopstrategie.

CONCLUSIES

De primaire focus blijft dus ook de komende jaren op het borgen van de uitvoeringskwaliteit en het beheersbaar houden van het vervoer, zonder de ambities uit het oog te verliezen. Ten opzichte van het oorspronkelijke bedrijfsplan wordt gekozen voor de weg van meer geleidelijkheid. De huidige taakverdeling tussen Omnibuzz en vervoerders functioneert zeer goed. Verschuivingen in de planningstaak nemen risico's met zich mee en is nu nog niet wenselijk. De planning bij de vervoerders te laten, creëert ook rust. Rust betekent stabiliteit, continuïteit en borging van de kwaliteit. Bovendien draagt dit bij aan een gezonde vervoerssector en goed opdrachtgeverschap. Dit is belangrijk vanuit de intentie om gebruik te maken van ervaringen en kennis van vervoerders, waardoor het totale vervoerssysteem sterker wordt.

En ook binnen deze taakverdeling is nog volop ruimte voor verbetering, door o.a. de groeiende vraag naar maatwerk en flexibiliteit binnen Omnibuzz vervoer (bijv. groepsritten, vraagsturing). Ook in relatie tussen de gemeenten en Omnibuzz is ruimte voor verbetering. In het kader van de beheersmaatregelen zal Omnibuzz de gemeenten ook meer ondersteunen m.b.t. de indicatiestelling, zodat de vervoersspecificaties beter afgestemd zijn en blijven op de uitvoeringsrealiteit (toenemende zorgbehoefte) en tevens beter beheersbaar blijven. Door de kortere lijnen tussen uitvoering en beleid en intensievere advisering en signalering van Omnibuzz op dit gebied, kunnen gemeenten de kennisfunctie van Omnibuzz optimaal benutten.

De ambities op het gebied van continu verbeteren van het vervoer en toepassing van de kanteling in het vervoer blijven onveranderd, maar gedeeltelijk via een andere aanvliegroute. Zo zal meer worden ingezet op het stimuleren van klanten om gebruik te maken van andere voorzieningen via bijvoorbeeld de VEP en de website www.ikwilvervoer.nl. Omnibuzz zal in het kader van MaaS ook de afstemming met de provincie Limburg blijven zoeken en ook zelf actief in deze richting gaan verdiepen. Ook wordt sterker ingezet op digitalisering van betalingen en communicatie via een klantportaal, rekening rijden etc. Dit heeft een reducerend effect op de kosten en is duurzaam.

De adviezen van de werkgroepen leiden tot een aanpak van stapsgewijze instroom, waarvan de omvang en de termijn op dit moment nog niet duidelijk zijn. De effecten hiervan op de organisatie en de bedrijfsvoering van Omnibuzz zijn dus ook nog niet bekend. Uitgaande van een kleinschalige start en geleidelijke uitbreiding, blijft de impact voor de organisatie overzichtelijk. Dit creëert duidelijkheid en rust in de bedrijfsvoering van Omnibuzz. Dit heeft gunstige effecten op de kwaliteit van het vervoer en ook op de beheerskosten, die Omnibuzz beter kan afstemmen op de daadwerkelijk overgedragen taken. Omnibuzz kan in die situatie meer kennis over ander vervoer opdoen en verder door-ontwikkelen naar mogelijkheden van volgtijdelijke bundeling, alternatieve aanbestedingstrajecten, contractuele bundeling van vervoer, bundelingsvoordeel via tactische regie en inkoopstrategie, uniformering van kwaliteitseisen etc.

TOELICHTING OP DE BIJLAGEN

In bijlage 1 volgt een toelichting op de effecten van deze actualisatie op de te verwachten voordelen en resultaten. In vergelijking met het oorspronkelijke bedrijfsplan zijn de bijstellingen op basis van het kader bundelingsvoordelen beperkt. Heel veel ambities kunnen dus met de voorgestelde wijzigingen in dit document net zo goed worden behaald. In bijlage 2 zijn de nieuwe inzichten weergegeven in een vergelijkbare vormgeving als de samenvatting in het oorspronkelijk bedrijfsplan. De belangrijkste wijzigingen zijn te herkennen aan de blauwe kleur.

Kader bundelingsvoordelen uit Bedrijfsplan 1.0

In het Bedrijfsplan 1.0 staat in paragraaf 4.2.2 het onderstaand kader voor wat betreft de bundelingsvoordelen. Dit kader blijft in grote lijnen nog altijd als uitgangspunt dienen. In de kolom hiernaast wordt daarop ingegaan.

Quote:

Forseti heeft in 2013 onderzoek gedaan naar te behalen voordelen bij bundeling en komt daarbij tot de conclusie dat de bundeling van het vervoer in combinatie met een regiecentrale een besparing van 15 tot 35% zou kunnen opleveren op het vervoersvolume.

	Vervolgstep	Effect	Besparing
Beleid	Aanpassen indicatiestelling	Minder gebruik doelgroepenvervoer en meer gebruik voorliggende voorzieningen	20 – 30%
Onderkant OV	Organisatie onderkant OV en invulling flexnet	Efficiëntere uitvoering doordat de regio zelf bepaalt waart OV rijdt en dit slim kan combineren met doelgroepenvervoer	5 – 10%
Bundeling vervoer (1)	Gezamenlijk inkopen leerlingenvervoer	Bundeling van vervoer in de regio leidt tot minder voertuigen en efficiëntere routes	5 – 10%
Bundeling vervoer (2)	Samenvoegen AWBZ-vervoer	Bundeling van vervoer tussen instellingen leidt tot minder voertuigen	5 – 10%

	instellingen	en efficiëntere routes	
Bundeling vervoer (3)	Bundeling AWBZ- en leerlingenvervoer	Volgtijdelijk combineren van AWBZ en leerlingenvervoer leidt tot efficiënter vervoer	0 – 5%
Bundeling vervoer (4)	Centrale regie via mobiliteitscentrale	Zelf (laten) plannen en sturen op kosten en kwaliteit leidt tot optimale inzet van voertuigen	15 – 35% (inclusief 1, 2 en 3)

Tabel 2: 3D vervoersstromenanalyse Forseti/HHM 2013

Deze inschatting van Forseti is vrij ambitieus en afhankelijk van meerdere factoren:

- Tijdstip waarop meerdere vervoersstromen instromen;
- Vervoersvolume (beïnvloedbaar door o.a. kanteling, toeleiding naar overige vormen van vervoer, zoals OV);
- Vervoerstarieven (prijsstijging van vervoerstarief is onvermijdelijk daar de reële marktprijs in delen van Limburg niet overeenkomt met het huidige vervoerstarief).

Opgemerkt moet worden dat tussen de typen maatregelen sprake is van communicerende vaten. De percentages in bovenstaande tabel geven een indicatie van het mogelijke voordeel ten opzichte van de huidige situaties als zij los van elkaar worden uitgevoerd. Indien gemeenten eerst de toegang (indicatiestelling) aanpassen leidt dat tot een daling in het vervoer. Als vervolgens vervoer wordt samengevoegd is het extra bundelingsvoordeel minder groot dan wanneer vervoer in de huidige situatie wordt samengevoegd zonder dat de instroom is aangepast.

Einde quote

Instroom en beheersbaarheid kosten

In de werkgroep, advisering instroom Wmo dagbestedingsvervoer (Wmo-BG) is grondig gekeken naar de verwachte financiële gevolgen van instroom in Omnibuzz. Er is een inschatting gemaakt van de te verwachten vervoerskosten op basis van daadwerkelijke afstanden. Die vermoedelijke kosten zijn vergeleken met de vergoedingen die de gemeenten nu betalen. Deze forfaitaire vergoedingen zijn afgeleid van de oude vergoedingen uit de Wet Langdurige Zorg. Niet duidelijk is of die vergoedingen de werkelijke kosten van het vervoer dekken. Hierdoor slaat de vergelijking van de vervoerskosten voor de meeste gemeenten nadelig uit. Vooral hierdoor adviseert deze werkgroep om vooralsnog Wmo-BG niet te laten instromen. Wanneer er een zuivere vervoerskosten (wat betalen aanbieders nu aan vervoer versus wat kost het na inkoop door Omnibuzz) vergelijking zal worden gemaakt dan kan nog steeds worden uitgegaan van Kader bundelingsvoordelen, Bundeling vervoer (2). Bureau HHM heeft onderzocht dat bundeling van vervoersstromen leidt tot een efficiencywinst van gemiddeld 8%. N.B. inmiddels is een onderzoek uitgevoerd in opdracht van de NZA naar werkelijke vervoerskosten. Deze werkelijke kosten zijn flink hoger dan de vergoedingen die nu van uit de Wlz worden betaald. Deze vergoedingen zullen dan ook worden verhoogd, zo is de verwachting. Gemeenten zullen deze lijn in het kader van de Wmo waarschijnlijk gaan volgen, mede in het licht van de Amvb 2017 Wmo reële kostprijs

Ten aanzien van instroom Leerlingenvervoer wordt op basis van het advies van de werkgroep uitgegaan van dat Bundeling vervoer (1) voorlopig niet haalbaar is. Hierin werd een te verwachten besparing van 5-10% berekend ten opzichte van decentrale, versnipperde inkoop. Bundeling met andere vervoersvormen ligt gezien de adviezen van de werkgroepen, de klantgroep en (goedkopere) chauffeurs- en wageneisen nog niet voor de hand. Dit beperkt ook de mogelijkheid van centrale planning in Omnibuzz. Bij de instroom vervoer Jeugdwet kan een zelfde redenatie worden gevolgd. Hierbij is specifiek eerst meer onderzoek nodig, voordat instroom eventueel kan plaatsvinden.

De financiële gevolgen van toekomstige instroom en inkoop vergelijken met prijsniveaus van huidige contracten is gevaarlijk en kan leiden tot onjuiste conclusies. De prijsvorming in doelgroepenvervoer staat al een aantal jaren onder druk. Taxibedrijven schrijven nu in onder de economisch verantwoorde kostprijs. M.a.w. ze accepteren verlies op contracten. Dit zal tot een keerpunt leiden. Het Rijk verplicht aanbestedende diensten om bij de aanbesteding een economisch verantwoorde prijs als minimumprijs vast te stellen. Dit om ongezonde effecten in bedrijfsvoering en op arbeidsrelaties te voorkomen. Het Kader bundelingsvoordelen uit Bedrijfsplan 1.0 kan nog altijd worden gebruikt om aan te geven wat de besparingen zijn tussen de verschillende inkoopstrategieën.

Het Kader bundelingsvoordelen geeft aan dat het uitvoeren van de planning uiteindelijk 5-10% extra besparing oplevert (inclusief 1,2 en 3). Met andere woorden, de meeste besparing is te halen uit Beleid, Onderkant OV (OV advies) en Bundeling vervoer 1, 2 en 3. Het eerst uitrollen van Omnibuzz tot en met Bundeling vervoer (3) is een logische groei naar (4). Overigens wordt nu gezamenlijk intensief ingezet op de beheersmaatregelen (passend in de cel Beleid). In de uitrol en groei van Omnibuzz kunnen overheadkosten niet op elke moment 1-op-1 worden vergeleken met kosten die Omnibuzz en gemeenten nu voor de verschillende vervoersstromen maken. Op af te spreken meetmomenten zal dit wel gebeuren. Uitgangspunt daarbij is dat de overheadverhouding op die momenten passen in een voor de GR Omnibuzz passende benchmark.

Gemeenschappelijke Regeling Omnibuzz		
Missie en visie Goed, veilig, betrouwbaar en betaalbaar doelgroepenvervoer voor nu en later. “Via slim vervoer maatschappelijk blijven verbinden.” Omnibuzz zorgt dat klanten (ook diegenen die daarbij ondersteuning nodig hebben) optimaal vervoerd worden en daardoor deel kunnen blijven nemen aan maatschappelijke activiteiten. Omnibuzz werkt in overleg met de opdrachtgevers en klanten continu aan kwaliteitsverbeteringen en beheersbaarheid van vervoer. Omnibuzz werkt in opdracht van 32 Limburgse gemeenten en verzorgt vanaf 11 december 2016 in ieder geval het Collectief Vraagafhankelijk vervoer (CVV) in het kader van de Wmo. Geleidelijk en in overleg met alle betrokkenen is stapsgewijze integratie van andere vormen van (gemeentelijk) doelgroepenvervoer, kleinschalig openbaar vervoer (OV) en eventueel vrijwilligersvervoer en burgerinitiatieven mogelijk.		
Fundamentele ambities - Iedere doelgroep passend en tijdig vervoer bieden; - Continu werken aan kwaliteitsverbetering; - Aansluiten bij kanteling in het sociale domein, bevorderen zelfredzaamheid burger en gebruik van algemeen toegankelijke voorzieningen; - Bevorderen optimale deelname burgers aan samenleving; - Vervoersuitgaven binnen gemeentelijke begroting houden;	Sterk door samenwerking - Gemeenten beleidsverantwoordelijk, Omnibuzz adviseert vanuit inhoudelijke deskundigheid; - Relatiemanagement is belangrijk, korte lijnen; - Structurele evaluatie van de samenwerking; - Intensieve ambtelijke en bestuurlijke afstemming met 32 gemeenten;	Maatschappij - Omnibuzz kent het werkgebied goed; - Sterke externe focus; - Informeren gemeenteraden; - Intensief overleg cliëntpanel; - Sturen op Social Return On Investment; - Aanbieden van stage- en werkervaringsplekken; - Anticiperen op maatschappelijke trends (dementie)
Groeimodel - Geleidelijke invoer vernieuwing en permanente doorontwikkeling; - Mogelijkheden voor geleidelijke instroom andere doelgroepenvervoer in overleg met gemeenten via maatwerk en af te spreken inkoopagenda (definitie takenpakket, voorwaarden, termijn etc.) blijven afstemmen; - Overig vervoer andere opdrachtgevers. Mogelijkheden op basis van duidelijke afspraken;	Schaal- en bundelingsvoordelen - Eén organisatie voor inkoop, tactische regie en ritaanname; - Door organisatie in één publieke organisatie meer sturing en flexibiliteit in snel veranderende tijd; - Tactische regie: beleidsadvies, inkoopstrategie en – ontwikkeling, signalering indicatiestelling, ontwikkelen productformules, kwaliteitsmanagement; - Professionalisering van de communicatie; - Uitwerking strategie gebundelde inkoop;	Duurzaamheid - Verduurzamen eigen organisatie; - Verduurzamen wagenpark middels aanscherpen voertuigeisen; - Digitaliseren processen en communicatiestromen (afbouwen papiergebruik); - Verduurzamen door efficiëntere wagenbezetting en benutten openbare voorzieningen zoals OV;
Beheersbaarheid vervoer (gemeenten) - Ondersteuning gemeenten in de indicatiefase cf. uitwerking externe beheersmaatregelen; - Realiseren principes kanteling door activeren potentieel OV en andere vervoersvoorzieningen; Beheersbaarheid organisatie Omnibuzz - Gebruik klantportaal en minimaliseren telefonische druk op ritreservering; - Efficiëntere inzet door herzien taakverdeling afdelingen; Beheersbaarheid vervoer op weg - Efficiëntere inzet voertuigen door volgtijdelijke bundeling, vraagsturing, eerder boeken en betere spreiding vervoer over de dag, op termijn over de vervoersvormen heen; - Minimaliseren contante betalingen; - Permanente optimalisatie van vervoer, innovatie en productontwikkeling ter verbetering van kwaliteit en beheersbaarheid;	Financieel en compliance Omnibuzz stelt de volgende financiële kaders: - Compliance met in- en externe wet- en regelgeving; - Inrichting administratieve organisatie en interne beheersing door structureel aandacht voor risicomanagement en financieel management; - Financiering van Omnibuzz met bijdragen gemeenten en eigen bijdragen klanten. Aantrekking van vreemd vermogen is hierbij geen uitgangspunt; - Financiële prognose op basis van realistische doch conservatieve uitgangspunten;	Informatie en kennismanagement - Alle bewerking, opslag en uitwisseling van gegevens gebeurt binnen kaders van privacy-wetgeving volgens AVG ; - Permanente monitoring, rapporterings- en signaleringsfunctie op basis van actuele informatie; - Investering in informatie- en kennismanagement, zoals opleiding personeel en faciliterende applicaties; - Op termijn deze informatie gebruiken voor prognoses en voorspellingen van vervoer (gerelateerde) ontwikkelingen; Uitgangspunten automatisering - De beschikbaarheid van basisapplicaties en data is te allen tijde geborgd; - In het kader van risico-bepierking worden aanpassingen en koppelingen gefaseerd geïmplementeerd en in eerste instantie aangehaakt op bestaande applicaties; - Het landschap wordt flexibel ingericht, zodat men op gebied van taken en volumes snel kan op- en afschalen; - Geautomatiseerde processen beschreven en ingebed in controlecycli;