



Onderwerp	Plan van Aanpak doelgroepenvervoer	
Vergadering	Datum	Agendapunt
Raad		Lijst ingekomen stukken
College voorstel / besluit	25 juni 2018	
Bijlagen bij informatienota		
Portefeuillehouder	G.C.M. van Elk/ A. Springveld	
Behandelend team	Wmo, Jeugd en Gezondheid / Maatschappelijk & Accomodaties	
Behandelend ambtenaar	L. Beekmans/ Y. Hendrix	
Manager	J. te Boekhorst	

Informatie ten behoeve van de gemeenteraad

Samenvatting

Raad en college zijn van mening dat er actie ondernomen moet worden om de toename van kosten in het doelgroepenvervoer een halt toe te roepen. Om meer grip te krijgen op de kosten is de ambtelijke organisatie in mei 2018 opgedragen een Plan van Aanpak op te stellen.

Het college heeft het Plan van Aanpak op 25 juni vastgesteld. Hierin staat beschreven via welke lijnen we kostenbeheersing en volumereductie in het doelgroepenvervoer kunnen realiseren met behoud van kwaliteit. Meer in het algemeen is het de vraag hoe we als gemeente meer grip krijgen op het doelgroepenvervoer. Het resultaat van het project is een advies over de mogelijkheden. Daarbij gaan we vijf oplossingsrichtingen concretiseren en betrekken we strategische bestuurlijke keuzes omtrent de voortzetting van onze deelname in Avan.

Onderstaand vindt u de integrale versie van het Plan van Aanpak.

Plan van Aanpak doelgroepenvervoer

1. Inleiding

In 2014 verrichtte de Cissonius groep in opdracht van gemeenten in de regio Arnhem –Nijmegen een inventarisatie naar de toekomstige vervoerstaken en -systemen van de voormalige Stadsregiogemeenten en de gemeenten Druten en Wageningen. Het onderzoeksrapport legde ook een relatie met doelgroepenvervoer vanuit andere disciplines (zittend ziekenvervoer; Awbz/Wmo vervoer van en naar o.a. dagbesteding etc.).

Daarbij kwamen vijf oplossingsmogelijkheden in beeld:

1. Bundeling van vervoer
2. Zorg dichterbij organiseren
3. Versterken van de eigen kracht
4. Verbeteren van de onderkant van het openbaar vervoer
5. Inzetten van vrijwilligers voor het vervoer

Op basis van de inventarisatie zijn de voormalige Stadsregiogemeenten in 2015 gestart met de voorbereiding en uitvoering van de oplossingsrichting 'bundeling van vervoer'. Insteek was het combineren/bundelen van verschillende vormen van doelgroepenvervoer. Door de planning vanuit een centraal punt (regiecentrale) te coördineren, zouden combinatiemogelijkheden beter worden benut, wat zou leiden tot een hogere bezettingsgraad.

¹ Informatienota's worden op de lijst ingekomen stukken geplaatst. Raadsleden kunnen over ingekomen stukken het woord voeren tijdens de raadsvergadering, mits uiterlijk 24 uur van te voren gemeld bij de voorzitter, fractievoorzitters en griffier.

Uitvoering van regie en vervoerstaken is via separate aanbestedingsprocedures gegund aan private partijen. De aanbesteding van de regiecentrale is op 2 februari 2016 definitief gegund aan De Vier Gewesten (DVG). Op 14 april 2016 werd de gemeenschappelijke regeling BVO DRAN vastgesteld.

Vanaf 2016-2017 werken inmiddels achttien gemeenten in de regio Arnhem-Nijmegen en de provincie Gelderland samen aan het regionale doelgroepenvervoer onder de naam Avan. Een volledige bundeling vond nog niet plaats. Alle gemeenten nemen deel aan het Wmo-vervoer, maar enkele gemeenten brachten het leerlingenvervoer en/of jeugdwet- en/of dagbestedingsvervoer (nog) niet bij Avan onder.

2. Aanleiding

De gemeente Druten bracht op 1 januari 2017 het leerlingen- en WMO-vervoer in bij BVO DRAN. De gedachte daarachter was het doelgroepenvervoer meer effectief en efficiënt te organiseren. In maart 2017 gingen college en gemeenteraad er nog van uit dat de bijdrage 2017 aan DRAN € 374.202 ging bedragen. Dat viel binnen het beschikbare budget ad € 451.581 in de gemeentebegroting. In november 2017 vroeg DRAN een aanvullend voorschot tot € 615.011. Dat betekende een uitzetting van € 163.430. In het meerjarenperspectief 2018-2019 gaat de uitzetting richting € 250.000.

De omvang van het financiële effect lijkt vooralsnog samen te hangen met volgende factoren:

- Het combineren van leerlingen- en WMO-vervoer leek als idee aantrekkelijk maar is in de praktijk onvoldoende uitvoerbaar;
- De adoptie van een regiemodel en de processen die daarmee samenlopen, zoals het opstellen van de bestekken naar aanbesteding, zijn wellicht onder een te hoge tijdsdruk uitgevoerd;
- De regiecentrale heeft onvoldoende prikkels om naast effectief ook efficiënt te plannen;
- De omzetting van zone gerelateerd naar km/uurvergoeding pakt nadelig uit voor gemeenten die verder van centrale voorziening liggen;
- De ontwikkelingen in de markt, met name prijsstijgingen, vertoonden een inhaaleffect.

Op 31 mei 2018 adviseerde het college van Druten aan de raad om niet in te stemmen met de ontwerp-begroting 2018-2019 van de BVO DRAN. De reden daarvoor is dat DRAN de sterk toegenomen kosten van doelgroepenvervoer niet voldoende gekwantificeerd onderbouwt. Vanuit die context verzocht het college de ambtelijke organisatie om een voorstel te maken over de mogelijkheden om het vraagvolume voor het doelgroepenvervoer op de korte en middellange termijn te verkleinen.

3. Doelstelling

Het doel van het project is te komen tot kostenbeheersing en kostenreductie in het doelgroepenvervoer met behoud van kwaliteit. Meer in het algemeen is het de vraag hoe we als gemeente meer grip krijgen op het doelgroepenvervoer.

4. Resultaat van het Project

A. In de uitwerking gaan we de vijf oplossingsrichtingen concretiseren.

Advies aan het college met een inventarisatie van de beleidsmatige keuzes die we kunnen maken om het volume van vraagafhankelijk vervoer te beïnvloeden. Dit door nadere eisen te stellen aan de huidige doelgroep of door de omvang van het gebruik aan te passen. Geen vervoer is altijd voordeliger dan efficiënt vervoer.

In het advies dient per beleidskeuze het maatschappelijk en economisch effect, de wenselijkheid, haalbaarheid en implementatietraject in beeld te komen, zodat het college daarover beslist.

¹ Informatienota's worden op de lijst ingekomen stukken geplaatst. Raadsleden kunnen over ingekomen stukken het woord voeren tijdens de raadsvergadering, mits uiterlijk 24 uur van te voren gemeld bij de voorzitter, fractievoorzitters en griffier.

De bundeling van doelgroepvervoer (spoor 1) maken we efficiënter

Wat we ondernemen om het huidige vraagvolume van het doelgroepvervoer op de korte en middellange termijn te verkleinen.

Als individuele gemeente treffen we beleidsmaatregelen zoals het (verder) verfijnen van een kilometerbudget, het toepassen van dalkorting of spitstoeslag, het benadrukken van ov advies, scootmobielbezit in relatie tot korte ritten bezien, het periodiek controleren groot gebruik en vreemd gebruik.

Verder maken we de medewerkers van het Sociaal Team bewust van het belang van terugdringen van indicaties die nadelig zijn voor de efficiency van het vervoer.

Bij de overige 4 sporen van Cissonius inventariseren we de opties die niet regionaal worden opgepakt.

Spoor 2: Zorg dichterbij organiseren

Analyseren hoeveel mensen uit Druten dagbesteding buiten Druten hebben. Kan deze dagbesteding voor ouderen en jongeren lokaal georganiseerd worden? Vervoer naar dagbesteding is nu nog ingekocht met de zorg. Overigens is er al een algemene voorziening voor dagbesteding bij MeervoorMekaar.

Spoor 3: Versterken van de eigen kracht

Hoe bereiken we dat mensen minder aangewezen zijn op Avan.

We gaan een OV-training opzetten, bestaande uit het begeleiden van leerlingen SO en VSO met als doel zelfredzaamheid in het OV te vergroten.

Spoor 4: Verbeteren van de onderkant van het openbaar vervoer

We onderzoeken hoe we Brengflex (prov. bevoegdheid) naar Druten halen. Deze bus rijdt niet in alle gemeenten (ook niet in Druten). Dit kan dan mogelijk ingezet worden als voorliggende voorziening.

Spoor 5: Inzetten van vrijwilligers voor het vervoer

De Wet personenvervoer 2000 (Wp2000) stelt geen eisen aan platforms of apps die vraag en aanbod bij elkaar brengen. Naast Avan kunnen ook vormen van vrijwilligersorganisatie van deze technische mogelijkheden gebruikmaken.

We presenteren in het advies vormen van alternatief vervoer die mogelijk zijn in Druten, denk daarbij aan gecentraliseerde vrijwilligersdiensten vanuit supermarkten en zorginstellingen.

Momenteel worden er voor de lokale, korte ritten oriënterende gesprekken gevoerd met MeervoorMekaar om te kijken of de Plusbus uitgebreid kan worden en ingezet kan worden als een (verplichte) voorliggende voorziening.

B. In de uitwerking van het Plan van Aanpak betrekken we strategische bestuurlijke keuzes omtrent de voortzetting van onze deelname in Avan

Het advies geeft aan waarom, wanneer of op welke wijze het gewenst kan zijn om de bestuurlijke sturing anders of op een ander schaalniveau te organiseren.

Momenteel zijn we in regionaal verband een projectplan aan het opzetten dat zich bezig houdt met "de keuzes Avan 2.0". Op 28 juni 2018 komt het plan in de bestuursoverleg, op 30 augustus 2018 is er een conferentie.

In de projectstructuur worden in werkgroepverband de volgende kwesties behandeld:

- contracten (Regiecentrale, BVO, vervoer) verlengen
- wel/niet (samen) verder
- welke schaal: (sub)regionaal
- slimme inrichting vervoersysteem: welke (andere) vormen van samenwerking zijn er.

¹ Informatienota's worden op de lijst ingekomen stukken geplaatst. Raadsleden kunnen over ingekomen stukken het woord voeren tijdens de raadsvergadering, mits uiterlijk 24 uur van tevoren gemeld bij de voorzitter, fractievoorzitters en griffier.

Daarnaast besteden we bij de uitwerking van het Plan van Aanpak aandacht aan de samenwerking Druten-Wijchen: waar liggen er kansen voor harmonisatie. Ook betrekken we de mening van nabij gelegen gemeenten. Voorts bekijken we of de Regio Rivierenland nog iets voor ons kan betekenen.

Uittreden mag, met alle reizigers of met specifieke doelgroepen. Er gelden voorwaarden, waaronder timing. Contractueel gezien is de eerste uitredingsmogelijkheid 1 augustus 2020; in die situatie moet uiterlijk 30 april 2019 opgezegd worden. Verder wordt de uittreder gehouden aan een uittredingsplan. Als voor verlenging gekozen wordt (contract per 1 augustus 2020), dan ziet het traject er grofweg zo uit: circa mei 2019: bestuursbesluit akkoord verlenging, in 2019 aanbesteding en in 2020 implementatie.

5. Afbakening Project

De gemeenten voeren bij Avan het (lokale en regionale) beleid en passen de kaders aan: zie ook onder A. De gemeenten initiëren, de vervoersorganisatie signaleert en faciliteert.

De vervoersorganisatie (BVO) voert het operationeel tactisch deel uit: vervoersorganisatie initieert. De gemeenten signaleren en faciliteren. Voorstellen vanuit dit deel vallen buiten dit project. Het gaat concreet om zaken die nu in gang gezet worden en die passen in de gegeven kaders en die worden opgepakt door de vervoersorganisatie; dit zijn de knoppen binnen de huidige inrichting van het systeem van gebundeld vervoer. Voor het draaien aan deze knoppen zijn systemische aanpassingen of nieuwe afspraken met partijen noodzakelijk. De voorstellen komen terug in het zogeheten "Knoppenplan".

Hieronder te verstaan: het afbouwen van de 3 urenvergoeding, het verminderen van loosmeldingen, wachttijden verminderen, planningsuitgangspunten actualiseren, combineren van vervoer buiten regio, solovervoer en alternatieven, belservice, efficiënter plannen.

In het raadsvoorstel over de begroting 2018 van BVO DRAN (raad 31 mei 2018) is gemeld dat we vóór 1 augustus 2018 de eerste voorstellen vanuit de BVO kunnen verwachten. De besluitvorming hiervoor ligt op het niveau van het Bestuur. Het knoppenplan wordt niet betrokken in het advies.

6. Procedure tijdschema

A: Het advies omtrent de vijf sporen wordt in november 2018 afgerond.

In september 2018 willen we in ieder geval de volgende acties hebben ingezet om quick-wins te realiseren:

Versterken van de eigen kracht

- inkoop trajecten MEE voor de OV-training voor leerlingen SO en VSO
- inzet OV ambassadeurs voor een informatiebijeenkomst, evt. ook inzet proefreizen met een groep
- informeren over en stimuleren gebruik van de Plusbus van St. MeerVoormekaar.

Verbeteren van de onderkant van het openbaar vervoer

- contact met de provincie over Brengflex naar Druten te halen.

Inzetten van vrijwilligers voor het vervoer

- contact met supermarkten, OVD en zorginstellingen over inzet/uitbreiding vrijwillige chauffeursdiensten.
- uitbreiding Plusbus onderzoeken en - indien mogelijk- gelijk optrekken met de uitbreiding van de Opstapbus voor Wijchen (ivm kostendeling implementatiekosten Avan). Dit als voorliggende voorziening voor ritten binnen onze gemeente inzetten.
- voor bezoek buiten de gemeentegrenzen (vooral bezoek ziekenhuizen/zorginstellingen).

B: Het advies t.a.v. strategische keuzes Avan 2.0 is rond januari 2019 gereed.

¹ Informatienota's worden op de lijst ingekomen stukken geplaatst. Raadsleden kunnen over ingekomen stukken het woord voeren tijdens de raadsvergadering, mits uiterlijk 24 uur van tevoren gemeld bij de voorzitter, fractievoorzitters en griffier.

7. Organisatie

Het college van de gemeente Druten is bestuurlijk opdrachtgever.

De beleidsadviseurs van het domein Sociale Leefomgeving (Team WMO, Jeugd en gezondheid) en de financieel adviseur vormen primair het projectteam.

8. Communicatie/overleg

Gedurende de formulering van de adviezen wordt tussentijds teruggekoppeld met de wethouders Springveld (Druten) en Loermans (Wijchen).

De adviesraad Sociaal Domein Druten en de Wmo Raad Wijchen worden betrokken bij het onderzoeken van de besparingsmogelijkheden.

Burgemeester en wethouders van Druten,
de secretaris, de burgemeester,

mr. drs. A.J.E.M. Buise-Jansen

drs. L.J.E.M. van Riswijk

¹ Informatienota's worden op de lijst ingekomen stukken geplaatst. Raadsleden kunnen over ingekomen stukken het woord voeren tijdens de raadsvergadering, mits uiterlijk 24 uur van te voren gemeld bij de voorzitter, fractievoorzitters en griffier.