

Oplegvel

1.	Onderwerp	Onderzoek optimaliseren doelgroepenvervoer Holland Rijnland		
2.	Rol van het samenwerkingsorgaan Holland Rijnland	Basistaak Efficiencytaak Platformtaak volgens Dagelijks Bestuur X Platformtaak volgens gemeente		
3.	Regionaal belang	Behalen van efficiencywinst door optimalisatie van het doelgroepenvervoer		
4.	Behandelschema:	Datum: Informerend	Datum: Adviserend	Datum: Besluitvormend
			14 en 15 mei 2014	22 mei 2014
	DB Colleges PHO DB Gemeenteraad DB AB Gemeenteraad			

5.	Advies PHO	<p>1. Kennis te nemen van de eindrapportage Onderzoek optimaliseren doelgroepenvervoer Holland Rijnland;</p> <p>2. De colleges van Burgemeester en Wethouders te adviseren voor <u>de korte termijn</u> de volgende maatregelen te nemen:</p> <ul style="list-style-type: none"> - I.v.m. het op korte termijn aflopen van enkele vervoerscontracten de onderlinge samenwerking op korte termijn opzoeken en zorgen dat de looptijden van de contracten onderling aansluiten om een verdergaande samenwerking op het gebied van doelgroepenvervoer in brede zin per 1 januari 2017 mogelijk te maken. - voor 2015 (en 2016) zorg in te kopen in combinatie met vervoer. - Het op korte termijn uitvoeren van de aanbevelingen zoals opgenomen in scenario's 1a en 1b te weten: <table border="1" data-bbox="726 936 1401 1406"> <tr> <td data-bbox="726 936 944 1187">Scenario 1a</td> <td data-bbox="944 936 1401 1187">Sturen op locatie van voorzieningen. Door een actieve inzet van gemeenten om dagbesteding dicht bij huis te organiseren worden de vervoerskosten beperkt.</td> </tr> <tr> <td data-bbox="726 1187 944 1406">Scenario 1b</td> <td data-bbox="944 1187 1401 1406">Versterken van eigen kracht. Door het aanscherpen van de indicatiestelling en het inzetten op netwerkondersteuning en training wordt de toegang tot de vervoersvoorziening beperkt.</td> </tr> </table> <p>3. In te stemmen met het op regionaal niveau opstellen van een plan van aanpak en op basis hiervan opstarten van de uitwerking van de maatregelen zoals opgenomen in de scenario's:</p> <table border="1" data-bbox="726 1594 1401 1937"> <tr> <td data-bbox="726 1594 944 1877">Scenario 2</td> <td data-bbox="944 1594 1401 1877">Bundelen van vervoer. Volgtijdelijke bundeling van het doelgroepen vervoer, invoeren van tariefdifferentiatie, doelgroepen gezamenlijk vervoeren of werken met centrale opstapplaatsen leidt tot kostenbesparing.</td> </tr> <tr> <td data-bbox="726 1877 944 1937">Scenario 3</td> <td data-bbox="944 1877 1401 1937">Hervormen onderkant openbaar vervoer.</td> </tr> </table>	Scenario 1a	Sturen op locatie van voorzieningen. Door een actieve inzet van gemeenten om dagbesteding dicht bij huis te organiseren worden de vervoerskosten beperkt.	Scenario 1b	Versterken van eigen kracht. Door het aanscherpen van de indicatiestelling en het inzetten op netwerkondersteuning en training wordt de toegang tot de vervoersvoorziening beperkt.	Scenario 2	Bundelen van vervoer. Volgtijdelijke bundeling van het doelgroepen vervoer, invoeren van tariefdifferentiatie, doelgroepen gezamenlijk vervoeren of werken met centrale opstapplaatsen leidt tot kostenbesparing.	Scenario 3	Hervormen onderkant openbaar vervoer.
Scenario 1a	Sturen op locatie van voorzieningen. Door een actieve inzet van gemeenten om dagbesteding dicht bij huis te organiseren worden de vervoerskosten beperkt.									
Scenario 1b	Versterken van eigen kracht. Door het aanscherpen van de indicatiestelling en het inzetten op netwerkondersteuning en training wordt de toegang tot de vervoersvoorziening beperkt.									
Scenario 2	Bundelen van vervoer. Volgtijdelijke bundeling van het doelgroepen vervoer, invoeren van tariefdifferentiatie, doelgroepen gezamenlijk vervoeren of werken met centrale opstapplaatsen leidt tot kostenbesparing.									
Scenario 3	Hervormen onderkant openbaar vervoer.									

		<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 20%;"></td> <td>Inzetten op kleinschalig ov en ondersteunen van vrijwilligersinitiatieven, het opzetten van feeder-lijnen of servicelijnen kan leiden tot vermindering van de druk op het doelgroepenvervoer.</td> </tr> <tr> <td>Scenario 4</td> <td>Besparing beheerskosten Opzetten van een regionale regiecentrale om de kosten te kunnen beheersen en beperken.</td> </tr> </table> <p>4. In te stemmen met het instellen van een werkgroep binnen Holland Rijnland / gemeenten met daarin vertegenwoordigers uit verschillende gemeentelijke vervoersdisciplines en zorginstellingen inclusief financiële expertise om de aangereikte kansrijke oplossingen verder uit te werken en een concreet maatregelenpakket uit te werken.</p> <p>5. Gezien de complexiteit en de omvang van het aantal maatregelen ter ondersteuning van de werkgroep een bureau in te huren en daarvoor binnen de 3D-begroting een bedrag beschikbaar te stellen van maximaal € 25.000,-- (incl. BTW)</p>		Inzetten op kleinschalig ov en ondersteunen van vrijwilligersinitiatieven, het opzetten van feeder-lijnen of servicelijnen kan leiden tot vermindering van de druk op het doelgroepenvervoer.	Scenario 4	Besparing beheerskosten Opzetten van een regionale regiecentrale om de kosten te kunnen beheersen en beperken.
	Inzetten op kleinschalig ov en ondersteunen van vrijwilligersinitiatieven, het opzetten van feeder-lijnen of servicelijnen kan leiden tot vermindering van de druk op het doelgroepenvervoer.					
Scenario 4	Besparing beheerskosten Opzetten van een regionale regiecentrale om de kosten te kunnen beheersen en beperken.					
	Reden afwijking eerdere besluitvorming en wijze afwijken	N.v.t.				
7.	Essentie van het voorstel <i>(annotatie zoals op agenda staat)</i>	Gemeenten hebben te maken met drie transities in het sociale domein, namelijk WMO, Jeugdzorg en de participatiewet. Doel is te transformeren van een verzorgingsstaat naar een participatiesamenleving. Het doelgroepenvervoer is een belangrijk middel om te kunnen participeren door bijvoorbeeld school of dagbesteding te kunnen bereiken, maar doelgroepenvervoer kan ook een rol spelen bij het vinden en het behouden van een baan. Gemeenten krijgen meer taken voor kwetsbare burgers in combinatie met een korting op bestaande budgetten. Dit vraagt om samenwerken over de sociale domeinen heen en te zoeken naar slimme en creatieve oplossingen. In bijgaande eindrapportage is een viertal scenario's opgenomen die samen een pakket aan mogelijke maatregelen bieden of efficiency in het vervoer te bewerkstelligen.				

8.	Inspraak	Nee, niet in deze fase
9.	Financiële gevolgen	<p>Binnen begroting Holland Rijnland Buiten begroting (extra bijdrage gemeenten) te weten:</p> <p>Voor begeleiding en ondersteuning van de werkgroep evenals voor het uitwerken van de maatregelen in de scenario's een bedrag van maximaal € 25.000 beschikbaar te stellen.</p>
10.	Bestaand Kader	Relevante regelgeving: Wmo, AWBZ, wetgeving in het kader van de decentralisaties
		Eerdere besluitvorming: Vorming van en de werkopdracht aan de werkgroep Vervoer in het kader van de 3Decentralisaties
11.	Lokale context (in te vullen door griffier)	

* weghalen wat niet van toepassing is

Adviesnota PHO (concept)

Vergadering:	PHO Sociale Agenda PHO Verkeer en Vervoer
Datum:	14 mei 2014 (SoAg) 15 mei 2014 (V&V)
Locatie:	Leiden
Agendapunt:	12

Onderwerp:

Onderzoek optimaliseren doelgroepenvervoer Holland Rijnland

Beslispunten:

1. Kennis te nemen van de eindrapportage Onderzoek optimaliseren doelgroepenvervoer Holland Rijnland;
2. De colleges van Burgemeester en Wethouders te adviseren voor de korte termijn de volgende maatregelen te nemen:
 - I.v.m. het op korte termijn aflopen van enkele vervoerscontracten de onderlinge samenwerking op korte termijn opzoeken en zorgen dat de looptijden van de contracten onderling aansluiten om een verdergaande samenwerking op het gebied van doelgroepenvervoer in brede zin per 1 januari 2017 mogelijk te maken.
 - voor 2015 (en 2016) zorg in te kopen in combinatie met vervoer.
 - Het op korte termijn uitvoeren van de aanbevelingen zoals opgenomen in scenario's 1a en 1b te weten

Scenario 1a	<i>Sturen op locatie van voorzieningen.</i> Door een actieve inzet van gemeenten om dagbesteding dicht bij huis te organiseren worden de vervoerskosten beperkt.
Scenario 1b	<i>Versterken van eigen kracht.</i> Door het aanscherpen van de indicatiestelling en het inzetten op netwerkondersteuning en training wordt de toegang tot de vervoersvoorziening beperkt.

3. In te stemmen met het op regionaal niveau opstellen van een plan van aanpak en op basis hiervan opstarten van de uitwerking van de maatregelen zoals opgenomen in de scenario's:

Scenario 2	<i>Bundelen van vervoer.</i> Volgtijdelijke bundeling van het doelgroepen vervoer, invoeren van tariefdifferentiatie, doelgroepen gezamenlijk vervoeren of werken met centrale opstapplaatsen leidt tot kostenbesparing.
Scenario 3	<i>Hervormen onderkant openbaar vervoer.</i> Inzetten op kleinschalig ov en ondersteunen van vrijwilligersinitiatieven, het opzetten van feeder-lijnen of servicelijnen kan leiden tot vermindering van de druk op het

	doelgroepenvervoer.
Scenario 4	Besparing beheerskosten Opzetten van een regionale regiecentrale om de kosten te kunnen beheersen en beperken.

4. In te stemmen met het instellen van een regionale werkgroep met daarin vertegenwoordigers uit gemeenten en Holland Rijnland met kennis van de verschillende gemeentelijke vervoersdisciplines inclusief financiële expertise om de aangereikte kansrijke oplossingen verder uit te werken en een concreet maatregelenpakket uit te werken.
5. Gezien de complexiteit en de omvang van het aantal maatregelen ter ondersteuning van de werkgroep een bureau in te huren en daarvoor een bedrag beschikbaar te stellen van maximaal € 25.000 (incl. BTW)

Inleiding:

Gemeenten hebben te maken met drie transities in het sociale domein, namelijk WMO, Jeugdzorg en de participatiewet. Doel is te transformeren van een verzorgingsstaat naar een participatiesamenleving. Het doelgroepenvervoer is een belangrijk middel om te kunnen participeren door bijvoorbeeld school of dagbesteding te kunnen bereiken, maar doelgroepenvervoer kan ook een rol spelen bij het vinden en het behouden van een baan. Gemeenten krijgen meer taken voor kwetsbare burgers in combinatie met een korting op bestaande budgetten. Dit vraagt om samenwerken over de sociale domeinen heen en te zoeken naar slimme en creatieve oplossingen.

Beoogd effect:

Het komen tot een zo optimaal mogelijke inrichting van het doelgroepenvervoer in brede zin waardoor de financiële consequenties voor de gemeenten - en eventueel ook provincie in relatie tot het OV - binnen het beschikbare budget te realiseren zijn.

Argumenten:

- 1.1 *Conclusies en aanbevelingen Onderzoek Optimaliseren doelgroepenvervoer Holland Rijnland als basis voor vervolg*
De Cissonius Groep heeft in opdracht van het Samenwerkingsorgaan Holland Rijnland een onderzoek uitgevoerd naar mogelijkheden om het doelgroepenvervoer te optimaliseren en efficiencywinst te behalen. Dit in samenwerking met de werkgroep Vervoer die in het kader van de 3 decentralisatie in het leven is geroepen. Gedurende het onderzoek zijn de volgende hoofdvragen aan de orde gesteld.
 1. Wat zijn de karakteristieken van vraag en aanbod en welke ontwikkelingen zijn daarbij aan te merken?
 2. Welke scenario's zijn er om te komen tot een optimalisatie van de verschillende vormen van doelgroepenvervoer?
 3. Wat zijn de financiële consequenties van keuzes voor kansrijke scenario's?
 In het rapport wordt in grote lijnen antwoord gegeven op de hierboven genoemde onderzoeksvragen. Op basis van die antwoorden zijn door het onderzoeksbureau kansrijke 'besparingsmogelijkheden ("scenario's")' verwoord die kunnen dienen voor het uitwerken van concrete aanbevelingen op basis waarvan de colleges in een volgende fase keuzes t.a.v. de inrichting van het doelgroepenvervoer kunnen maken. De conclusies en aanbevelingen zijn als bijlage bij dit voorstel gevoegd.

2.1 *Maatregelen korte termijn noodzakelijk*

Vanaf 1 januari 2015 worden gemeenten verantwoordelijk voor het vervoer binnen de huidige AWBZ en Jeugdzorg. Dit is op een dusdanig korte termijn dat de uitwerking van de optimalisatieslag binnen het totale doelgroepenvervoer nog niet klaar is. Koop voor 2015 (en eventueel ook 2016) zorg in, in combinatie met vervoer. Advies aan de colleges is ga zo spoedig mogelijk in gesprek te gaan met de zorginstellingen en probeer vervoersarrangementen vast te leggen die aansluiten bij de decentralisatie van de AWBZ per 1 januari 2015 en bij de beoogde ingangsdatum van mogelijke verdergaande (sub)regionale samenwerking op het gebied van doelgroepenvervoer en OV (1 januari 2017).

Verder lopen er enkele contracten met ingang van medio 2014 af. Om te voorkomen dat de optimale vorm van samenwerking per 1 januari 2017 in welke vorm dan ook niet te realiseren valt doordat contracten een langere doorlooptijd hebben is het aan te bevelen de onderlinge samenwerking voor de korte termijn op te zoeken en er hierbij voor te zorgen dat de looptijd van de contracten 1 januari 2017 niet overschrijden.

De colleges van Burgemeester en Wethouders wordt aangeraden voor de korte termijn enkele maatregelen zoals opgenomen in de scenario's 1a en 1.b lokaal vorm te gaan geven. Met de invoering van de hier genoemde maatregelen kan een eerste besparing behaald worden.

Het gaat hierbij om sturen op locaties van voorzieningen o.a. gemeentelijke faciliteiten, locaties dagbesteding en speciaal onderwijs) en het inzetten van versterken van eigen kracht worden lange dure ritten beperkt en zelfredzaamheid bevorderd. Dit leidt tot een verwachte daling van de vraag naar doelgroepenvervoer en een daling van kosten.

3.1 *Er zijn kansrijke scenario's voor de langere termijn*

Tijdens een werkconferentie waarbij vertegenwoordigers van gemeenten (diverse beleidsterreinen), platforms, vervoerders, provincie etc. aanwezig waren is met name discussie gevoerd over de wijze waarop een opdrachtgever van vervoer kan sturen en welke sturingsinstrumenten wenselijk worden geacht. De verschillende sturingsinstrumenten zijn in een aantal kansrijke oplossingsrichtingen benoemd die vanuit efficiëntie overwegingen wenselijk worden geacht. Cissonius heeft bij het benoemen van deze instrumenten en de sturingsinstrumenten ook gebruik gemaakt van de eigen ervaring in soortgelijke onderzoeken en ervaringen met geslaagde projecten die elders in het land zijn opgedaan met onder meer de vorming van één regieorganisatie. De diverse maatregelen die in de scenario's genoemd zijn, moeten verder op haalbaarheid worden uitgewerkt. Hierbij wordt tevens onderzocht of lokale of (sub)regionale samenwerking haalbaar en (financieel) wenselijk is

3.2 *Vervolgstappen*

De scenario's zullen verder uitgewerkt moeten worden in concrete maatregelen. Hierbij zullen naast de consequenties voor het vervoer tevens de financiële en personele (gemeentelijke en regionale) effecten in beeld worden gebracht. Hierbij zal dan tevens aangegeven moeten worden op welk schaalniveau samenwerking wenselijk en haalbaar is.

Deze uitwerking resulteert in een pakket aan maatregelen wat mogelijk gefaseerd in gevoerd kan worden en waarbij de invoering van een regionale regiecentrale voor het totale vervoer de meest vergaande maatregel is. Wanneer dit pakket aan maatregelen inclusief de financiële consequenties is uitgewerkt wordt dit voorgelegd aan het portefeuillehoudersoverleg en de colleges van B&W van de gemeenten.

4.1 en 5.1 Aanpak vervolg

Met verschillende instanties zal contact gezocht moeten worden om aan te kunnen welke maatregelen haalbaar zijn en op welke termijn te realiseren. Denk hierbij onder meer aan zorginstellingen, dagopvang, provincie etc.. Met de provincie zal bijvoorbeeld overleg plaats moeten vinden of en op welke wijze binnen de bestaande concessie mogelijkheden zijn om samenwerking aan te gaan t.a.v. de 'onderkant van het OV' en het doelgroepenvervoer.

Om aanbesteding van de verschillende vervoersvormen tijdig te kunnen afronden zal op korte termijn gestart moeten worden met de verdere uitwerking van de scenario's. Gezien het complexe proces wat nog doorlopen moet worden verdient het aanbeveling op korte termijn te starten met het opstellen van een Plan van Aanpak. In navolging van de nu afgeronde fase wordt voorgesteld hier een werkgroep voor in het leven te roepen bestaande uit verschillende disciplines in relatie tot het doelgroepenvervoer inclusief financiële expertise. Om het proces te ondersteunen en te komen tot goed uitgewerkte en onderbouwde maatregelen wordt voorgesteld om evenals dat in de vorige fase is gebeurd een bureau met expertise op dit gebied ter ondersteuning van de werkgroep in te huren.

Kanttekeningen/risico's:

De gemeenten moeten op korte termijn contacten leggen met zorginstellingen voor de inkoop van zorg inclusief vervoer. Indien dat dit niet goed of tijdig geregeld wordt bestaat de kans dat er een leemte in het vervoer voor reizigers vanuit de AWBZ en Jeugdzorg ontstaat.

Financiën:

Financieel voordeel van de maatregelen zal pas echt merkbaar worden wanneer tot een vorm van samenwerking wordt overgegaan. De hoogte van dit voordeel hangt af van de omvang van de samenwerking. Dit zal bij de uitwerking van de scenario's inzichtelijk worden gemaakt. Voor inhuur van een bureau met expertise op dit gebied wordt € 25.000 gereserveerd.

Communicatie:

Evaluatie:

N.v.t.

Bijlagen:

1. Eindrapport doelgroepenvervoer
2. Werkdocument
3. Bijlage A overzicht gegevens inventarisatie
4. Bijlage B verslag werkconferentie

5. Conclusies en aanbevelingen

Op basis van de resultaten van het onderzoek worden de volgende conclusies op een rij gezet en aanbevelingen gedaan.

5.1 Conclusies

- Rekening houdend met de decentralisatie van het AWBZ-vervoer per 1 januari 2015 en een forse toename van het doelgroepenvervoer onder verantwoordelijk van gemeenten zijn maatregelen nodig om een regionale regie te voeren. Een effectieve maatregel is om een regionale regieorganisatie op te zetten en voorbereidingen te treffen voor de aanbesteding van het vervoer. Op basis van de looptijden van de huidige contracten is gefaseerde invoering van diverse vormen van doelgroepenvervoer vanaf januari 2017 wenselijk.
- Verdergaande samenwerking en bundeling van vervoer is wenselijk om het doelgroepenvervoer en de onderkant van het openbaar vervoer te integreren en het vervoer efficiënter te organiseren. Het oprichten van een regionale regieorganisatie levert een verwachte besparing aan personeelskosten op dat oploopt tot ca. € 700.000 in 2020.
- De verwachte toekomstige budgetten zijn onvoldoende om de kosten van het vraagafhankelijk openbaar vervoer en doelgroepenvervoer te dekken. Hierbij is rekening gehouden met een structurele daling van de budgetten van jaarlijks 5%. Een volledige inzet van alle vier de scenario's zijn noodzakelijk om toekomstige exploitatietekorten te voorkomen.
- Door te sturen op locaties van voorzieningen o.a. gemeentelijke faciliteiten, locaties dagbesteding en speciaal onderwijs) en het inzetten van versterken van eigen kracht worden lange dure ritten beperkt en zelfredzaamheid bevorderd. Dit leidt tot een verwachte daling van de vraag naar doelgroepenvervoer en een daling van kosten tezamen oplopend naar ca. € 1,9 miljoen in 2020.
- Bundeling van doelgroepenvervoer is wenselijk, zowel in de tijd als in het voertuig, maar mogelijk niet altijd haalbaar. Er zal op individueel niveau moeten worden bezien of combinaties van doelgroepen mogelijk is (maatwerk). Het bundelen van vervoer leidt tot een verwachte daling van vervoerskosten dat mogelijk oploopt naar ca. € 2,4 miljoen in 2020.
- De kwaliteit van het openbaar vervoer is van belang om het doelgroepenvervoer te beperken. Door bezuinigingen zal met name de onderkant van het OV worden getroffen. Het ontwikkelen van nieuwe vervoerconcepten (zoals servicelijnen langs verzorgingshuizen) en het stimuleren van vrijwilligersvervoer zijn hierbij kansrijk mede gezien het feit dat de provincie met de gemeenten wil samenwerken op dit gebied. Dit leidt tot een verwachte daling van de vraag naar doelgroepenvervoer en een daling van de kosten oplopend naar ca. € 3,0 miljoen in 2020.
- Scenario's met de kansrijke oplossingen zijn nog globaal omschreven en moeten nog verder worden uitgewerkt in maatregelen. De kosten voor het uitvoeren van de maatregelen zijn nog niet opgenomen in de doorrekening van de scenario's. Deze maatregelen kunnen in samenhang met elkaar worden uitgevoerd en elkaars effecten beïnvloeden.

5.2 Aanbevelingen

Op basis van de conclusies worden de volgende aanbevelingen gedaan. De aanbevelingen worden onderscheiden naar korte en middellange termijn.

Korte termijn (2014)

- Stel een implementatieplan op om de vier scenario en de afzonderlijke maatregelen nader uit te werken.

- Start op korte termijn een proces naar verreгаande samenwerking op het gebied van doelgroepenvervoer tussen gemeenten in de regio Holland Rijnland en onderzoek draagvlak voor een gezamenlijke regieorganisatie vanaf 1 januari 2017.
 - Een aantal vervoerscontracten lopen eind 2014 af. Zoek de samenwerking op korte termijn en zorg dat de looptijden van de contracten aansluiten bij de ingangsdatum van de regionale regieorganisatie.
 - Koop voor 2015 zorg in en in combinatie met vervoer. Ga zo spoedig mogelijk in gesprek met de zorginstellingen en probeer vervoersarrangementen vast te leggen die aansluiten bij de decentralisatie van de AWBZ per 1 januari 2015 en bij de beoogde ingangsdatum van de regionale regieorganisatie.
- Middellange termijn (na 2014)*
- Zet volledig in op de implementatie van de vier scenario's met kansrijke oplossingen om toekomstige exploitatietekorten te voorkomen.
 - Zoek samenwerking met de provincie Zuid-Holland op het gebied van kleinschalig OV. Gesprekken voeren als regio Holland Rijnland is hierbij effectiever dan elke gemeente afzonderlijk.
 - De OV concessie Zuid-Holland Noord loopt nog tot 2020, maar probeer in overleg met de provincie Zuid-Holland binnen de OV concessie ruimte te zoeken welke mogelijkheden er zijn om integratie tussen kleinschalig OV en doelgroepenvervoer vorm te geven.
 - Werk de verschillende mogelijkheden van een regionale regieorganisatie verder uit en maak een keuze welke vormen van regie publiek en welke vormen van regie privaat moeten plaatsvinden.
 - Benoem een kwartiermaker die de regionale regieorganisatie verder gaat vormgeven en de start van de regionale regieorganisatie en gezamenlijke aanbestedingen gaat voorbereiden.
 - Ga en blijf in gesprek met de huidige opdrachtgevers van vervoer (gemeenten, WSW bedrijven en zorginstellingen) om op de hoogte te blijven van de ontwikkelingen van volumes, vervoerstromen, kosten en budgetten.