

## *Memo*

Van : Irma Ramackers  
Aan : de raad  
Datum : 28 februari 2019  
Onderwerp : Inhoudelijke informatie behorend bij raadsvoorstel BW19.00107

---

Registratienummer : INT19.0196

Registratiecode : 

### **Historie Gemeenschappelijke Regeling BVO DRAN**

In 2015 hebben de 19 (nu nog 18) gemeenten besloten om via de oprichting van een Gemeenschappelijke Regeling een uitvoeringsorganisatie op te zetten voor de gemeentelijke taken in het kader van het doelgroepenvervoer (vraagafhankelijk Wmo- en routevervoer). Dat is de GR Bedrijfsvoeringsorganisatie Doelgroepenvervoer regio Arnhem-Nijmegen (hierna te noemen: BVO DRAN) die vanaf 1 april 2016 een feit is. Beuningen heeft tot op heden alleen het Wmo-vervoer ondergebracht in Avan (merknaam vervoerssysteem) met de optie voor uitbreiding naar het routevervoer (leerlingenvervoer).

Bij de start van de regionale samenwerking voor het doelgroepenvervoer in 2015 waren er twee belangrijke gemeenschappelijke doelen:

- Creëren van efficiëntie en schaalvoordelen door bundeling van vervoersstromen;
- Grip houden op stijgende kosten terwijl het bijhorende (sociaal-domein) budget afneemt.

Een onderzoeksbureau heeft destijds voor de gemeenten in kaart gebracht langs welke sporen deze doelen gerealiseerd kunnen worden:

- 1. Locatie van voorzieningen:* Dichter bij huis aanbieden van voorzieningen (gemeentelijke taak)
- 2. Versterken van eigen kracht:* Rekening houden met wat de cliënt zelf en zijn/haar omgeving kan bij het toekennen van vervoersvoorzieningen (gemeentelijke taak)
- 3. Sturen op bundeling van vervoer: Gelijk- en volgtijdelijk bundelen van vervoer (BVO DRAN).**
- 4. Het hervormen van de onderkant van het openbaar vervoer:* Sturen op maatregelen om basismobiliteit in stand te houden (gemeentelijke taak).
- 5. De inzet van vrijwilligers:* Stimuleren van vervoersprojecten door vrijwilligers (gemeentelijke taak).

Vastgesteld is dat de BVO DRAN verantwoordelijk is voor de uitvoering van 'spoor 3' en een beleidsarm karakter heeft. Het initiëren en implementeren van beleid (sporen 1, 2, 4, en 5) blijft een gemeentelijke verantwoordelijkheid.

### **Juridische regels omtrent uittreden uit de GR**

Bij de oprichting van de vervoersorganisatie zijn afspraken gemaakt over de mogelijkheid tot uittreden door gemeenten in de Regeling BVO Vervoersorganisatie Regio Arnhem Nijmegen.

Hierbij zijn (artikel 27 van de Regeling) drie termijnen van belang:

1. Uittreden is mogelijk na deelname van ten minste 4 jaren (niet eerder dan mei 2020);
2. Bij uittreden is een opzegtermijn van 15 maanden van toepassing als deze samenvalt met het beëindigen van contracten met de regiepartij;<sup>1</sup>

---

<sup>1</sup> De opzegtermijn van 15 maanden is gebaseerd op het gegeven dat vroegtijdig gestart moet worden met de aanbesteding voor een nieuwe regiepartij, om een werkende inrichting van de organisatie (7 maanden voor start) mogelijk te maken.

3. Voor zover uittreden niet samenvalt met het gestelde onder 2 is een opzegtermijn van 12 maanden van toepassing en gaat deze in op 1 januari van het daaropvolgende jaar.  
In alle gevallen zal de uittredende gemeente de directe kosten (die het gevolg zijn van het uittreden) voor (deel-)uitreding zelf dragen.

De contractpartij aan wie de regievoering voor het plannen van ritten na aanbesteding is gegund (De Vier Gewesten) heeft aangegeven het contract alleen te willen verlengen als gemeenten bereid zijn om op jaarbasis een substantieel extra bedrag te betalen. Dit vanwege de toename van werkzaamheden door een forse toename van de ritten naar een voorspeld aantal van ongeveer 50.000 ritten op jaarbasis in 2019.

Het heronderhandelen van de vergoeding betreft een wezenlijke wijziging van het contract, wat ingaat tegen de Europese aanbestedingsregels. Dat is geen optie, waardoor het contract op 31 juli 2020 wordt beëindigd.

Dat zorgt ervoor dat er sprake is van de situatie zoals beschreven onder punt 2 van de afspraken over uittreding en daarmee een opzegtermijn van 15 maanden van toepassing is. Een eventueel uittredingsbesluit uit de Vervoersorganisatie moet hierdoor uiterlijk op 31 april 2019 schriftelijk aan het bestuur van kenbaar zijn gemaakt. Om deze keuze onderbouwd te nemen is onderstaande context van belang.

#### **Context**

De gedeelde aanname ten tijde van de oprichting van de Vervoersorganisatie was dat bundeling van vervoersstromen zou leiden tot kostenreductie van het vervoer. Praktisch bleek deze aanname al snel ondergraven door de volgende zaken:

- Het gelijktijdig vervoeren (routevervoer) van verschillende doelgroepen in het routevervoer blijkt in de praktijk niet goed mogelijk.
- Het volgtijdelijk vervoeren (routevervoer) stuit op praktische bezwaren omdat veel scholen en dagbestedingsactiviteiten ongeveer op hetzelfde tijdstip starten.
- Het vraagafhankelijk vervoer WMO betreft moeilijk efficiënt te plannen individuele ritten, verspreid over de gehele dag en met diverse bestemmingen.
- De regie over de ritten ligt bij de regiecentrale. In de prestatieafspraken zijn onvoldoende prikkels opgenomen voor meer efficiëntie in de planning van de ritten.

De verwachte besparing door het bundelen van vervoersstromen is hierdoor niet opgetreden. Daar komt bij dat er sprake is van een aantal niet beïnvloedbare ontwikkelingen, waardoor de kosten voor het doelgroepenvervoer verder zullen stijgen:

- De vergrijzing, waardoor het aantal inwoners met beperkingen tot aan 2040 verder blijft stijgen.
- De afbouw van intramurale voorzieningen, waardoor meer kwetsbare mensen langer thuis blijven wonen.
- Een toename van pashouders en van het gemiddelde aantal reiskilometers per pashouder binnen het vraagafhankelijk Wmo-vervoer.
- De milieueisen voor vervoerders in combinatie met gemeentelijke en landelijke ambities voor klimaatneutraal vervoer rond 2030.
- De afbouw van provinciale subsidie voor het Wmo-vervoer vanaf 2020 tot en met 2023 tot nul.
- De BTW-verhoging van 6% naar 9% vanaf 1 januari 2019.
- De afschaffing van de BPM-vrijstelling voor nieuwe taxi's vanaf 2020.

Gelet op de stijgende kosten is er door de regiogemeenten samen met Vervoersorganisatie in 2018 een projectplan en een knoppenplan opgesteld, waarin de mogelijkheden zijn geïnventariseerd om te komen tot kostenbeheersing. Een deel van deze knoppen bestaat uit lokale beleidsmaatregelen die leiden tot een reductie van het gebruik. Daar liggen voor onze gemeente de meeste kansen. Door grenzen te stellen aan het kilometergebruik en bijvoorbeeld vervoersalternatieven als Buurtvervoer

als voorliggende voorziening aan te merken (uiteraard voor inwoners voor wie dat passend is) kunnen de kosten worden teruggedrongen. Het college zal in 2019 een aantal van deze lokale maatregelen invoeren.

De regionale knoppen die voor de Vervoersorganisatie van belang zijn hebben deels te maken met geleerde lessen uit de vorige aanbesteding. Die leiden tot andere besteisen voor de aanbesteding van het doelgroepenvervoer. Zo verschuift bijvoorbeeld de betaling naar feitelijke inzet in plaats van een vergoeding voor het beschikbaar houden van voertuigen. En ook wordt nagedacht over het stimuleren van het vroegtijdig boeken van ritten, waardoor combinatieritten makkelijker in te plannen zijn.

Daarnaast is gekeken naar de wijze waarop het vervoer nu is ingekocht en de ervaring van de afgelopen drie jaar. Op basis daarvan stelt het Algemeen Bestuur van BVO DRAN een aantal organisatorische wijzigingen voor, zoals:

- het apart aanbesteden van het routevervoer en het Wmo-vervoer;
- het werken met percelen (gemeentelijke samenwerking) in de aanbesteding, gebaseerd op logische vervoersstromen.
- het plannen van de ritten door vervoerders, waardoor zij meer prikkels ervaren voor een efficiëntere inzet van personeel en materieel.

Duidelijk is dat, gelet op de complexiteit van de vervoersmarkt, het gemeentegrens overschrijdende karakter van het vervoer en de marktontwikkelingen in relatie tot duurzaamheidsvraagstukken, het voor een gemeente alleen een enorme uitdaging, zo niet een onmogelijke opgave, is om zelf een aanbestedingstraject op te starten dat efficiënter en goedkoper is. De kansen daarvoor liggen beter bij een intergemeentelijke samenwerking, waarbij expertise en menskracht worden gebundeld en eenduidig worden aangestuurd.

#### **Leerlingenvervoer**

Beuningen heeft het leerlingenvervoer nu samen met de gemeenten Wijchen en Nijmegen aanbesteed en uitgevoerd. De daarbij geldende contracten eindigen met ingang van 1 augustus 2020. Nijmegen en Wijchen hebben kenbaar gemaakt dat zij voornemens zijn het leerlingenvervoer nu ook onder te willen brengen in Avan. Voor Beuningen is het om al eerder genoemde redenen niet haalbaar dit aanbestedingstraject los van Wijchen en Nijmegen te doen. Reden waarom wij voorstellen ook ons leerlingenvervoer onder te brengen in Avan. Gelet op de routes van het leerlingenvervoer zal dit toch betekenen dat wij als gemeente in een perceel met Wijchen-Druten en Nijmegen actief zullen blijven voor het leerlingenvervoer.