

Aan: Bestuur Mobiliteitsbureau Noordoost Fryslân
Van: Mobiliteitsbureau Noordoost Fryslân
Betreft: Visie Jobinder 2.0
Datum: 9 januari 2024

Inleiding

Op 29 maart 2023 zijn bestuur, ambtelijke adviseurs, de medewerkers van het Mobiliteitsbureau en een tweetal adviseurs vanuit Forseti bij elkaar gekomen voor een eerste gedachtewisseling over een voortzetting van Jobinder.

Aan de hand van een schets van de historie en het huidige functioneren van Jobinder en een aantal stellingen over toekomstige ontwikkelingen is duidelijk geworden dat het bestuur voortzetting van Jobinder als uitgangspunt voor de toekomst ziet.

Los van het aanpassen van de opzet van Jobinder om het een toekomstbestendig systeem te maken kan er ook gesleuteld worden aan met name het gemeentelijke beleid. Hier valt te denken aan het opstellen van reizigersprofielen, aan de hand waarvan de indicatiestelling beter vorm kan worden gegeven, of aan aanpassing van de spelregels in het vervoer.

In deze memo wordt voor elk van de 3 onderdelen van het huidige Jobinder beschreven op welke punten verbetering mogelijk is. En op welke manier deze verbetering vorm gegeven zou kunnen worden om voor langere tijd een goed functionerend vervoerssysteem Jobinder te kunnen neerzetten. De directe aanleiding voor het organiseren van de bijeenkomst op 29 maart 2023 was het gegeven dat de Mobiliteitscentrale per 1-1-2025 opnieuw gegund zal moeten worden. En het vervoer per 1-1-2027.

Leeswijzer

Jobinder kent de volgende onderdelen:

1. Mobiliteitsbureau
2. Vervoerders
3. Mobiliteitscentrale

In de volgende paragrafen van dit visiestuk zal per onderdeel van Jobinder worden geschetst welke zaken verbetering behoeven en op welke manier deze verbetering vorm zou kunnen worden gegeven. Per onderdeel zal eerst worden uiteengezet wat de taak van het betreffende onderdeel is, hoe deze taak nu wordt uitgevoerd, tegen welke zaken men nu bij de uitvoering van die taak aanloopt en wat de oplossing zou kunnen zijn voor de punten die een goede taakuitvoering nu in de weg staan.

In een afsluitende 4^e paragraaf wordt beschreven welk ontwikkelscenario wordt voorgesteld voor de voortzetting van Jobinder.

1. Mobiliteitsbureau

1.1 Taken

De medewerkers hebben als opdracht de volgende taken uit te voeren:

- Tenminste viermaal per jaar een bestuursvergadering voorbereiden waarin
 - Het bestuur op de hoogte wordt gesteld van de actuele gang van zaken
 - In april een begroting voor het volgende jaar aan het bestuur wordt voorgelegd
 - Eventueel een geactualiseerde begroting aan het bestuur wordt voorgelegd; het Mobiliteitsbureau heeft geen eigen vermogen, alle fluctuaties in financiële zin zullen dus door de partners moeten worden geaccordeerd in een aangepaste begroting, eind 2023 zal een besluit worden genomen om toch een voorziening in het leven te roepen om toekomstige ontwikkelingen te kunnen onderzoeken en ontwikkelen
 - Elk half jaar een tussentijdse rapportage wordt voorgelegd
 - In april een voorlopige jaarrekening aan het bestuur wordt voorgelegd welke in juni of juli definitief wordt vastgesteld
- De financiële afhandeling van het systeem in goede banen leiden, dit betekent:
 - Op basis van de begroting per kwartaal een voorschot aan elke partner factureren
 - Maandelijks de ingediende facturen van Connexxion (exploitant van de Mobiliteitscentrale) en de vervoerders (Cosi-tax, Taxi Dorenbos, Taxi NOF, Taxi Postma en Taxi Waaksma) uitbetalen
- Gevraagd en ongevraagd het bestuur adviseren met betrekking tot het bij Jobbinder ondergebrachte vervoer
- Maandelijks overleg met de Mobiliteitscentrale over de gang van zaken in het vervoer
- Meerdere malen per jaar overleg met de vervoerders over de gang van zaken in het vervoer
- Elke bestuursvergadering voorbereiden met de ambtelijke adviseurs van de bestuurders die daartoe lid zijn van de Ambtelijke adviesgroep
- Elke bestuursvergadering voorbereiden met de financiële adviseurs, verenigd in de financiële werkgroep
- Eventuele klachten van klanten van Jobbinder registreren en binnen de gestelde termijn afhandelen
- In voorkomende gevallen in samenspraak met de Mobiliteitscentrale beslissen over vervoersvraagstukken
- Contact onderhouden met de medewerkers van de gemeenten die de beschikkingen voor het leerling vervoer afgeven
- Contact onderhouden met de medewerkers van de gemeenten die de beschikkingen voor WMO-vervoer afgeven
- In bepaalde gevallen contact onderhouden met de medewerkers die vervoer regelen voor jongeren die dit in het kader van de jeugdwet nodig hebben
- Jobbinder naar de aangesloten gemeenteraden, de Provinciale Staten en eventuele derden te vertegenwoordigen
- Contact onderhouden met Arriva over:
 - De uitvoering van het Opstappervervoer (tot december 2024)
 - De Voor Elkaar Pas (tot 1 december 2023)

1.2 Inrichting

Het Mobiliteitsbureau heeft 3 medewerkers, een coördinator, een controller en een management assistent. Tot op heden lukt het deze 3 personen (2,5 FTE) om al bovengenoemde taken uit te voeren, maar deze bezetting is wel minimaal. Overigens omvat het takenpakket, zoals in het takenoverzicht in de vorige paragraaf is omschreven, meer zaken dan bij de start van Jobinder werd voorzien.

Bij de opzet van Jobinder is bewust voor deze kleine bezetting gekozen. Het Mobiliteitsbureau moest “lyts en linich” zijn. Hetgeen ook zou moeten kunnen doordat alle beleid achter het vervoer de verantwoordelijkheid van de deelnemende partners zou blijven. Maar gezien de omvang van het hiervoor beschreven takenpakket is het legitiem de vraag te stellen of de wens om de omvang van het Mobiliteitsbureau beperkt te houden nog wel te handhaven is.

1.3 Mobiliteitsbureau 2.0

Een van de conclusies van het overleg op 29 maart 2023 was dat het Mobiliteitsbureau zijn waarde heeft bewezen. En dat deze rol in de toekomst zeker gehandhaafd dient te worden. Maar dat er wel een visie ontwikkeld zou moeten worden over de manier waarop de huidige kwetsbaarheid zou kunnen worden beperkt en de kennis en ervaring breder kan worden ingezet.

De makkelijkste manier om de kwetsbaarheid te beperken is de personele bezetting van het Mobiliteitsbureau dusdanig uit te breiden dat er back-up is voor elke functie. Dit leidt echter tot een verdubbeling van de personele bezetting en daarmee de kosten voor het Mobiliteitsbureau zonder dat er extra opbrengsten tegenover staan.

Dus zal er om een meer toekomstbestendige bezetting te verkrijgen ook gekeken moeten worden naar een uitbreiding van het takenpakket. Hiervoor kunnen meerdere opties worden bedacht.

- Vergroten van regio en/of toegewezen vervoersvormen:
 - Uitbreiding van het geografische gebied waar Jobinder actief is
 - dit betekent een uitbreiding van het aantal deelnemende gemeenten
 - uitbreiding van het beschikbare budget, waarbij het voorstelbaar is dat het deel van de kosten voor het Mobiliteitsbureau per partner zal dalen
 - Uitbreiding van het aantal vervoersvormen dat nu onder de regie van Jobinder valt
 - Hier valt te denken aan het vervoer van WMO-dagbesteding of aan het vervoer van de medewerkers van de diverse SW-bedrijven die in de deelnemende gemeenten actief zijn
 - Nauwere samenwerking tussen Jobinder en de gecontracteerde vervoerders op het gebied van vervoer dat nu niet onder Jobinder valt (bv. zorgvervoer) maar wel gecombineerd zou kunnen worden met bv. WMO-vervoer

Voor uitbreiding van de regio is allereerst toestemming van de huidige partners een vereiste. Niet alle deelnemende gemeenten zijn hier voorstander van.

Hetzelfde geldt voor uitbreiding van het aantal vervoersvormen dat via Jobinder zou kunnen worden uitgevoerd. Meerdere gemeenten zijn van mening dat dan al snel het gevaar optreedt dat Jobinder zich gaat bezighouden met vervoer dat is voorbehouden aan private ondernemingen. Toch wordt aanbevolen om vervoersvormen waarvoor de gemeenten financieel verantwoordelijk zijn op termijn onder de vlag van Jobinder te brengen.

Andere opties om het Mobiliteitsbureau te versterken:

- Vergroten van het Mobiliteitsbureau door het toevoegen van de volgende taken:
 - Uitvoeringstaken huidige partners onderbrengen bij het Mobiliteitsbureau
 - Hierbij valt vooral te denken aan het bundelen van de medewerkers die verantwoordelijk zijn voor het afgeven van de beschikkingen voor het leerling vervoer; met deze medewerkers is nu al veel overleg en samenwerking om het huidige leerling vervoer in goede banen te leiden; elke gemeente heeft hiervoor 1 of meer (parttime) medewerkers in dienst. Nu nog in combinaties, Noardeast-Fryslân en Dantumadiel samen en Achtkarspelen en Tytsjerksteradiel samen. Met ingang van 1-1-2024 zullen Noardeast-Fryslân en Dantumadiel deze taak weer ieder voor zich moeten uitvoeren. En ook Achtkarspelen en Tytsjerksteradiel gaan op termijn deze taak weer zelfstandig uitvoeren. Ameland neemt nu deze taak ook voor Schiermonnikoog waar. Door het onderbrengen van twee fulltime functies onder het Mobiliteitsbureau zou deze taak voor alle deelnemende gemeenten moeten kunnen worden uitgevoerd. Deze medewerkers zouden zich in de rustiger maanden bezig kunnen houden met projecten op het gebied van verzelfstandiging van leerlingen door reizen met het openbaar vervoer meer te stimuleren.
 - Ook taken die betrekking hebben op het toewijzen van WMO-vervoer zouden in aanmerking kunnen komen voor bundeling onder het Mobiliteitsbureau, maar is vaak met allerlei andere aspecten van de WMO verweven, waardoor dit minder voor de hand ligt.
 - Regionale projectleiding op relevante thema's voor het doelgroepenvervoer
 - Zelfredzaamheidstrajecten
 - Efficiencyslagen in het vervoer
 - Contractmanagement voor partners buiten Jobinder uitvoeren
 - Elke gemeente in de provincie heeft contracten met vervoerders en wellicht een centrale om leerling vervoer en WMO-vervoer aan te sturen/uit te voeren. De kennis en ervaring van het Mobiliteitsbureau met contractbeheer en projectmanagement zou ook voor andere gemeenten benut kunnen worden

Bundeling van alle uitvoering van leerling vervoer onder het Mobiliteitsbureau levert de deelnemende gemeenten een financieel voordeel op. Toevoegen van contractmanagement voor andere gemeenten zou voldoende budget opleveren om delen van de taken van de coördinator en de controller door een nieuwe medewerker te laten uitvoeren.

Met deze aanpassingen krijgt het Mobiliteitsbureau meer body zonder dat het de huidige partners meer hoeft te kosten of dat het voor de huidige partners kwalitatief kwetsbaarder wordt.

2. Vervoerders

2.1 Taken

De taken van de vervoerders zijn heel makkelijk samen te vatten in de zin:

Bieden van kwalitatief en efficiënt vervoer aan die inwoners van de regio Noordoost Fryslân die gebruik mogen maken van de diensten van Jobinder.

2.2 Huidige verdeling vervoer

Bij de start van Jobinder is ervoor gekozen de verdeling van het vervoer dusdanig te regelen dat het ook voor kleinere, lokale vervoerders mogelijk zou zijn een plek in het systeem te krijgen. Om dat voor elkaar te krijgen is het hele gebied verdeeld over 11 percelen. Tevens is destijds de restrictie gesteld dat een vervoerder ten hoogste 3 percelen in het piek- (leerling-) vervoer en 3 percelen in het vraagafhankelijke (WMO- en Opstappervervoer) zou kunnen verwerven. En nooit alle vervoer in een perceel. Dit heeft er toe geleid dat er voor het gebied op de vaste wal in eerste instantie 5 vervoerders zijn gecontracteerd. Twee daarvan, VMNN en Dorenbos, zijn in de beginfase van Jobinder gefuseerd. Elk perceel kent een basispunt van waaruit de berekening van de vergoeding aan de vervoerder wordt berekend.

Voor Ameland is 1 vervoerder gecontracteerd.

Voor ritten die niet in de beschikbare planning kunnen worden ingevuld is een flexibele schil in het leven geroepen. Vrijwel alle vervoerders komen in aanmerking voor ritten in de flexibele schil. Een dienst in de flexibele schil beslaat tenminste 3 uur.

2.3 Nieuwe verdeling na 2026

Nu Jobinder bijna 6 jaar actief is kan van de oorspronkelijke verdeling de balans worden opgemaakt. En kan worden gekeken of er verbeteringen of aanpassingen nodig zijn. Om daar achter te komen zijn er gesprekken gevoerd met de huidige vervoerders, kleine lokale vervoerders en grotere regionale vervoerders.

Uit deze gesprekken komen de volgende gezichtspunten naar voren:

- De huidige vervoerders geven aan dat de huidige indeling van de percelen en vooral het verbod om leerling vervoer en WMO-vervoer voor 1 perceel te combineren hun mogelijkheden om efficiënt te combineren sterk beperken
- De grotere regionale vervoerders geven aan zeker geïnteresseerd te zijn, maar stellen allen dat de huidige percelen te klein zijn en dat het verbod op combinatie van leerling vervoer en WMO-vervoer belemmerend werkt
- Er zijn maar beperkt kleinere lokale vervoerders in de regio
 - Een aantal dusdanig klein dat ze inschrijven op de huidige percelen, laat staan grotere, niet aandurven
 - Voor ritten in een flexibele schil tegen een concurrerend tarief zijn ze zeker in de markt
- De huidige vervoerders zouden het liefst de regio weer zelf willen gaan voeren, 1 vervoerder geeft aan de wens voor een onafhankelijke centrale te begrijpen, maar ziet dan meer in een via internet voor alle vervoerders te benaderen database met ritten waarop iedereen kan inschrijven. Wie deze database moet beheren wordt niet duidelijk.

Op basis van de bij de vervoerders opgehaalde punten en de ervaringen in de afgelopen jaren komt het Mobiliteitsbureau tot het volgende voorstel voor een verdeling van het vervoer na 2026.

- Hou vast aan verdeling van het vervoer over meerdere vervoerders
- *Hou dus ook vast aan een onafhankelijke centrale (hiertoe is al besloten op 11 september 2023)*
- Verdeel het vervoer over vijf gebieden, ongeveer de huidige gemeenten, waarbij Noardeast-Fryslân in tweeën wordt gedeeld
- Wijs zowel piek- (leerling)vervoer als vraagafhankelijk (WMO- en Opstapper) vervoer toe aan dezelfde vervoerder
- Beperk het aantal te winnen gebieden tot maximaal twee per vervoerder
- Breng alle leerling vervoer en een groot deel van het WMO-vervoer (bv. 75%) onder bij de winnaar van het gebied
- Ga om het tekort aan chauffeurs op te vangen op bepaalde routes met groter materieel rijden.
- Breng het overige vervoer (bv. 25 % van het WMO-vervoer) en het Flex-OV (de vervanger van de huidige Opstapper), indien Jobinder daar een rol in gaat spelen, onder in een flexibele schil
- Maak de ritten in deze flexibele schil vrij toegankelijk voor alle geïnteresseerde en gekwalificeerde vervoerders, ook individuele rijders met de juiste kwalificaties en vrijwilligersorganisaties kunnen ritten uit de flexibele schil toegewezen krijgen
- Richt hiervoor een portaal in met een database van de beschikbare ritten, waarna elke geïnteresseerde vervoerder zich kan aanmelden; de centrale wijst toe op basis van efficiency
- Alle ritten worden gereden met 100 % Zero Emissie voertuigen, of dat in 2027 ook kan gelden voor het eerder genoemde grotere materieel zal in de aanloop naar de aanbesteding van het vervoer (in loop van 2025) duidelijk moeten worden.

3. Mobiliteitscentrale

3.1 Taken

De Mobiliteitscentrale heeft de volgende taken:

- Opstellen van de planning van het leerling vervoer
 - Aan het begin van elk schooljaar indelen van zo efficiënt mogelijke routes
 - Gedurende het schooljaar verwerken van mutaties van bestaande routes
 - Gedurende het schooljaar toevoegen van nieuwe routes
- Opstellen van de dagelijkse planning van het WMO-vervoer
 - WMO-pashouders kunnen tot 1 uur voor hun reis een rit reserveren, de centrale garandeert bij reservering 4 uur vooraf dat de rit wordt uitgevoerd op het gewenste tijdstip en heeft dan voldoende mogelijkheden om efficiënte combinaties te zoeken; bij minder tijd tussen reservering en gewenst tijdstip van vertrek zal de klant moeten afwachten of het mogelijk is op het gewenste tijdstip te reizen; in de meeste gevallen lukt dit momenteel nog
 - Een deel van het WMO-vervoer betreft vervoer naar sociale activiteiten, daar waar mogelijk plant de centrale dit vervoer in een met het leerling vervoer vergelijkbare route
- Verwerken van de reserveringen voor een Opstapper rit
 - Een Opstapper rit (openbaar vervoer) wordt in 99 van de 100 gevallen gereserveerd bij de provinciale Opstapper centrale in Drachten; de Mobiliteitscentrale wijst de rit toe aan de vervoerder die op basis van het vertrekpunt voor de rit in aanmerking komt
- Maandelijks een factuurvoorstel voor het verreden vervoer aanbieden aan de respectievelijke vervoerders en het Mobiliteitsbureau
- Maandelijks een factuur voor de verrichte werkzaamheden aanbieden aan het Mobiliteitsbureau
- Maandelijks overleg met het Mobiliteitsbureau over de stand van zaken in het vervoer
- Ondersteunt het Mobiliteitsbureau bij de doorontwikkeling van het systeem en komt met verbeteringsvoorstellen.

3.2 Inrichting Mobiliteitscentrale

De centrale opereert vanuit een locatie in Dokkum, dit als uitvloeisel van de wens van de deelnemende gemeenten dat de inwoners die van de diensten van Jobbinder gebruik willen maken hun contacten met de centrale in het Frysk kunnen doen. De centrale kent een manager, een aantal medewerkers, planners en telefonisten, voor het leerling vervoer en een aantal medewerkers, planners en telefonisten, voor het WMO-vervoer en de Opstapper ritten.

3.3 Mobiliteitscentrale 2.0

De inrichting van de Mobiliteitscentrale na 2024 is minder makkelijk te omschrijven dan de inrichting van het vervoer na 2027. Dit hangt nauw samen met het gegeven dat de contracten met de vervoerders nog lopen tot 1 januari 2027. Dit betekent dat voor de jaren 2025 en 2026 de centrale de werkzaamheden zal moeten verrichten op de manier zoals die nu is vastgelegd in de contracten met de vervoerders. Na 2026 zal het vervoer opnieuw gegund zijn en zullen de wijzigingen in de contracten met de vervoerders dus ook doorgevoerd moeten worden in de planning door en de inrichting van de centrale.

Zoals in paragraaf 2.3 Nieuwe verdeling na 2026 is beschreven zal met name in de planning van de flexibele schil na 2026 een grote verandering optreden.

Deze timing brengt met zich mee dat er voor wat de centrale betreft eigenlijk sprake is van een centrale 1.1 in 2024 en 2025 en van een centrale 2.0 vanaf 2027.

Op de bestuursvergadering van 28 september 2023 is besloten de aanbesteding voor de centrale na 2024 uit te zetten voor 8 jaar, 4 jaar initieel met optie tot verlenging.

Reden voor deze keuze is het feit dat er ondanks de wijzigingen in het vervoer na 2026 niet een dusdanig grote aanpassing nodig lijkt te zijn waardoor het te ingewikkeld wordt om de aanbesteding van centrale 1.1 te combineren met de aanbesteding van centrale 2.0.

Naar nu wordt ingeschat gaat het bij de wijzigingen in het vervoer om parameters voor de instellingen van de centrale. Niet om een wijziging in de opzet daarvan.

Wel zal er nu tweemaal sprake zijn van een implementatieperiode. Eenmaal bij de start van het nieuwe contract per 1 januari 2025. Het tweede halfjaar van 2024 zal gebruikt moeten worden om alles goed klaar te zetten om het vervoer na 1 januari in goede banen te kunnen leiden. Mocht de huidige exploitant van de centrale de aanbesteding voor de centrale 2.0 winnen dan zal deze implementatie slechts een geringe impact hebben.

De tweede implementatieperiode vindt plaats in het 2^e halfjaar van 2026. Dan zullen de consequenties van de dan afgeronde aanbesteding van het vervoer na 2026 moeten worden verwerkt in de instellingen van de planningssoftware, de berekeningstools en andere werktuigen van de centrale. Hierbij maakt het niet uit wie de winnaar van de aanbesteding is.

4 Ontwikkelscenario

Na 2026 is het Mobiliteitsbureau nog steeds de centrale plek in het systeem bij voorkeur uitgebreid met taken die nu bij de gemeenten zijn belegd of taken die voor andere gemeenten worden uitgevoerd. De bezetting zal dan ruimer zijn om eventuele uitval van medewerkers te kunnen opvangen.

De vervoerders zijn verantwoordelijk voor alle in hun gebied uit te voeren ritten leerling vervoer en een maximum percentage (bv. 75 %) van het vraagafhankelijke (WMO- en OV) vervoer.

De planning van het vervoer ligt nog steeds bij een onafhankelijke centrale.

In overleg met de deelnemende gemeenten is er duidelijkheid over welke vervoersstromen door Jobinder zullen worden gecoördineerd. In aanmerking komende vervoersstromen, bijvoorbeeld WMO-dagbesteding, worden zo spoedig mogelijk in gefaseerd.

Alle vervoer dat valt buiten het aan een gebiedswinnaar toegewezen vervoer wordt ondergebracht in een flexibele schil. Ritten in deze flexibele schil kunnen door alle gekwalificeerde vervoerders worden uitgevoerd. Ook een individuele chauffeur met een ZE-voertuig, een chauffeurskaart en apparatuur om een rit te ontvangen kan in aanmerking komen. Hetzelfde geldt voor chauffeurs die via een vrijwilligersorganisatie rijden en over de juiste zaken beschikken.

De centrale plant alle vervoer in. De ritten in de flexibele schil door ze aan te bieden in een voor alle gekwalificeerde vervoerders toegankelijk portaal.

Bestuursbesluit

- Het bestuur spreekt de wens uit de bezetting van het Mobiliteitsbureau uit te breiden door allereerst de uitvoeringstaken met betrekking tot de toekenning van leerling vervoer onder het Mobiliteitsbureau te bundelen en verzoekt het MB dit met de organisaties van de aangesloten gemeenten verder te onderzoeken en indien mogelijk uit te werken
- Het bestuur spreekt de wens uit alle door de gemeenten gefinancierde vormen van vervoer zodra daar contractueel ruimte voor ontstaat onder te brengen bij het Mobiliteitsbureau en verzoekt het MB dit met de organisaties van de aangesloten gemeenten verder te onderzoeken en indien mogelijk uit te werken
- Het bestuur besluit de verdeling van het vervoer voor de aanbesteding van dit vervoer per 1-1-2027 vast te stellen zoals in deze memo is beschreven
- Het bestuur besluit dat alle vervoer vanaf januari 2027 (in principe, groot materieel nog vraagteken) zal moeten worden uitgevoerd met Zero Emissie voertuigen