

Concept begroting 2019

Samenwerkingsorganisatie Publiek Vervoer Groningen Drenthe

versie 12 april 2018



INHOUDSOPGAVE

INLEIDING

1.1	Wat is Publiek Vervoer	3
1.2	Eerste Begroting	3
2.	KADERS VAN GR PUBLIEK VERVOER	4
2.1	Bedrijfsvoeringsorganisatie Publiek Vervoer	4
2.2	Contractmanagement, relatiemanagement en klantenmanagement	4
2.3	Inkoop en aanbestedingstrajecten	5
2.4	Advisering en doorontwikkeling	5
2.5	Bedrijfsvoering	6
2.6	Overall beeld benodigde capaciteit	6
3.	FINANCIËLE CONCEPT BEGROTING	7
3.1	Samenvatting	7
3.2	Toelichting Inkomsten	7
3.3	Toelichting Kosten	8

Inleiding

1.1 Wat is Publiek Vervoer

De gemeenten in en provincies van Groningen en Drenthe willen een optimaal vervoersnetwerk creëren, dat betaalbaar en toekomstbestendig is; waarin duurzaam gebruik wordt gemaakt van alle vervoersmiddelen. Zodat alle inwoners naar hun werk kunnen gaan en/of deel willen nemen aan het sociale leven en voor bezoekers aan onze provincies.

Daartoe hebben de gemeenten van Groningen en Drenthe hebben zich verenigd in een samenwerkingsverband Publiek Vervoer. Later zal het OV bureau aanschuiven en daarmee de provincies Drenthe en Groningen formeel toe treden tot dit samenwerkingsverband.

Onder publiek vervoer verstaan we trouwens alle publieke vervoersvormen waar inwoners en bezoekers gebruik kunnen maken; zoals de hubtaxi, buurtbus, stadsbussen en vervoer speciaal toegespitst op groepen. Zoals voor Wmo-pashouders, kinderen in het leerlingenvervoer en vervoer naar de sociale werkplaats.

De gemeenten in en provincies van Groningen en Drenthe staan voor een inclusieve samenleving, waaraan iedereen kan deelnemen die dat wil. Ongeacht of je woont op het platteland of in stedelijk gebied en welke ondersteuning je nodig hebt. Voorwaarde hiervoor is dat reizigers -jong en oud- veilig, flexibel en zelfstandig kunnen reizen. En waar altijd vervoersondersteuning-op-maat (of passend vervoersondersteuning) geboden wordt aan hen die dat nodig hebben. Waar aanbieders van vervoer een gezonde bedrijfsvoering kunnen hebben met goed werkgeverschap. En waar innovatief ondernemerschap beloond wordt.

Dit doet het samenwerkingsverband door te zoeken naar manieren om efficiënter te reizen. Bijvoorbeeld door meer samen te reizen waar dat kan. En door samen met reizigers en aanbieders te blijven werken aan de doorontwikkeling van publiek vervoer. Het zal nooit af zijn; en er zullen dingen wel eens niet lukken of anders gaan dan gepland. Maar samen maken we stap-voor-stap een goed ontwikkeld vervoersnetwerk.

Het is daarbij het uitdrukkelijke doel om het vervoersnetwerk door te ontwikkelen. Doelen daarvoor verschillen maar vullen elkaar aan. Voor de overheid zijn bijvoorbeeld ontsluiting, bereikbaarheid en zorg aandachtspunten, voor de reiziger de wens om veilig en zo zelfstandig mogelijk zijn reis uit te voeren.

1.2 Eerste concept begroting

Op het moment van schrijven van deze eerste begroting voor 2019 is veel nog niet ingevuld. Er wordt nog volop gewerkt aan de implementatie van de contracten en er is nog geen sprake van een vast team. Ook is er nog geen controller aangesteld. De begroting is daarom summier en zowel inhoudelijk als financieel op hoofdlijnen ingevuld. Ook is er op dit moment alleen sprake van een interim bestuur Publiek Vervoer.

In de loop van het jaar zal er een controller gecontracteerd worden, zal er een definitief bestuur aantreden en zullen de uitkomsten van een aantal aanbestedingstrajecten waar Publiek Vervoer in mee doet om de doorontwikkeling van het publiek vervoer mee vorm te geven helder zijn. Dit overziend betekent dat er in het najaar een meer uitgewerkte begroting 2019 in het bestuur van Publiek Vervoer aangeboden gaat worden.

Een GR heeft de verplichting om voor 15 april 2018 haar begroting voor het jaar 2019 te overleggen. De voor u liggende begroting is daarvoor bedoeld, met daarbij de kanttekeningen zoals hierboven gegeven.

2. Kaders van GR Publiek Vervoer

2.1 Bedrijfsvoeringsorganisatie Publiek Vervoer

Het Samenwerkingsverband is vormgegeven in de gemeenschappelijke regeling Publiek Vervoer. Deze gemeenschappelijke regeling is een bedrijfsvoeringsorganisatie. Een bedrijfsvoeringsorganisatie betekent dat het beleid bij de gemeenten blijft liggen. Alleen de ondersteunende uitvoerende taken gaan over naar de GR. Wanneer we vanaf nu spreken over Publiek Vervoer bedoelen we daar mee de bedrijfsvoeringsorganisatie Publiek Vervoer. De deelnemers aan de GR laten door de bedrijfsvoeringsorganisatie de volgende taken van de deelnemers uitvoeren:

- Contractmanagement van de gecontracteerde opdrachtnemers inzake vervoer in de gebieden
- Inkoop- en aanbestedingstrajecten voor het vervoer en de bijkomende diensten en leveringen
- Adviseren over beleidsontwikkelingen, bevorderen innovatie en advisering over doorontwikkeling
- Ondersteunende taken op gebied van bedrijfsvoering om bovenstaande te kunnen doen.

Deze taken zijn in onderstaande paragrafen uitgewerkt.

2.2 Contractmanagement, relatiemanagement en klantenmanagement

De aanbesteding heeft plaatsgevonden in zeven percelen. Elk perceel vertegenwoordigt een gebied in Groningen of Drenthe. Publiek Vervoer voert voor de gemeenten het contractmanagement uit in de zeven gebieden. Het doel daarvan is er voor te zorgen dat de vervoerders de verplichtingen die ze op zich genomen hebben nakomen.

De werkzaamheden die hieruit voortvloeien zijn:

Op grond van de vervoersdata moet beoordeeld worden in hoeverre de vervoerders hebben voldaan aan de opdracht. De terugkoppeling naar de gemeenten zal plaatsvinden aan de hand van management rapportages. Er zullen management rapportages per gemeente worden opgesteld. In de management rapportage zal naast informatie over de score op de prestatie indicatoren ook adviezen opgenomen zijn voor bonussen of malussen.

Onderdeel van het contract management is het relatiemanagement met de gemeente als opdrachtgever en ook met de vervoerder als opdrachtnemer.

Per gemeente zal er een aanspreekpunt zijn die zowel WMO vervoer als leerlingenvervoer omvat.

[Alternatief per gemeente zal er een aanspreekpunt voor WMO vervoer en een aanspreekpunt voor Leerlingenvervoer zijn]

Het klantmanagement is onderdeel van de uitvoering van het contract. Dit zal bestaan uit het onderhouden en runnen van het klachten en complimentenloket.

Het doorsturen van de klachten en complimenten naar diegene die er wat mee moet.

Een ander onderdeel van het klantenmanagement is het onderhouden van contacten met een klankbordgroep vanuit klanten en klantenorganisaties. Dit zal op centraal niveau bij Publiek Vervoer gebeuren. Daarnaast zullen er gebruikersgroepen zijn per regio. Het managen van die gebruikersgroepen rekent Publiek vervoer niet tot haar taken.

2.3 Inkoop en aanbestedingstrajecten

In 2019 lopen er voor zover op dit moment bekend geen aanbestedingstrajecten waarin Publiek Vervoer een substantieel aandeel in de uitvoering heeft.

2.4 Advisering en doorontwikkeling

Publiek Vervoer verzamelt een schat aan informatie, die opgesloten ligt in de vervoersdata. Deze data wordt ontsloten, niet alleen voor de rapportage aan de gemeenten in het kader van de monitoring van het contract, maar ook om op grond daarvan adviezen te geven aan de gemeenten over de effecten hun beleid en effecten van eventuele wijzigingen in het beleid.

Door in allerlei experimenten samen te werken met andere kennisdragers kan het Publiek Vervoer ook kennis ontsluiten die door anderen is ontwikkeld. Dit kan ten goede komen aan het beleid van de gemeenten en aan de innovatie van het vervoer door de vervoerders.

Visie op doorontwikkelingsvraagstukken

Er is een uitgebreid visie document in de maak. Hieronder treft u de hoofdlijnen daarvan aan.

Publiek vervoer ziet drie niveaus in de vraagstukken die te maken hebben met doorontwikkeling van mobiliteitsvraagstukken rondom Publiek Vervoer.

- Het eerste niveau is het niveau van de samenleving. Welke behoeften spelen er in de samenleving. Welke ontwikkelingen zijn er in deze behoeften. Ook spelen hier vraagstukken rondom hoe vertaalt deze behoefte zich in een daadwerkelijke vraag. We hebben het zowel over demografische ontwikkelingen als over sociale en economische ontwikkelingen die invloed kunnen hebben op de vraag naar vervoer. Daarbij spelen ook veranderingen in beleid van de gemeenten als reactie hierop een belangrijke rol. Publiek Vervoer kan met de informatie die verzameld is in de databases die ze voor de gemeenten beheerd gemeenten ondersteunen met adviezen over mogelijkheden en effecten. Daarnaast zal Publiek Vervoer kennis verzamelen over Publiek Vervoer en een kennisnetwerk oprichten rondom Publiek Vervoer waardoor ze nog beter haar taken kan invullen op dit gebied.
- Het tweede niveau is het daadwerkelijk verplaatsen van mensen op een manier dat zoveel mogelijk aan de behoeften van de mensen wordt voldaan. Welke voertuigen zijn er, welke kenmerken hebben deze. Vragen rondom duurzaamheid, maar ook vragen rondom aanrij tijden en verbinden van verschillende vervoersstromen zodat efficiency en effectiviteit verhoogd wordt. Welke ontwikkelingen zien we in de vervoerswereld die kansen kan bieden voor de verdere ontwikkeling van publiek vervoer in Groningen en Drenthe?
- Het derde niveau is het geheel van ICT toepassingen dat nodig is om het bovenstaande mogelijk te maken. We hebben het hier over de klantendatabase, maar ook over een module waarin klantprofielen beheerd kunnen worden, een platform die deze module koppelt aan allerlei vervoerders. We hebben het over systemen die de data kunnen vertalen naar beleidsinformatie.

Additionele opdrachten nodig

Op alle drie niveaus is doorontwikkeling nodig. Het reguliere budget voorziet daar niet in. Daarvoor zijn dus additionele opdrachten nodig. We gaan er vanuit dat we in 2019 een aantal additionele opdrachten hebben binnengehaald c.q. gaan binnenhalen. Zonder deze additionele opdrachten is doorontwikkeling slechts zeer beperkt tot niet mogelijk.

2.5 Bedrijfsvoering

De bedrijfsvoering omvat allerlei ondersteunende taken en faciliteiten die nodig zijn om het primair proces goed te kunnen uitvoeren.

Publiek Vervoer is een organisatie met een beperkte omvang. Dit betekent dat met name bij de bemensing van verschillende ondersteunende werkzaamheden er vaak sprake zal zijn van deeltijdfuncties met beperkte omvang. Deze functies worden dan ook in samenwerking met OV-bureau en met gemeenten door middel van Dienstverleningsovereenkomsten ingevuld.

2.6 Overall beeld benodigde capaciteit

	DVO OV Bureau	DVO gemeente	Publiek Vervoer
Management assistent	0,4		
Contractbeheerder (datamanagement)	0,4		
Bureau manager/beleidsondersteuner	0,7		
Financieel advies en ondersteuning (P&C)	0,2		
Controller		0,2	
Communicatie adviseur		0,2	
HRM, personeels- en salaris administratie, HR adviseur		0,2	
Privacy officer		0,1	
Vertrouwenspersoon		Pm	
Directeur			1,0
Contractmanager			0,4
Adviseur vervoersontwikkelingen			0,3
Relatiemanager gemeenten			2,0
Relatiemanager vervoerders			0,4
Juridisch adviseur			0,2
Ruimte en kantoor			
Payroll organisatie			
Arbo dienst			
Verzekeringen			
Provider telefoon			
Accountantskantoor			
Representatie, reiskosten, vergaderingen			

3. Financiële concept begroting

3.1 Samenvatting

Inkomsten 2019	
Bijdragen van de deelnemers	800.000
Extra inkomsten voor doorontwikkeling uit cofinanciering	PM*
Extra inkomsten uit opdrachten van individuele deelnemers	PM*
Totaal	800.000
Kosten 2019	Bedrag in euro's
DVO OV bureau	140.000 #
DVO gemeenten	70.000 #
Personeel Publiek Vervoer	390.000 #
Huisvesting ca en operationele middelen	60.000 #
Onvoorzien	40.000 #
Bevoorschotting 2017 (deel, rest 2019)	100.000
Extra uitgaven landelijke samenwerking / doorontwikkeling	PM*
Extra uitgaven in opdracht van individuele deelnemers	PM*
Totaal	800.000

**PM = uitgangspunt kostendekkende financiering per kostenpost*

De kostencalculatie is exclusief BTW

3.2 Toelichting Inkomsten

De bijdrages per deelnemer per jaar zijn in 2017 volgens een verdeelsleutel vastgesteld en toegezegd. Voor € 800.000,- als taakstellend budget worden de in de basis gemaakte afspraken uitgevoerd.

In de besluitvorming begin 2016 hebben colleges en het dagelijks bestuur van het OV-bureau aangegeven in totaal voor de contractperiode een jaarlijks bedrag van maximaal € 800.000 op te brengen. Per deelnemer is een jaarlijkse bijdrage hiervoor vastgesteld, waarbij de gemeenten een onderlinge verdeelsleutel hanteerden op basis van het gemeentefonds 2015 voor de Wmo.

Aangetekend wordt dat een aantal gemeenten heeft aangegeven gelegenheid te willen hebben om aan de hand van tussenevaluaties de hoogte van bijdragen te bespreken. Dit is in de Regeling verwerkt. Vooralsnog gaan we er vanuit dat de 800.000 die toegezegd is opgebracht gaat worden.

De PM post 'extra inkomsten voor doorontwikkeling' betreft de inzet op cofinanciering door derden. Extra inkomsten voor extra inzet op innovatie en doorontwikkeling zijn de komende jaren mogelijk door de toekenning van het Interregproject G Pa Tra van de provincies Groningen en Drenthe. Ook zijn extra inkomsten aannemelijk vanuit het Rijk door toekenning van Publiek Vervoer als landelijke Maaspilot I&W en andere trajecten. Hiermee worden extra kosten gedekt, zoals uren ten behoeve van overleg en kennisdeling en inhuur expertise. Uitgangspunt is dat cofinanciering geen doel op zich is, maar uitsluitend helpend bij de optimale uitvoering van de gewenste innovaties.

Het is mogelijk dat op verzoek van individuele deelnemers specifieke opdrachten worden uitgevoerd die niet vallen binnen de basistaken van het Team. Dit zal extra inzet vragen, welke kostendekkend in rekening wordt gebracht.

3.3 Toelichting Kosten

Uit oogpunt van efficiëntie en inhoudelijke samenwerking wordt tussen Publiek Vervoer en het OV-bureau een dienstverleningsovereenkomst opgesteld voor personele ondersteunende diensten.

Onderdeel van de dienstverleningsovereenkomst wordt ook de facilitaire voorziening zoals huur kantoorruimte en gebruik kantoorfaciliteiten bij het OV-bureau. Hiervoor is een voorlopig bedrag opgenomen.

Daarnaast zullen er faciliterende diensten ingekocht worden van gemeenten of van 1 gemeente. Hier wordt ook een DVO vooropgesteld.

Als derde component zullen er medewerkers direct aangesteld zijn bij Publiek Vervoer. Ook zal er daarnaast zal, afhankelijk van de situatie, extra expertise ingehuurd moeten worden, bijvoorbeeld juridisch. Hiervoor is een voorlopig bedrag opgenomen.

Noodzakelijke investeringen van software en hardware voor doorontwikkeling zijn niet expliciet opgenomen, maar vervat onder de PM posten.

Bevoorschotting

Bij het vaststellen van het Plan van aanpak Publiek Vervoer Groningen Drenthe 2016 – 2017 is voor beide jaren een projectbudget vastgesteld, respectievelijk van € 535.000 en € 465.000. De bijdragen aan deze projectbudgetten zijn geïnd. Lopende het jaar 2017 is gebleken dat deze budgetten niet toereikend zijn voor de uitvoering van de aanbesteding en de andere noodzakelijke werkzaamheden voor Publiek Vervoer. Dit ondanks het uitvoeren van financiële maatregelen om de begroting dekkend te houden, zoals het prioriteren van werkzaamheden en het realiseren van circa € 102.000 aan cofinanciering in 2017. De liquiditeit van het project Publiek Vervoer per 1 januari 2018 wordt verzorgd door een bevoorschottingregeling met het OV-bureau. In het jaarverslag 2017 wordt nadere informatie en het uiteindelijke voorschotbedrag aangegeven. Vooral nog is in de begroting 2019 een post van € 100.000 opgenomen om de bevoorschotting in 2019 (deels) terug te betalen.