Knoppenplan

Aan welke knoppen kunnen we draaien om de kosten te beheersen?

regio arnhem nijmegen VERVOERSORGANISATIE

Inhoudsopgave

Inleiding en samenvatting 3

Randvoorwaarden en risico's 4

Benodigd budget 8

Bijlage A Operationeel/tactische knoppen 12

Bijlage B (Regionale) beleidsknoppen 21

Bijlage C Schematisch totaaloverzicht 'Menukaart' 27

Bijlage D Aanbeveling als onderdeel toelichting kosten Avan

behandeld in bestuursvergadering d.d.14 maart 2018 31

Inleiding en samenvatting

In 2017 en deels in 2018 is fors aandacht besteed aan de kostenontwikkeling en -verdeling aangaande het aanvullend vervoer Arnhem-Nijmegen. Dit heeft inmiddels geleid tot:

- Een geaccordeerd begroting voor de periode 2018/2019
- Afgeronde accountantscontroles over 2016 en 2017
- Het accorderen van de nieuwe verdeelsleutel (nog in te regelen)
- Een vaststellingsovereenkomst aangaande pijnpunten in relatie tot vervoerders (nog in te regelen)
- De opdracht tot het opstellen van een plan van aanpak (het knoppenplan) gericht op kostenbeheersing en -reductie.

Dit knoppenplan is een ontwikkeldocument. Voortschrijdende inzichten worden verwerkt en opgepakt.

Het knoppenplan bestaat uit het beschrijven van de feitelijke knoppen en een opsomming van randvoorwaarden en risico's waaronder het knoppenplan uitvoering wordt gegeven.

- Bijlage A beschrijft activiteiten die uitvoerbaar zijn binnen de huidige (beleids)kaders. Deels zijn deze activiteiten al in uitvoering gebracht. Voor de uitvoering van deze activiteiten is de BVO initiërend. Gemeenten en regiocoördinator zijn signalerend en ondersteunend.
- Bijlage B beschrijft activiteiten waarbij door beperkte aanpassingen van het beleid kosten kunnen worden bespaard. Deels op te pakken door gemeenten afzonderlijk, deels in regioverband. Gemeenten zijn hierin initiërend. BVO en regiocoördinator zijn signalerend en ondersteunend. Realisatie per 1 januari a.s. behoort tot de mogelijkheden.
- Bijlage C is een totaal overzicht van de menukaart. Het betreft mogelijkheden om na beleidsaanpassingen kosten te besparen. De beleidsaanpassingen zijn meer vergaand en zijn bedoeld voor de langere termijn. De bedoeling van bijlage C is om deze tweemaal per jaar te bespreken en mogelijkheden aftasten wat tot uitvoering gebracht zou kunnen worden.
- Bijlage D bevat de lijst die in het AB van maart 2018 is besproken met daarbij de aanbevelingen met een korte terugkoppeling.

De (financiële) effecten van het knoppenplan zijn indicatief gekapitaliseerd. Hierbij wordt het volgende onderscheid aangegeven.

- Verwachte besparingen tot € 25.000 per jaar = laag
- Verwachte besparingen tussen € 25.000 per jaar en € 100.000 = midden
- Verwachte besparingen vanaf € 100.000 per jaar = hoog.

Randvoorwaarden en risico's

Om de effecten van de activiteiten te monitoren is het van belang te beschikken over de juiste (financiële) managementinformatie. Voor zover we daar nu over beschikken zijn deze op een te geaggregeerd niveau.

Een ander fors aandachtspunt is dat we bij de start van dit plan van aanpak (april 2018) nog niet beschikken over de correcte cijfers. Dit is het gevolg van de nog in te regelen pijnpuntendiscussie met vervoerders en de in te regelen nieuwe verdeelsleutel. De verwachting is dat hierdoor vanaf Q4 2018 de correcte getallen zijn te genereren. Dit is echter geen beletsel om met gezond verstand van zaken van start te gaan met beschreven activiteiten.

A Facturatie: Pijnpunten, vaststellingsovereenkomst

Begin mei hebben alle vervoerders de vaststellingsovereenkomst ontvangen. Met uitzondering van Munckhof hebben alle vervoerders deze overeenkomst getekend. Munckhof is begin juli schriftelijk te kennen gegeven dat het aanbod vanuit AVAN, zoals vastgelegd in de vaststellingsovereenkomst, geldt tot 1 augustus 2018. Hieraan is toen ook de voorwaarde gekoppeld dat de Munckhof akkoord dient te gaan met de 50% vergoeding in het kader van de drie uren regeling. Eind juli 2018 is van Munckhof een ondertekende vaststellingsovereenkomst ontvangen, met daarbij de aantekening dat zij de koppeling van de drie uursregeling als niet terecht beschouwen. In hoeverre dit nog leidt tot een (juridisch) geschil is op dit moment niet bekend.

De afspraken in de vaststellingsovereenkomst hebben een kostenverhogend effect (indicatie 2% per jaar). Begin juli is gestart met het inregelen van de afspraken in de systemen. Het facturatieproces kan daarna conform afspraken worden uitgevoerd. Naar verwachting worden in augustus 2018 (periode juli) de eerste correcte bijlagen gegenereerd. Vervolgens worden alle facturen met terugwerkende kracht gegenereerd en (financieel) afgehandeld richting vervoerders. De effecten van de vaststellingsovereenkomst over 2016 en 2017 worden inzichtelijk gemaakt voor de gemeenten op basis van de oude verdeelsleutel en zijn onderdeel van de eindafrekening over genoemde jaren. De definitieve verwerking daarvan wordt in november 2018 verwacht.

B Nieuwe verdeelsleutel: Kostenverdeling gemeenten en provincie

Na het inregelen van de vaststellingsovereenkomst worden voor 2018 de feitelijke kosten per periode inzichtelijk. Vervolgens wordt de nieuwe verdeelsleutel ingeregeld in de systemen en toegepast op deze kosten. Naar verwachting kunnen we vanaf november 2018 de feitelijke kosten op basis van de nieuwe verdeelsleutel inzichtelijk maken. Vanaf dat moment kunnen we begroting en feitelijke realisatie met elkaar gaan vergelijken.

C Verdeelsleutel: Solidariteitsbeginsel baseren op de maand september 2017

Conform afspraak in de AB van 17 mei 2018 is september 2017 peilmaand voor het vaststellen van het solidariteitsbeginsel. Extrapolatie van de gegevens over de maand september 2017 leidt tot het definitieve verschillenoverzicht betreffende aangaande de voor- en nadeelgemeenten. Voor 2017 wordt het afgesproken afbouwpercentage van 75% toegepast en opgenomen in de gemeentelijke eindafrekening 2017. Aanvullend wordt op het verschillenoverzicht de afbouwpercentages voor 2018 en 2019, respectievelijk 50% en 25%, toegepast en opgenomen in het gemeentelijke verplichtingenoverzicht over de betreffende jaren.

D Administratieve organisatie: Begroting versus kosten financiële kengetallen

De administratieve organisatie binnen de BVO DRAN is onvoldoende ingericht om adequaat (financiële) sturingsinformatie te genereren. Voor het monitoren van de effecten van het plan van aanpak wordt door de BVO momenteel een dashboard ingericht. Per gemeente worden kengetallen ontwikkeld. De kengetallen geven inzicht in de mate van efficiëntie, de geleverde punctualiteit, de kostenontwikkeling en het verloop van klachten. In eerste instantie wordt dit dashboard gevuld vanaf 1 januari 2018. Indien mogelijk en uitvoerbaar willen we dit uitbreiden vanaf 1 januari 2017.

Met als basis de begroting 2018-2019 wordt momenteel het financiële deel ingericht. De jaarbegroting wordt opgedeeld op maandniveau, per gemeente en per vervoersoort. Maandelijks vindt een vergelijk plaats tussen begroting en de realisatie. Deze rapportage wordt (vanaf augustus) maandelijks verstrekt aan de contactambtenaren.
Per kwartaal vindt een verantwoording plaats naar het bestuur met daarbij het verschillenoverzicht en verklaringen daarvoor.

Aandachtspunt hierbij is wel dat begroting is gebaseerd op de nieuwe verdeelsleutel en de kosten tot en met Q3 op basis van de oude verdeelsleutel. Desondanks is de keuze om toch te starten. Dit omdat het methodisch beoordelen van, in dit geval indicatieve, uitkomsten goede inzichten oplevert en ondersteunt bij het oppakken van verbeterpunten. Vanaf Q4 2018 verzorgen we de rapportages met terugwerkende kracht vanaf 1 januari 2018 gebaseerd op de nieuwe verdeelsleutel. Naar verwachting kunnen we deze vanaf november presenteren.

De eerste rapportages zijn in de maand juni met alle gemeenten besproken. Dit heeft diverse sperpunten opgeleverd, zoals de kosten in het kader van de Jeugdzorg en het inzichtelijk maken van veelgebruikers binnen het WMO vervoer.

E Administratieve organisatie: Begroting versus kosten niet financiële kengetallen

Parallel aan actie D ontwikkelen we niet financiële kengetallen gebaseerd op kwantiteiten. Het beïnvloeden van kwantiteiten is onlosmakelijk verbonden met het beïnvloeden van de kosten.

Het grote belang van deze kengetallen is dat het voor betrokkenen (operationeel als beleidsmatig) meer herkenbaarheid genereert en daardoor de creativiteit van beïnvloeding prikkelt.

Voorbeeld: Als je een planner vraagt om € 20.000, - te besparen zegt hem dat niet zoveel. Als je de vraag stelt op welke wijze we het aantal gemiddelde deelnemers in de route kunnen verhogen waardoor het aantal in te zetten voertuigen met één afneemt dan zullen er zeker diverse suggesties komen.

Tweede belang is dat er mogelijkheden worden gecreëerd om kort na het voorval te reageren met als doel kwaliteit te verbeteren en kosten te reduceren.

Voorbeeld: Voor het beïnvloeden van loosmeldingen binnen het leerlingenvervoer is het van belang zo kort mogelijk na de loosmelding contact te hebben met ouders. Door meteen na de loosmelding relevante betrokkenen te informeren die de loosmelding bespreekbaar maken sorteert dit het meeste effect op de gewenste gedragsverandering.

F. Positieve drive

De drive van alle betrokkenen is gericht om te komen tot verbeteringen. We pakken gezamenlijk de handschoen op, waarbij we vanuit een positieve grondhouding ontwikkelingen in gang zetten.

G. Rol DVG

De rol van DVG (planning) is voor enkele onderdelen cruciaal. In de met hen afgesloten overeenkomst zijn geen concrete prikkels opgenomen om binnen kaders zo efficiënt mogelijk te plannen. Wel zijn ze aanspreekbaar op klachten van reizigers. Hierdoor ontstaat risicomijdend gedrag. De scherpte wordt niet opgezocht. Het voorstel is om voor enkele onderdelen targets af te spreken met DVG en die te koppelen aan incentives. Een deel van de aan DVG toewijsbare en gerealiseerd kostenreductie wordt in de vorm van incentives uitgekeerd. Voorwaarden hierbij zijn dat heldere afspraken zijn gemaakt over de te realiseren kwaliteit (onder meer klachten) en de te genereren kostenreductie.

H. Betrokkenheid en communicatie

Betrokkenheid, samenwerking en het goed managen van processen is voorwaarde voor het doorvoeren van maatregelen. De voortgang van het plan van aanpak (de effecten daarvan) wordt gemonitord door de BVO en is periodiek onderwerp tijdens het VAO en de bestuursvergadering.

I. Klanttevredenheid en klachten

Het is belangrijk ons vooraf goed te realiseren dat, ondanks alle zorgvuldigheid en communicatie, kostenbesparende maatregelen leiden tot meer klachten. Ook als er wat strakker gewerkt wordt binnen bestaande (beleids) kaders. "Wat merkt de reiziger hiervan en welke aanvullende maatregelen zijn noodzakelijk" is de rode draad van ons handelen.

Om klachtenontwikkeling real time te monitoren is inmiddels het klachtenprogramma "Smile" aangeschaft dat vanaf medio juni operationeel is. Binnenkomende klachten en de afhandeling daarvan wordt dagelijks door de BVO gemonitord (en eventueel bijgestuurd). Dit gaat leiden tot een frequenter contact tussen BVO-DVG-ambtelijk ten behoeven van afstemming en gezamenlijke besluitvorming.

J. Capaciteit ten behoeve van analyse en monitoring Vervoersorganisatie

In het kader van analyses, rapportages en advisering is er een verschil te constateren van hetgeen van DVG werd en wordt verwacht en de mate waaraan de verwachting wordt voldaan.
In het kader van de noodzaak om onderwerpen voortvarend aan te pakken heeft de vervoersorganisatie besloten om binnen haar huidige bezetting zelf capaciteit vrij te maken voor analyse en monitoring. Voor deze monitorfunctie wordt nu gewerkt met Excel. Een datawarehouseomgeving wordt noodzakelijk geacht om de toenemende behoefte aan managementinformatie te blijven genereren en te leveren. Een datawarehouseomgeving biedt mogelijkheden:

- Managementinformatie geautomatiseerd te genereren
- Managementinformatie op dag en weeknivau te genereren
- Onafhankelijker van de regiecentrale te opereren

Voor een dergelijke omgeving wordt samenwerking gezocht met de regiecentrale waarbij het onafhankelijk gegevens verzamelen een van de criteria is.
De indicatieve kosten voor een datawarehouseomgeving bedragen € 5.000,-

Doorlooptijd

Implementatie van het systeem ingaande 1 november a.s. en aansluitend en inrichten van de managementinformatie. Parallel dashboard vullen vanuit een Excel omgeving totdat datawarehouse functioneel is.

K. Capaciteit ten behoeve van ontwikkeling vervoersorganisatie en gemeenten

Op basis van door de Vervoersorganisatie geleverde analyses dienen ontwikkelingen in gang gezet te worden ter verbetering van kwaliteit en verdere beheersing van kosten. De Vervoersorganisatie is daarbij faciliterend, maar ook vanuit de gemeenten dient hiervoor capaciteit vrij gemaakt te worden.

Mocht een en ander leiden tot een spanningsveld aangaande prioritering dan wordt dit tijdig besproken met het bestuur dan wel door de ambtenaren met haar bestuurder.

Benodigd budget

In de bijlagen A en B zijn knoppen beschreven waaraan gedraaid kan worden.

Het draaien aan knoppen leidt tot kostenbesparing (met behoud van kwaliteit). De indicatieve besparingen en kosten zijn per project benoemd, waar bij zowel Bijlage A als Bijlage B geldt:

- Besparingen tot € 25.000 per jaar = laag
- Besparingen tussen € 25.000 per jaar en € 100.000 = midden
- Besparingen vanaf € 100.000 per jaar = hoog.

Om de knoppen uit Bijlage A te kunnen effecturen is extra budget benodigd. Dit budget (indicatie) zijn niet begroot. Onderstaand een overzicht van de indicatieve kosten per project. Effecten kunnen in de loop van 2018 worden verwacht.

Nummer	Doelgroep	Omschrijving	Besparing	Kosten
Punt J	Algemeen	Datawarehouse (zie J)		€ 5.000,00
Knop 0	Leerlingenvervoer/ Vraagafhankelijk vervoer	Efficiencyafspraken met DVG en toepassen incentives	Hoog	Incentive
Knop 1	Leerlingenvervoer	3 uurs vergoeding voor routevervoer beperken	Hoog	€ 3.000,00
Knop 2	Leerlingenvervoer	Loosmeldingen beperken door tijdig afmelden	Laag	€ 10.500,00
Knop 3	Leerlingenvervoer	Wachttijden huisadressen beperken	Laag	€ -
Knop 4	Leerlingenvervoer	Wachttijden scholen beperken	Laag	€ -
Knop 5	Leerlingenvervoer	Planning periodiek optimaliseren	Midden	Incentive
Knop 6	Leerlingenvervoer	Solovervoer beperken, alternatieven	Midden	€ -
Knop 7	Vraagafhankelijk vervoer	Beperken van diensten die eerder worden beëindigd	Laag	€ -
				€ 18.500,00

Voor de verdeling van deze kosten wordt de gebruikelijke Avan verdeelsleutel toegepast op basis van inwoneraantallen. De verdeling is dan als volgt:

Kostenverdeling o.b.v. inwoneraantal per 1-1-2017 CBS			
Gemeente	absoluut	procentueel	
Arnhem	155.699	20,1%	€ 3.723,76
Berg & Dal	34.764	4,5%	€ 831,43
Beuningen	25.424	3,3%	€ 608,05
Doesburg	11.341	1,5%	€ 271,24
Druten	18.563	2,4%	€ 443,96
Duiven	25.398	3,3%	€ 607,43
Heumen	16.475	2,1%	€ 394,02
Lingewaard	46.182	6,0%	€ 1.104,51
Montferland	35.316	4,6%	€ 844,63
Mook en Middelaar	7.775	1,0%	€ 185,95
Nijmegen	173.556	22,4%	€ 4.150,83
Overbetuwe	47.394	6,1%	€ 1.133,49
Renkum	31.391	4,1%	€ 750,76
Rheden	43.654	5,6%	€ 1.044,05
Rozendaal	1.498	0,2%	€ 35,83
Westervoort	14.991	1,9%	€ 358,53
Wijchen	40.876	5,3%	€ 977,61
Zevenaar (+ Rijnwaarden)	43.231	5,6%	€ 1.033,93
Totaal	**773.528**	**100%**	**€ 18.500,00**

Bijlage B geeft de knoppen weer waaraan gedraaid kan worden nadat daarvoor het gemeentelijk beleid is aangepast. Effecten zijn te verwachten vanaf implementatie van beleid.
De te hiervoor te maken kosten zijn niet gekapitaliseerd.

Nummer	Doelgroep	Omschrijving	Besparing	Kosten
Knop 8	Vraagafhankelijk vervoer	Kilometerbudget algemeen	Hoog	€ -
Knop 9	Vraagafhankelijk vervoer	Kilometerbudget i.c.m. scootmobiel	??	€ -
Knop 10	Vraagafhankelijk vervoer	Stimuleren vroeg reserveren ritten	Midden	€ -
Knop 11	Vraagafhankelijk vervoer	Stimuleren vroeg reserveren ritten voor 9:00 uur	Midden tot hoog	€ -
Knop 12	Vraagafhankelijk vervoer en dagbesteding	Vrijwilligersinitiatieven	Midden tot hoog	< besparing
				€ -

Bijlagen

Bijlage A Operationele/tactische knoppen
Bijlage B (Regionale) beleidsopties
Bijlage C Schematisch overzicht 'Menukaart'
Bijlage D Toelichting vragen bestuur

Bijlage A Operationeel/tactische knoppen

In deze bijlage zijn knoppen beschreven waaraan gedraaid kan worden binnen de huidige kaders. Effecten worden in de loop van 2018 en verder verwacht.

Het draaien aan knoppen leidt tot kostenbesparing (met behoud van kwaliteit). De indicatieve besparingen en kosten zijn per project benoemd.

- Besparingen tot € 25.000 per jaar = laag
- Besparingen tussen € 25.000 per jaar en € 100.000 = midden
- Besparingen vanaf € 100.000 per jaar = hoog.

Om de knoppen uit Bijlage A te kunnen effecturen is extra budget benodigd. Dit budget (indicatie) zijn niet begroot. Onderstaand een overzicht van de indicatieve kosten per project.

Nummer	Doelgroep	Omschrijving	Besparing	Kosten
Punt J	Algemeen	Datawarehouse (zie J)		€ 5.000,00
Knop 0	Leerlingenvervoer/ Vraagafhankelijk vervoer	Efficiencyafspraken met DVG en toepassen incentives	Hoog	Incentive
Knop 1	Leerlingenvervoer/ Vraagafhankelijk vervoer	3 uurs vergoeding voor routevervoer beperken	Hoog	€ 3.000,00
Knop 2	Leerlingenvervoer	Loosmeldingen beperken door tijdig afmelden	Laag	€ 10.500,00
Knop 3	Leerlingenvervoer	Wachttijden huisadressen beperken	Laag	€ -
Knop 4	Leerlingenvervoer	Wachttijden scholen beperken	Laag	€ -
Knop 5	Leerlingenvervoer	Planning periodiek optimaliseren	Midden	Incentive
Knop 6	Leerlingenvervoer	Solovervoer beperken, alternatieven	Midden	€ -
Knop 7	Vraagafhankelijk vervoer	Beperken van diensten die eerder worden beëindigd	Laag	€ -
				€ 18.500,00

Knop 0 Efficiencyafspraken met DVG en toepassen incentives

Omschrijving

De rol van DVG (planning) is voor enkele onderdelen cruciaal. In de met DVG afgesloten overeenkomst zijn geen concrete prikkels opgenomen om binnen kaders zo efficiënt mogelijk te plannen. Wel zijn ze aanspreekbaar op klachten van reizigers. Hierdoor ontstaat risicomijdend gedrag. De scherpte wordt niet opgezocht. Bovendien betekent het opzoeken van scherpte over het algmeen ook het inzetten van extra capaciteit (extra kosten). Momenteel boekt DGV een tekort op de overeenkomst die met AVAN is gesloten. DVG is daardoor ook zeer terguhoudend om meer kosten te maken zonder dat daar financiële dekking tegenover staat.

Om het efficientie proces binnen DVG te stimuleren dient er ruimte te komen om te werken met financiële prikkels. Een deel van deze financiële prikkels worden aangewend voor het betalen van meerkosten, een ander deel als meeropbrengten voor DVG. Het uitgangspunt is dat de beparingen in alle gevallen de meerkosten overstijgen en toewijzsbaar zijn aan de inspanningen van DVG.

Het voorstel is een incentive af te spreken onder de volgende voorwaarden:

- Het leidt tot een kostenreductie aanwijsbaar gerealiseerd door DVG.
- De kostenreductie vindt plaats onder behoud van kwaliteit (werken binnen kaders).
- De kostenreductie overstijgen de meerkosten.
- Vanuit de kostenreductie worden primair de aantoonbare meerkosten vergoed.
- Van de kostenreductie die de meerkosten overstijgt wordt 30% als incentive aan DVG uitgekeerd.

Knop 1 leerlingenvervoer/Vraagafhankelijk vervoer: 3 uurs vergoeding voor routes onder 1a en 1b regiem

Omschrijving

In de offerte uitvraag (bestek) zijn voertuigen gevraagd voor vraagafhankelijk vervoer (categorie 1) en routevervoer (categorie 2). Een omissie in het bestek is dat ten behoeve van het routevervoer geen rolstoelbussen zijn uitgevraagd. De consequentie hiervan is dat rolstoelvervoer ten behoeve van het routevervoer georganiseerd dient te worden vanuit categorie 1. Categorie 1 kent een minimale inzetafname van 3 uren per oproep, terwijl het routevervoer in de meeste gevallen een inzet kent die ruim onder de 3 uren ligt. De werkwijze was dat betreffende chauffeurs na hun route hun werkzaamheden voor AVAN beëindigden, terwijl het verschil tussen de feitelijke inzet en de 3 uren volledig werden vergoeding.
Deze meerkosten worden over de gemeente verdeeld en komen volgense de huidige verdeelsleutel ten laste van zowel routevervoer als vraagafhankelijk vervoer. In de nieuwe verdeelsleutel zullen de effecten met name liggen binnen het routevervoer.

Maatregel

Medio april 2018 is vanuit de vervoersorganisatie een brief gestuurd naar de vervoerders. Hierbij is hun de volgende keuze voorgelegd met als ingangsdatum 1 mei 2018:

1. Vergoeden van de feitelijke inzet conform bestek en de resterende uren tot 3 uren vergoeden tegen 50% van het tarief. Voertuig komt onmiddellijk na de feitelijke inzet ter beschikking van de vervoerder.
2. Vergoeding van de volledige 3 uren onder de voorwaarden dat het voertuig 3 uren ter beschikking blijft voor de AVAN regiecentrale.

7 van de 8 vervoerders zijn akkoord gegaan met keuze 1. Voor 1 vervoerder is een overgangsregeling afgesproken tot 1 augustus 2018. Voor de 8e vervoerder wordt optie 2 toegepast. Inmiddels is met deze vervoerder de koppeling gelegd tussen de drie uursregeling en de vaststellingsovereenkomst. Ingangsdatum is 1 augustus 2018. Mogelijk volgt nog een (juridisch) geschil.

Fasering in tijd

Maatregel per 1 mei 2018 geëffectueerd met uitzondering van de 8e vervoerder. Voor deze 8e vervoerder is de ingangsdatum 1 augustus 2018.

Indicatieve besparingen

Op basis van de 7 vervoerders bedraagt de indicatieve besparing € 50.000+ per jaar. Voor 8 vervoerders €100.000+ per jaar (hoog).

Benodigde investering

Inregelen/aanpassen van de systemen in het kader van facturatie: € 3.000,-.

Knop 2 leerlingenvervoer:
Loosmeldingen (en wachttijden) verminderen door tijdig afmelden

Omschrijving

Ouders dienen hun kinderen tijdig af te melden als er op een of meerdere dagen geen gebruik gemaakt wordt van het vervoer (ziekte, tandartsbezoek). Vindt de afmelding niet (tijdig) plaats dan meldt de chauffeur zich aan het adres en krijgt dan te horen dat betreffende leerling die dag geen gebruik maakt van het vervoer. Of de chauffeur meldt zich aan het adres en er is niemand thuis. In die gevallen meldt de chauffeur de kinderen loos door dit aan te geven in de boordcomputer. Tijdig afmelden bevordert de voorspelbaarheid van de route en de rust in het voertuig. Onnodige reis- en wachttijden nemen af, waardoor ook de kosten afnemen. Tijdige afmeldingen worden verwerkt in de planning. AVAN breed bedraagt het aantal loos gemelde ritten 3,3% (eerste 6 maanden van 2018). Gemeentelijke bandbreedte tussen de 0,5% en 4%.

Maatregel

- Ouders bewust maken van het belang van tijdig afmelden.
- Het bevorderen van het gebruik van het ouderportaal/App.
- Loosmeldingen meteen doorzetten naar de gemeente. Gemeente onderneemt actie.
- Afspraken maken of loosmelding ochtend ook automatisch een afmelding voor de middagroute betekent.
- Bepalingen en informatie hierover in leerlingenfolder actualiseren.
- Systeem aanpassen (automatische doorzetting naar gemeente).

Fasering in tijd

Maatregelen opstarten vanaf medio oktober 2018. Effecten (afname loosmeldingen) worden zichtbaar in Q4 2018.

Indicatieve besparing

Gemiddeld aantal loosmeldingen per maand 1.400. Indicatie tijdsinvestering tenminste 5 minuten per loosmelding. Totaal 116 uren. Kosten per uur € 30,-. Totale kosten € 3.500,-. Uitgaande van het met 50% terugdringen van loosmeldingen een besparing van € 1.750,- per maand/€ 16.000,- per jaar (laag).

Tijdig afgemelde leerlingen (voor 17.00 uur de voorafgaande dag) worden buiten beschouwing gelaten in de nieuwe verdeelsleutel. Dat betekent dat de totale kosten per route verdeeld worden over de overige leerlingen. In geval van routes waarbij leerlingen vanuit diverse gemeenten zijn gecombineerd leidt tijdige afmelding tot gemeentelijke kostenverschillen.

Benodigde investering

Systeemtechnisch is al ingeregeld dat loosmeldingen doorgezet kunnen worden naar de gemeenten.
Tijdsinvestering per gemeente voor het bellen met ouders in de eerste maand 15 tot 30 minuten per dag. Vervolgens 30 minuten per week. Per gemeente per jaar 30 uren. Uitgaande van de 10 aangesloten AVAN gemeenten 300 uren. Uitgaande van 35,- uur in totaal € 10.500,- per jaar.
Tijdsinvestering kan ook onder gebracht worden bij de regiecentrale. Genoemd bedrag beschikbaar stellen in de vorm van een incentive onder voorwaarde van het bereiken van target.

Knop 3 leerlingenvervoer:
Wachttijden huisadressen verminderen

Omschrijving

Ouders dienen er voor te zorgen dat kinderen tijdig gereed staan en kunnen instappen als de taxi komt voorrijden. In een beperkt aantal gevallen zien we structureel wachttijden ontstaan bij dezelfde ouders. De oorzaak hiervan kan liggen in het feit dat ouders de taxi niet kunnen zien als deze komt voorrijden (woonerf waarbij de taxi niet aan de voordeur komt) of appartementengebouw. Of het betreft het gedrag van ouders. Tijdig gereedstaan, bevordert de voorspelbaarheid van de route en de rust in het voertuig.

Maatregel

Ouders zijn geïnformeerd over het belang van het klaarstaan van hun kind op het moment dat de taxi komt voorrijden. Wachttijden worden door de systemen geregistreerd.
In het geval de wachttijd wordt veroorzaakt doordat ouders de taxi niet kunnen zien voorrijden dan de belservice introduceren. Ouders krijgen kort voor het voorrijden van de taxi een belletje als teken dat zij hun kind naar buiten kunnen begeleiden. In overleg tussen ouders en DVG kan de belservice worden geactiveerd. Betreft het gedrag van ouders dan dienen de ouders hierop aangesproken te worden, in eerste instantie door de regiecentrale en door de gemeente in geval het gedrag niet verbetert.

Fasering in tijd

Maatregelen opstarten vanaf medio september 2018. Effecten (afname wachttijden) worden zichtbaar in Q4 2018.

Indicatieve besparing

In financiële zin beperkt (laag, tot € 25.000,- per jaar). Kwalitatief wel een forse impact op het vervoer.

Benodigde investering

Belservice is een aanwezige voorziening. Geringe tijdsinvestering met uitzondering in geval van onwil bij ouders en hen daarop aanspreken.

Knop 4 leerlingenvervoer:
Planning aanpassen ter vermindering van wachttijden bij scholen

Omschrijving

Scholen dienen er voor te zorgen dat kinderen tijdig gereed staan en kunnen instappen als de taxi komt voorrijden. In een beperkt aantal gevallen zien we structureel wachttijden ontstaan bij dezelfde scholen. De oorzaak hiervan is dat er veel voertuigen vanuit alle winstreken leerlingen komen afhalen. Er is sprake van filerijden waardoor de voertuigen tijdig op het adres aanwezig zijn maar leerlingen tot 15 minuten later instappen dan einde schooltijd. Deze wachttijd is geen onderdeel van de feitelijke reistijd maar wordt wel als zodanig ervaren. Scholen ondersteunen bij het instapproces maar de beperkte infrastructuur in combinatie met de vele voertuigen maakt het probleem voor scholen onoplosbaar.

Maatregel

In die gevallen waarbij sprake is van structurele wachttijden de voorrijdtijd van de taxi in de planning aanpassen. Het risico bestaat dat in een beperkt aantal gevallen de leerling dient te wachten (onder toezicht van de school). Het aantal voertuigen bij de school wordt gespreid waardoor de wachttijd voor de taxi afneemt. De omvang van de problematiek dient nog nader onderzocht te worden.

Fasering in tijd

Onderzoek verrichten in oktober 2018. Maatregelen opstarten aansluitend aan de herfstvakantie 2018. Effecten (afname wachttijden) worden zichtbaar vanaf november 2018.

Indicatieve besparing

Nog niet bepaald. Indicatief laag (tot € 25.000,- per jaar).

Benodigde investering

Beperkt. Planning aanpassen en communicatie met scholen.

Knop 5 leerlingenvervoer:
Planning actualiseren periodiek

Omschrijving

Bij de start van het schooljaar wordt er iets ruimer gepland. Voertuigen worden niet geheel "vol" gepland omdat op het laatste moment zich nog nieuwe leerlingen aandienen. Deze kunnen dan in een bestaande route worden toegevoegd. Na enkele weken is het vervoer stabiel. Vanaf dat moment dient de planning geactualiseerd te worden. Hierbij dient gekeken te worden naar het minimaliseren van de inzet van voertuigen (binnen de gegeven kaders). Het te hanteren kengetal is het aantal leerlingen per route (per voertuig).

Maatregel

De managementrapportage dient nog te worden ingericht voor het eenvoudig genereren van dit kengetal. Vanaf start schooljaar dient dit beschikbaar te zijn en genereren we de gegevens met terugwerkende kracht vanaf start schooljaar 2017-2018. Vanaf medio augustus 2018 (start schooljaar) monitoren we de voorgang aan de hand van dit kengetal. In de eerste helft van oktober vindt in samenwerking met de regiecentrale en gemeenten een nadere analyse plaats over efficiency mogelijkheden binnen de planning en het minimaliseren van voertuigen. Deze maatregelen worden voor de herfstvakantie doorgevoerd en ouders geïnformeerd. De feitelijke uitvoering aansluitend aan de herfstvakantie. Rond de kerstvakantie en meivakantie vinden vergelijkbare processen plaats.
Het betreft wijzigingen binnen de geldende kaders, maar die niet als prettig worden ervaren door ouders. Een gedegen communicatie draagt bij aan acceptatie maar (ongegronde) klachten hierdoor zijn niet te voorkomen.

Fasering in tijd

Oktober 2018, januari en mei 2019.

Indicatieve besparing:
Nog niet bepaald. Verdere uitwerking en verwachte kostenreductie medio oktober presentabel. Verwachte besparing midden (€ 25.000,- tot € 100.000,- per jaar).

Benodigde investering

Betreft een forse tijdsinvestering die deels onderdeel is van het regiecontract. Overwegen om een deel van de gerealiseerde kostreductie als incentive te beschouwen.

Knop 6 leerlingenvervoer
Solovervoer, alternatieven en beperken extra indicaties

Omschrijving

Leerlingenvervoer is een bijzonder vorm van collectief personenvervoer. De meest kostenefficiënte oplossing is om met een minimum aan voertuigen de leerlingen te vervoeren. Indicaties waardoor het combineren van leerlingen wordt beperkt en/of afgeweken dient te worden van logische volgordes leidt tot meer kosten. Bekende indicaties zijn solovervoer en LIFO (last in first out).

Maatregelen

Met gemeenten wordt gekeken naar leerlingen voor wie bijzondere regelingen zijn afgesproken, zoals solovervoer, LIFO (last in first out). Hierbij wordt op maat gekeken naar minder kostbare opties zoals prikkelarm vervoer (busje met maximaal 3 leerlingen).

Fasering in tijd

Start inventarisatie in oktober 2018. Plan van aanpak november en december. Effectuering vanaf januari 2019.

Indicatieve besparing

Nog niet bepaald. Verwachte besparing midden (€ 25.000,- tot € 100.000,- per jaar).

Benodigde investering

Beperkte investering in tijd ten behoeve inventarisatie, communicatie en herplanning.

Knop 7 Vraagafhankelijk vervoer:
Beperken van diensten die vroeger worden beëindigd (categorie 1)

Omschrijving

Inkorten van diensten na 18:00 uur de voorgaande dag leidt tot kosten. Betreft het diensten langer dan 3 uren dan leidt een inkorting van meer dan 30 minuten tot een vergoeding van 50% van de resterende uren. In geval diensten korter dan 3 uren duren dient in alle gevallen tot 3 uren 100% vergoed te worden. Op basis van de ingeschatte vervoersvraag worden diensten uitgevraagd bij de vervoerders.

Maatregelen

Het beperken van 3 uursdiensten. Het gevolg hiervan is dat fulltime (8 uren) diensten afnemen of diensten worden opgerekt tot erg lange diensten (10 uren en meer). In overleg met vervoerders zoeken naar oplossingen. Voorgaande oppakken in combinatie met het beter afstemmen van de vervoersvraag en inzetplanning (deels te verbeteren door aanpassen beleid).

Fasering in tijd

Inventarisatie in oktober 2018. Effectuering vanaf november 2018.

Indicatieve besparing

Nog niet bepaald. Verwachte besparing laag (tot € 25.000,-).

Benodigde investering

Beperkte tijdsinvestering betreffende overleg met vervoerders.

Bijlage B (Regionale) beleidsknoppen

In deze bijlage zijn knoppen beschreven waaraan gedraaid kan worden nadat daarvoor beleid is aangepast. Effecten zijn te verwachten vanaf implementatie van beleid.

Het draaien aan knoppen leidt tot kostenbesparing (met behoud van kwaliteit). De indicatieve besparingen en kosten zijn per project aangegeven.

- Besparingen tot € 25.000 per jaar = laag
- Besparingen tussen € 25.000 per jaar en € 100.000 = midden
- Besparingen vanaf € 100.000 per jaar = hoog.

Nummer	Doelgroep	Omschrijving	Besparing	Kosten
Knop 8	Vraagafhankelijk vervoer	Kilometerbudget algemeen	Hoog	€ -
Knop 9	Vraagafhankelijk vervoer	Kilometerbudget i.c.m. scootmobiel	??	€ -
Knop 10	Vraagafhankelijk vervoer	Stimuleren vroeg reserveren ritten	Midden	€ -
Knop 11	Vraagafhankelijk vervoer	Stimuleren vroeg reserveren ritten voor 9:00 uur	Midden tot hoog	€ -
Knop 12	Vraagafhankelijk vervoer en dagbesteding	Vrijwilligersinitiatieven	Midden tot hoog	< besparing
				€ -

Knop 8 vraagafhankelijk vervoer, beleidsaanpassing
Invoeren van een maximum kilometerbudget

Omschrijving

Uit analyses is gebleken dat binnen enkele gemeenten sprake is van veelgebruikers. Een beperkt aantal reizigers gebruikt meer dan 2.000 km oplopend tot meer dan 3.000 km per jaar. AVAN breed betreft dit ongeveer 9% van de reizigers.

Maatregelen

Analyseren van dit veel gebruik naar oorzaak. Bepalen of deze voorziening daarvoor is bedoeld en/of er mogelijke alternatieven zijn. Plan van aanpak opstellen.

Fasering in tijd

Betreft beleidsaanpassing. Bij voorkeur doorvoeren ingaande 1 januari (kalenderjaar).

Indicatieve besparing

Per gemeente te bepalen. AVAN breed hoog (meer dan € 100.000,-)

Benodigde investering

Tijdsinvestering betreffende analyse en behandeldocument ten behoeve van de gemeenteraden en communicatie.

Knop 9 Vraagafhankelijk vervoer beleidsaanpassing
Cliënten met scootmobiel beperken in kilometergebruik

Omschrijving

Gemeenten verstrekken scootmobielen om cliënten in staat te stellen zich zelfstandig te verplaatsen op lokaal niveau. Sommige cliënten krijgen óók een WMO-pas voor Avan. Deze is bedoeld voor de langere ritten. Deze cliënten krijgen (in sommige gemeenten) al een lager km-budget voor Avan, bijvoorbeeld 750 km in plaats van 1500 km. Desondanks maken deze cliënten vaak wel korte ritten met Avan, die ze ook (zelfstandig en zonder extra kosten voor de gemeente) met de scootmobiel kunnen maken.

Maatregelen

De mogelijkheid onderzoeken of de kilometerplafond gecombineerd kan worden met een rittenplafond. Hierdoor ontstaat de prikkel dat cliënten hun beschikbaar gesteld voorziening bewuster gaan aanwenden. Een afname van korte ritten wordt verwacht.

Fasering in tijd

Betreft beleidsaanpassing. Bij voorkeur doorvoeren ingaande 1 januari (kalenderjaar).

Indicatieve besparing

Per gemeente te bepalen. AVAN breed bij het beïnvloeden van doelgroep tot 7 km per rit: Midden tot hoog (€ 25.000,- tot € 100.000,-).

Benodigde investering

Tijdsinvestering betreffende analyse en behandeldocument ten behoeve van de gemeenteraden en communicatie.

Knop 10 vraagafhankelijk vervoer, beleidsaanpassing
Stimuleren vroeg reserveren, toepassen korting of toeslag

Omschrijving

De kosten binnen het vraagafhankelijk vervoer worden met name bepaald door de bezettingsgraad en de combinatiegraad. Een tijdige planning is hiervoor een absolute voorwaarde. Een tijdige ritreservering maakt een tijdige (en efficiënte) planning mogelijk. In een aantal contracten zijn ervaringen opgedaan om door financiële prikkels het moment van reserveren te beïnvloeden (kortingen en/of toeslagen).

Maatregelen

Afhankelijk van het moment van reserveren wordt een korting (of toeslag) toegepast.

Fasering in tijd

Betreft beleidsaanpassing. Bij voorkeur doorvoeren ingaande 1 januari.

Indicatieve besparing

De netto besparing is mede afhankelijk van de te maken keuze. Doordat ritten beter worden gecombineerd dalen de netto kosten voor de gemeenten.
De verwachte besparing is midden (€ 25.000,- tot € 100.000,- per jaar) uitlopend tot hoog (meer dan € 100.000,-).

Benodigde investering

Tijdsinvestering betreffende analyse en behandeldocument. Communicatie en inregelen in de systemen.

Knop 11 vraagafhankelijk vervoer, beleidsaanpassing
Stimuleren vroeg reserveren voor ochtendritten voor 10:00 uur

Omschrijving

Wijzigingen in de chauffeursdiensten kunnen tot 17:00 uur de voorafgaande dag kosteloos worden gewijzigd. Dit moment staat op gespannen voet met het feit dat ritten tot één uur voor geplande vetrektijd kunnen worden geboekt. Het gevolg hiervan is dat chauffeursdiensten vanaf 6:00 uur ter beschikking staan terwijl de eerste ritten pas na 8:00 uur aanvangen. Voor een deel betreft dit met name ritten in het kader van het OV Vangnet.

Maatregelen

Mogelijk dat een deel van deze knop valt onder knop 11. Voor deze knop is mogelijk een strakkere voorwaarde op te voeren waarbij ritten met een aanvangstijd voor 10:00 uur de volgende dag, uitsluitend mag reserveren de dag voorafgaande uiterlijk 17:00 uur.

Fasering in tijd

Betreft deels beleidsaanpassing. Deels afspraken herzien met provincie.

Indicatieve besparing

De verwachte besparing is hoog (€ 100.000,- + per jaar).

Benodigde investering

Tijdsinvestering betreffende analyse en behandeldocument. Communicatie en inregelen in de systemen.

Knop 12 Vraagafhankelijk vervoer en Dagbesteding, beleidsaanpassing Vrijwilligers initiatieven faciliteren en van elkaars kennis gebruik maken

Omschrijving:
In diverse gemeenten zijn vrijwilligersorganisaties actief die vervoer organiseren. Vanuit de gemeente initiatieven organiseren om deze vrijwilligersinitiatieven te stimuleren en te professionaliseren. Inrichten als eigen voorziening waarbij AVAN aanvullend/vervangend kan zijn (back-up) of trainingen verzorgd. Uitbouwen van het verplichtend karakter dat reizigers van deze voorzieningen gebruik dienen te maken.

Maatregelen:
Het van elkaar kennis opdoen van mogelijkheden. Indien mogelijk toepassen van vergelijkbare oplossingen zodat werkwijze en eventuele systeemaanpassingen voor meerdere projecten bruikbaar zijn.

Fasering in tijd:
Afhankelijk van de ontwikkelingsfase van de initiatieven. Diverse projecten al operationeel.

Indicatieve besparing:
De verwachte besparing is midden tot hoog (vanaf € 25.000, - tot meer dan € 100.000, -) per gemeente.

Benodigde investering:
Tijdsinvestering betreffende analyse en behandeldocument. Communicatie en inregelen in de systemen. Financiële investeringen een beperkt deel van de indicatieve besparingen.

Bijlage C Schematisch totaaloverzicht 'Menukaart'

Nr	Doelgroep	Omschrijving	Besparing	Wie?
1	WMO-pas	BrengFlex als voorliggende voorziening	Hoog	Gemeente
2	WMO-pas	Vrijblijvend OV-advies standaard aangevinkt	Middel	Gemeente
3	WMO-pas	Bindend OV-advies op maat van de rit	Middel	Gemeente
4	Alle vervoersvormen	Terug-naar-huis-pas of indicatie "enkele reis"	Hoog	Gemeente
5	WMO-pas	Dalkorting of spitstarief, Avan-breed	Hoog	Regio
6	WMO-pas	Standaard beginnen met OV-training	Middel	Gemeente
7	WMO-pas	Opzetten vrijwilligersdienst voor ziekenhuis- en doktersbezoek zoals Caleidoz ('hulpdienst') in Doesburg.	Hoog	Gemeente
8	WMO-pas	Dalkorting of spitstarief, per gemeente	Middel	Gemeente
9	WMO-pas	Eigen bijdrage WMO-voorziening via CAK incasseren	Middel	Gemeente
10	WMO-pas	AutoMobiel Tiel	Middel	Gemeente
11	WMO-pas	Indicatie "uitstaphalte" (deur-tot-haltevervoer)	Middel	Regio
12	WMO-pas	Chipkaart activeren in gemeentehuis / lokale toegang	Middel	Gemeente
13	WMO-pas	Bestrijden zorgverzekeringsvervoer via Avan	Middel	Gemeente
14	WMO-pas	Korting voor vroeg reserveren	Middel	Regio
15	WMO-pas	Km-budget op maat zoals Arnhem	Middel	Gemeente
16	WMO-pas	Zones controleren tbv Valys-verwijzing	Middel	Regio
17	WMO-pas	Stroomschema met alternatieven tijdens keukentafelgesprek	Middel	Gemeente
18	WMO-pas	Geen korte ritten voor cliënten met scootmobiel	Weinig	Regio
19	WMO-pas	Verhuissubsidie bij hoogverbruikers	Weinig	Gemeente
20	WMO-pas	Toepassen norm 'structurele behoefte'	Weinig	Gemeente
21	WMO-pas	Periodiek controleren grootgebruik en vreemdgebruik	Weinig	Gemeente
22	WMO-pas	Periodiek controleren 'structurele behoefte'	Weinig	Gemeente
23	WMO-pas	Geen korte ritten als er een Plusbus (o.i.d.) beschikbaar is	Middel	Gemeente
24	WMO-pas	Bestemming betrekken bij ritboekingen	Weinig	Regio
25	WMO-pas	Scootmobielen niet mee	Weinig	Regio
26	WMO-pas	Marktplaats voor vervoer door vrijwilligers (vooral korte ritjes in de buurt)	Weinig	Gemeente
27	WMO-pas	Beschikkingstekst aanpassen	Weinig	Gemeente
28	Leerlingen	Standaard beginnen met OV-training	Hoog	Gemeente
29	Leerlingen	Ouders zelf laten brengen óf ophalen	Hoog	Gemeente
30	Leerlingen	Opstappunten invoeren	Hoog	Gemeente

31	Leerlingen	SBO-kinderen standaard met OV sturen	Hoog	Gemeente
32	Leerlingen	Eén dag per week je kind zelf vervoeren/begeleiden	Hoog	Gemeente
33	Leerlingen	Vooraf inkomenstoets doen ihkv bijzondere bijstand	Hoog	Gemeente
34	Leerlingen	Regie nemen over medische verklaring	Hoog	Gemeente
35	Leerlingen	OV-training bevorderen bij bestaande leerlingen	Hoog	Gemeente
36	Leerlingen	Toekennen: "Alleen taxi terug naar huis" of "Alleen taxi naar school"	Hoog	Gemeente
37	Leerlingen	Gezamenlijk kiezen om OV te verstrekken aan leerlingen die stoppen met taxi	Hoog	Regio
38	Leerlingen	Opslag voor gemeente invoeren voor 'op afwijkende tijd naar school'	Weinig	Regio
39	Leerlingen	Busvervoer (touringcar)	Middel	Gemeente
40	Leerlingen	Korting voor gemeente bij 15 min langere max reistijd	Hoog	Gemeente
41	Leerlingen	Vooraan in toekenningsproces eigen vervoer (km-vergoeding) aanbieden	Middel	Gemeente
42	Leerlingen	Proces met scholen ingaan om hen te betrekken bij alle opties	Middel	Gemeente
43	Leerlingen	OV-scholierenlijnen	Middel	Gemeente
44	Leerlingen	Met alle gemeenten kiezen om OV te verstrekken aan leerlingen die stoppen met taxi	Middel	Gemeente
45	Leerlingen	Formulier herontwerpen	Middel	Gemeente
46	Leerlingen	Fietsgroepjes organiseren richting SBO-scholen	Middel	Gemeente
47	Leerlingen	Aanvraag via keukentafelgesprek (of: invullen formulier op gemeentehuis en gesprekje met ambtenaar)	Middel	Gemeente
48	Leerlingen	Hogere opslag (gemeente) voor solovervoer	Weinig	Regio
49	Leerlingen	Stroomschema met alternatieven tijdens intake	Weinig	Gemeente
50	Leerlingen	Ouders aanmoedigen tot carpoolen	Weinig	Gemeente
51	Leerlingen	Geen schoolverklaringen accepteren ("kan niet met OV"), alleen medisch	Weinig	Gemeente
52	Leerlingen	Verhuissubsidie bij hoogverbruikers	Weinig	Gemeente
53	Leerlingen	Korting voor 'geen vaste chauffeur'	Weinig	Regio
54	Leerlingen	Leerlingen naar school met BrengFlex	Weinig	Gemeente
55	Jeugdwet	Opstappunten invoeren (vakanties, weekend)	Weinig	Gemeente
56	Jeugdwet	Standaard beginnen met OV-training, taxi als back-up	Weinig	Gemeente
57	Jeugdwet	Ouders zelf laten ophalen na 16u	Weinig	Gemeente
58	Jeugdwet	Verhuissubsidie bij hoogverbruikers	Weinig	Gemeente
59	Jeugdwet	Opslag voor gemeente bij indicatie 'vaste chauffeur'	Weinig	Regio
60	Jeugdwet	Stroomschema met alternatieven tijdens intake	Weinig	Gemeente

Nr	Doelgroep	Omschrijving	Besparing	Wie?
55	Jeugdwet	Opstappunten invoeren (vakanties, weekend)	Weinig	Gemeente
56	Jeugdwet	Standaard beginnen met OV-training, taxi als back - up	Weinig	Gemeente
57	Jeugdwet	Ouders zelf laten ophalen na 16u	Weinig	Gemeente
58	Jeugdwet	Verhuissubsidie bij hoogverbruikers	Weinig	Gemeente
59	Jeugdwet	Opslag voor gemeente bij indicatie 'vaste chauffeur'	Weinig	Regio
60	Jeugdwet	Stroomschema met alternatieven tijdens intake	Weinig	Gemeente
61	Dagbest. en Jeugdwet	Maximale vergoede afstand vaststellen voor zorg bij niet-gecontracteerde zorgaanbieders	Weinig	Gemeente
62	Dagbest. en Jeugdwet	Opslag voor gemeente invoeren voor 'op afwijkende tijd naar groep'	Middel	Regio
63	Dagbest. en Jeugdwet	Hele uren later komen (niet 15 of 30 of 42 minuten na starttijd)	Hoog	Regio
64	Dagbest. en Jeugdwet	Zorgboerderij starten dichter bij gemeente	Middel	Gemeente
65	Dagbest. en Jeugdwet	Alternatieven bieden voor andere verafgelegen zorgaanbieders	Weinig	Gemeente
66	Dagbest. en Jeugdwet	Contracteren alleen nabije zorgaanbieders	Weinig	Gemeente
67	Dagbesteding	[Niet effectief] eigen bijdrage voor vervoer naar dagbesteding via CAK incasseren	Weinig	Gemeente
68	Dagbesteding	Kortere inlooptijd voor dagbesteding die =>10u begint	Middel	Gemeente
69	Dagbesteding	Afstemmen begintijden dagbestedingen	Hoog	Regio
70	Dagbesteding	Carpoolritten naar dagbesteding bevorderen	Middel	Gemeente
71	Dagbesteding	Standaard beginnen met OV-training, als OV een optie is	Weinig	Gemeente
72	Dagbesteding	Verhuissubsidie bij hoogverbruikers	Weinig	Gemeente
73	Dagbesteding	Stroomschema met alternatieven tijdens intake	Weinig	Gemeente
74	Dagbesteding	Opslag 'vaste chauffeur'	Weinig	Regio
75	Alle vervoersvormen	Buurtbus instellen voor drukkere routes (dagbesteding? school?)	Middel	Gemeente
76	Alle vervoersvormen	Korting voor "instellingenvervoer ingebracht", "leerlingenvervoer ingebracht"	Middel	Gemeente
77	Dagbest. en Jeugdwet	Kinderen en volwassenen combineren	Weinig	Regio
78	Alle vervoersvormen	Een jaar gratis OV voor wie vrijwillig uit taxivervoer stapt (combi wortel en stok)	Middel	Gemeente
79	Alle vervoersvormen	Kosten loosritten toerekenen aan gemeente	Weinig	Regio
80	Leerlingen	Kosten voor OV blijven betalen voor VSO-leerlingen, ook na oefenperiode	Hoog	Gemeente
81	Dagbesteding	Mensen pre-WMO al bekend maken met OV	Hoog	Gemeente

Nr	Doelgroep	Omschrijving	Besparing	Wie?
82	Leerlingen	Gratis fiets verstrekken	Middel	Gemeente
83	WMO-pas	Tarief "WMO zonder korting" verhogen	Middel	Regio
84	Jeugdwet	Alle ritten in vakantieperiode een week van tevoren actief aanmelden	Weinig	Regio
85	Alle vervoersvormen	Betere voorlichting voor cliënten, a la stroomschema consulenten	Weinig	Gemeente
86	WMO-pas	"Vol is vol" vaker toepassen	Middel	Regio
87	Leerlingen	Kosten voor OV blijven betalen voor "naar basisschool met beperking" ook na oefenperiode	Hoog	Gemeente
88	WMO-pas	Voorlichting onder consulenten over kosten van kostbare indicaties	Middel	Gemeente
89	Dagbesteding	Actief vragen "kunnen deze cliënten op dezelfde dagen naar dagbesteding?"	Middel	Gemeente
90	WMO-pas	Maximale omrijdtijd verhogen naar 30 of 45 minuten (korte/lange ritten)	Weinig	Regio
91	WMO-pas	Gratis of goedkoper OV voor WMO'ers	Hoog	Gemeente
92	Alle vervoersvormen	Indicatie "rechtstreeks vervoer" (zonder omweg) invoeren, inclusief opslag voor gemeente	Middel	Regio
93	Alle vervoersvormen	Binnen lokale toegang autorisatie voor dure indicaties door teamleider	Middel	Gemeente
94	Dagbesteding	[verwijderd]		
95	Dagbest. en Jeugdwet	Losse routecliënten "vanuit de agenda rijden"	Middel	Regio
96	WMO-pas	WMO-pashouders dubbel km-budget geven voor OV-ritten	Middel	Gemeente
97	Dagbest. en Jeugdwet	Zorg omzetten naar 'algemene voorziening'	Weinig	Gemeente
98	Dagbest. en Jeugdwet	Aan zorginkoop rapporteren over cliënten die later naar dagbesteding gaan	Weinig	Regio
99	WMO-pas	ANWB Automaatje	Middel	Gemeente
100	WMO-pas	Kilometerdrempel invoeren	Middel	Gemeente
101	Dagbest. en Jeugdwet	Beleid (uitvoeringsregels) maken voor toekennen incidentele en structurele mutaties	Middel	Gemeente
102	Alle vervoersvormen	OV-ambassadeurs bestellen en inzetten	Hoog	Gemeente
103	Leerlingen	Lespakket (bijv. OV4U) inzetten op scholen	Weinig	Gemeente
104	Leerlingen	Met ouders praten over welk kind zij zelf naar school brengen	Hoog	Gemeente
105	WMO-pas	Informatie over 'met de bus naar het ziekenhuis'	Middel	Gemeente
106	WMO-pas	Info//uitnodiging sturen naar cliënten die een vrijblijvend OV-advies weigeren	Weinig	Gemeente
107	Dagbest. en Jeugdwet	Ritbijdrage (is niet: eigen bijdrage) instellen zoals bij WMO-vraagafhankelijk	Hoog	Gemeente
108	Leerlingen	Prikkelarm vervoer (max 3 leerlingen in busje)	Hoog	Gemeente

Bijlage D Aanbeveling als onderdeel toelichting kosten Avan behandeld in bestuursvergadering d.d.14 maart 2018

In de bestuursvergadering op 14 maart 2018 is de notitie "toelichting kosten AVAN". Onderdeel daarvan was een lijst van aanbevelingen (zogenaamde knoppen). Deze lijst van aanbevelingen is hierna integraal opgenomen met daarbij een korte terugkoppeling. Het merendeel van deze punten betreft mogelijkheden om kosten te beïnvloeden na beleidswijziging.

1. Het terugdringen van de onbenutte uren met name door vraag aan vervoer beter af te stemmen op het aanbod aan diensten. Hierbij ook kijken of een grotere rol van de vervoerders bij het maken van de diensten zinvol is;

Betreft met name vraagafhankelijk vervoer. Met de regiecentrale is hierover al gesproken. De uitgevraagde diensten zijn nader geanalyseerd en een deel van de uitvraag is inmiddels al aangepast. De invloed op de totale kosten is niet meetbaar vanwege de toename van de kosten door structurele groei van de vervoersvraag. Wel zijn effecten meetbaar op basis van gemiddelde kosten per beladen kilometer. Deze dienen af te nemen. De metingen zijn opgenomen in het dashboard. De periode van meten is nog te kort om daaraan conclusies te verbinden. Het betrekken van vervoerders bij het maken van keuzes wordt opgepakt nadat de discussie over de pijnpunten en de facturatie zijn afgerond (september/oktober 2018).

2. Meer gebruik maken van de kennis van vervoerders en historische gegevens voor het bepalen van de benodigde capaciteit;

Het gebruik maken van de kennis van vervoerders wordt opgepakt na de afronding van de pijnpunten (september/oktober). In hoeverre historische gegevens nog relevant zijn wordt ook dan bekeken.

3. Het tegen het licht houden van toewijzing van routes aan de basepoints. Hierdoor kan mogelijk de onbenutte tijd worden teruggedrongen;

Bij het toedelen van routes aan basepoints is het beperken van onbenutte tijd al onderdeel van de beslissing. Hierbij wordt gekeken naar de minste aanrijdtijd van basepoint naar eerste ophaaladres.

4. Op het moment dat de keuze gemaakt wordt om extra capaciteit in te kopen, moet men goed nagaan welk type voertuig men gaat inkopen;

Dient beoordeeld te worden in het geval van een nieuwe offerteronde.

5. Nadenken over maatregelen waarmee de pieken in het vervoer afgevlakt kunnen worden. Mogelijkheden zijn bijvoorbeeld het toepassen van tariefdifferentiatie of het toepassen van het principe “vol is vol”;

Bij voorkeur een regionale aanpassing. Beleidswijziging, voor de korte termijn geen oplossing.

6. Onderzoeken onder welke voorwaarden het routegebonden vervoer en het vraagafhankelijke vervoer wel volgtijdelijk gecombineerd kan worden;

Op beperkte schaal wordt dit al toegepast. Vanaf september 2018 wordt bekeken of dit kan worden uitgebreid. Beperkende factor hierbij is dat voor de verschillende vervoersoorten verschillende typen voertuigen zijn uitgevraagd. Mogelijke voorwaarde is dat we onder voorwaarden andere typen voertuigen mogen inzetten (rekening houdende met meerkosten).

7. Het vermijden en terugdringen van indicaties die nadelig zijn voor de efficiency van het vervoer. Daarbij gaat het vooral om de indicaties “individueel vervoer”, “verplicht taxi” en “voorin”;

Dergelijke indicaties enkel toepassen als dit ook strikt noodzakelijk is. Zowel voor het routevervoer alsook het vraagafhankelijk vervoer.

8. De mogelijkheden onderzoeken of de automatische planner meer rekening kan houden met “herkomst” van de chauffeur. Chauffeurs moeten nu kennis hebben van de hele regio en de verwachting is dat als een chauffeur binnen een beperkter gebied blijft deze “sneller” werkt en daardoor een hogere ritproductie per uur kan realiseren;

Met de regiecentrale is hierover al een eerste overleg geweest. Vanaf oktober 2018 wordt dit verder opgepakt.

9. De focus leggen op de voorkant en daarmee de instroom van het vervoer. Geen vervoer is altijd voordeliger dan efficiënt vervoer;

Enkele gemeenten nemen initiatieven in het kader van inzet van vrijwilligers als dan niet met verplichtend karakter voor de reizigers. Het voordeel hiervan is dat de vervoersvoorziening wordt geboden maar tegen (fors) lagere kosten. Het betreft initiatieven in het WOM vervoer en in de dagbesteding.
Hieraan gerelateerd punt is dat uit analyses is gebleken dat er in een aantal gemeenten sprake is van veelgebruikers. Betreft gebruikers die meer dan 3000 km per jaar gebruik maken van het vervoer en tussen de 20 en 30 ritten per maand. Betreffende gemeenten zijn hierover geïnformeerd.

10. Onderzoeken of cliënten op standaardtijden vervoerd kunnen worden en niet op diverse verschillende tijden;

Dit vergt een zeer uitgebreide analyse van vervoerstromen. Vervolgens een aanpassing van het beleid. Zeker het onderzoeken waard maar, zeker op de langere termijn.

11. Onderzoeken of concentreren van het vervoer van cliënten naar de dagbesteding (bijv: niet 2 mensen op maandag en 2 op dinsdag, maar 4 op maandag of 4 op dinsdag) mogelijk is;

Bij de instroom van dagbesteding wordt gekeken naar start- en eindtijden om volgtijdelijk vervoer mogelijke te maken. Deze aanpassingen betekent al een zware impact voor de verzorgingsinstellingen. Veel belangrijker is om vervoer te bieden op bloktijden. Momenteel komt het nog voor dat er wordt toegestaan dat cliënten in afwijking van bloktijden vervoer bestellen (tegen hoge kosten).

12. Onderzoeken of er mogelijkheden zijn de maximale verblijfstijd te vergroten;

De ervaring leert dan voor het leerlingenvervoer bij een langere reistijd van 60 tot 75 minuten een meer problemen ontstaan in het voertuig. Leerlingen raken geprikkeld wat zich uit in onrust en in sommige gevallen tot agressie. Heeft niet de voorkeur om dit op[korte termijn op te pakken.

13. Onderzoeken of er mogelijkheden zijn om de maximale omrijdtijd in het vraagafhankelijke vervoer te verhogen (bijv. 30 minuten voor een rit van max 8 km en 45 minuten voor een rit van meer dan 8 km);

Voor de langere termijn zeker te overwegen. Zeker als het deur tot deur vervoer betreft.

14. OV advies voor Wmo;

De effecten van het (maatwerkgericht) gebruik van opstapplaatsen heeft naar verwachting een hogere acceptatiegraad en leidt tot meer kostenreductie. Deze optie zou dan meegenomen kunnen worden in aanbevolen onderzoek onder punt 13.

15. In overleg met de vervoerders nagaan of het aantal in te zetten voertuigen per type dan wel de inzet van andere type voertuigen tot de mogelijkheden behoort;

Wordt in samenhang met punt 6 opgepakt.

16. De positionering van de basepoints respectievelijk het aantal basepoints voor het routegebonden vervoer onder de loep nemen;

Binnen het huidige bestek niet aanpasbaar.

17. De mogelijkheden onderzoeken om op “last-minute” basis extra capaciteit in te kopen;

Binnen het huidige bestek roept dit veel vraagtekens op. Veel effectiever is het om tijdig aanvragen van ritten te beïnvloeden. Daardoor is de regiecentrale beter in staat om de benodigde capaciteit van voertuigen in te schatten waardoor kosten worden verlaagd.

18. De zogenaamde drie uur systematiek aanpakken en afspraken maken om de lege tijd terug te dringen;

Hiervoor zijn met 7 van de 8 vervoerders in april afspraken gemaakt. De afspraak is om de tijd tussen de feitelijke inzet en 3 uren voor 50% te vergoeden. Het verder terugdringen van deze lege tijd is al onderwerp van gesprek met de regiecentrale.

19. De mogelijkheden onderzoeken op welke wijze vervoerders en regiecentrale beter gebruik kunnen maken van elkaars restcapaciteit;

Voor de inzet van voertuigen vindt al veel overleg plaats tussen regiecentrale en vervoerders. Uiteraard zetten vervoerders hun voertuigen in voor andere contracten. Maar dat voordeel vloeit door naar de vervoerders (deels inmiddels beperkt door het beperken van de drie uur systematiek (punt 18).