

Onderwerp: Toelichting kosten AVAN

Datum: 15 februari 2018

Afzender: H. van Amsterdam/C. Wolfhagen

Inleiding

In het bestuurlijk overleg van de maand december 2017 is de begroting 2018 inclusief meerjarenbegroting aan de orde geweest. Naar aanleiding van dat overleg werd afgesproken om de begroting 2018 en de begroting 2019 inclusief meerjarenperspectief opnieuw op de agenda van het bestuurlijk overleg van maart 2018 te zetten. Verder werd afgesproken om per gemeente een analyse te maken van de kosten pre-Avan versus huidige Avan kosten en deze analyse met de individuele gemeenten te bespreken. Om die laatste afspraak uit te kunnen voeren is aan de individuele gemeenten gevraagd om onderliggende vervoersgegevens uit de pre-Avan periode aan de vervoersorganisatie aan te leveren. Na aanlevering van de betreffende gegevens is per gemeente een afspraak ingepland. In de maand januari hebben de betreffende gesprekken met de verschillende gemeenten plaatsgevonden. Daarbij is in elk overleg uitgebreid ingegaan op de gemaakte analyse en tevens is aangegeven welke factoren er nu voor zorgen dat de kosten van Avan zijn zoals ze zijn en hoe een en ander in de pre-Avan periode werkte. Naar aanleiding van de overleggen is afgesproken om voor het bestuurlijk overleg van maart 2018 een notitie te maken waarin kort aangegeven wordt wat de uitkomst van de analyse is. Tevens is afgesproken om ook in te zoomen op de “knoppen” waaraan gedraaid kan worden om kosten te reduceren. Onderstaand is kort op de uitkomsten van de analyse ingegaan. Tevens zijn aanbevelingen gedaan inzake mogelijke kostenbeperkende maatregelen/acties.

Analyse

Zoals reeds is aangegeven hebben de gemeenten verschillende gegevens uit de pre-Avan periode aangeleverd. Het betreft daarbij de regiotaxigegevens over de maand maart 2016 en voor een aantal gemeenten de gegevens van het leerlingenvervoer van de maand maart 2016. Op basis van die gegevens is per gemeente een analyse uitgevoerd. Daarbij is getracht om vanuit de pré-Avan gegevens aansluiting te vinden bij de huidige Avan gegevens van de begroting 2018. Uit de analyses blijkt in algemene zin dat:

- de ontvangen subsidie in de pré-Avan periode hoger was dan de huidige subsidie;
- de ontwikkelingen in de markt leiden tot een kostenstijging van ca 15%;
- bij sommige gemeenten de ontvangen klantbijdrage lager is dan in de pré-Avan periode.

Naast de bovenstaande kostenverhogende aspecten was er ook nog zoiets als wat in de toelichting het Avan effect genoemd is. Onderstaand een korte opsomming van de punten die er mede voor zorgen dat kosten zijn zoals ze zijn:

- andere inkooptechniek
 - o inkoop van productie uren en kilometers in plaats van zones in het vraagafhankelijke vervoer;
 - o inkoop van productie uren en kilometers in plaats van beladen uren/kilometers in het routevervoer;
 - o inkoop op voertuigniveau en niet op indicatieniveau. In de pré-Avan periode werd gewerkt met een toeslag per zone voor een bepaalde indicatie;

- onbekendheid van partijen met deze vorm van aanbesteden.
- hogere tarieven ten opzichte van de pré-Avan periode
 - de normale kostenontwikkeling in de markt (reeds benoemd);
 - inkoop duurzame voertuigen;
 - maximaal aantal toe te wijzen baspoints per inschrijver;
 - inkoop voertuigen op basis van beschikbaarheid. Daardoor dedicated voor Avan.
- Inkoop rolstoelcapaciteit
 - inkoop rolstoelcapaciteit ten opzichte van hetgeen nodig is, te hoog. Voertuigen zijn wel nodig maar niet voor rolstoelvervoer;
 - uitgevraagde rolstoelvoertuigen geschikt voor 2 rolstoelen;
 - voor inzet rolstoelvoertuig geldt opslag van 15%;
 - vergoeding rolstoelvoertuigen ongeacht de vraag naar rolstoelvoertuigen.
- afrekensystematiek vervoer
 - vergoeding gebaseerd op inzeturen;
 - vergoeding van en naar basepoints;
 - pauzes worden doorbetaald;
 - kilometers en tijd noodzakelijke tankingen worden doorbetaald.
- ureninzet
 - er wordt een minimaal aantal uren betaald ongeacht de inzet van het voertuig;
 - betalen voor beschikbaarheid;
 - inroosteren door regiecentrale;
- aannames in de planning ten behoeve van het bestek
 - toewijzing/bepaling baspoints is gebeurd op basis van gecombineerde planning. In de realiteit wordt vraagafhankelijk vervoer en routevervoer apart gepland;
 - mogelijk sommige baspoints verkeerd;
 - het niet juist meenemen van de eis van een vaste chauffeur
 - efficiënte theoretische planning vraagafhankelijk vervoer t.b.v. bestek leidt tot hoog aantal ritten per uur. In de praktijk veel minder ritten per uur.

De effecten van hetgeen bovenstaand is aangegeven is enerzijds dat er veel inzeturen gemaakt worden en dat er ook veel lege inzeturen zijn. Elk inzetuur moet echter betaald worden. Daarnaast zijn er allerlei prijsopdrijvende effecten. Dat gecombineerd met het feit dat een groot deel van de exploitatie risico's die de vervoerder in de pré-Avan periode voor zijn rekening kreeg, met de nieuwe aanbesteding bij de opdrachtgevers terecht zijn gekomen, zorgt ervoor dat de kosten substantieel hoger zijn dan bij de oude systematiek.

Daarbij valt het op dat voor die extra kostenstijging niet echt één oorzaak aan te wijzen is. Het is eigenlijk een samenspel van oorzaken die er voor zorgen dat inzeturen hoger zijn dan gedacht en een gemiddeld tarief per inzetuur hoger is dan geraamd. Bovenstaand zijn heel veel van die factoren genoemd en al die factoren dragen in meer of mindere mate bij aan de hoogte van de werkelijke kosten. Het lijkt er daarbij op dat alles één kant op gaat. En veel kleine beetjes vormen samen een groot geheel. Uiteindelijk leidt dat tot een substantiële kostenstijging ten opzichte van de oude situatie.

Geconcludeerd kan verder worden dat veel van de in het voorgaande genoemde punten ook een structurele doorwerking hebben en niet van vandaag op morgen te herstellen zijn. Een aantal punten, zoals bijvoorbeeld de inkooptechniek, de andere afrekensystematiek of de keuze voor duurzame voertuigen, maar ook bijvoorbeeld de

keuze dat een inschrijver slechts een beperkt aantal baspoints gegund kon krijgen, zijn punten die niet meer beïnvloedbaar zijn. Dat betekent dan ook dat de eventuele effecten daarvan op de kosten structureel doorwerken. Andere punten zijn mogelijk wel beïnvloedbaar. Denk bijvoorbeeld aan de lege inzeturen, de keuze om een route aan een bepaald basepoint te koppelen of de uitgevraagde capaciteit beter aan laten sluiten bij de vraag naar vervoer.

Op basis van het voorgaande zijn onderstaand enkele aanbevelingen gedaan.

Aanbevelingen

Aanbevelingen zijn in principe knoppen waaraan gedraaid zou kunnen worden waarmee naar onze mening kosten efficiency behaald kan worden. Daarbij hebben we de aanbevelingen opgesplitst in knoppen waar men aan kan draaien binnen de huidige inrichting van het systeem en knoppen waarvoor een aanpassing van de inrichting van het systeem nodig is. Onderstaand zijn ze gegroepeerd kort weergegeven.

Binnen de huidige inrichting van het systeem zijn de aanbevelingen:

- 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;
- Meer gebruik maken van de kennis van vervoerders en historische gegevens voor het bepalen van de benodigde capaciteit;
- Het tegen het licht houden van toewijzing van routes aan de basepoints. Hierdoor kan mogelijk de onbenutte tijd worden teruggedrongen;
- Op het moment dat de keuze gemaakt wordt om extra capaciteit in te kopen, moet men goed nagaan welk type voertuig men gaat inkopen;
- 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”;
- Onderzoeken onder welke voorwaarden het routegebonden vervoer en het vraagafhankelijke vervoer wel volgtijdelijk gecombineerd kan worden;
- 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”;
- 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;
- De focus leggen op de voorkant en daarmee de instroom van het vervoer. Geen vervoer is altijd voordeliger als efficiënt vervoer;
- Onderzoeken of cliënten op standaardtijden vervoerd kunnen worden en niet op diverse verschillende tijden;
- 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;
- Onderzoeken of er mogelijkheden zijn de maximale verblijfstijd te vergroten;
- Onderzoeken of er mogelijkheden zijn om de maximale omrijtijd 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);

- OV advies voor Wmo.

Aanbevelingen waarvoor aanpassingen of nieuwe afspraken met partijen noodzakelijk zijn:

- 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;
- De positionering van de basepoints respectievelijk het aantal basepoints voor het routegebonden vervoer onder de loep nemen;
- De mogelijkheden onderzoeken om op “last-minute” basis extra capaciteit in te kopen;
- De zogenaamde drie uur systematiek aanpakken en afspraken maken om de lege tijd terug te dringen;
- De mogelijkheden onderzoeken op welke wijze vervoerders en regiecentrale beter gebruik kunnen maken van elkaars restcapaciteit.

Natuurlijk zijn er ook nog andere opties zoals bijvoorbeeld het verhogen van het reizigerstarief of het aanpassen van de openingstijden maar dat zijn beide punten die niet als eerste aan de orde zouden moeten komen als het gaat om het beperken van de kosten. Zoals reeds aangegeven is het veel belangrijker om de focus te leggen op de voorkant en de instroom van het vervoer. Een en ander in samenspraak en samenwerking met de regiocoördinator doelgroepenvervoer.