

RAADSINFORMATIEBRIEF – Nr. 2018-107

Aan de leden van de gemeenteraad

Datum	20 november 2018
Zaaknummer	Z/18/318567 /INT/18/866801
Onderwerp	Besluitvorming BVO DRAN in 2019
Portefeuillehouder	C. Koers-de Graaf
Contactpersoon	Yvette Abbing
E-mail	Y.Abbing@zevenaar.nl
Telefoon	(0316) 595 358

Geachte leden van de gemeenteraad,

Inleiding

In deze raadsinformatiebrieven informeren wij u over de stand van zaken betreffende ontwikkelingen binnen het doelgroepenvervoer en de verwachte besluitvorming in het eerste kwartaal 2019. Deze besluitvorming gaat over de deelname van de gemeente Zevenaar aan de BVO DRAN.

Kernboodschap

Uiterlijk in juli 2019 moet het BVO-bestuur besluiten nemen over de verlenging van contracten met de taxibedrijven en de regiecentrale. In hoeverre dit besluit leidt tot de mogelijkheid om per gemeente tussentijds uit te treden en onder welke voorwaarden, wordt momenteel juridisch getoetst. Mocht dit tot de mogelijkheden behoren, dan dient dit uiterlijk 30 april 2019 kenbaar gemaakt te worden. Dit laatste is ook de reden dat het BVO-bestuur koerst op uiterlijke besluitvorming in de eerste helft van april 2019.

Context

☒ Actueel maatschappelijk onderwerp

Inhoudelijke boodschap

Het doelgroepenvervoer in onze regio wordt sinds september 2016 uitgevoerd onder verantwoordelijkheid van de bedrijfsvoeringsorganisatie Doelgroepenvervoer Arnhem Nijmegen (BVO DRAN). Het bestuur van de BVO DRAN wordt gevormd door bestuurders van de achttien betrokken gemeenten. De verantwoordelijkheid voor de dagelijkse uitvoering is belegd bij de Vervoersorganisatie. De feitelijke uitvoering gebeurt door acht gecontracteerde vervoerders onder aansturing van een particuliere regiecentrale. De werknaam voor de uitvoering van het vervoer is Avan.

Voor onze gemeente verzorgt Avan het sociaal-recreatief vervoer onder de WMO, alsmede het leerlingenvervoer en gedeeltelijk het vervoer naar dagbesteding en behandeling onder de WMO en de Jeugdwet.

Na een aanvankelijk moeizame start van de uitvoering in de eerste maanden, wordt het vervoer sindsdien door de reiziger als goed beoordeeld. Ontwikkelingen met betrekking tot het doelgroepenvervoer zijn eerder met u besproken, onder meer aan de hand van het klanttevredenheidsonderzoek (KTO), de evaluatie start en implementatie van Avan en de overleggen die met u zijn gevoerd betreffende de begrotingen. Bij deze diverse besprekingen heeft u diverse zorgen, vragen en aandachtspunten geuit.

Wat is de huidige stand van zaken?

In het kader van het beheersen en reduceren van kosten is het "knoppenplan" opgesteld. Dit beschrijft een twaalfstal concrete projecten met als doel kosten te reduceren. Deels betreft dit operationele "knoppen", deels beleidsmatige "knoppen". Het bestuur heeft op 20 september ingestemd met de uitvoering van dit knoppenplan. Dit knoppenplan treft u aan als bijlage.

Ter voorbereiding van besluitvorming over mogelijke contractverlenging is het "projectenplan" opgesteld. In dit plan staan veertien deelprojecten beschreven. De resultaten van deze deelprojecten worden gebundeld in een overkoepelend strategisch beslisdocument wat als basis dient voor de besluitvorming. In de eerste helft van januari 2019 wordt dit beslisdocument binnen het BVO bestuur besproken en vastgesteld. Na vaststelling wordt dit document aan u aangeboden als onderlegger voor besluitvorming. Het projectenplan treft u aan als bijlage. De fasering is schematisch weergegeven in onderstaand diagram.

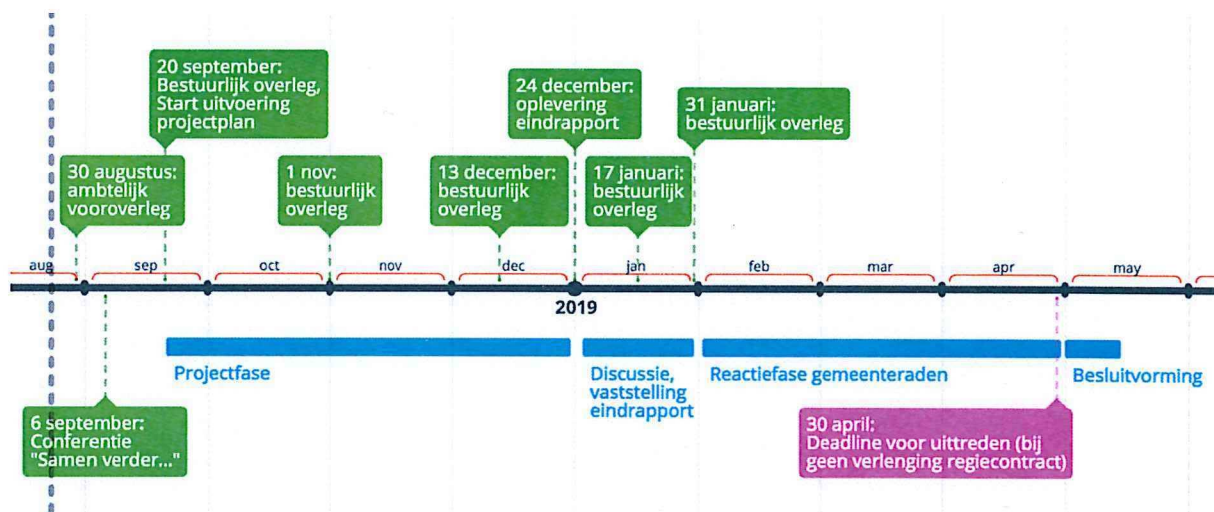
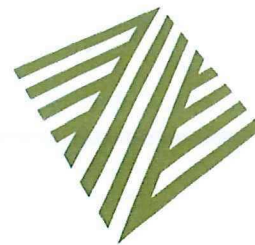


Diagram: tijdpad strategische besluitvorming rondom Avan en BVO DRAN

Communicatie en vervolgproces

Miniconferenties

Om u eenduidig te informeren is vanuit het bestuur van de BVO DRAN de voorkeur uitgesproken om de eerste informatie aan u te verstrekken door het organiseren van intergemeentelijke miniconferenties waarbij de raadsleden van alle gemeenten van harte worden uitgenodigd. De informatievoorziening wordt verzorgd door de Vervoersorganisatie in samenwerking met de contactambtenaren doelgroepenvervoer. Uiteraard is hierbij alle ruimte om verduidelijkende vragen te stellen.



De miniconferenties vinden plaats op dinsdag 12 februari 2019 met als gastheer gemeente Berg en Dal, Dorpsplein 1 te Groesbeek en donderdag 14 februari 2019 met als gastheer gemeente Rheden, Hoofdstraat 3 te De Steeg. Aanvangstijd op beide dagen om 20:00 uur. Verwachte eindtijd 22:00 uur. Bij deze nodigt de Vervoersorganisatie u van harte uit om deel te nemen aan één van deze miniconferenties.

Wilt u deelnemen? Meldt u dan aan voor 15 december a.s. via info@vervoersorganisatie.nl met opgave van naam, voorkeursdatum, gemeente en mailadres. In de laatste week van januari 2019 ontvangt u hiervoor een uitnodiging met het programma voor die avond.

Met vriendelijke groet,
burgemeester en wethouders van Zevenaar,

Michel Tromp
secretaris

Ella Schadd-de Boer
burgemeester

Bijlagen

1. INT/18/866802 Het knoppenplan
2. INT/18/866803 Het projectenplan

Knoppenplan

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

Inhoudsopgave

<u>Inleiding en samenvatting</u>	3
<u>Randvoorwaarden en risico's</u>	4
<u>Benodigd budget</u>	8
<u>Bijlage A Operationeel/tactische knoppen</u>	12
<u>Bijlage B (Regionale) beleidsknoppen</u>	20
<u>Bijlage C Schematisch totaaloverzicht 'Menukaart'</u>	26
<u>Bijlage D Aanbeveling als onderdeel toelichting kosten Avan</u>	
<u>behandeld in bestuursvergadering d.d.14 maart 2018</u>	30

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 uren regeling 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%). 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.

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 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.

Informeel is hierover al gesproken met DVG. Na het zomerreces (september 2018) vinden gesprekken plaats om bovenstaande te concretiseren.

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 weekniveau 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 effectueren 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
Knop 0	Algemeen	Datawarehouse		€ 5.000,00
Knop 1	Leerlingenvervoer	3 uren 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 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 effectueren is extra budget benodigd. Dit budget (indicatie) zijn niet begroot. Onderstaand een overzicht van de indicatieve kosten per project.

Nummer	Doelgroep	Omschrijving	Besparing	Kosten
Knop 0	Algemeen	Datawarehouse		€ 5.000,00
Knop 1	Leerlingenvervoer	3 uren 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 1 leerlingenvervoer: 3 uren 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.

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 urenregeling en de vaststellingsovereenkomst. Ingangsdatum is 1 augustus 2018. Mogelijk 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 los 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 los 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.
- 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.

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 voortgang 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. scooter	??	€ -
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 9 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 10 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 11 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 12 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 vertrektijd 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 13 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, Avan
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	Vooraf 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 dichterbij 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 verblijf tijd 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)).

Samen verder...

Projectplan ter voorbereiding op en het opstellen van een beslisdocument voor besluitvorming

Inhoudsopgave

Inleiding	3
-----------	---

Planning	4
----------	---

Projectorganisatie	5
--------------------	---

Projecten en benodigd budget	7
------------------------------	---

Inleiding

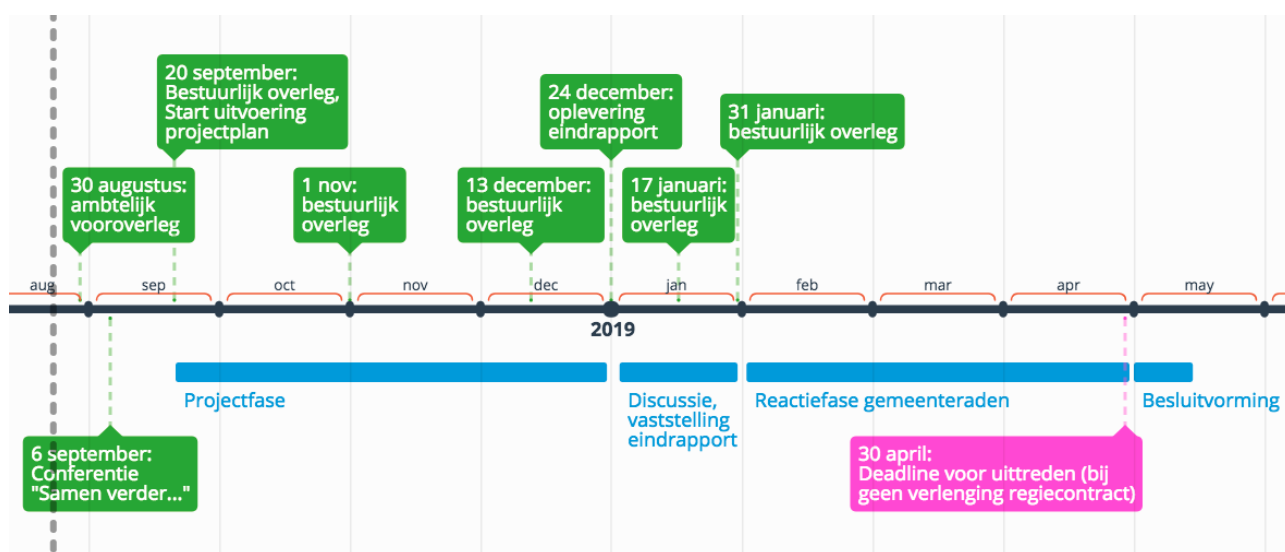
In het voorjaar 2019 dienen gemeenten binnen de regio Arnhem-Nijmegen besluiten te nemen betreffende de verdere samenwerking in het kader van het doelgroepenvervoer. Het voorjaar 2019 is van belang omdat:

- Het besluit tot het verlengen van de overeenkomst met de regiecentrale uiterlijk 31 juli 2019 dient te zijn genomen en met vervoerders 31 januari 2020.
- Indien besloten wordt de overeenkomsten met regiecentrale en/of vervoerders niet te verlengen onverkort gestart dient te worden met de voorbereidingen van nieuwe aanbestedingsrondes waarbij bestekken uiterlijk in september 2019 dienen te zijn gepubliceerd.
- Eventueel uittredende gemeenten dit uiterlijk 30 april 2019 kenbaar dienen te maken aan de overige bestuursleden.

Om te komen tot een weloverwogen besluit wordt in september 2018 begonnen met het opstellen van het beslisdocument. Voor de inhoud van dit beslisdocument worden diverse (onderzoeks) projecten opgestart. Het betreft onderzoeken en projecten die onderscheidend worden opgepakt, maar waarbij in het uiteindelijke beslisdocument de samenhang wordt weergegeven. Op die wijze ontstaat een totaalbeeld van mogelijkheden, beperkingen, ontwikkelingen en verwachtingen op basis waarvan een bestuurlijk besluit over de toekomst kan worden genomen.

Planning

Uiterlijk 31 december 2018 dient de projectfase te worden afgerond door de oplevering van het beslisdocument. In de maand januari 2019 wordt het beslisdocument besproken binnen het bestuur van de BVO. De maanden februari en maart kunnen worden gebruikt om het beslisdocument in de gemeenteraden te bespreken. Voor de maand april staat de finale besluitvorming op de agenda van het BVO-bestuur, waarbij ook de reactie vanuit de raden zijn geïnventariseerd. Uiterlijk in de eerste week van mei vindt definitieve besluitvorming plaats. Onderstaand een schematische weergave van de tijdslijn.



Door de omvang en complexiteit van de projecten en de tijdsdruk waaronder resultaten worden verwacht is frequentere voortgangsrapportage (met mogelijke bijsturing) vereist op bestuurlijk niveau. Daartoe wordt voorgesteld met een bestuurlijke stuurgroep te gaan werken waaraan frequenter de voortgang wordt gerapporteerd en die bij het ontstaan van mogelijke knelpunten kan bijsturen of ingrijpen. Verder fungeert de stuurgroep als bestuurlijke klankbordgroep voor de projecten. Een verdere uitwerking van de projectorganisatie is opgenomen in het betreffende hoofdstuk.

Een beschrijving per project is opgenomen in het hoofdstuk Projecten. Voor elk project treft u een korte omschrijving aan met daarbij de werkwijze, doorlooptijd en indicatieve kosten.

Projectorganisatie

Omschrijving

Voor besluitvorming door het bestuur in Q1 2019 worden vanaf september 2018 een groot aantal deelprojecten opgestart. In de projectfase dienen naar verwachting voortgangsbesluiten genomen te worden op bestuursniveau (bijsturing of escalatie vanuit de projecten) of zijn aanvullende onderzoeken gewenst. Door de omvang en complexiteit van de projecten en de tijdsdruk waaronder resultaten worden verwacht is frequentere voortgangsrapportage (met mogelijke bijsturing) vereist op bestuurlijk niveau. Daartoe wordt voorgesteld om met een bestuurlijke stuurgroep te gaan werken waaraan 4-wekelijks de voortgang wordt gerapporteerd en die bij het ontstaan van mogelijke knelpunten kan bijsturen of ingrijpen. Verder fungeert de stuurgroep als bestuurlijke klankbordgroep voor de projecten.

Gedurende de reguliere bestuursvergaderingen op 1 november en 13 december vindt terugkoppeling plaats naar het voltallige bestuur. Besluiten worden genomen in de bestuursvergaderingen.

Stuurgroep

Voor een evenredige verdeling over de regio wordt voorgesteld de stuurgroep als volgt in te richten:

- De voorzitter van de BVO DRAN (voorzitter van de stuurgroep)
- De bestuurder van de gemeente Nijmegen (grote gemeente)
- De bestuurder van de gemeente Arnhem (grote gemeente)
- De bestuurder van de gemeente Wijchen (kleinere gemeente en tevens plaatsvervangend voorzitter van de BVO DRAN en plaatsvervangend voorzitter van de stuurgroep)
- De bestuurder van een kleinere gemeente in de omgeving van Arnhem
- De directeur BVO DRAN

De Vervoersorganisatie verzorgt de agendering, notulen en projectadministratie.

Projectgroepen

Per project of clustering van projecten wordt een projectgroep geformeerd. De projectgroepen bestaan uit:

- De directeur BVO DRAN als projectmanager
- Contactambtenaren/regiocoördinator/medewerkers Vervoersorganisatie
- Specifieke deskundigen

In het regulier geplande overleg met de contactambtenaren op vrijdag 28 september zullen de projectgroepen bemenst worden. Hierbij wordt gedacht dat alle ambtenaren minstens betrokken c.q. trekker zijn van een project.

Klankbordgroep

Alle ambtenaren fungeren als ambtelijke klankbordgroep. Voor de klankbordgroep wordt aangehaakt bij bestaande en al ingeplande overleggen betreffende het contactambtenarenoverleg (28 september) en het voorbereidend ambtelijk overleg (11 oktober en 22 november). De start van de voorbereidend ambtelijk overleggen worden daartoe met een uur vervroegd, zodat aansluitend het regulier voorbereidend ambtelijk overleg kan plaatsvinden. In de tweede helft van december wordt een extra klankbordgroep ingepland ter

bespreking van het eerste concept beslisdocument.

Vanuit de projectgroepen worden voortgangsrapportage opgesteld die in de klankbordgroep worden besproken.

Terugkoppelingen aan het bestuur

De voortgangsrapportages worden na behandeling in de klankbordgroep door de ambtenaar besproken met de bestuurder en worden aansluitend geagendeerd op de bestuursvergaderingen (op 1 november en 13 december).

In januari 2019 dienen nog bestuursvergaderingen te worden gepland ten behoeve van verdere beeld- en besluitvorming. Voorstel is 17 en 31 januari 2019 van 15.00 uur tot 17.00 uur.

Projecten en benodigd budget

Voor elk project treft u een korte omschrijving aan met daarbij de werkwijze, doorlooptijd en indicatieve kosten.

Nadrukkelijk wordt opgemerkt dat in het kader van de te maken kosten de werkwijze wordt gehanteerd dat in eerste instantie gekeken wordt of binnen een der gemeenten deskundigheid beschikbaar is (al dan niet tegen vergoeding) en pas in tweede instantie derden worden ingeschakeld.

De opgenomen kostenindicatie betreft kosten die op dit moment niet zijn begroot. Onderstaand een overzicht van de indicatieve kosten per project.

Project		Indicatief budget	Doorlooptijd
1	Ontwikkelen tool monitorfunctie	Begroot	Oktober e.v.
2	Benchmark light	€ 5.000,00	September-november
3	Regionale vervoersstromen	€ 3.000,00	September-november
4	Volgtijdelijke vervoerstromen	€ 1.500,00	September-November
5	Besteksvoorwaarden	€ 4.500,00	November-december
6	Weeffouten bestek en oplossingen	€ 1.500,00	Oktober-december
7	Stappenplan bij uittreden	€ 3.000,00	September-oktober
8	Inventarisatieronde bij DVG en vervoerders	€ 1.500,00	September-oktober
9	Inventarisatie ervaringen andere regio's	Begroot	September-december
10	Ontwikkeldocument doelgroepenvervoer	€ 10.000,00	Oktober-december
11	Opstellen beslisdocument	€ 5.000,00	Oktober-december
12	Rol en invloed provincie	€ 5.000,00	September e.v.
13	Regionale adviesraad	€ 2.500,00	Oktober-december
14	Pilot gebiedssplitsing	€ 17.500,00	Oktober-december
Totaal		€ 58.500,00	

Na een toets is gebleken dat met deze projecten ook invulling wordt gegeven aan:

- De conclusies en aanbevelingen betreffende de projectacties uit de evaluatie (QPPC)
- De aanbevelingen uit de reactienota naar aanleiding van zienswijzen ontwerp begroting uit de diverse gemeenteraden.

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

Verdeling kosten o.b.v. inwoneraantal per 1-1-2017 CBS

Gemeente	absoluut	procentueel	
Arnhem	155.699	20,1%	€ 11.775,13
Berg & Dal	34.764	4,5%	€ 2.629,11
Beuningen	25.424	3,3%	€ 1.922,75
Doesburg	11.341	1,5%	€ 857,69
Druten	18.563	2,4%	€ 1.403,87
Duiven	25.398	3,3%	€ 1.920,79
Heumen	16.475	2,1%	€ 1.245,96
Lingewaard	46.182	6,0%	€ 3.492,63
Montferland	35.316	4,6%	€ 2.670,86
Mook en Middelaar	7.775	1,0%	€ 588,00
Nijmegen	173.556	22,4%	€ 13.125,61
Overbetuwe	47.394	6,1%	€ 3.584,29
Renkum	31.391	4,1%	€ 2.374,02
Rheden	43.654	5,6%	€ 3.301,44
Rozendaal	1.498	0,2%	€ 113,29
Westervoort	14.991	1,9%	€ 1.133,73
Wijchen	40.876	5,3%	€ 3.091,35
Zevenaar (+ Rijnwaarden)	43.231	5,6%	€ 3.269,45
Totaal	773.528	100%	€ 58.500,00

Project 1: Knoppenplan en monitorfunctie

Omschrijving

Onder de benaming knoppenplan zijn diverse acties beschreven waardoor kosten worden beïnvloed.

- Een deel van deze activiteiten (bijlage A in het knoppenplan) zijn operationeel tactisch van aard en zijn deels al in uitvoering of starten in het najaar van 2018.
- Een ander deel (bijlage B in het knoppenplan) zijn beleidsmatig van aard. Door beperkte aanpassingen van beleid zijn grote voordelen te behalen. Gelet op de beperkte aanpassingen zou implementatie vanaf 1 januari a.s. mogelijk kunnen zijn. Besluiten tot verdere aanpak dienen genomen te worden door de bestuurders (al dan niet in BVO verband).
- Het derde deel (bijlage C in het knoppenplan) betreft een overzicht acties die samengesteld is in samenwerking met de contactambtenaren en die bekend staat als de menukaart. Dit betreft besparingsmogelijkheden op de langere termijn waarvoor op dit moment nog niet is gekozen.

Het knoppenplan is onderdeel van het project "Samen verder....." omdat gerealiseerde effecten van invloed zijn op verdere besluitvorming in het kader van strategische besluitvorming.

Werkwijze

Voor het meten van effecten wordt een dashboard ingericht. Onderdeel hiervan is het monitoren van ontwikkelingen aan de hand van kengetallen. Hierdoor worden ontwikkelingen inzichtelijk gemaakt in het kader van totale kosten en efficiëntie maatregelen. De relatie tussen het draaien aan knoppen en de daardoor gerealiseerde efficiëntie wordt herleidbaar ingericht.

Voor de monitorfunctie wordt nu gewerkt met Excel. Behalve de bewerkelijkheid hiervan kunnen we de resultaten pas verwerken na afloop van de maand. Een datawarehouseomgeving biedt mogelijkheden:

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

Doorlooptijd

Implementatie van het systeem ingaande 1 oktober a.s. en aansluitend en inrichten van de managementinformatie.

Indicatief budget

Binnen begroting

Projectverantwoordelijke

Vervoersorganisatie

Project 2: Vergelijking van vervoerskosten, benchmark light

Omschrijving

Een mogelijk besluit is dat de contracten met DVG en/of vervoerders niet worden verlengd. Dit betekent dat er nieuwe aanbestedingen plaatsvinden, ongeacht de vorm daarvan. Daarbij is het van belang vooraf een indicatie te krijgen van de gevolgen in financiële zin. Daartoe vindt een kostenvergelijk plaats.

Nadrukkelijk wordt gesteld dat het hier een indicatief onderzoek betreft waarbij niet alle variabelen tot in detail worden meegewogen. De verwachte oplevering is november 2018 (nieuwe verdeelsleutel). Mocht diepgaander onderzoek zijn vereist dan kan dit alsnog worden opgepakt.

Werkwijze leerlingenvervoer en dagbesteding

1. Bepaal aan de hand van de maand juni 2018 de kosten per cliënt per dag. Vermenigvuldig deze met 200/240 (normatief jaar). De uitkomst zijn de kosten per cliënt per jaar.
2. Stap 1 toepassen per gemeente die vervoer hebben ingebracht in AVAN.
3. Stap 1 toepassen per gemeente binnen AVAN waarbij vervoer niet in AVAN is ingebracht. Betreft lopende contracten en contracten die in 2018 zijn aanbesteed en gegund. Gemeenten leveren gegevens aan.
4. Resultaten van Sardes/Oberon (landelijk onderzoek leerlingenvervoer Nederland eindmeting 2017) opnemen in benchmark light als maatstaf/range.
5. Presentatie vormgeven zonder aanduiding exacte tarieven (vertrouwelijkheid).
6. Aanvullen met een overzicht van kosten beïnvloedende factoren.
7. Kosten: Wordt in eigen beheer uitgevoerd, geen out of pocket kosten.

Werkwijze vraagafhankelijk vervoer

8. Bepaal aan de hand van de maand juni 2018 de volgende waarden binnen AVAN: Productiekosten, productie uren, productie kilometers, beladen kilometers, beladen uren, bezettingsgraad, combinatiegraad, aantal ingezette voertuigen verdeeld naar rolstoelvoertuigen en personenauto's, servicetijden vervoer.
9. Benader twee vervoerders die op dit moment geen relatie hebben met AVAN. Laat beide vervoerders aan de hand van de gegevens juni 2018 de waarden bepalen zoals aangegeven in stap 1 (vorm van pro forma offerte).
10. Presentatie vormgeven zonder aanduiding van exacte tarieven (vertrouwelijkheid).
11. Aanvullen met een overzicht van kosten beïnvloedende factoren.
12. Indicatieve kosten: Vergoeding pro forma offertes € 5.000,-.

Doorlooptijd

Eind september tot 30 oktober 2018:	Inventarisatie van gegevens
1-15 November 2018:	Verwerken gegevens en vormgeven presentatie
< 1 december 2018:	Opleveren rapportage

Indicatief budget

€ 5.000,-

Projectverantwoordelijke

Vervoersorganisatie

Project 3: Inzichtelijk maken van (gemeente overschrijdende) vervoerstromen binnen de regio

Omschrijving

Een mogelijk besluit is dat de contracten met DVG en vervoerders niet worden verlengd. Dit betekent dat er nieuwe aanbestedingen plaatsvinden, ongeacht de vorm daarvan. Daarbij is het van belang een indicatie te krijgen van samenhangende vervoerstromen. Inzicht wordt verschaft of het vervoer betreft dat uitsluitend binnen de gemeentegrenzen plaatsvindt of dat vervoer gemeentegrens overschrijdend is. Indicatief wordt ingegaan op effecten van samenhang in kader van efficiëntie en beheersing van kosten. De verwachte oplevering is november 2018. Mocht diepgaander onderzoek zijn vereist dan kan dit alsnog worden opgepakt.

Werkwijze leerlingenvervoer

1. Bepaal aan de hand van een dinsdagochtend in juni 2018 de vertrek en aankomst plaats van individuele leerlingen op basis van de 6 cijferige postcode. Voor leerlingen die buiten AVAN verband worden vervoerd leveren de gemeenten de gegevens aan.
2. Stel een overzicht samen van vertrek en aankomst binnen de gemeentegrens.
3. Genereer een overzicht van vertrek en aankomst die gemeentegrens overschrijdend zijn.
4. Presenteer clusters van vervoerstromen.
5. Indicatieve kosten: Ondersteuning bij presentatie op kaartmateriaal € 1.500,- .

Werkwijze vraagafhankelijk vervoer

6. Bepaal aan de hand van een Q1 en Q2 2018 de vertrek en aankomst plaats van individuele AVAN reizigers op basis van de 6 cijferige postcode.
7. Stel een overzicht samen van vertrek en aankomst binnen de gemeentegrens.
8. Genereer een overzicht van vertrek en aankomst die gemeentegrens overschrijdend zijn.
9. Presenteer clusters van vervoerstromen.
10. Indicatieve kosten: Ondersteuning bij presentatie op kaartmateriaal € 1.500,- .

Doorlooptijd

Eind september tot 30 oktober 2018:	Inventarisatie van gegevens
1-15 November 2018:	Verwerken gegevens en vormgeven presentatie
< 1 december 2018:	Opleveren rapportage

Indicatief budget

€ 3.000,-

Projectverantwoordelijke

Vervoersorganisatie

Project 4: Volgtijdelijke mogelijkheden vervoersoorten (gerelateerd aan project 3)

Omschrijving

Een mogelijk besluit is dat de contracten met DVG en/of vervoerders niet worden verlengd. Dit betekent dat er nieuwe aanbestedingen plaatsvinden, ongeacht de vorm daarvan. Daarbij is het van belang vooraf een indicatie te krijgen van vervoerstromen die (met beperkte aanpassingen) volgtijdelijk zijn te organiseren.

Voordelen hiervan zijn:

1. Kostenefficiëntere uitvoering.
2. Minder voertuigen benodigd en beperken inzet kilometers waardoor gunstigere milieueffecten.
3. Mogelijkheid chauffeur meer arbeidsuren te bieden, behoud chauffeur (kwaliteit) voor de taxibranche.

Het is van belang om mogelijkheden in kader van volgtijdelijk vervoer bij de samenstelling van het bestek te onderkennen en deze vervoersoorten in samenhang uit te vragen. Zeker bij het bepalen van het gewenste voertuigtype van belang en voor het bepalen van de offertetarieven bij de aanvraag.

Werkwijze

Gerelateerd aan project 3 worden tijdsblokken geïnventariseerd. Aan de hand daarvan worden inschattingen gemaakt van de mogelijkheden van volgtijdelijk vervoer en de voorwaarden om dit te realiseren (matchen van bloktijden, inzet type voertuig). Vaak is met beperkte (beleids)aanpassingen vervoer volgtijdelijk te organiseren.

Voorbeelden:

Aansluitend aan leerlingenvervoer verzorgen van dagbestedingsvervoer, marges in afzet- en ophaaltijden iets verruimen.

Voorafgaand aan leerlingenvervoer verzorgen van medewerkersvervoer (WSW), marges iets verruimen.

Aansluitend leerlingenvervoer vraagafhankelijk vervoer mogelijk maken, beperkte aanpassing van het vraagafhankelijk vervoer.

Indicatieve kosten: Ondersteuning bij uitwerking en presentatie € 1.500,-.

Doorlooptijd

Eind september tot 30 oktober 2018:	Inventarisatie van gegevens
1-15 November 2018:	Verwerken gegevens en vormgeven presentatie
< 1 december 2018:	Opleveren rapportage

Indicatief budget

€ 1.500,-

Projectverantwoordelijke

Vervoersorganisatie

Project 5: Besteksvoorwaarden; uniform versus maatwerk

Omschrijving

Een mogelijk besluit is dat de contracten met DVG en/of vervoerders niet worden verlengd. Dit betekent dat er nieuwe aanbestedingen plaatsvinden, ongeacht de vorm daarvan. Van belang hierbij is om vooraf te bepalen welke onderdelen voor alle gemeenten van toepassing zijn en welk deel een vorm van maatwerk betreft.

Afhankelijk hiervan kunnen keuzes worden gemaakt om:

1. Aparte bestekken vorm te geven of één bestek waarbij middels perceelindeling maatwerk (per gemeente) wordt ingebracht.
2. Separate of gezamenlijke aanbestedingsprocessen op te starten.
3. Te kiezen voor tussenvormen van bovenstaande.

Hierdoor worden de aanbestedingskosten (per gemeente) indicatief inzichtelijk.

Werkwijze

Juridisch: inventariseren van de juridische mogelijkheden en beperkingen. Vormgeven van een advies.

Kostenindicatie juridische ondersteuning: € 1.500,-.

Ambtelijk: per gemeente (of verzameling van gemeenten) inventariseren van eisen en wensen.

Geraamde kostenindicatie € 1.000,- tot € 3.000,-.

Doorlooptijd

November 2018: Onderzoek

December 2018: Rapportage gereed en oplevering

Indicatief budget

€ 4.500,-

Projectverantwoordelijke

Ambtelijk, ntb

Project 6: Inventariseren van weeffouten in het bestek

Omschrijving

In het huidige bestek zitten weeffouten die leiden tot extra kosten. Het oplossen van weeffouten kan leiden tot een verdere kostenreductie. Dit project is van belang in het geval het kostenverschil bepalend is voor de besluitvorming in het kader van al dan niet verlengen van contracten.

Werkwijze

Analysen van het bestek en het inventariseren van weeffouten. Inschattingen maken van de omvang van kostenreductie als deze weeffouten worden opgelost. Juridisch laten adviseren in kader van haalbaarheid binnen de huidige overeenkomsten. Afhankelijk daarvan in overleg gaan met regiecentrale en vervoerders om te komen tot oplossingen. Kosten juridische toetsing € 3.000,-.

Doorlooptijd

Oktober en november 2018:	Analyse
December 2018:	Rapportage

Indicatief budget

€ 3.000,-

Projectverantwoordelijke

Vervoersorganisatie

Project 7: Concretisering stappenplan in geval van (gedeeltelijk) uittreden uit de BVO

Omschrijving

De artikelen 27 en 28 van de Regeling Bedrijfsvoeringsorganisatie bevatten bepalingen in het kader van uittreden en opheffen van de BVO DRAN. Vanuit enkele gemeenten is gevraagd om de mogelijkheid tot uittreden uit de BVO te concretiseren in een (juridisch) stappenplan. Omdat deze nadere verduidelijking door meerdere gemeenten wordt gevraagd is het efficiënter dat deze vraag vanuit de BVO DRAN bij een jurist wordt belegd in plaats dat elke gemeente afzonderlijk een advies vraagt.

Werkwijze

Opdracht verstrekken aan een jurist voor het opstellen van een (juridisch) stappenplan. Kostenindicatie € 1.000,- tot € 3.000,-

Doorlooptijd

Uittreden is aan termijnen gebonden. Opzegging voor 1 januari 2020 met opzegtermijn van een vol kalenderjaar of 15 maanden voorafgaande aan contracteinde regiecentrale (31 juli- / -15 maanden = uiterlijk 30 april 2019). Besluitvorming tot uittreden dient te worden geaccordeerd door de gemeenteraden. Daartoe is het wenselijk dat uiterlijk 1 november a.s. het stappenplan is geconcretiseerd.

Na 20 september a.s.: Opdrachtverstrekking

Uiterlijk 1 november: Oplevering advies

Indicatief budget

€ 3.000,-

Projectverantwoordelijke

Ambtelijk, ntb

Project 8: Inventariseren of DVG en/of vervoerders willen verlengen (voorwaarden)

Omschrijving

In de overeenkomsten is een tweezijdige opzegging opgenomen. Voor de regiecentrale betekent dat tot uiterlijk 31 juli 2019 zij kunnen besluiten om de samenwerking na 31 juli 2020 niet voort te zetten. In het geval een van deze partijen kort voor de opzegdatum daartoe besluit ontstaat er voor de BVO DRAN een tijds-klem in het kader van een offertetraject. Dit kan worden voorkomen om in een eerdere fase helderheid te krijgen van partijen en dit juridisch vast te leggen. Of een en ander juridisch is toegestaan dient te worden getoetst.

In de overeenkomsten zijn bepalingen opgenomen over de verlengingstermijn. Het is niet eenduidig vastgelegd of de termijnen van verlenging 12 of 24 maanden dienen te zijn of dat het ook mogelijk is om met een veelvoud van maanden te verlengen (tot maximaal 24). Zeker van belang omdat voor het beoordelen van de effecten van het knoppenplan een beperktere verlenging van meerwaarde kan zijn.

Overigens bij een verlenging van een periode afwijkend van een veelvoud van 12 maanden dient rekening gehouden te worden dat de termijnen niet meer overeenkomen met een schooljaar (leerlingenvervoer). Voor vraagafhankelijk vervoer heeft het vaak de voorkeur om uit te gaan van een kalenderjaar.

Werkwijze

Voor besluitvorming binnen de BVO DRAN met partijen gesprekken aangaan over hun voornemen tot verlengen en de eventueel daaraan gekoppelde randvoorwaarden. Afhankelijk van de besluitvorming binnen de BVO DRAN in een eerdere fase juridisch sluitende afspraken maken met partijen over verdere samenwerking.

Juridische toets in kader van het concretiseren van de verlengingsopties. Indicatieve kosten € 1.500,-

Doorlooptijd

September 2018	Vraag uitzetten aangaande de concretisering van verlengingsopties, voorafgaande aan de gesprekken die met partijen worden gevoerd.
Oktober 2018	Gesprekken voeren met DVG en vervoerders betreffende hun intenties ten aanzien van verlenging en inventariseren van eventuele randvoorwaarden.

Indicatief budget

€ 1.500,-

Projectverantwoordelijke

Vervoersorganisatie

Project 9: Kennis en ervaringen binnen andere regio's

Omschrijving

Binnen de provincie Gelderland en daarbuiten zijn diverse regio's waarbij op een vergelijkbare werkwijze het vervoer is georganiseerd (regiemodel). Ook daar worden ervaringen inmiddels geëvalueerd en zijn voorbereidingen gestart ten behoeve van besluitvorming. Het ophalen en delen van ervaringen biedt mogelijkheden om van elkaar te leren.

Werkwijze

Binnen de provincie Gelderland vindt periodiek bovenregionaal overleg plaats. Hierbij zijn alle regio's binnen Gelderland en de provincie vertegenwoordigd. Op initiatief van dit bovenregionaal overleg vindt momenteel een onderzoek plaats naar de reden van de kostentoename van regiemodel. Rapportage wordt in september verwacht.

Buiten Gelderland zijn ook diverse initiatieven (en onderzoeken). Dordrecht, Midden Brabant, Publiek vervoer Groningen en Drenthe. Met deze partijen wordt contact gelegd om ervaringen uit te wisselen.

Doorlooptijd

September 2018:	Rapportage kostenontwikkeling regiemodel binnen Gelderland.
Oktober -november 2018:	Besprekingen met partijen buiten Gelderland om ervaringen uit te wisselen.
December 2018:	Rapportage gereed

Indicatief budget

Binnen begroting

Projectverantwoordelijke

Vervoersorganisatie

Project 10: Inventarisatie ontwikkelingen doelgroepenvervoer

Omschrijving

Binnen het doelgroepenvervoer zijn de komende 5 tot 10 jaren forse ontwikkelingen te verwachten. Het betreft ontwikkelingen met betrekking tot:

- Ouderenzorg: vergrijzing, zelfstandigheid, dementie, rolstoelafhankelijkheid, gewenste mobiliteit, vereenzaming, gebruik social media, gebruik van apps en smartphones.
- Leerlingenvervoer/Jeugdzorg: zelfredzaamheid specifieke problematiek in het kader social media, gebruik smartphones, toename behoefte aan speciaal onderwijs.
- Taxibranche: kwaliteit van chauffeurs, opleidingsniveau gericht op de doelgroepen, vacatureproblematiek.
- Duurzaamheid: Wanneer wordt elektrisch rijden nu echt een ding.
- Vervoersontwikkeling: Welke ontwikkelingen zien we zoals het toepassen van een Breng Flex omgeving, initiatieven in het kader van MAAS.

Het doel van dit project is om globale ontwikkelingen te schetsen waarmee de komende jaren mogelijk rekening gehouden dient te worden (en die mogelijk effect hebben op de aanbestedingen). Het doel hiervan is een totaalbeeld van ontwikkelingen en onderlinge afhankelijkheid van te maken keuzen. Het belang van een balans tussen kosten en kwaliteit (bestek).

Mogelijke relatie met project 11.

Werkwijze

Op basis van deskresearch en interviews gegevens verzamelen en samenhangend vormgeven in een ontwikkeldocument. Vooral kritische ontwikkelingen benoemen en aangeven wanneer deze naar verwachting worden geëffectueerd. Op basis van deze ontwikkelingen kunnen gemeenten zich voorbereiden en een inschatting maken in hoeverre samenwerking is vereist. Kostenindicatie bij uitbesteden aan derden € 10.000,-.

Doorlooptijd

Oktober 2018: Werven van expertisecapaciteit en het maken van afspraken

Oktober-december 2018: Opstellen ontwikkeldocument

Indicatief budget

€ 10.000,-

Projectverantwoordelijke

Ambtelijk, ntb

Project 11: Opstellen beslisdocument

Omschrijving

Zoals eerder aangegeven dient een beslisdocument te worden opgesteld om te komen tot een weloverwogen besluit. In het beslisdocument worden de resultaten van de diverse benoemde (onderzoeks)projecten die onderscheidend zijn opgepakt gebundeld en in samenhang gepresenteerd aan het bestuur. Dit document gaat vergezeld van conclusies en aanbevelingen. Het beslisdocument wordt door het BVO-bestuur in haar vergadering van januari 2017 geaccordeerd en kan hierna worden gebruikt voor behandeling in de gemeenteraden.

Mogelijke relatie met project 10.

Werkwijze

Voor het opstellen van het beslisdocument wordt expertise ingehuurd. Aan de hand van de resultaten van de deelproject wordt het beslisdocument vormgegeven. Kostenindicatie bij uitbesteding aan derden € 5.000,-.

Doorlooptijd

Oktober 2018:	Werven van expertisecapaciteit en het maken van afspraken
Oktober-december 2018:	Opstellen van het beslisdocument
Januari 2019:	Presentatie in en accorderen door bestuursvergadering

Indicatief budget

€ 5.000,-

Projectverantwoordelijke

Vervoersorganisatie en projectverantwoordelijken

Project 12: "Ander Mobiliteit" rol en invloed provincie

Omschrijving

De provincie Gelderland is verantwoordelijk voor, of neemt op eigen initiatief een rol in, verschillende vormen van vervoer die raken aan het deur-deur-vervoer van Avan. Denk aan OV (nieuwe concessie Arnhem-Nijmegen gaat eind 2022 in), maar ook aan "Andere Mobiliteit" zoals deelfietsen, dorpsauto's, BrengFlex, MaaS, carpoolen etc.

Op korte termijn speelt een aanbod om de Samenwerkingsovereenkomst Basismobiliteit (SOK) tijdelijk te verlengen. Dit houdt in een tijdelijke voortzetting van de uitvoering van het OV-vangnet door Avan en van de provinciale bijdrage aan het WMO-vervoer (1,8 mio in 2019). Hierover wordt onderhandeld.

Keuzes die de provincie in 2019 en 2020 maakt kunnen invloed hebben op de afwegingen van de regio over de toekomst van de samenwerking. Heel tastbaar daarin zijn de financiële en operationele consequenties van verlenging van de SOK. Maar ook de invulling van het OV-vangnet en BrengFlex die de provincie voorziet voor na 2019.

Werkwijze

In het kader van de aanbesteding OV worden door de provincie keuzes voorbereid. Deze keuzes leiden naar verwachting in de loop van 2020 tot besluiten. De huidige samenwerkingsovereenkomst Basismobiliteit met de provincie Gelderland heeft een looptijd loopt af op 31 december 2019.

In afwachting van de keuzes en besluiten over de OV-aanbesteding is het voornemen om de Samenwerkingsovereenkomst te verlengen met 6 tot 12 maanden. Onderhandelingen hierover zijn opgestart.

In de gesprekken met de provincie kan de regio baat hebben bij informatie en doorrekeningen m.b.t. Avan ("hoeveel zou het kosten/opbrengen als...") en omgekeerd kunnen de uitkomsten van gesprekken en onderhandelingen van invloed zijn op afwegingen die de regio maakt over strategische vraagstukken, (bijvoorbeeld "op welke schaal willen wij samenwerken").

Tijdens de uitvoering van het project wordt daarom continu afgestemd tussen enerzijds de gesprekken met de provincie en anderzijds de projecten-in-uitvoering die daar inhoudelijk aan raken. Vanwege de bestuurlijke aspecten zal de stuurgroep hier extra actief bij worden betrokken.

Met name waar het gaat om verlenging van de SOK kan juridische advisering gewenst zijn. Geraamde kosten €5.000

Doorlooptijd

Continu proces van zwaluwstaarten tot aan oplevering eindrapport. (Het afstemmen tussen regio en provincie blijft daarna uiteraard doorgaan)

Indicatief budget

€ 5.000,-

Projectverantwoordelijke

Vervoersorganisatie

Project 13: Regionale Adviesraad Doelgroepenvervoer (RAD)

Omschrijving

De Regionale adviesraad Doelgroepenvervoer (RAD) is als officieel adviesorgaan van het bestuur van de Vervoersorganisatie ingesteld. Een van de doelstellingen van dit officiële adviesorgaan is bij te dragen aan verdere ontwikkeling en verbetering van het vervoerssysteem en de uitvoering van het vervoer. Het betrekken van de RAD bij het proces over de al dan niet toekomstige samenwerking in het doelgroepenvervoer regio Arnhem Nijmegen is daarbij gepast.

Werkwijze

Het RAD wordt periodiek geïnformeerd over ontwikkelingen en om advies gevraagd. Daarbij zal met name het advies betreffende het voorzieningenniveau zwaarwegend zijn. De wijze waarop het vervoer wordt georganiseerd zal naar verwachting minder van belang zijn.

Doorlooptijd

Het Avan-besluitvormingsproces wordt geagendeerd op de agenda van de RAD. Periodiek worden voor concrete onderwerpen advies gevraagd.

Mogelijk zijn hiervoor extra bijeenkomsten van de RAD benodigd. Indicatieve kosten worden geraamd op € 2000,-.

Indicatief budget

€ 2.000,-

Projectverantwoordelijke

Vervoersorganisatie

Project 14: Pilot geografisch splitsen vraagafhankelijk vervoer

Omschrijving

Vanuit bestuur en raden is enkele malen het signaal afgegeven met betrekking tot omvang van het vervoersgebied betreffende het vraagafhankelijk vervoer en dat dit een mogelijke oorzaak zou kunnen zijn van de te hoge kosten. Als onderdeel van toekomstige besluitvorming over de mogelijke samenwerkingsvormen is in pilotvorm te onderzoeken of het opdelen van het vervoersgebied leidt tot significant lagere kosten. Tweede onderdeel is of het toepassen van een incentive leidt tot kostenbesparing (onder gelijkblijvende kwaliteit).

Werkwijze

Binnen de huidige regiecentrale zal de regio Arnhem-Nijmegen worden opgesplitst in een Zuidelijk en Noordelijk deel. Hierbij wordt gekeken naar logische verdeling op basis van vervoerstromen. De aansturing van deze onderscheiden gebieden ligt op grote delen van de dag bij aparte planners. Deze planners zitten wel bij elkaar zodat voordelen bij gebiedsoverstijgende ritten kunnen worden ingeregeld. Chauffeurs worden op basis van basepoint toegedeeld aan de te onderscheiden gebieden. Voor beide gebieden worden de prestaties gemeten aan de hand van kengetallen.

In samenwerking met DVG worden efficiency targets afgesproken en gekapitaliseerd. Deze kostenreductie wordt beschouwd als gerealiseerde besparingen. Vanuit deze besparingen worden in eerste instantie de meerkosten betaald. Van de kostenreductie die deze meerkosten overstijgen wordt 30% aan DVG uitgekeerd als incentive.

Voor het bemensen van de tweede werkplek wordt uitgegaan van 12 uren per dag (4.380 uren per jaar). Omgerekend 2,5 fte. Kosten per jaar € 105.000, - (per maand 8.750, -).

Het voorstel is om de pilot 4 maanden te laten duren (oktober 2018 t/m januari 2019). De meerkosten in het kader van bemensing bedragen in dat geval € 35.000,-. Vanwege de pilot is het voorstel (nog af te stemmen met DVG) om het risicodragend deel elk voor 50% te nemen. Dit in het geval er geen kostenreductie wordt gerealiseerd of deze de meerkosten niet afdekt. De pilot wordt in dat geval beëindigd.

Doorlooptijd

Oktober-december 2018:	Pilot opdeling planning vraagafhankelijk vervoer in regio's Zuid en Noord
Januari 2019:	Uitkomsten pilot presenteren in bestuursvergadering, incl. besluitvorming project al dan niet te continueren vanaf 1 februari 2019.

Indicatief budget

Risicodragend deel AVAN 50% x € 8.750 x 4 maanden = € 17.500, -.

Projectverantwoordelijke

Vervoersorganisatie