

Visiedocument Vernieuwing doelgroepenvervoer en aanvullend openbaar vervoer

Versie 27 september 2018

Bas Witte, Cissonius Groep

1. Inleiding

Provincie en gemeenten staan voor de uitdaging de komende jaren vorm te geven aan een nieuwe invulling van het openbaar vervoer en het doelgroepenvervoer. Een invulling waarbij openbaar vervoer en doelgroepenvervoer in afstemming zijn georganiseerd en elkaar versterken.

De huidige organisatie van het doelgroepenvervoer is op termijn niet houdbaar en sluit onvoldoende aan bij de vraag/behoefte. De komende aanbesteding van de OV-concessies in de provincie Utrecht en het aflopen van het contract Regiotaxi Utrecht brengen met zich mee dat de komende maanden een aantal belangrijke besluiten moeten worden genomen over de toekomst van het doelgroepenvervoer (en vooral Regiotaxi).

Gemeenten moeten zich tevens beraden over hoe de teruggang in financiële bijdrage van de provincie aan de Regiotaxi op termijn op te vangen.

	Totale kosten per RT-contract in 2017 Incl. BTW	Kosten gemeenten 2017	Bijdrage Provincie 2017	Bijdrage Provincie 2024
RT Utrecht Perceel 1	€ 5.130.000	€ 2.715.000	€ 2.415.000	€ 0
RT Utrecht perceel 2	€ 1.785.000	€ 695.000	€ 1.090.000	€ 0
RT Utrecht Perceel 3	€ 1.770.000	€ 955.000	€ 815.000	€ 0
RT Veenweide	€ 1.880.000	€ 1.490.000	€ 390.000	€ 0
Totaal	€ 10.565.000	€ 5.855.000	€ 4.710.000	€ 0

Bron: Een verkenning naar de mogelijk scenario's voor de Regiotaxi en het overige doelgroepen vervoer na 2020, provincie Utrecht 2018

In 2017 droeg provincie Utrecht nog ca. € 4,7 miljoen¹ bij aan de Regiotaxi, deze bijdrage wordt geleidelijk afgebouwd naar € 0 in 2024.

In dit document geven de gemeenten hun visie weer op de toekomstige invulling van het doelgroepenvervoer en de samenhang van het doelgroepenvervoer en het openbaar vervoer. Vragen die beantwoord worden zijn:

- hoe invulling te geven aan de komende aanbestedingen van de Regiotaxi (vernieuwing, organisatie, samenwerking)?
- Hoe ervoor te zorgen dat het aanvullend openbaar vervoer en het doelgroepenvervoer elkaar versterken en aanvullen?
- Hoe zorgen we ervoor dat het doelgroepenvervoer toekomstbestendig is en aansluit bij de vraag/behoefte.

Provincie Utrecht vervaardigt een beleidsnotitie Aanvullend openbaar vervoer. Tesaamen vormen de provinciale beleidsnotitie en dit Visiedocument de basis voor besluitvorming ten aanzien van de vernieuwde invulling van het doelgroepenvervoer en aanvullend openbaar vervoer door gemeenten en provincie .

Dit Visiedocument is vervaardigd voor de U-16; zestien samenwerkende gemeenten in provincie Utrecht.

¹ Dit bedrag van € 4,7 miljoen is exclusief de bijdrage aan Wijk bij Duurstede en Utrechtse Heuvelrug

De 16 gemeenten werken in verschillende samenstellingen samen. Onderstaand staan de gemeenten ingedeeld naar Wmo-regio; het meest relevante samenwerkingsverband in het sociaal domein. Achter de gemeente staat het Regiotaxicontract waaraan men het deel neemt.

Regio Lekstroom	
gemeente Houten	Regiotaxi Utrecht
gemeente Lopik	Regiotaxi Veenweide
gemeente Nieuwegein	Regiotaxi Utrecht
gemeente Vianen	Regiotaxi Utrecht
gemeente IJsselstein	Regiotaxi Utrecht
Regio Utrecht Stad	
gemeente Utrecht	Regiotaxi Utrecht
Regio Utrecht West	
gemeente De Ronde Venen	Regiotaxi Veenweide
gemeente Montfoort	Regiotaxi Veenweide
gemeente Oudewater	Regiotaxi Veenweide
gemeente Stichtse Vecht (Breukelen en Loenen)	Regiotaxi Veenweide
gemeente Stichtse Vecht (Maarsen)	Regiotaxi Utrecht
gemeente Woerden	Regiotaxi Veenweide
Regio Zuid Oost	
gemeente Bunnik	Regiotaxi Utrecht
gemeente De Bilt	Regiotaxi Utrecht
gemeente Zeist	Regiotaxi Utrecht
gemeente Utrechtse Heuvelrug	Regiotaxi Eemland-Heuvelrug
gemeente Wijk bij Duurstede.	Regiotaxi Eemland-Heuvelrug

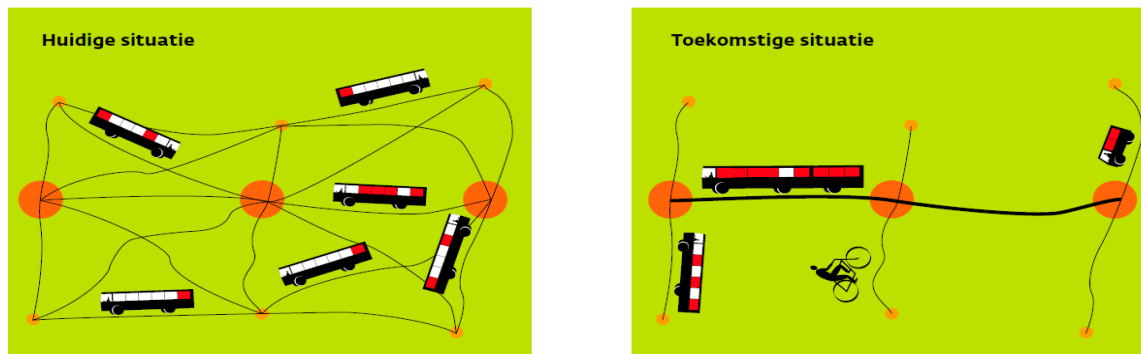
Dit document beschrijft de richting van de vernieuwing van het doelgroepenvervoer. De gemeenten gaan zich per regio organiseren en uiteindelijke besluiten over acties die opgepakt gaan worden, organisatie en kosten worden per regio genomen. Voorgesteld wordt per regio een uitvoeringsprogramma Vernieuwing doelgroepenvervoer op te stellen.

Gemeenten willen tevens in U-16 verband blijven samenwerken. In gezamenlijkheid trekken gemeenten met de provincie op om het aanvullend openbaar vervoer een zo optimaal mogelijke invulling te geven en te versterken vanuit het doelgroepenvervoer.

2. Opgave openbaar vervoer

Openbaar vervoer gaat veranderen. Onderzoek laat zien: "bij het merendeel van de reizigers valt de trade-off tussen langer lopen naar de halte en het gemak en de snelheid van hogere frequenties in het voordeel uit van de hogere frequenties."² Het grootste deel van de reizigers wenst hoogwaardig openbaar vervoer met gestrekte lijnen, waarbij de haltes verder uit elkaar liggen en de bussen sneller door kunnen rijden. Daarnaast kan de vraag gesteld worden of het maatschappelijk wenselijk is bussen te laten rijden waarin geen of enkele reizigers zitten.

Het is te voorzien dat provincie Utrecht in de nieuwe invulling van de OV-concessie 2023 prioriteit geeft aan investeringen in 'sterke' lijnen. Hierdoor verbetert het gebruik en de kostendekkingsgraad van het OV, echter het betekent ook een verschromping van het openbaar vervoersaanbod voor een deel van de reizigers doordat er budget weggehaald wordt bij minder bezette lijnen. Voor een deel van de reizigers wordt het lastiger om van het openbaar vervoer gebruik te maken. Zij zijn slecht ter been waardoor een grotere loopafstand tot de halte een probleem is of zij hebben moeite met de snelheid en massaalheid van het openbaar vervoer.



Figuur 1: Voorbeeld ontwikkeling openbaar vervoer uit OV Visie provincie Noord-Holland (2012)

De opgave waar provincie en gemeenten voor staan is om -terwijl wordt geïnvesteerd in een sterk OV lijnennet- te zorgen dat er een adequaat en passend vervoersaanbod blijft bestaan voor de groep reizigers zonder goed vervoersalternatief als de bus wegvalt. Het gaat hier om de reiziger die door wegvallen van busritten/lijnen niet meer kan reizen, maar wel in staat is zelfstandig te reizen.

Captives, wie zijn het meest aangewezen op busvervoer

KiM heeft onlangs onderzocht wie aan te merken zijn als 'captives', personen die aangewezen zijn op busvervoer. Hieronder staan de belangrijkste conclusies uit 'Busgebruikers door dik en dun' (KiM, juni 2018):

Busgebruikers die zeggen thuis te blijven als de bus er niet meer is	11%
Busgebruikers in 'haarvaten' ³ die zeggen thuis te blijven als de bus er niet meer is	21%
Percentage Nederlanders aangewezen op busvervoer (captives)	5%

² KiM (Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid), De keuze van de reiziger 2018.

³ Onder haarvaten wordt verstaan, dunbevolkt gebied die slechts door een enkele buslijn aangedaan wordt

Het gros van de Nederlanders is te typeren als keuzereiziger. Omdat de captives wel vaker de bus nemen, is het aandeel captives onder buspassagiers wel groter dan 5%, de genoemde 11%.

De personen die zeggen sterk aangewezen te zijn op de bus kenmerken zich door beperkt voertuigbezit, beperkt gebruik van auto en/of fiets, grote kans op de aanwezigheid van een mobiliteitsbeperking en veelal het gebruik van de bus voor meerdere reismotieven.

De groep die het meest is aangewezen op busvervoer bestaat voornamelijk uit jongeren, vooral in de groep van 12 tot 18 jaar. Ook onder de groep senioren van 70 jaar en ouder komen ook relatief veel captives voor. Er bestaat een relatie met inkomen: mensen uit huishoudens met een lagere inkomensklasse zijn eerder aan te merken als captive dan mensen uit de hogere inkomensgroepen. Tot slot zijn gebruikers van de bus in de haarvaten eerder te beschouwen als captives dan gebruikers van de bus elders.

In de Ontwerpateliers Aanvullend OV georganiseerd door provincie Utrecht kwam naar voren dat het niet gaat om één type reiziger die sterk afhankelijk is van het openbaar vervoer. Een onderscheid kan gemaakt worden naar reizigers in meer landelijk gebied en reizigers in dichtbevolkt gebied:

- In meer landelijk gebied hebben veel reizigers geen (fiets-)alternatief. Het wegvallen van een lijn heeft voor hen belangrijke bezwaren.
- In stedelijk gebied hebben de meeste mensen die goed ter been zijn wel een vervoersalternatief, hier worden met name reizigers met een mobiliteitsbeperking (die ook niet goed kunnen fietsen) geraakt door het achteruitgaan van het busaanbod.

Openbaar vervoer en doelgroepenvervoer kunnen worden gezien als communicerende vaten; daar waar busaanbod verdwijnt zal de vraag naar doelgroepenvervoer toenemen. Doelgroepenvervoer -of dat nu de vraagafhankelijke Regiotaxi is, of het routegebonden vervoer zoals leerlingenvervoer- is niet altijd de meest passende of kosteneffectieve manier om dit vrijvallende vervoersaanbod te accommoderen. Regiotaxi is bijvoorbeeld niet passend als iemand tijdsefficiënt wil reizen en voor openbaar vervoer reizigers erg kostbaar. Overheidsbeleid is er vooral op gericht om te zorgen dat iedereen kan meedoen aan de maatschappij.

De provincie zal - in afstemming met de gemeenten - moeten bekijken:

- Op welke lijnen, tijdstippen en trajecten de bezettingsgraad van reguliere buslijnen dermate gering is dat andere opties moeten worden overwogen;
- Of vervangen van de buslijn door een andere invulling in dat geval verantwoord is;
- Hoe deze andere invulling er uit moet zien:
 - bij voorkeur in de vorm van een algemeen toegankelijke vervoersvorm;
 - zo passend en kostenefficiënt mogelijk.

3. Visie op Aanvullend openbaar vervoer

Provincie Utrecht ontwikkelt (in samenspraak met de gemeenten) voor daar waar geen of beperkt regulier busaanbod aanwezig is het aanvullend openbaar vervoer.

Definitie aanvullend openbaar vervoer

Aanvullend openbaar vervoer is vervoer voor reizigers die geen gebruik kunnen maken van het 'reguliere' openbaar vervoer (bus)aanbod en die wel zelfstandig kunnen reizen. Voorbeelden van Aanvullend openbaar vervoer zijn: de Texelhopper, Brengflex, Hubtaxi en buurtbussen.

Het investeren in sterke lijnen leidt naar verwachting tot een toename van het openbaar vervoer gebruik. Echter dit dient niet ten koste te gaan van de circa 10% reizigers die sterk geraakt wordt door het wegvallen van een lijn.

De ontwikkeling van aanvullend openbaar vervoer biedt een goede kans om vervoersvormen te stimuleren waarmee mensen met beperkte mobiliteitsmogelijkheden kunnen reizen.

Het gebruik van het (aanvullend) openbaar vervoer kan worden gestimuleerd en een meer passend vervoersaanbod voor mensen met een mobiliteitsbeperking kan worden opgebouwd door:

- openbaar vervoersvormen te introduceren die meer geschikt zijn voor mensen met mobiliteitsbeperkingen;
- door lokale, aanvullende, alternatieve vervoersvormen zoals Schalkwijkbus, Wijkhopper en Hubtaxi te introduceren en stimuleren;
- en door als gemeenten actief openbaar vervoer te stimuleren, o.a. door toekenning, reisbudgetten, communicatie en training/begeleiding.

In onze visie is er niet één oplossing of invulling mogelijk als een reguliere buslijn niet de meest wenselijke oplossing lijkt. Per situatie moet worden bekeken wat de meest geëigende invulling van aanvullend openbaar vervoer is. Dit is mede afhankelijk van de aanwezige alternatieve vervoermogelijkheden.

Verskil tussen bekostigingsmethodiek openbaar vervoer en regiotaxi

Openbaar vervoer en doelgroepenvervoer kennen verschillende bekostigingsmethodieken.

Bij openbaar vervoer wordt een aantal dienstregelingsuren maal een bepaalde prijs ingekocht bij een vervoerder. Vervolgens rijdt de bus of er nou reizigers zijn of niet. Iedere extra reiziger levert extra inkomsten op maar geen meerkosten.

Bij Regiotaxi is dat het omgekeerde. Als de Regiotaxi niet rijdt zijn er geen kosten. Maar iedere rit van een reiziger kost de overheid een bepaald afgesproken bedrag per zone of kilometer. Als meerdere reizigers in één voertuig zitten heeft de vervoerder éénmaal kosten, maar de overheid betaalt voor iedere reiziger.

De kostendeckingsgraad van het openbaar vervoer ligt gemiddeld niet onder de 50%, bij Regiotaxi als Wmo-vervoer ligt dit veel lager, op ca. 15% en bij Regiotaxi als OV-vervoer ca. 60%.

De visie van de gemeenten op de invulling van aanvullend openbaar vervoer kent de volgende uitgangspunten:

- het bieden van adequate vervoermogelijkheden aan mensen met een mobiliteitsbeperking, die wel zelfstandig kunnen reizen, waarvoor geen passend regulier openbaar vervoersaanbod is, is een gezamenlijke verantwoordelijkheid van gemeenten en provincie;
- inwoners uit de provincie kunnen bij voorkeur met algemeen toegankelijke vervoersvormen reizen;
- passend vervoer moet worden geboden, waarbij de reiziger de keuzevrijheid heeft zelf te bepalen welke vervoersvorm op dat moment bij hem/haar het best past;
- gezocht moet worden naar de meest kostenefficiënte invulling voor die situatie;
- buiten de huidige invulling van het openbaar vervoer en doelgroepenvervoer liggen er nog veel mogelijkheden om te komen tot een ander vervoersaanbod. De markt is in beweging en het vervoersaanbod zal veranderen, hoe is nog onbekend. Als overheid scheppen wij kaders en versnellen wij vernieuwing.

De ontwikkelingen in het openbaar vervoer maken weliswaar dat het hoofdlijnnennet minder aantrekkelijk wordt voor een deel van de gebruikers. De ontwikkeling van het aanvullend openbaar vervoer biedt ook een goede kans het gehele OV aanbod aantrekkelijk te maken zodat alle mensen mee kunnen doen in de maatschappij.

Aanvullend openbaar vervoer en doelgroepenvervoer hebben een sterke relatie. Aanvullend openbaar vervoer is niet specifiek gericht op mensen met mobiliteitsbeperkingen maar op iedereen en kan gebruikt worden voor invulling van een deel van de vraag van mensen die anders van doelgroepenvervoer gebruik maken. Vice versa kan doelgroepenvervoer ingezet worden als aanvullend openbaar vervoer, dus om de vraag van reguliere OV reizigers te faciliteren. Bijvoorbeeld de Regiotaxi die ingezet wordt om een enkele reiziger te vervoeren die te maken krijgt met een weggevalen buslijn.

4. Opgave doelgroepenvervoer

Gemeenten staan voor de opgave om het voor mensen met een mobiliteitsbeperking mogelijk te blijven maken om mee te doen aan de maatschappij met de daarvoor beschikbare financiële middelen.

Op dit moment is het geheel aan vervoersvoorzieningen in de gemeenten niet samenhangend en sluit het niet altijd even goed aan op de vraag. Naar de toekomst toe zijn ontwikkelingen te verwachten die het vervoer nog meer onder druk zetten:

- Concentratie op hoofdassen in het openbaar vervoer, waardoor de mogelijkheden voor lokale verplaatsingen onder druk komen;
- Maatschappelijke ontwikkelingen zoals dubbele vergrijzing en langer thuis blijven wonen (extramuralisering) zullen de vraag naar op de doelgroep aangepast vervoer doen toenemen;
- Blijvende druk op gemeentelijke budgetten door de wens om maatschappelijke kosten binnen de perken te houden en afnemende bijdrage aan Wmo-vervoer door provincie Utrecht.

Toelichting doelgroepenvervoer

Binnen iedere gemeente zijn er mensen die niet volledig zelfstandig deel kunnen nemen aan de maatschappij. Zij krijgen dan maatschappelijke ondersteuning, zitten op speciaal onderwijs, werken bij een werkbedrijf of re-integratieplek of gaan naar dagbegeleiding. Vaak via verschillende regelingen en instanties. Ditzelfde beeld is te zien bij vervoer.

Gemeenten zijn verantwoordelijk voor verschillende vormen van doelgroepenvervoer:

- Vervoer in het kader van de Wmo:
 - Sociaal recreatief vervoer (Regiotaxi);
Het doel van het (sociaal recreatief) Wmo-vervoer is het mogelijk maken van maatschappelijke participatie voor mensen die vanwege hun beperking niet met regulier openbaar vervoer kunnen reizen. In Utrecht d.m.v. de Regiotaxi (Utrecht, Veenweide en Eemland-Heuvelrug);
 - Wmo dagbestedingsvervoer
Vervoer van en naar zorgaanbieders die dagbesteding verzorgen, wordt geregeld door de zorgaanbieders zelf die daarvoor een vast bedrag per persoon per dag ontvangen van de gemeenten;
- Leerlingenvervoer vervoer van leerlingen van en naar (vooral speciaal) onderwijs (gemeente is opdrachtgever);
- vervoer op basis van de Jeugdwet vervoer van jeugdigen van en naar zorgaanbieders, meestal betaald en geregeld door zorgaanbieder (bekostigt door gemeenten), soms (vooral J-GGZ) door gemeente;
- vervoer vanuit participatiewet (SW) geregeld door werkbedrijf.

Ook andere organisaties zijn verantwoordelijk voor vormen van doelgroepenvervoer:

- Valys (bovenregionaal sociaal recreatief vervoer voor mensen met een beperking) – ministerie VWS;
- vervoer WLZ (wet langdurige zorg) – ministerie VWS;
- zittend ziekenvervoer - ziektekostenverzekeraars;
- vervoer naar opleiding of werk (Wia) – UWV.

Vernieuwing van doelgroepenvervoer is gewenst, om:

- Beter tegemoet te komen aan de vraag van mensen met beperkte mobiliteitsmogelijkheden.**
 De vervoervraag van inwoners is divers en de problematiek is verschillend van persoon tot persoon. Toch bieden we eenvormige oplossingen zoals Regiotaxi of leerlingenvervoer. Wmo-reizigers hebben geen keuzemogelijkheid; er is één Regiotaxi, uitgevoerd door één vervoerbedrijf. De Wmo reiziger is afhankelijk van de Regiotaxi om zich te kunnen verplaatsen. Daarom is het van belang dat deze aansluit bij de behoefte van deze doelgroep. De belangrijkste stakeholder voor vervoerbedrijven is de opdrachtgever, vaak de overheid, niet direct de reiziger. Het grootste deel van de Wmo-pashouders reist zelden met de Regiotaxi (in een maand maakt ruim de helft geen gebruik van de Regiotaxi en de overigen meestal maar één retourrit). We hebben nog niet een vervoermogelijkheid gecreeërd die ervoor zorgt dat mensen veel vaker mobiel zijn.
- Het doelgroepenvervoer beter te organiseren.**
 Doelgroepenvervoer is in Nederland (en ook de U-16) gefragmenteerd geregeld. Dikwijls worden de mogelijkheden voor openbaar vervoer of eigen vervoer bij de toekenning niet afgewogen of maakt één persoon gebruik van meerdere vormen van doelgroepenvervoer. Doelgroepenvervoer is georganiseerd naar reismotief. De verschillende vervoersvormen worden veelal afzonderlijk binnen gemeenten (door verschillende afdelingen), zorgaanbieders, werkbedrijven, zorgverzekeraars of UWV ingekocht en beheerd. Dit is onduidelijk voor de 'klant' en bemoeilijkt voor overheid en vervoerders het op een efficiënte manier organiseren van het vervoer.

Figuur 2 hieronder geeft inzicht in de huidige verkokering van het vervoer. De rood gearceerde vervoersvormen vallen onder verantwoordelijkheid van de gemeente. Dit aantal is de laatste jaren toegenomen door de decentralisatie van verschillende taken naar de gemeente.

Individuele vervoervoorzieningen

Reismotief	Sociaal recreatief (Vrienden, winkels, uitgaan)	Dagbesteding (van en naar zorginstelling)			School	WSW-participatie vervoer	Wia vervoer	Zittend zieken vervoer	
Vervoer-systeem	Valys	Wmo vervoer regiotaxi	WLZ	Wmo dag-besteding	Jeugdwet	Leerlingen -vervoer	Werk	Re-integratie	Ziekenhuis
Opdracht-gever	Ministerie VWS	Provincie Utrecht	Zorg-aanbieders	Zorg-aanbieder	Zorg-aanbieder	Gemeente regio	SW bedrijf	UWV	Zorg-verzekeraar
Verantwoordelijk overheid	Rijk	Gemeente Wmo	Rijk	Gemeente Wmo	Gemeente Jeugd	Gemeente onderwijs	Gemeente participatie	Rijk	Rijk

Figuur 2: verkokering naar reismotief, vervoersysteem, opdrachtgeverschap en verantwoordelijkheid

Wmo-pashouders, leerlingen en cliënten worden gescheiden van elkaar in verschillende vervoerssystemen vervoerd. Dit leidt tot een niet-samenhangend geheel; verkokerd en inefficiënt. Contracten voor de verschillende vormen van vervoer kennen verschillende contracteisen en duur en zijn ondergebracht bij verschillende vervoerders. Er is geen samenhang zowel in contractering, beheer en uitvoering.

Bovenstaand schema laat zien dat er veel vervoerregelingen zijn die naast elkaar door verschillende organisaties worden uitgevoerd. Deze versnippering leidt tot administratieve last voor de gebruiker en een onoverzichtelijk geheel, iedere regeling heeft zijn eigen toekenning, eigen regels en eigen contactwijze.

- **De taximarkt weer gezond te maken**

De marges in de taxisector staan onder druk en er is weinig innovatie. Recente faillissementen van diverse taxibedrijven illustreren dit. De huidige aanbestedingspraktijk leidt nog te vaak tot (te sterke) prijsconcurrentie. Vervoerders die het contractvervoer uitvoeren hebben moeite het hoofd boven water te houden, leidend tot concentratie in de taximarkt. Door de beperkte marges hebben taxibedrijven geen ruimte te investeren in verbeteringen voor de doelgroep.

- **Doelgroepenvervoer en openbaar vervoer beter op elkaar aan te laten sluiten.**

Lijnen met onvoldoende bezetting staan onder druk waardoor ze mogelijk deels verdwijnen. Met name voor de mensen met een mobiliteitsbeperking resulteert dit in minder reismogelijkheden. De huidige invulling van het OV blijkt voor mensen met een mobiliteitsbeperking regelmatig niet geheel passend. OV en doelgroepenvervoer worden niet in samenhang ingevuld. Regelmatig rijdt een leerlingenvervoerbusje of Regiotaxi gelijk op met een bus, maar is de bus niet als serieuze reisoptie meegenomen. Aan de andere kant kan het soms pragmatisch zijn doelgroepenvervoer in te zetten voor een enkele OV reiziger, maar sluit de invulling van het doelgroepenvervoer niet optimaal aan op die vraag.

Om de participatie van de kwetsbare groep in de samenleving te borgen, willen we de diverse vormen van vervoer die de gemeenten nu bieden beter laten aansluiten bij de vervoersvraag en meer samenhang aanbrengen. We willen het doelgroepenvervoer en het aanvullend openbaar vervoer beter op elkaar afstemmen en daarbij nog meer kijken naar de eigen verantwoordelijkheid en eigen kracht van de gebruiker.

Tijdens de ambtelijke werksessie op 12 juli 2018 is besproken hoe tevreden men is over de uitvoering van het Wmo-vervoer door Regiotaxi. Over het geheel genomen ziet men een urgentie om Regiotaxi in de toekomst anders aan te pakken. Er is consensus over het punt dat de huidige invulling van de Regiotaxi in de toekomst niet meer financieel houdbaar is en dat het vervoer beter passend voor de gebruiker uitgevoerd moet worden met meer oog voor de eigen kracht van de gebruiker. Hiervoor is vernieuwing nodig. De uitvoering van het huidige systeem is naar behoren, maar is niet toekomstbestendig.

5. Invulling Vernieuwing doelgroepenvervoer

Zoals in het vorige hoofdstuk aangegeven werd, werken gemeenten in de U-16 aan vernieuwing van het doelgroepenvervoer, om:

- Beter tegemoet te komen aan de vraag van mensen met mobiliteitsbeperkingen.
- Het doelgroepenvervoer beter te organiseren.
- De aanbestedingspraktijk in het doelgroepenvervoer te verbeteren, met als doel een gezonde taximarkt.
- Doelgroepenvervoer en openbaar vervoer beter op elkaar aan te laten sluiten.
- Het doelgroepenvervoer financieel houdbaar te houden.

Om het doelgroepenvervoer daadwerkelijk voor de gebruiker te verbeteren kunnen gemeenten inzet plegen op de volgende 9 actielijnen:

1. We stimuleren OV-gebruik en zetten in op mentale toegankelijkheid.
2. We gaan toe naar meer maatwerk in toekenning.
3. We zetten een 'reisbureau' op waarin een voor de gebruiker op dat moment passend reisadvies wordt gegeven, om gebruikers te helpen de weg te vinden in het totale vervoersaanbod.
4. We werken aan passender en vraaggerichter vervoer.
5. We stimuleren alternatieve (lokale) vervoersvormen.
6. Meer samenhang aanbrengen in doelgroepenvervoer en maken beter gebruik van de vervoerscapaciteit.
7. We organiseren zorg en voorzieningen zoveel mogelijk in de omgeving van de gebruiker.
8. We zetten meerdere prikkels in om het gedrag van gebruikers te sturen.
9. We gaan het doelgroepenvervoer ontschot en professioneler organiseren.

In het vervolg van deze paragraaf geven we een verdere uitwerking en toelichting op deze 9 acties.

5.1 Stimuleren OV-gebruik

Gemeenten zetten zich in OV-gebruik te stimuleren, zoveel mogelijk inwoners te laten participeren door het gebruik van reguliere voorzieningen⁴. We kijken zoveel mogelijk naar wat mensen wel kunnen (dus zowel naar de beperkingen als de kwaliteiten). Maatregelen die we hiervoor o.a. inzetten zijn: training, begeleiding en communicatie. Voorbeelden van dergelijke maatregelen die ook nu al bij Utrechtse gemeenten worden toegepast zijn: Reiskoffer en Mee op weg. We onderzoeken of we dit grootschaliger kunnen toepassen.

Tevens kijken we of we een financiële prikkel kunnen inbouwen door het tarief voor Regiotaxi te verhogen zodat dit minimaal overeenkomt met het reguliere OV.

⁴ Hierbij moeten we ons realiseren dat veel doelgroepenvervoerreizigers vanwege hun beperkingen echt niet met het reguliere OV kunnen reizen. Een deel echter kan soms, als het OV geschikt is, hier wel gebruik van maken. Op deze groep richten we ons in deze paragraaf.

We gaan OV-gebruik niet alleen stimuleren onder mensen met een individuele reisvoorziening. Als mensen een dergelijke voorziening krijgen is het vaak te laat om nog te leren met het OV te reizen. Daarom zetten wij in op 'mentale toegankelijkheid' en zorgen we voor meer bekendheid en gebruik van het OV bij een brede doelgroep.

Fysieke en mentale toegankelijkheid

Om mobiel te kunnen zijn en blijven is het belangrijk dat vervoer toegankelijk is. Zowel fysiek als mentaal.

Voor toegankelijk openbaar vervoer moet de fysieke inrichting van bushaltes en voorzieningen in de bus zo zijn uitgevoerd dat iedereen ze kan gebruiken, ook minder mobiele reizigers (fysieke toegankelijkheid).

Daarnaast moeten mensen weten en erop vertrouwen dat zij zelfstandig en veilig gebruik kunnen maken van een vervoersvoorziening, bekend zijn met de mogelijkheden van OV (mentale toegankelijkheid).

OV moet niet alleen aanwezig en toegankelijk zijn, mensen moeten er ook van weten en dit als een alternatief beschouwen. Uit het project 'Mentale toegankelijkheid' in West Brabant blijkt dat 50% van de senioren nog nooit met het openbaar vervoer heeft gereisd. Op het moment dat de auto als reisoptie wegvalt dan zullen deze mensen veelal automatisch terugvallen op een maatwerkvoorziening. Kortom, het is van belang om het openbaar vervoer en andere reisopties actief te promoten.

De ontwikkeling van aanvullend openbaar vervoer biedt goede mogelijkheden om gericht openbaar vervoer te promoten bij de seniore doelgroepen en mensen met beperkte mobiliteitsmogelijkheden.

Het stimuleren van gebruik van bus en trein en ander OV door training, begeleiding en communicatie heeft overlap met andere voorgestelde maatregelen zoals toekenning en het 'Reisbureau'.

5.2 Meer maatwerk in toekenning

Bij toekenning gaat het om het zoeken naar oplossingen om de beperkingen die iemand ondervindt in het "meedoen" te verminderen of zelfs weg te nemen. In dit kader gaat het om het bepalen of iemand wel of niet een vervoersvoorziening krijgt. De laatste jaren zijn veel gemeenten gericht gaan toekennen. Eerst wordt gekeken naar wat iemand nog zelf kan, daarna wat de omgeving kan en als er geen andere optie is wordt een indicatie voor een vervoersvoorziening afgegeven.

In de toekomst willen gemeenten toe naar meer maatwerk in toekenning van vervoersvoorzieningen. Zodat ook kan worden aangegeven dat iemand soms wel (bij kou of als het donker is) een individuele vervoersvoorziening kan krijgen en soms niet (als er een goed OV-alternatief is). Dit alles binnen de grenzen van uitvoerbaarheid en zonder flexibiliteit te verliezen. Dit kan (op termijn) door van iedereen met een vervoersvoorziening een mobiliteitsprofiel te maken, waarin veel meer kenmerken staan dan alleen wel of niet een vervoersvoorziening ontvangen.⁵ Hiermee kan bijvoorbeeld een reisbureau/vervoerloket kijken naar wat iemand nog wel kan en gericht reisadviezen geven.

Daarnaast willen gemeenten onderzoeken hoe het toekenningsproces voor de gebruiker verbeterd kan worden.

⁵ Bij het mobiliteitsprofiel moet goed worden geborgd dat aan privacyvereisten voldaan wordt.

5.3 Opzetten reisbureau

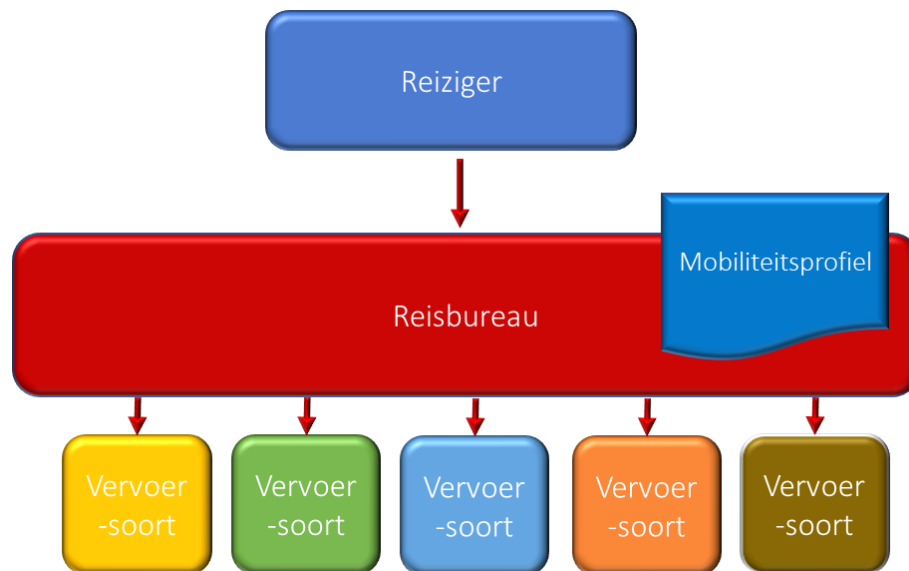
Gemeenten gaan onderzoeken of het meerwaarde heeft en haalbaar is het call center van de Regiotaxi zoals dat op dit moment is georganiseerd bij Regiotaxi Utrecht om te vormen tot een 'reisbureau'.

Op dit moment is er voor de Regiotaxi Utrecht een callcenter waar ritaanvragen worden aangenomen en doorgezet naar de vervoerder die de voertuigen inplant en de rit uitvoert. Bij een 'reisbureau' kan een inwoner los van de regeling waar hij/zij onder valt terecht voor vervoersvragen. Op dit moment ontvangen inwoners op verschillende plekken informatie (Wmo-loket gemeenten, afdeling leerlingenvervoer, CJG, Regiotaxi, zorgaanbieders, U-OV, etc.) Zeker als een inwoner van meerdere regelingen gebruik maakt is dit niet erg klantvriendelijk.

Het 'reisbureau' kan gebruikers adviseren over de mogelijke en meest aantrekkelijke reisvormen. Soms is regulier openbaar vervoer of lokaal aanvullend vervoer minder bekend, maar wel passend. Het reisbureau kan dan een reiziger op deze optie wijzen. Uit het rapport "Maatwerkvervoer van deur tot deur" (provincie Utrecht, 2017) blijkt dat er ca. 80 vervoersinitiatieven aanwezig zijn in de provincie. Een reisbureau kan de reiziger helpen en geleiden in deze veelvoud aan reismogelijkheden.

Bij het onderzoek naar het reisbureau wordt tevens gekeken in welke mate je de huidige lokale vindplaatsen van vervoersinformatie kan benutten en of deze dermate versterkt kunnen worden dat een reisbureau niet nodig is.

In schema ziet de werking van het reisbureau en mobiliteitsprofiel er als volgt uit:



Figuur 3: Reisbureau en mobiliteitsprofiel faciliteren gebruikers de best passende vervoerskeuze te maken

Tegelijkertijd met het reisbureau kan ook worden gekeken of een reisapp haalbaar is.

5.4 Passender en vraaggerichter vervoer

We gaan kijken hoe we het doelgroepenvervoer (en vooral het Wmo-vervoer) beter kunnen uitvoeren; meer keuzevrijheid voor de reiziger, passender en meer vanuit de vraag van de reiziger.

We gaan beter kijken waar de reiziger echt behoefte aan heeft. We gaan de mensen die mobiliteitsbeperkingen hebben betrekken bij het vernieuwen van het doelgroepenvervoer en het invullen van het aanvullend openbaar vervoer. De vraag van de gebruiker wordt het uitgangspunt. Dat wil niet zeggen dat altijd alles kan. Niet altijd ligt de oplossing in een individuele vervoersvoorziening maar bijvoorbeeld in hulp om bij een halte te komen.

Persona's

In Rotterdam en Amsterdam zijn persona's ontwikkeld om beter inzicht te krijgen in welke mensen gebruik maken van het doelgroepenvervoer. Uit onderzoek blijkt dat twee variabelen bepalend zijn om mensen in te kunnen delen in specifieke behoeftegroepen: behoefte aan punctualiteit en kwetsbaarheid.

Ook in Utrecht zou het gebruik van persona's kunnen helpen bij het vernieuwen van het doelgroepenvervoer.

Een voorbeeld waarmee doelgroepenvervoer passender en vraaggerichter zou kunnen worden, is het invoeren van een Individueel reisbudget.

De gemeenten binnen de U-16 willen onderzoeken of het individueel reisbudget een passende oplossing is voor de vervoersopgave waar we voor staan. Dit zou gefaseerd ingevoerd kunnen worden. Mogelijk eerst voor een deel van het Wmo-vervoer en in latere instantie wellicht voor andere vormen van doelgroepenvervoer.

Bij een individueel reisbudget ontvangt een reiziger digitaal/op een card een aantal vervoerspunten die hij/zij kan verzilveren bij vervoerders. Dit kan zijn bij een regiotaxivervoerder, maar het is ook mogelijk andere vervoersvormen open te stellen of zelfs van het regulier openbaar vervoer gebruik te maken met de punten. De gemeenten en provincie bepalen welke aanbieders het vervoer uit kunnen voeren.

Hiermee kan gestimuleerd worden dat een Wmo-er niet alleen met de Regiotaxi reist, maar als het uitkomt ook het aanvullend openbaar vervoer of een vorm van lokaal vervoer kan pakken. Het reisbureau is een belangrijke schakel om het individueel reisbudget mogelijk te maken. Hier kunnen mensen terecht met hun vervoervraag en het reisbureau kan mensen dan geleiden naar de meest passende vervoersvorm.

Daarnaast willen we in samenwerking met de provincie stappen zetten het openbaar vervoer beter passend te maken voor mensen met een mobiliteitsbeperking. Hiermee geven we invulling aan het verdrag inzake de rechten van de mens. Voor veel mensen met een mobiliteitsbeperking is het openbaar vervoer (bus en trein) nu nog niet goed fysiek e/of mentaal toegankelijk. De ontwikkelingen in het OV waarbij een concentratie plaatsvindt op hoofdlijnen zal dit eerder versterken. De ontwikkeling van het Aanvullend openbaar vervoer biedt een goede kans om gezamenlijk te kijken hoe te komen tot een inclusief vervoersaanbod.

5.5 Stimuleren alternatieve (lokale) vervoersvormen

Gemeenten zetten in op het stimuleren van alternatieve vervoersvormen (in samenwerking met provincie Utrecht). De veranderingen in het OV brengen mogelijk met zich mee dat een deel van de gebruikers er minder of geen gebruik meer van kunnen maken. Gemeenten en provincie hebben een gezamenlijke verantwoordelijkheid om het voor deze gebruikersgroep mogelijk te maken zich met reguliere vervoersvoorzieningen te kunnen verplaatsen. Voor deze mensen en als alternatief voor individuele vervoersvoorzieningen zetten we in op alternatieve lokale vervoersvormen (zoals bijvoorbeeld Buurtmobiel, busje Schalkwijk en Activiteitenbus in Stichtse Vecht).

Alternatieve vervoersvormen kunnen de ontsluitende functie van het openbaar vervoer versterken en dienen als feeder naar OV knooppunten; ‘the first and last mile’ verzorgen. Het aanvullend openbaar vervoer is mogelijk een goed alternatief voor de lokale regiotaxiriten. Voor de gemeenten gaat het hier vooral om vervoersvormen die van belang zijn voor mensen met beperkte mobiliteitsmogelijkheden.

Voorbeelden hiervan zijn:

- Buurtmobiel Utrecht
- Duurzaam vervoer Houten
- Met U mee Ronde Venen
- Pulse Pendel IJsselstein
- SWOM-auto Montfoort
- PlusBus Utrechtse Heuvelrug, Ronde Venen, Vianen, Wijk bij Duurstede
- Belbus Zeist

In het rapport “Maatwerkvervoer van deur tot deur” (provincie Utrecht, 2017) staan ca. 80 lokale vervoersinitiatieven genoteerd (een deel hiervan is autodeelinitiatieven).

Gemeenten ontwikkelen beleid om deze lokale initiatieven te stimuleren en te ondersteunen. En gemeenten zetten zich in dit oerwoud aan initiatieven overzichtelijker georganiseerd te krijgen. Er kan een onderscheid worden gemaakt tussen:

- Vraagafhankelijke vormen van openbaar vervoer, feederlijnen en servicebussen: vervoer dat binnen de OV-concessie kan worden uitgevoerd, deels ook met vrijwilligers;
- Georganiseerde vormen van vrijwilligersvervoer: vaak vanuit welzijn- of vrijwilligersorganisaties, een voorbeeld is de Plusbus. De rol van gemeenten ligt doorgaans meer in het ondersteunen dan initiëren van vrijwilligersvervoer. Veel zorgorganisaties verzorgen vormen van vrijwilligersvervoer en hebben al ervaring met versterking van de eigen kracht van cliënten. Gemeenten kunnen deze ervaring benutten.
- Ongeorganiseerd vrijwilligersvervoer: dit bestaat vooral uit het elkaar helpen om ergens te komen. Gemeenten kunnen het principe ‘inwoners met en voor elkaar’ faciliteren en ondersteunen, bijvoorbeeld via een app of een matchingspunt kan gezorgd worden dat mensen die een vervoersvraag hebben en mensen die willen rijden elkaar gemakkelijk weten te vinden. Gemeenten kunnen ook maatjesprojecten in de buurt stimuleren, waarbij mensen hun buurtgenoten begeleiden die niet zelfstandig kunnen reizen.

Bij de structurele inzet van vrijwilligers worden door de vervoersector kanttekeningen gemaakt op het punt van arbeidsverdringing en ongelijkheid in eisen aan contractvervoer en vrijwilligersvervoer.

Indien een individueel reisbudget wordt ingevoerd, kan dit ingezet worden om de financiering van deze lokale initiatieven te versterken. Het 'reisbureau' kan worden ingezet om de reiziger wegwijs te maken in de veelheid aan vervoersinitiatieven.

5.6 Meer samenhang en beter benutten vervoerscapaciteit

Gemeenten willen komen tot meer samenhang in het doelgroepenvervoer. Door de huidige fragmentering in het doelgroepenvervoer wordt vervoerscapaciteit niet altijd even efficiënt ingezet. Hier willen gemeenten zoveel mogelijk verandering in brengen.

Tegelijkertijd beseffen gemeenten dat dit een lange termijn proces zal zijn. Gemeenten hebben aangegeven op korte termijn niet gezamenlijk een regiecentrale te willen opzetten. Wel wordt gezocht naar pragmatische maatregelen om de samenhang te verbeteren. Hierbij wordt gedacht aan:

Aanbestedingskennis bundelen

De provincie heeft Regiotaxi de afgelopen jaren aanbesteed, maar in de toekomst doen gemeenten dit mogelijk zelf. In verschillende verbanden wordt het leerlingenvervoer aanbesteed en het Wmo dagbestedingsvervoer wordt door zorginstellingen ingekocht. Het heeft meerwaarde om kennis te bundelen, zodat de kwaliteit van de aanbestedingen hoger wordt en eisen en uitvoering op elkaar afgestemd kunnen worden.

Bundelen in voertuig en tijd

Bundelen in voertuig:

Voor een deel van de doelgroep is het in sommige gevallen mogelijk om gezamenlijk te reizen in het voertuig. Dit leidt tot een hogere combinatie-/bezettingsgraad en levert in dat geval een besparing op. Dit betreft het bundelen van mensen in het voertuig afkomstig uit het Wmo-vervoer, leerlingenvervoer, Jeugdwetvervoer, vervoer Wmo dagbesteding en SW/participatievervoer. Het is vooral nuttig als de voertuigcapaciteit niet geheel benut is en in geval van verder weg gelegen bestemmingen en bij een beperkt deel van de doelgroep mogelijk.

Bundelen in tijd:

Gemeenten willen graag dat materieel niet voor één vervoersoort maar voor meerdere vervoersoorten worden ingezet. Ook bundelen in tijd kan hiertoe bijdragen. Door het op elkaar afstemmen van starttijd van bijvoorbeeld speciaal onderwijs en dagbegeleiding kunnen busjes ingezet worden voor beide vormen van vervoer en wordt voertuigcapaciteit beter benut. In de recente aanbesteding leerlingenvervoer in Utrecht West zijn bij de gunning voorstellen voor dergelijke pilots gedaan. Dit wordt in de gemeenten verder uitgebouwd en toegepast.

5.7 Zorg en voorzieningen lokaal

Gemeenten zetten zoveel mogelijk in op het meer lokaal invullen van zorgbehoefte en voorzieningen, zodat de lokale samenleving wordt versterkt. Gemeenten benutten hun positie dichtbij de burger en de wijk om dit te stimuleren, provincie draagt er als OV autoriteit aan bij dat het vervoersaanbod voor de gebruiker transparant is.

De kosten van doelgroepenvervoer worden voor een groot deel bepaald door de vervoersafstand en de mogelijke combinatiegraad. Historisch is een situatie gegroeid waarbij vervoerskosten slechts beperkt meespelen bij de keuze van waar iemand zorg of onderwijs afneemt. Zo komt het voor dat mensen uit één gemeente naar verschillende gemeenten worden gebracht om daar dezelfde soort dagbesteding te ontvangen, of in dezelfde gemeenten, maar op verschillende dagdelen.

Dichterbij huis aanbieden van voorzieningen en logischer toedelen zodat mensen minder grote afstanden en meer gezamenlijk kunnen reizen levert efficiëncywinst op.

De afgelopen jaren is de locatie van zorg en voorzieningen al volop in beweging. Zorginstellingen trachten cliënten dichterbij hun woonadres dagbesteding aan te bieden en een van de doelstellingen van Wet Passend Onderwijs en de Participatiewet is werk en onderwijs dichterbij de leerling/werknemer te organiseren. Gemeenten gaan kijken of zij gemeentelijke faciliteiten breder in kunnen zetten. Het kijken naar de locatie van zorg en voorzieningen sluit goed aan bij -of is zelfs onderdeel van- de drie grote transities die nu plaatsvinden (Wmo, Jeugdzorg en arbeid). Gemeenten kunnen hierop inspelen en deze ontwikkelingen versterken.

De volgende maatregelen kunnen gemeenten nemen om zorg dichterbij aan te bieden:

- Locaties dagbegeleiding en arbeidsmatige activering in de buurt, of inloopvoorzieningen;
- Gemeentelijke faciliteiten beschikbaar stellen aan aanbieders dagbegeleiding
- Combineren speciaal onderwijs op één locatie;
- Versterken basisvoorzieningenniveau;
- Digitale toegankelijkheid voorzieningen.

5.8 Prikkel om gedrag gebruikers te sturen

Gemeenten gaan het doelgroepenvervoer integraal bezien en prikkels invoeren om het reisgedrag van gebruikers te sturen. Bijvoorbeeld om ze te bewegen meer van het regulier en aanvullend openbaar vervoer gebruik te maken. De prikkels waaraan gedacht wordt zijn:

Financiële prikkels

De keuze tussen vervoersmiddelen wordt beïnvloed door de prijs ervan.⁶ Op dit moment is de prijs van de Regiotaxi soms iets lager dan die van openbaar vervoer. Door enig prijsverschil hiertussen aan te brengen stimuleer je het gebruik van het openbaar vervoer.

Een andere financiële prikkel is het spits-daltarief zoals bijvoorbeeld toegepast door de NS. Door de spits (perioden dat er veel vraag is naar het vervoer) duurder te maken dan de dalperiode motiveer je reizigers om buiten de spits te reizen en maak je beter gebruik van de beschikbare capaciteit (voor vraagafhankelijk vervoer).

Capaciteitsgestuurd plannen

In de Regiotaxi is het nu zo dat de beschikbare voertuigcapaciteit wordt aangepast aan de vervoersvraag. Je kan ook van te voren bepalen welke vervoercapaciteit aanwezig moet zijn en is die volledig benut dan krijgt de klant te horen dat hij/zij een ander moment voor de reis moet kiezen. Op deze manier bevorder je dat mensen langer van te voren reizen boeken en is het vervoer efficiënter in te plannen.

Aanmeldtijden

Voor de Regiotaxi geldt een minimale aanmeldtijd van een uur. Door te stimuleren dat een meerderheid van de gebruikers langer van te voren de rit boekt kan de capaciteit beter worden ingepland. Veel vrijwilligerssystemen kennen een aanmeldtijd van minimaal een dag en toch worden ze hoog gewaardeerd.

Centrale opstapplaatsen

Bij het leerlingenvervoer worden kinderen bij de deur en bij de school opgehaald en afgezet. Om de reistijd te verkorten en de zelfstandigheid van de leerlingen te stimuleren worden in een woonkern één of meerdere centrale opstapplaatsen gerealiseerd. Hierdoor kan de vervoerder vanuit de woonkern rechtstreeks naar de school of scholen reizen. Deze maatregel is al bij diverse gemeenten in Nederland uitgevoerd, vooral bij het leerlingenvervoer.

⁶ Dit gaat op voor mensen die een keuze kunnen maken. Een deel van de gebruikers van Regiotaxi heeft dermate grote beperkingen dat gebruik van het OV geen optie is, prijs speelt dan geen rol.

5.9 Ontschot en professioneler organisatie

De gemeenten hebben de intentie te komen tot een logischer organisatie en aansturing van het doelgroepenvervoer: ontschot, met meer samenhang tussen en binnen gemeenten en professioneler uitgevoerd.

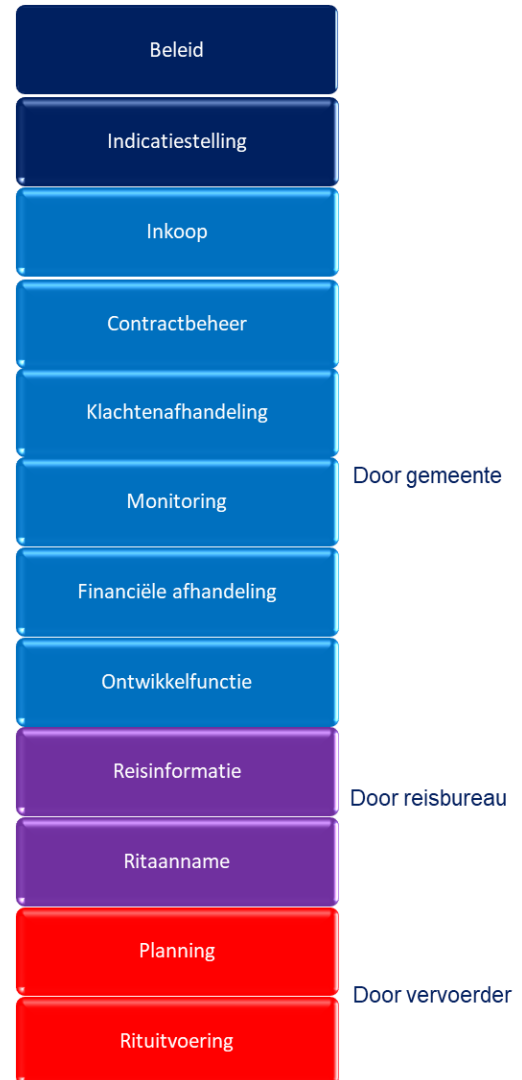
De gemeenten gaan onderzoeken of ze intensiever kunnen samenwerken per Wmo-regio (West, Zuidoost, Lekstroom en Utrecht stad). Binnen het Wmo-vervoer wordt samengewerkt en binnen het leerlingenvervoer, maar nog niet tussen Wmo-vervoer en leerlingenvervoer. Ook de andere vervoersoorten worden los van mekaar ingekocht en beheerd. Er is bijvoorbeeld winst te behalen in het organiseren van Jeugdhulpvervoer door daar de bij de gemeente opgebouwde expertise vanuit het leerlingenvervoer beter bij te betrekken.

Per regio wordt een programma Vernieuwing doelgroepenvervoer vastgesteld en vindt besluitvorming plaats. Centraal onderdeel in een dergelijke samenwerking is het gezamenlijk organiseren van capaciteit om doelgroepenvervoer te vernieuwen.

In het figuur rechts zijn de taken t.a.v. doelgroepen verdeeld over gemeente, reisbureau en vervoerder.

De donkerblauwe taken (beleid en toekenning) blijven de verantwoordelijkheid van de individuele gemeenten. Wel vindt binnen de eigen regio afstemming plaats.

Ten aanzien van de lichtblauwe taken (van inkoop tot ontwikkelfunctie) organiseren de gemeenten zich regionaal en vindt intensieve samenwerking plaats.



Figuur 3: verdeling taken doelgroepenvervoer

De taken in het paars worden uitgevoerd door een regionaal of bovenregionaal 'reisbureau' waarin het mogelijk/wenselijk is dat ook de provincie participeert.

De rode taken tenslotte worden uitgevoerd door de gecontracteerde vervoerders.

6. Wmo-vervoer in de toekomst

In deze paragraaf wordt een vertaling gegeven van wat de visie betekent voor de plannen en rolverdeling ten aanzien van het wmo-vervoer (de huidige Regiotaxi). Wij geven antwoord op de vragen:

- Wmo-vervoer na augustus 2020, blijft het Wmo-vervoer in zijn huidige vorm bestaan?
- Wat wordt de samenwerking en rolverdeling t.a.v. Regiotaxi/Wmo-vervoer tussen gemeenten en provincie na augustus 2020?
- Hoe geven we vorm aan de afstemming van het aanvullend openbaar vervoer met het doelgroepenvervoer?

6.1 Wmo-vervoer na augustus 2020

De regiogemeenten zien een urgentie om Regiotaxi in de toekomst anders aan te pakken. Er is consensus over het punt dat de huidige invulling van de Regiotaxi in de toekomst niet meer financieel houdbaar is en dat het vervoer beter passend voor de reiziger uitgevoerd moet worden met meer oog voor de eigen kracht van de reiziger. Hiervoor is vernieuwing nodig. De uitvoering van het huidige systeem is naar behoren, maar is niet toekomstbestendig.

In principe willen gemeenten een groter deel van de vervoervraag uitgevoerd zien met andere, reguliere vervoersvoorzieningen en minder met Regiotaxi. Hiervoor worden maatregelen als toekenning, training en begeleiding, reisbureau en wellicht 'individueel reisbudget' ingezet.

Het is de verantwoordelijkheid van gemeenten vanuit het kader van de Wet maatschappelijke ondersteuning om mensen passend te ondersteunen om deel te kunnen nemen aan de maatschappij. Aanvullend openbaar vervoer en andere alternatieve lokale vervoerinitiatieven zullen deze vraag slechts deels kunnen invullen. Een deel van de Wmo-reizigers is niet in staat om met ander vervoer te reizen en zal aangewezen blijven op een maatwerkvoorziening zoals Regiotaxi. Er blijft in de toekomst dus zeker een 'Regiotaxi-taak' over.

In de visie van de gemeenten blijft Regiotaxi dus bestaan, maar niet in zijn huidige vorm en huidige omvang.

Gezamenlijk met alle stakeholders (gemeenten, provincie maar bijvoorbeeld ook gebruikers en de markt) willen wij kijken hoe wij het Wmo-vervoer kunnen verbeteren:

- meer ruimte om in te spelen op individuele reisbehoeften van gebruikers (bijvoorbeeld door meerdere serviceniveaus aan te bieden (bijvoorbeeld deur-halte vervoer of warme overdracht);
- prikkels inbouwen om efficiëntie te verbeteren (bijvoorbeeld mensen sturen buiten de piekmomenten er gebruik van te maken);
- gebruikers keuzevrijheid bieden om naast de regiotaxi ook andere vervoermiddelen te gebruiken via het reisbureau. Mensen hebben verschillende reisalternatieven en worden geholpen de op dat moment meest passende vervoerssoort te kiezen. Eventueel wordt dit aangevuld met een individueel reisbudget. Dit reisbudget zal gefaseerd moeten worden ingevoerd waarbij de eerste jaren de Regiotaxi nog een belangrijke rol vervult maar in de tijd andere vervoerwijzen meer ruimte wordt geboden.

Bij het doorvoeren van verbeteringen moet rekening worden gehouden met de volgende planning (de tijdsplanning van het contract van Regiotaxi Utrecht is genomen, omdat hier de tijdsdruk het grootst is):

- Voorbereiden en bepalen aanbestedingsmethodiek september 2018 – maart 2019
- Opstarten aanbestedingstraject maart 2019
- Ingangsdatum nieuw contract augustus 2020

Hieruit blijkt dat weinig tijd resteert om de vernieuwing in het Wmo-vervoer die mee moet worden genomen in de aanbesteding uit te werken. Binnen de aanbesteding moet ruimte worden gecreeërd om gedurende de looptijd van het contract vernieuwing door te voeren.

6.2 Samenwerking en rolverdeling t.a.v. Wmo-vervoer na augustus 2020?

De financiële afspraken van de gemeenten die deelnemen in Regiotaxi Utrecht lopen eind 2019 af. De afspraken over de huidige rolverdeling lopen tot afloop van het contract augustus 2020. De contracttermijnen voor de andere gemeenten lopen af op een later moment, ook hier lopen de afspraken over de huidige rolverdeling tot eind van de contractperiode.

De huidige uitvoering van aanbesteding en beheer door de provincie functioneert goed, het wordt effectief uitgevoerd binnen redelijke kosten.

Op termijn lijkt een verandering van rol t.a.v. inkoop en beheer van Regiotaxi onontkoombaar:

- Wmo-vervoer is de verantwoordelijkheid van gemeenten, de provincie bouwt haar (financiële) betrokkenheid bij Wmo-vervoer af;
- de urgentie om het Wmo-vervoer te vernieuwen en een groot deel van de instrumenten om te sturen liggen bij gemeenten;
- gemeenten gaan toe naar een intensievere samenwerking in de regio over meerdere vervoersvormen heen, dit kan een goede basis zijn voor aanbesteding en beheer van het nieuwe Wmo-vervoer.

Echter kijkend naar de tijdsplanning is het de vraag of dit realiseerbaar is binnen de termijnen die de komende aanbesteding met zich meebrengt. Op korte termijn moet dan in regio's besluitvorming plaatsvinden, moet een organisatievorm bepaald worden en moet de organisatie geïmplementeerd worden. Realistischer is om in de komende aanbesteding en contractperiode de bestaande samenwerking in stand te houden tussen gemeenten en provincie en dan gedurende de contractperiode eerst een overgang van beheertaken te realiseren om tenslotte een volgende aanbesteding door de regionale organisatie uit te laten voeren. Hierover wordt per regio een afgeweging gemaakt en een besluit genomen.

De samenwerking tussen gemeenten en provincie ten aanzien van uitvoering Wmo vervoer zal in onze ogen steeds meer omvormen naar een samenwerking ten aanzien van aanvullend openbaar vervoer en andere vervoersvormen, bijvoorbeeld door samen te participeren in een 'reisbureau'.

6.3 Afstemming aanvullend openbaar vervoer met het doelgroepenvervoer?

Ons inziens sluiten de plannen van de provincie m.b.t. het aanvullend openbaar vervoer en onze visie over vernieuwing van het doelgroepenvervoer goed op elkaar aan.

Provincie en gemeenten hebben gezamenlijke belangen:

- Een hoogwaardig openbaar vervoernetwerk met sterke lijnen aangevuld met adequaat aanvullend openbaar vervoer is zowel belangrijk voor provincie als gemeenten.
- Het bieden van adequate vervoersmogelijkheden aan mensen met een mobiliteitsbeperking die wel zelfstandig kunnen reizen waarvoor geen passend regulier openbaar vervoersaanbod is, is een gezamenlijke verantwoordelijkheid van gemeenten en provincie.

De gemeenten hebben het voornemen op de volgende wijze invulling te geven aan de afstemming van het aanvullend openbaar vervoer met het doelgroepenvervoer:

- Gemeenten stimuleren het gebruik van regulier- en aanvullend openbaar vervoer door de doelgroepen en versterken daarmee deze openbare vervoersvormen. Middelen die gemeenten hiervoor inzetten zijn onder andere:
 - Meer op maat toekenning van vervoersvoorzieningen (mogelijk met toepassen van mobiliteitsprofielen);
 - Training, begeleiding en communicatie om gebruikers van doelgroepenvervoer te bewegen meer van regulier en aanvullend OV gebruik te maken;
 - Inzetten op een project 'mentale toegankelijkheid', verbeteren van bekendheid met het OV en bewustwording dat het een geschikte vervoerwijze is;
 - Onderzoek naar de haalbaarheid van het invoeren van individuele reisbudgetten waarmee gebruikers naast individuele vervoersvoorzieningen ook vormen van openbaar vervoer kunnen gebruiken).
- Naast het door de provincie georganiseerd aanvullend openbaar vervoer zullen gemeenten vanuit haar Wmo-taak specifieke vervoersvoorzieningen voor inwoners met mobiliteitsbeperkingen blijven aanbieden. Gemeenten zullen daar waar geen ander vervoer beschikbaar is, in samenspraak met de provincie, dit Wmo-vervoer openstellen voor reguliere OV-reizigers om het aanvullend OV aanbod te versterken.
- Gemeenten onderzoeken de haalbaarheid van het oprichten van een reisbureau (o.a. beoogde waarden, organisatie en kosten). Het reisbureau is een soort vervoersloket waar gebruikers niet alleen ritten kunnen boeken maar ook wegwijs worden gemaakt in de verschillende vervoersvormen die er zijn. Dit

reisbureau kan ook een rol spelen in het informeren en toeleiden naar het door de provincie georganiseerde aanvullend openbaar vervoer.

De gemeenten stellen het op prijs de samenwerking te continueren met de provincie m.b.t. het afstemmen van doelgroepenvervoer en (aanvullend en regulier) openbaar vervoer.

- De ontwikkeling van het aanvullende openbaar vervoer biedt een goede kans reguliere vervoersvoorzieningen te creëren die goed aansluiten bij de wensen van gebruikers die zelfstandig kunnen reizen maar toch enige mobiliteitsbeperkingen hebben (bijvoorbeeld doordat de bushalte voor hen te ver weg ligt);
- Gemeenten en provincie kunnen samen vernieuwing in het vervoersaanbod stimuleren en benutten. Bijvoorbeeld door lokale vervoersinitieven te stimuleren, beleid voor vrijwilligersvervoer te ontwikkelen, kaders te scheppen voor nieuwe ontwikkelingen als mobility as a service (MaaS) en de mogelijkheid van invoering individueel reisbudget te onderzoeken.
- Vormen van doelgroepenvervoervoorzieningen te benutten binnen het aanvullend OV. (Bijvoorbeeld op rustige tijdstippen van Regiotaxi nieuwe stijl voor uitvoeren van OV-ritten).
- Samen te participeren in een reisbureau die het vervoersaanbod inzichtelijk maakt voor inwoners en mensen toeleidt naar de best passende vorm van vervoer.

In onze visie wordt geleidelijk de provinciale inzet ten aanzien van beheer en aanbesteding van Regiotaxi afgebouwd (zie 6.2). Maar tegelijkertijd wordt de samenwerking geïntensiveerd ten aanzien van de invulling van aanvullend OV, het stimuleren van OV-gebruik door doelgroepen, het ontwikkelen en stimuleren van andere mobiliteitsdiensten en verdere uitwerkingen hiervan in concrete maatregelen zoals 'reisbureau' en 'individueel reisbudget'.