

# Toekomstperspectief voor het doelgroepenvervoer **Eindrapportage**

# Toekomstperspectief voor het doelgroepenvervoer

## Eindrapportage

in opdracht van  
regio Amersfoort

15 januari 2016  
Projectnummer: 1306-R-E



# Inhoudsopgave

<b>1</b>	<b>INLEIDING</b>	<b>1</b>
1.1	Aanleiding en doel	1
1.2	Onderzoeksvragen en aanpak	2
1.3	Opzet van dit document	2
<b>2</b>	<b>AARD EN OMVANG OPENBAAR VERVOER</b>	<b>3</b>
2.1	Openbaar vervoer	3
2.1.1	OV-beleid provincie Utrecht	3
2.1.2	De OV-concessie regio Utrecht	3
2.1.3	Waardering OV en kenmerken van de reiziger	4
2.1.4	Syntus de nieuwe vervoerder vanaf december 2016	5
2.1.5	Toegankelijkheid in het OV	6
2.2	Regiotaxi voor de OV-reiziger	7
2.3	Vrijwilligersinitiatieven	9
<b>3</b>	<b>AARD EN OMVANG DOELGROEPENVERVOER</b>	<b>11</b>
3.1	Het gemeentelijke doelgroepenvervoer	11
3.2	Wmo-vervoer	11
3.3	Potentie OV voor de Wmo-doelgroep: OV-scan onder Wmo'ers	13
3.4	Leerlingenvervoer	16
3.5	Vervoer dagbesteding (Wmo-bg en WLZ)	22
3.6	Jeugdzorg	25
3.7	Niet-gemeentelijk doelgroepenvervoer	26
3.8	Omvang doelgroepenvervoer en ontwikkelingen	27
3.9	Samenvatting van belangrijke bevindingen	28
<b>4</b>	<b>KANTELING IN HET DOELGROEPENVERVOER</b>	<b>30</b>
4.1	Regionale ambities en kansen uitgewerkt in drie ontwikkelijnen	30
4.2	Kanteling in doelgroepenvervoer: mobiliteitsladder	30
4.3	Kanteling in de zorg	31
4.4	Push- en Pullmaatregelen	33
4.4.1	Pull maatregelen	34
4.4.2	Push maatregelen	35
4.4.3	Vrijwilligersvervoer	36

<b>5</b>	<b>EFFICIËNTER DOELGROEPENVERVOER</b>	<b>37</b>
5.1	Geografische vervoerkundige samenhang	37
5.2	Vast en flexibel vervoer	38
5.3	Betere benutting voertuigcapaciteit	39
5.4	Efficiëntere inzet van voertuigen (volgtijdelijke bundeling)	39
5.5	Betere en integrale regie op doelgroepenvervoer	41
<b>6</b>	<b>ORGANISATIEVORM VAN HET VERVOER</b>	<b>43</b>
6.1	Huidige manier van organisatie	43
6.2	Ambitie van de regio	43
6.3	Drie contracteringsmodellen	44
6.3.1	Clustering vervoer via traditioneel model (all-in)	45
6.3.2	Call center model	46
6.3.3	Regiemodel	47
6.4	Drie scenario's voor organisatie	50
6.4.1	0-scenario	50
6.4.2	1-scenario	51
6.4.3	2-scenario	52
6.4.4	Afweging tussen scenario's	53
6.5	Taximarkt – PM	54
6.5.1	Algemene ontwikkelingen en perspectieven	54
6.5.2	Drie regionale vervoerders	54
6.6	Duurzaamheid	54
<b>7</b>	<b>CONCLUSIES EN ADVIES</b>	<b>56</b>
7.1	Conclusie	56
7.1.1	Aard en omvang	56
7.1.2	Welk scenario past het best bij de ambities van de regio?	56
7.2	Advies	57
7.3	Vervolgstappen / projectstructuur	58
7.3.1	Tijdpad	58
7.3.2	Fase 1 (tot en met juni 2016)	58
7.3.3	Fase 2 (na juni 2016):	59

---

## BIJLAGEN

1. Resultaten OV-potentiescan
2. Verslag bestuurlijke conferentie
3. Reactie vervoerbedrijven

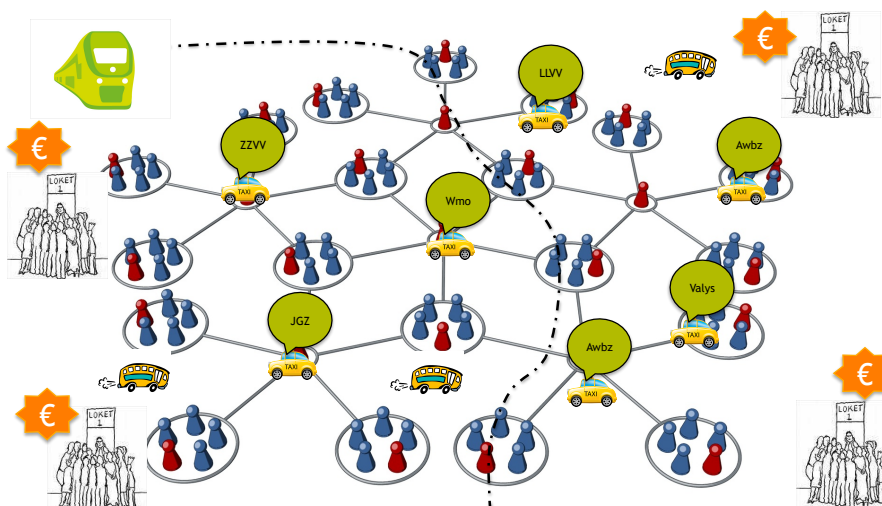
# 1 Inleiding

## 1.1 Aanleiding en doel

Er zijn veel ontwikkelingen gaande op het gebied van zorg en vervoer. Denk aan de decentralisatie van de AWBZ (Wmo-BG vanaf dit jaar), de Jeugdzorg, stijgende kosten en (komende) bezuinigingen binnen het doelgroepenvervoer en openbaar vervoer (OV) en een toenemend belang van vrijwilligersvervoer en participatie van burgers. Deze ontwikkelingen zijn van grote invloed op het doelgroepenvervoer. De gemeenten in Regio Amersfoort (Amersfoort, Baarn, Bunschoten, Leusden, Soest, Woudenberg) en gemeente Utrechtse Heuvelrug willen laten onderzoeken of een verdergaande samenwerking op het gebied van doelgroepenvervoer voordeel kan opleveren.

Aanleiding is een onderzoek dat gemeente Amersfoort vorig jaar heeft uitgevoerd naar mogelijke verbeteringen in het doelgroepenvervoer. Het lijkt dat verdergaande regionale samenwerking wenselijk is om deze verbeteringen door te voeren. Dit ook omdat de provincie Utrecht bezuinigt op de regiotaxi en ook andere budgetten onder druk staan. Samenwerking maakt het wellicht mogelijk om ook aan deze uitdagingen het hoofd te bieden. In onderstaande figuur is de complexiteit in de huidige organisatie van vervoer schematisch weergegeven.

### Complexe netwerken



25-08-14

3

Figuur 1.1: schematische weergave van de complexiteit en samenhang van de verschillende regelingen van doelgroepenvervoer. LLVV = leerlingenvervoer, ZZVV = zittend ziekenvervoer, Wmo = Wet Maatschappelijke Ondersteuning, JGZ = Jeugdzorg, AWBZ = Algemene Wet Bijzondere Ziektekosten

De gemeenten streven naar een duurzaam, efficiënt (goedkoop) en kwalitatief goed, effectief systeem (mensen moeten goed vervoerd worden en tevreden zijn). Het onderzoek geeft inzicht in de mogelijkheden om bovenstaand doel te realiseren waarbij zowel de inhoudelijke aandachtspunten als het proces van uitvoer worden beschreven.

## 1.2 Onderzoeksvragen en aanpak

---

Het onderzoek geeft onder andere antwoord op de volgende vragen:

- Wat is de aard en omvang van het huidige vervoer in contracten, reizigerstypen, gebruik, vervoersbehoeften en kosten? Wat gebeurt er als er niets verandert?
- Welke alternatieve wijzen van vervoer zijn er denkbaar, gelet op de vervoersbehoeften en de verschillende soorten doelgroepen? Welke mogelijkheden zijn er om een verschuiving tot stand te brengen van doelgroepenvervoer naar het openbaar vervoer?
- Hoe komen de gemeenten van de huidige situatie naar de gewenste situatie? Met aandacht voor samenwerken, organisatie?
- Hoe krijgen innovatie en duurzaamheid een plaats?

Tijdens het traject zijn de resultaten vanuit de inventarisatie gedeeld met de bestuurders vanuit zowel het sociale domein als het domein van verkeer en vervoer tijdens een bestuurlijke conferentie. Hier zijn ook de ambities op het vlak van kleinschalig- en doelgroepenvervoer met elkaar verkend. Een verslag hiervan is opgenomen in bijlage 2.

## 1.3 Opzet van dit document

---

In dit document is in hoofdstuk twee de aard en omvang van het openbaar vervoer beschreven. In hoofdstuk drie is de aard en omvang van het doelgroepenvervoer in kaart gebracht. Vervolgens worden de ambities van de regiogemeenten vertaald in drie ontwikkellijnen die zijn uitgewerkt in hoofdstuk vier, vijf en zes:

- Hs 4: Kanteling in vervoer: Hoe kunnen gebruikers meer gebruik maken van algemeen (toegankelijke) voorzieningen?
- Hs 5: Bundeling in vervoer: Welke vervoerkundige en organisatorische effecten treden op door bundeling/samenwerking?
- Hs 6: Organisatievorm: Hoe kunnen gemeenten kanteling en bundeling organisatorisch vormgeven?

In een laatste hoofdstuk wordt afgesloten met conclusies en aanbevelingen.

## 2 Aard en omvang openbaar vervoer

In dit hoofdstuk wordt de aard en omvang van het openbaar vervoer (OV) beschreven. We behandelen allereerst het openbaar vervoer en vervolgens het OV-deel van de regiotaxi en initiatieven op het gebied van vrijwilligersvervoer. Hierna bespreken we de belangrijkste aandachtspunten.

### 2.1 Openbaar vervoer

#### 2.1.1 OV-beleid provincie Utrecht

Vanaf 1 januari 2015 is de provincie Utrecht, door de integratie van het Bestuur Regio Utrecht, opdrachtgever voor de bussen die rijden in het streekvervoer en in de stad Amersfoort en voor de bussen en trams in de stad Utrecht en omgeving. Het regionale openbaar vervoer is met de afschaffing van de Wgr+ status nu dus onder de hoede gekomen van één overheid.

In het mobiliteitsplan provincie Utrecht 2015-2028 staat een aantal zaken beschreven die raken aan de onderkant van het openbaar vervoer en een relatie hebben met het doelgroepenvervoer. In het mobiliteitsplan staat beschreven dat er wordt ingezet op regionaal verbindende lijnen met groeipotentie. Daarnaast wordt ingezet op andere mobiliteitsvorm(en) als alternatief voor ontsluitende lijnen waar de vraag gering is. Voor deze mobiliteitsvormen is er sprake van een gezamenlijke verantwoordelijkheid met gemeenten. Voorbeelden van andere mobiliteitsvormen zijn vraagafhankelijk (openbaar) vervoer zoals regiotaxi of lokale oplossingen met regionale ondernemers, bewoners en organisaties.

#### 2.1.2 De OV-concessie regio Utrecht

De provincie Utrecht is opdrachtgever voor het stads- en streekvervoer. Dit betekent dat zij het OV aanbesteden en concessies verlenen voor de regionale tram, bus en regiotaxi aan OV-bedrijven. Een concessie betekent dat een pakket van lijnen en/onder vervoerdiensten onder bepaalde voorwaarden voor een bepaalde termijn wordt toegekend aan een vervoerder. De regio heeft te maken met één concessie. Deze gaat over het streekvervoer in de gemeenten De Ronde Venen, Lopik, Montfoort, Oudewater, Stichtse Vecht (met uitzondering van Maarssen), Woerden, Baarn, Bunschoten, Eemnes, Leusden, Renswoude, Rhenen, Soest, Utrechtse Heuvelrug, Veenendaal, Wijk bij Duurstede, Woudenberg en het stadsvervoer van de stad Amersfoort.

De kosten van het reizen per OV verschillen per concessie. In alle concessies geldt een instaptarief van € 0,88 (2015) wanneer de klant reist met een OV-chipkaart. Het kilometertarief is € 0,128 (2015) bij Connexion voor de bus, € 0,1768 voor de tweede klas van de trein en € 0,3006 voor de eerste klas van de trein. Hiernaast is nog een breed aanbod aan abonnementen en actietarieven.

Verder kunnen kaartsoorten en tarieven ook per concessie verschillen. Provincie Utrecht streeft naar een eenduidig tarief voor de gehele provincie.

Concessie	Opdrachtgever	Concessiehouder	Looptijd contract
Provincie Utrecht	Provincie Utrecht	Connexxion (vanaf dec 2016 Syntus)	12-2016 (nieuwe contract 12-2023)
Tram en bus regio Utrecht	Provincie Utrecht	Qbuzz	9-12-2023
Gooi en Vechtstreek	Provincie Noord-Holland	Connexxion	30-6-2019
Veluwe	Provincie Gelderland	Syntus	11-12-2020
Achterhoek - Rivierenland	Provincie Gelderland	Arriva	11-12-2020

Tabel 2.1: OV-concessie

### 2.1.3 Waardering OV en kenmerken van de reiziger

Elk jaar voert CROW/KPPV onderzoek uit ten behoeve van de OV-klantbarometer. In de OV-klantbarometer worden landelijk de meningen van reizigers ten aanzien van het stads- en streekvervoer onderzocht. Het onderzoek wordt jaarlijks in de periode van eind oktober tot begin december gehouden. Reizigers vullen hiervoor in de voertuigen een schriftelijke enquête in. De resultaten worden per concessie gepubliceerd. Ook voor de OV-concessie in de regio is dit onderzoek uitgevoerd. Middels een representatieve steekproef is de mening van de reizigers in de regio onderzocht.

Het algemene klantoordeel voor het OV in de provincie Utrecht is in de onderstaande tabel weergegeven. Hieruit blijkt dat het OV in Utrecht een vrij consistent waarderingsniveau heeft en is in lijn met het landelijk gemiddelde. Daarbij ligt het oordeel in het stadsvervoer Amersfoort hoger (7,7) dan in het streekvervoer (7,4) op basis van de meting in 2014.

Jaar	Oordeel provincie Utrecht	Oordeel landelijk
2011	7,3	7,2
2012	7,5	7,4
2013	7,3	7,4
2014	7,5	7,5

Tabel 2.2: klantwaardering

Naast de waardering voor de rit wordt de reiziger ook gevraagd om een aantal kenmerken van het OV te waarderen met een cijfer tussen 1 en 10. In tabel 2.3 is te zien dat reizigers het instappen in de bus gemakkelijk vinden, blijkt uit het cijfer 8,7. Het tarief wordt relatief laag gewaardeerd. Naast de cijfers uit Utrecht, is het gemiddelde van concessies weergegeven die dezelfde karakteristieken vertonen. Hieruit blijkt dat de klantwaardering nauwelijks afwijkt van het niveau in vergelijkbare regio's.



Item	Utrecht	Gemiddelde referentiegebieden
Gemak instappen	8,7	8,6
Tarief	5,6	5,4
Reissnelheid	7,4	7,5
Frequentie	6,9	6,9
Overstaptijd	6,4	6,4

Tabel 2.3: Waardering per criterium van het OV (2014)

In tabel 2.4 is te zien met welk reismotief de reizigers reizen. Het motief wonen betekent dat mensen op weg zijn naar huis. Van deze groep is niet bekend of zij bijvoorbeeld van hun werk komen, van school komen of hebben gewinkeld. Wel kunnen we concluderen dat het OV relatief weinig wordt gebruikt om te gaan winkelen, sporten of om bij iemand op bezoek te gaan. Onderwijs is veruit het populairste reismotief.

Reismotief	%
Wonen	30%
Werken	22%
Onderwijs	26%
Winkelen	3%
Sporten	1%
Bezoek	8%
Anders	9%

Tabel 2.4: Reismotief OV-reizigers

In de concessie Utrecht is 69% van de reizigers jonger dan 28, blijkt uit tabel 3.4 Het OV wordt voor het grootste deel gebruikt door scholieren en studenten. Slechts 5% van de reizigers is ouder dan 65 jaar. Dit lijkt heel weinig maar omdat de absolute aantallen reizigers in het reguliere openbaar vervoer vele malen groter zijn dan in het doelgroepenvervoer gaat het nog steeds om een grote groep ouderen.

Ook geeft 69% aan geen vervoeralternatief te hebben. Daarmee lijkt een grote groep reizigers geen alternatief te hebben voor de bus. Wanneer we dit relateren aan de leeftijd van de reizigers is het geen opvallend resultaat, aangezien er veel scholieren en studenten in de bus zitten en zij beschikken doorgaans niet over een auto.

#### 2.1.4 Syntus de nieuwe vervoerder vanaf december 2016

De aanbesteding voor de nieuwe concessie die ingaat vanaf december 2016 is recent gegund aan vervoerder Syntus. Het aanbod van deze vervoerder is uitgebreider dan vooraf ingeschat door de provincie.

Alle kernen in het gebied die nu een busverbinding hebben, houden ook met Syntus een busverbinding in de vorm van een gewone lijnbus dan wel in de vorm van een buurtbus. Syntus gaat verder rijden met bussen die allemaal zijn uitgerust met wifi, stopcontacten en USB-poorten. Alle bussen hebben minimaal de Europese dieselnorm euro VI. Syntus had volgens de provincie binnen de beoordelingscriteria (zoals de uitstoot, de kwaliteit van het vervoerplan en de marketingstrategie) het gunstigste aanbod. Met het aanbod wordt een aantal toeristische trekpleisters zoals het Henschotermeer en het Nationaal Militair Museum beter bediend. Tegen het gunningsbesluit van de provincie Utrecht is bezwaar gemaakt. Vanaf medio januari 2016 gaat Syntus communiceren over hun aanbod.

### 2.1.5 Toegankelijkheid in het OV

Wanneer we inzoomen op de ontwikkelingen binnen het openbaar vervoer, dan zien we dat de fysieke toegankelijkheid van vooral het lijngebonden OV de afgelopen jaren sterk is verbeterd. Alle bussen en een groot deel van de haltes (zeker de belangrijkste haltes) zijn toegankelijk gemaakt voor mensen met een fysieke en/visuele beperking. Voor de voertuigen betekent dit een volledig vlakke en toegankelijke vloer. Voor de haltes betekent dit een verhoogd en volledig obstakelvrij halteplatform zodat een ongehinderde toegang en volledig vlakke instap mogelijk is. Daarnaast zijn voor reizigers met een visuele beperking geleidelijnen toegepast. In de onderstaande tabel is te zien dat inmiddels bijna helft van alle haltes volledig toegankelijk is.

Toegankelijkheid	Aantal haltes	Percentage
Volledig toegankelijk	412	47%
Alleen toegankelijk voor mensen met een visuele beperking	180	20%
Alleen toegankelijk voor mensen met een fysieke beperking	12	1%
Niet toegankelijk	275	31%
<b>Totaal</b>	<b>879</b>	<b>100%</b>

Tabel 2.5: toegankelijkheid OV-haltes in de regio (bron: data haltescan provincie Utrecht)

De komende jaren ligt er met name nog de opgave de toegankelijkheid in de halteomgeving verder te verbeteren. Naast toegankelijkheid zijn ook haltevoorzieningen zoals stallingen en informatievoorziening belangrijk voor integratie in de keten. De gemeenten maken bij de Wmo-indicatiestelling vaak nog onvoldoende gebruik van het (aangepaste) openbaar vervoer als voorliggende voorziening, terwijl uit diverse landelijk onderzoeken blijkt dat gemiddeld twintig tot dertig procent van de Wmo-ers met het OV kan reizen. Nu doet een deel van de Wmo-ers dit ook al maar dit aandeel kan vergroot worden. Zie in paragraaf 3.3 ook het resultaat uit de OV-scan die voor de regio is uitgevoerd.

Het OV en het doelgroepenvervoer worden door deze ontwikkelingen in toenemende mate communicerende vaten.

Hier ligt dan ook de uitdaging om beleid van doelgroepenvervoer en OV op elkaar af te stemmen en te werken vanuit een gezamenlijk en integraal ontwikkelperspectief gericht op het bieden van vervoer aan kwetsbare groepen, het realiseren van substitutie naar het reguliere OV en inzet op maatwerkoplossingen.

## 2.2 Regiotaxi voor de OV-reiziger

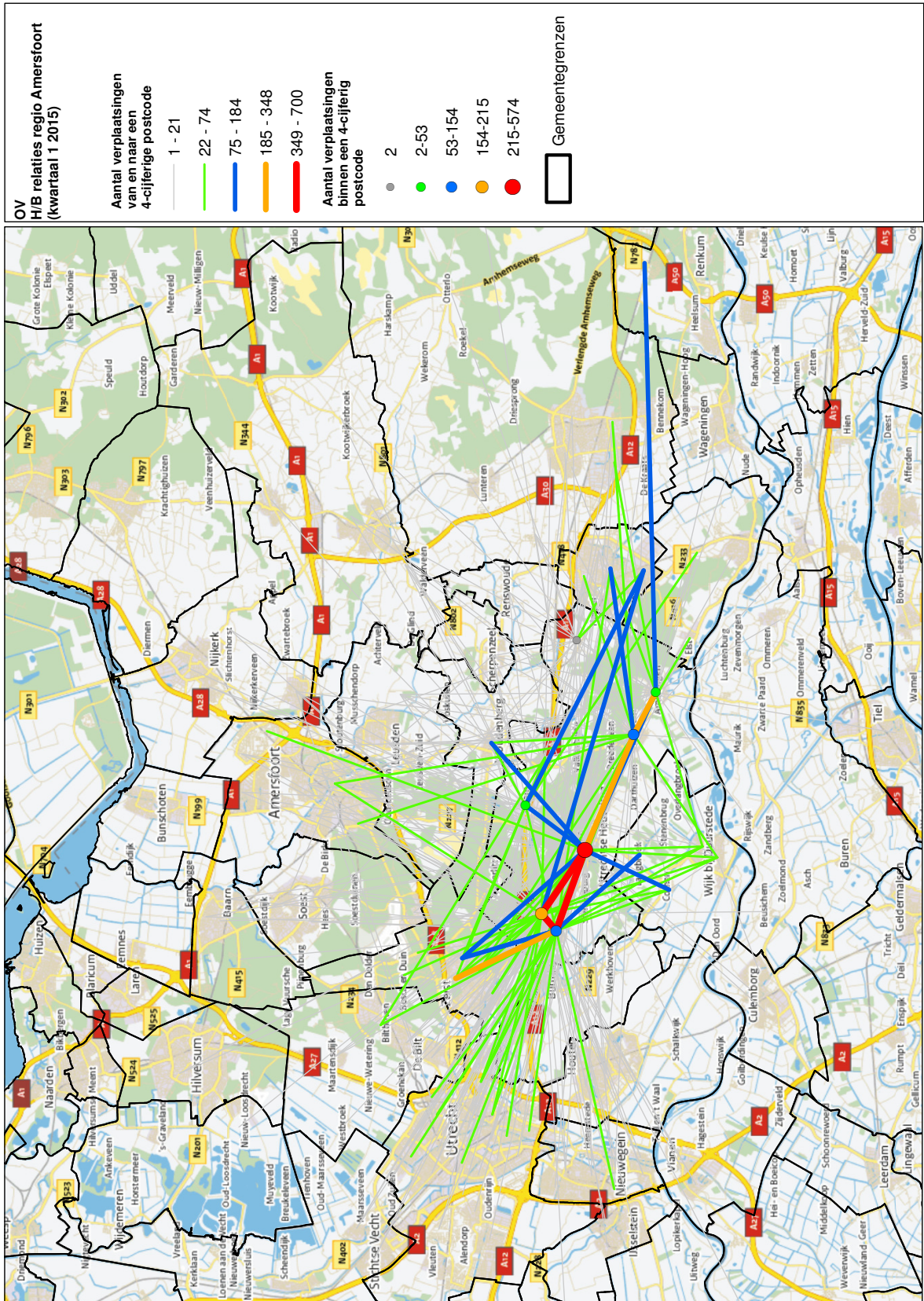
In gebieden waar geen regulier openbaar vervoer beschikbaar is, fungeert de Regiotaxi Eemland-Heuvelrug als vraagafhankelijk vangnet. Het systeem van regiotaxi dat in de regio ook het Wmo-vervoer uitvoert is daarmee ook beschikbaar voor de OV-reiziger. Hiervoor geldt dan wel een hoger tarief (€2,10 per zone). In Baarn en Eemnes is een apart tarief voor senioren van toepassing van € 0,95 per zone respectievelijk € 1,10 per zone. Voor regiotaxi werken de provincie en gemeenten/regio's samen op basis van afspraken ten aanzien van spelregels en budgetverdelingen.

### Vervoerstromen

In het onderstaande kaartbeeld zijn de vervoerstromen voor regiotaxi voor de vrije reiziger in beeld gebracht voor het eerste kwartaal 2015. Opvallend hierin is dat duidelijk zichtbaar wordt dat deze vangnet voorziening met name gebruikt wordt in de gebieden waar het aanbod regulier openbaar vervoer minder fijnmazig en frequent is. Zo worden er nauwelijks ritten gemaakt in en van/naar Amersfoort maar juist wel voor ritten tussen Utrechtse Heuvelrug en Utrecht, Zeist en Veenendaal. Duidelijk is dus dat de grootste vraag naar regiotaxi door de vrije reiziger in het zuidelijke deel van de regio ligt.

Een belangrijk doel van het kaartbeeld met vervoersstromen is om vast te stellen of en in welke mate er sprake is vervoerkundige samenhang. Uit het kaartbeeld blijkt dat er vervoerkundig een duidelijke samenhang zit in vervoerstromen tussen de verschillende regiogemeenten. Dit blijkt uit het feit dat de vervoersstromen zich relatief concentreren in de regio zelf en niet voornamelijk gericht zijn op verschillende bestemmingen buiten de regio. Dit betekent dat het slim is om de ritten gezamenlijk en integraal te plannen zodat er zoveel als mogelijk combinaties tussen ritten gemaakt kunnen worden en daarmee het vervoer dus zo (kosten)efficiënt mogelijk uitgevoerd kan worden.

We merken bij de relaties die zichtbaar zijn wel op dat het hier gaat om relatief lage aantallen reizigers. Namelijk ruim 9000 reizigersritten die zijn gemaakt in het eerste kwartaal van 2015 ofwel gemiddeld 100 reizigers per dag in de hele regio. De groene lijnen bijvoorbeeld presenteren relaties waar in het eerste kwartaal 2015 22 tot 74 ritten zijn gemaakt. Dit is gemiddeld dus minder dan 1 rit per dag. Deze aantallen zijn in relatie tot de aantallen reizigers in het reguliere OV erg laag.



### **Nieuwe afspraken voor regiotaxi**

In de provincie Utrecht rijden drie regiotaxisystemen (Regiotaxi Utrecht, Regiotaxi Veenweide en Regiotaxi Eemland – Heuvelrug) in opdracht van de provincie. Hierin worden Wmo en vraagafhankelijk OV gecombineerd. Een ontwikkeling die de gemeenten raakt is het feit dat de provincie vanaf 2017 de BDU-bijdrage aan het Wmo-vervoer halveert en per 2024 geheel beëindigt. Het vrijvallende budget komt beschikbaar voor de OV functie van de regiotaxi. Dit geldt in ieder geval voor het 'oude' contract van de provincie Utrecht (de BRU heeft een eigen, lopend contract voor regiotaxi). Gemeenten kunnen per 2017 door het instellen van een Wmo zonebudget hun financiële verantwoordelijkheid per geïndiceerde Wmo-er beperken tot 575 gereisde zones. De zones boven 575 gereisde zones komen voor rekening van de provincie. De wijziging in de financiële bijdragen aan gemeenten per 1-1-2017 moet worden vastgelegd in nieuwe convenanten.

## **2.3 Vrijwilligersinitiatieven**

---

De laatste jaren is er in toenemende mate aandacht voor vrijwillige vervoerinitiatieven. Deze kunnen namelijk op lokale schaal zorgen voor een alternatieve mobiliteitsvoorziening, bijvoorbeeld voor ouderen. Hiermee kunnen deze initiatieven ook een alternatieve oplossing bieden voor een deel van de verplaatsingen voor een deel van de doelgroepen die ook gebruik maken van aangepast vervoer. We merken hierbij wel op dat deze initiatieven vaak een zeer kleinschalig en lokaal karakter hebben en vaak besloten zijn. Dat betekent dat gebruikers zich eerst moeten aanmelden/lid moeten worden voordat ze van het vervoer gebruik kunnen maken. Hierdoor vormen deze initiatieven dus zeker niet altijd en voor iedereen een alternatief voor bijvoorbeeld regiotaxi.

In de tabel hieronder is een eerste inventarisatie weergegeven van vrijwillige vervoerinitiatieven binnen de regiogemeenten.

Gemeente	Initiatief	Financiële ondersteuning
<b>Amersfoort</b>	Ja, twee vormen van vrijwilligersvervoer beide uitgevoerd door stichting Ravelijn. 1 <sup>e</sup> vorm betreft de inzet van vrijwilligers voor de uitvoer van vervoer voor zorg cliënten van zorginstellingen. 2 <sup>e</sup> vorm betreft vervoer door vrijwilligers voor particulieren. In beide gevallen gaat het om combi vervoer.	Onbekend
<b>Baarn</b>	Seniorenbus vanuit Welzijn Baarn biedt vervoer van deur tot deur gericht op ouderen / mensen slecht ter been binnen Baarn, Lage Vuursche, Eembrugge en de hospice in Soest. In 2014 15658 ritten.	Financiering van € 22.000,- per jaar. Initiatief heeft ook eigen inkomsten (€ 26.000,-).
<b>Bunschoten</b>	Ja, zeer lokaal (de Boei)	nee
<b>Leusden</b>	Ja, Larikslaan2 coördineert vrijwilligersvervoer (50plusbus en vrijwillige hulpdienst). Inwoners kunnen ook terecht bij vrijwilligersorganisatie De Wensboom	Larikslaan2 ontvangt subsidie voor coördinerende activiteiten; De Wensboom niet. Gebruikers betalen een ritprijs.
<b>Soest</b>	Ja, naar ziekenhuizen (rode kruis, St HIP en st hulpdienst Soesterberg), mee op weg naar werkvoorz. en SWOS seniorenbus	Ja, HIP, hulpdienst Soesterberg en SWOS
<b>Woudenberg</b>	Stichting Welzijn Ouderen verzorg vrijwilligersvervoer	SWO ontvangt een subsidie voor haar activiteiten maar daar wordt het vrijwilligersvervoer niet uit bekostigd. Gebruikers betalen een ritprijs.
<b>Utrechtse Heuvelrug</b>	Ja, de belbus	Ja, geringe subsidie

Tabel 2.6: overzicht initiatieven vrijwilligersvervoer.

## 3 Aard en omvang doelgroepenvervoer

### 3.1 Het gemeentelijke doelgroepenvervoer

Onder het gemeentelijke doelgroepenvervoer verstaan we hier vervoer in het kader van de Wmo, Wmo-bg (voormalige AWBZ), het leerlingvervoer en vervoer in het kader van Jeugdzorg. Dit vervoer biedt mensen die door hun fysieke of mentale beperking niet kunnen reizen met het openbaar vervoer, dan wel niet in staat zijn om (zelfstandig) ander vervoer te gebruiken, mogelijkheden tot maatschappelijke participatie. Naast de gemeentelijke vervoerregelingen is er ook vervoer buiten de gemeentelijke verantwoordelijkheid. Deze komt in de volgende paragraaf naar voren.

#### Overzicht van vervoerregelingen en contracten

In tabel 3.1 zijn alle gemeentelijke doelgroepenvervoerregelingen en hun kenmerken weergegeven.

Doelgroep	Vervoervorm	Verantwoordelijk voor vervoer
Wmo	Regiotaxi Eemland - Heuvelrug	Gemeenten
Leerlingen	Leerlingvervoer	Gemeenten
Wmo-bg	Dagbestedingsvervoer-Wmo	Zorgaanbieders tot 2018
Jeugd	Dagbestedingsvervoer-Jeugd	Jeugdzorg instellingen

Tabel 3.1: overzicht van vervoerregelingen <sup>1</sup>

Per vervoerdoelgroep zijn hieronder de belangrijkste kenmerken en ontwikkelingen weergegeven.

### 3.2 Wmo-vervoer

Wmo-vervoer biedt mensen die vanwege hun beperking geen gebruik kunnen maken van het reguliere OV mogelijkheden tot maatschappelijke participatie. De wettelijke basis hiervoor ligt in de Wet Maatschappelijke Ondersteuning. Het Wmo-vervoer in de regio Amersfoort wordt uitgevoerd door de Regiotaxi Eemland - Heuvelrug. Het contract hiervan loopt tot 30-4-2016 met twee keer een jaar verlenging mogelijk. Hiervan is het contract met één jaar verlengt..

Het Wmo-vervoer kent afgerond zo'n 15.000 pashouders, waarvan iets minder dan de helft (47%) actieve pashouders zijn (die daadwerkelijk van Wmo-vervoer gebruik maken). Een punt van discussie is of inactieve pashouders hun pas mogen behouden.

<sup>1</sup> Er volgt nog een check op cijfers en herkomst

Er zijn immers kosten verbonden aan het registreren en bijhouden van gegevens. Daarnaast ontstaat een vertroebeld beeld van de omvang van de groep die een behoefte heeft aan aangepast vervoer. Wanneer blijkt dat iemand geen gebruik maakt van het systeem is er binnen het reispatroon van diegene blijkbaar geen noodzaak voor regiotalxivervoer. Alternatief is het toepassen van een eigen bijdrage voor het pasbezit.

In tabel 3.2 is een overzicht weergegeven van het aantal pashouders en kosten per gemeente.

Gemeente	Aantal pashouders	Aantal actieve <sup>2</sup> pashouders	Vervoerkosten 2014, excl. Reizigersbijdrage en BTW)
<b>Amersfoort</b>	5500	3300	€ 1.260.000,-
<b>Baarn</b>	1328	591	€ 296.460,-
<b>Bunschoten</b>	768	296	€ 199.710,-
<b>Leusden</b>	1000	420	€ 286.500,-
<b>Soest</b>	2082	1249 (geen ondergrens)	€ 550.988,-
<b>Woudenberg</b>	Onbekend	Onbekend	€ 100.000,-
<b>Utrechtse Heuvelrug</b>	2.433	869 (geen ondergrens)	€ 475.000,-
<b>Totaal</b>	<b>13000 &lt;</b>	<b>6725 &lt;</b>	<b>€ 3.168.658,-</b>

Tabel 3.2: Overzicht Wmo-vervoer per gemeente.

### Andere invulling Wmo: participatie en kanteling

De oude Wmo kende een compensatieplicht waarbij gemeenten de verplichting hadden om de effecten van de beperkingen die burgers ervaren te compenseren, zodat zij mee kunnen doen aan de samenleving en zelfredzaamheid gestimuleerd wordt. De lijn van zorgwet naar participatiewet en kanteling is verder doorgezet in een nieuwe Wmo wettekst die gereed is. Belangrijke onderdelen in de Wmo 2015 zijn:

- Koerswijziging in de Wmo van compensatieplicht naar maatwerkvoorziening.
- Burgers dragen zelf verantwoordelijkheid voor het inrichten van hun leven en deelname aan het maatschappelijk leven. Van burgers mag worden verwacht dat zij elkaar naar vermogen bijstaan. Dit wordt ook wel de bijdrage vanuit de civil society genoemd. Gemeenten hebben niet langer de plicht om beperkingen te compenseren, maar moeten de burger ondersteunen in zijn of haar zelfredzaamheid.
- Er wordt ten aanzien van vervoer meer aanspraak gemaakt op de zelfredzaamheid van mensen: in eerste instantie gebruik maken van voorliggende voorzieningen zoals openbaar vervoer, dan pas kijken naar collectieve of individuele (maatwerk)voorzieningen.

<sup>2</sup> niet voor alle gemeenten is bekend welke definitie van actief is gehanteerd. Wanneer is aangegeven 'geen ondergrens' is 1 rit per jaar al voldoende om als actief aangemerkt te worden.



- Er komt voor gemeenten meer ruimte voor het inrichten van algemene voorzieningen, met een meer laagdrempelig karakter.

### 3.3 Potentie OV voor de Wmo-doelgroep: OV-scan onder Wmo'ers

De druk op het Wmo-vervoer is groot terwijl er flink geïnvesteerd is in de toegankelijkheid van het reguliere OV. Uit onderzoek blijkt dat een groot deel van de huidige Wmo'ers deels ook al gebruik maakt van het reguliere OV. Met een OV scan is de potentie van het reguliere OV in beeld gebracht voor de regio Amersfoort. Vraag waarop de OV-potentie scan antwoord geeft: Hoeveel ritten maken uw Wmo'ers die mogelijk ook met het OV zouden kunnen?

Voor een representatieve steekproef aan Wmo ritten (500 per gemeente) (exclusief ritten door gebruikers van rolstoelen, rollators en scootmobielen) die de afgelopen periode zijn geboekt en uitgevoerd is een OV-advies op basis van OV9292 bepaald. De OV-reisadviezen hebben betrekking op een reis van deur tot deur. Voor de OV-mobiliteitsscan hanteren we de volgende variabelen:

- aantal overstappen;
- looptijd voor- en natransport;

Concreet leidt dit tot de volgende conclusies:

Het aandeel van Wmo ritten waarvoor een OV alternatief bestaat is sterk afhankelijk van de gehanteerde criteria aantal overstappen en maximale loopafstand. Bijvoorbeeld bij maximaal 0 overstappen en maximaal 200 meter voor- en natransport bestaat voor afgerond 5% van de ritten een alternatief per OV. Bij maximaal 2 overstappen en maximaal 800 meter voor- en natransport geldt dit voor afgerond 75% van de ritten.

Ter illustratie laat de OV-scan bij een gemiddelde criteriaset van maximaal 1 overstap en maximaal 400 meter voor- en natransport de volgende percentages zien:

- Amersfoort: 42%
- Baarn 8%
- Bunschoten: 38%
- Eemnes: 35%
- Leusden: 37%
- Soest: 39%
- Woudenberg: 18%
- Wijk bij Duurstede: 39%
- Nijkerk: 23%

Gemiddeld ligt het percentage voor de criteriaset op 31% wat betekent dat voor 31% van de Wmo-ritten een OV-alternatief beschikbaar was dat voldeed aan de criteriaset van maximaal 1 overstap en maximaal 400 meter lopen.

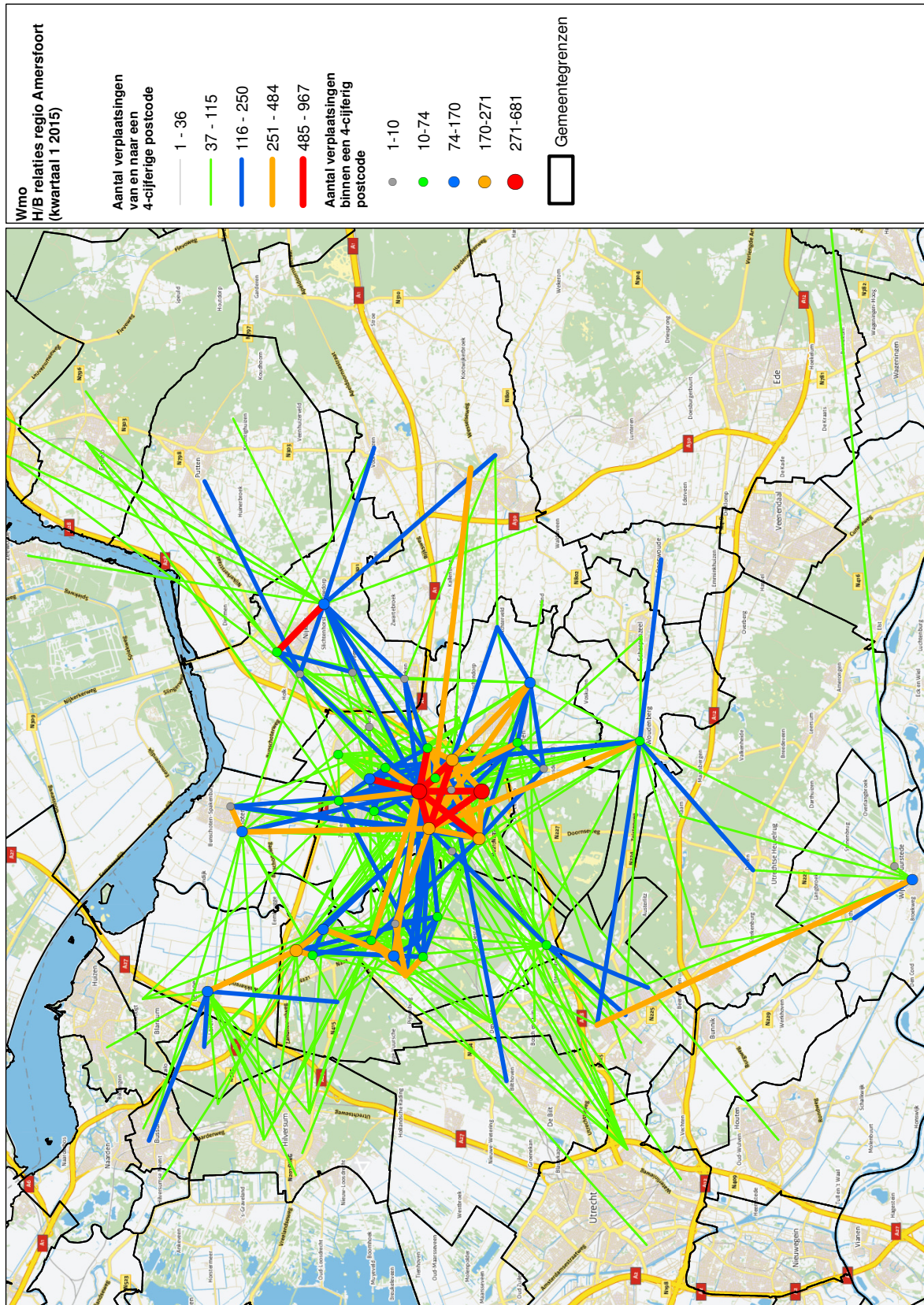
Uit de resultaten blijkt dat voor een aanzienlijk deel van de Wmo ritten een realistisch OV-alternatief blijkt te bestaan, afhankelijk van de mogelijkheden van de cliënt. Hier ligt dus een kans voor de verdere benutting van het OV als voorliggende voorziening en verdere integratie tussen het OV en Wmo-vervoer. Zie voor volledige overzicht van de resultaten vanuit de OV potentiescan voor Wmo'ers de tabellen in bijlage 1.

### **Het effect van toegankelijkheid**

Bij de OV-scan is ook gekeken naar het effect van toegankelijkheid op de mate waarin het reguliere openbaar vervoer een alternatief biedt voor de Wmo-doelgroep. Voor de in de steekproef geselecteerde ritten is bekeken of deze ritten te maken zijn middels toegankelijke haltes (op basis van data NDOV) Hieruit blijkt dat zo'n 27% van alle ritten gemaakt kan worden via volledig toegankelijke haltes. Dit kenmerk is echter bewust niet gekoppeld aan de criteriasets omdat haltetoegankelijkheid voor een groot deel van de Wmo-doelgroep niet strikt noodzakelijk is om met het openbaar vervoer te kunnen reizen. Vaak maakt het de reis wel makkelijker en comfortabeler waarmee het OV ook kwalitatief een beter alternatief wordt. Wanneer toegankelijkheid wel als harde voorwaarde wordt toegepast 'verdampst' een groot deel van de OV-potentie voor de Wmo-doelgroep. In bijlage 1 is ook voor deze analyse het volledige overzicht van de resultaten weergegeven.

### **Vervoerstromen**

Op onderstaande kaarten zijn de Wmo-vervoerstromen van en naar 4 cijferige postcode gebieden in en tussen de gemeenten in de regio voor het eerste kwartaal 2015 in beeld gebracht. Alleen de intensievere relaties (37 verplaatsingen of meer) zijn weergegeven zodat het kaartbeeld beter leesbaar is.



We zien de sterkste Wmo-vervoerstromen vooral binnen Amersfoort (30%) en tussen Amersfoort en de omliggende kleinere gemeenten (61%). Naar buiten de regio lopen de sterkste relaties met name richting Utrecht, Hilversum en Ermelo/Harderwijk.

Type rit	Aantal ritten Q1	%
Amersfoort lokaal	21366	30%
Ritten van/naar naar Amersfoort	43159	61%
Overig	5942	8%
<b>Totaal</b>	<b>70467</b>	<b>100%</b>

Tabel 3.3: Verdeling ritten Wmo-vervoer, kwartaal 1 2015

De twee rode bolletjes bevinden zich in Amersfoort centrum en Amersfoort zuid. In deze gebieden vinden dus ook relatief veel korte ritten binnen hetzelfde viercijferige postcodegebied plaats. Opvallend is dat veel ritten gaan van/naar postcode 3812RJ, dit is het adres van Amfors. Gemiddeld heeft 5,5% van de ritten deze postcode als vertrek of bestemming. Deze ritten vinden vrijwel allemaal plaats binnen het Wmo-deel van de regiotaxi. Het is de vraag of gemeenten dit vervoer binnen regiotaxi willen houden of niet. Door de vergoedingssystematiek per reizigerszone worden gecombineerde ritten naar één locatie erg duur, terwijl deze zeer waarschijnlijk goedkoper ingekocht kunnen worden.

Belangrijk is dat we kunnen constateren dat er sprake is van een sterke vervoerkundige samenhang in de regio. Op de kaartbeelden blijkt namelijk dat een groot deel van de ritten blijft in de regio. Dit betekent ook dat het vervoerkundig gezien belangrijk is dat het Wmo-vervoer integraal en dus gezamenlijk voor alle gemeenten gepland wordt. Dan kunnen er namelijk meest optimaal combinaties gemaakt worden en wordt het vervoer dus het meest (kosten)efficiënt uitgevoerd.

### 3.4 Leerlingenvervoer

Het leerlingenvervoer als voorziening vloeit voort uit de Wet op het primair onderwijs, de Wet op de expertisecentra en de Wet op het voortgezet onderwijs. Omdat het niet mogelijk is om alle vormen van onderwijs dichtbij ieders woonadres aan te bieden, kunnen ouders een vergoeding krijgen voor het vervoer van hun kind naar de dichtstbijzijnde voor hem of haar toegankelijke school als aan bepaalde voorwaarden wordt voldaan. Dit kan zijn vanwege het bezoek aan een school op basis van levensovertuiging boven de kilometergrens (doorgaans 6 kilometer) en/of doordat de leerling niet zelfstandig kan reizen omwille van medische gronden. De VNG heeft een modelverordening die alle gemeenten in de regio gebruiken als basis voor hun eigen verordening. Daarin is het uitgangspunt dat in beginsel eerst een vergoeding voor OV wordt aangeboden en pas wanneer dat niet volstaat wordt vervoer per taxi (aangepast vervoer) aangeboden.

De verordening bevat criteria voor het verkrijgen van een vervoerkostenvergoeding, zoals een kilometergrens waar vanaf de leerlingen mogelijk recht hebben op een vergoeding. Het aantal leerlingen dat een vergoeding ontvangt op basis van de regeling leerlingenvervoer is daardoor groter dan het aantal leerlingen dat met aangepast vervoer reist.

In tabel 3.4 is een overzicht weergegeven van alle contracten leerlingenvervoer per gemeente. Hierin wordt verder duidelijk dat de gemeenten op dit moment deels alleen en deels gezamenlijk het leerlingenvervoer hebben aanbesteed. Connexion voert meerdere contracten uit. In 2017 lopen mogelijk meerdere contracten af.

Gemeente	Aantal leerlingen regeling	Aantal leerlingen aangepast vervoer	Kosten aangepast vervoer 2014, excl. btw)	Gemiddelde kosten per leerling (afgerond)	Einddatum contract	Huidige vervoerder(s)	Verleningsopties	Gezamenlijk aanbesteed?	Percelen
<b>Amersfoort</b>	584	542	€ 1.554.000,-	€ 2.867,-	1-8-2016	DVG/Bestax	2 x 1 jaar	Alleen	12
<b>Baarn</b>	158	125	€ 303.825,-	€ 2.400,-	1-8-2016	Connexion	2 x 1 jaar	Alleen	2
<b>Bunschoten</b>	163	153	€ 395.424,-	€ 2.600,-	30-6-2015	Taxibedrijf Rutax B.V.	2x een jaar (beide gelicht)	Alleen	2
<b>Leusden</b>	105	88	€ 569.139,-	€ 6.500,- <sup>3</sup>	31-7-2017	Connexion	Geen	Samen met Soest	3
<b>Soest</b>	315	260	€ 822.931,-	€ 3.200,-	31-7-2017	Connexion	2x 1 jaar	Samen met Leusden	3
<b>Woudenberg</b>	89	83	€ 445.709,-	€ 5.400,-	8-2015	Connexion	2 x 1 jaar (1 jaar gelicht)	Samen met Scherpenzeel en Renswoude	3
<b>Utrechtse Heuvelrug</b>	191	59	€ 436.937,-	€ 7.400,-	1-8-2015	Klomp Groepsvervoer, Connexion, Willemsen-de Koning, De Vier Gewesten, Vervoerservice Van Driel, Noot Holding	2 x 2 jaar (2 jaar gelicht)	Ja, met Bunnik, De Bilt, Houten, Wijk bij Duurstede en Zeist	ja

Tabel 3.4: overzicht van contracten leerlingenvervoer

<sup>3</sup> Deze kosten hebben nog betrekking op schooljaar 2013/2014 waarin de oude vervoeder DVG/Bestax nog reed en de gemeente alleen had aanbesteed.

Uit de gegevens blijkt ook dat de verschillen in gemiddelde kosten per leerling sterk verschillen per gemeente. Uit onderzoek<sup>4</sup> blijkt dat over het schooljaar 2012/2013 de gemiddelde kosten per leerling circa € 2.900,- is.

Baarn is met nog geen € 2.500,- per leerling het laagst terwijl Utrechtse Heuvelrug met bijna € 7.500,- per leerling het duurst uit is. Er is voor gemeenten met hoge kosten nu geen eenduidige oorzaak aan te geven. Het is (deels) te verklaren door de vervoerpatronen van de leerlingen volgend uit de locaties van de scholen, maar er kunnen ook andere factoren een rol spelen zoals efficiency in het vervoer, kostprijs en mate van monitoring. Voor gemeenten met relatief hoge kosten zou specifiek naar de oorzaak gekeken kunnen worden.

De eerste stappen richting regionale samenwerking zijn al gezet. De gemeenten in de regio Eemland hebben al een gezamenlijke verordening. Daarnaast hebben Soest en Leusden al gezamenlijk aanbesteed en denken gemeenten na over verdere samenwerking.

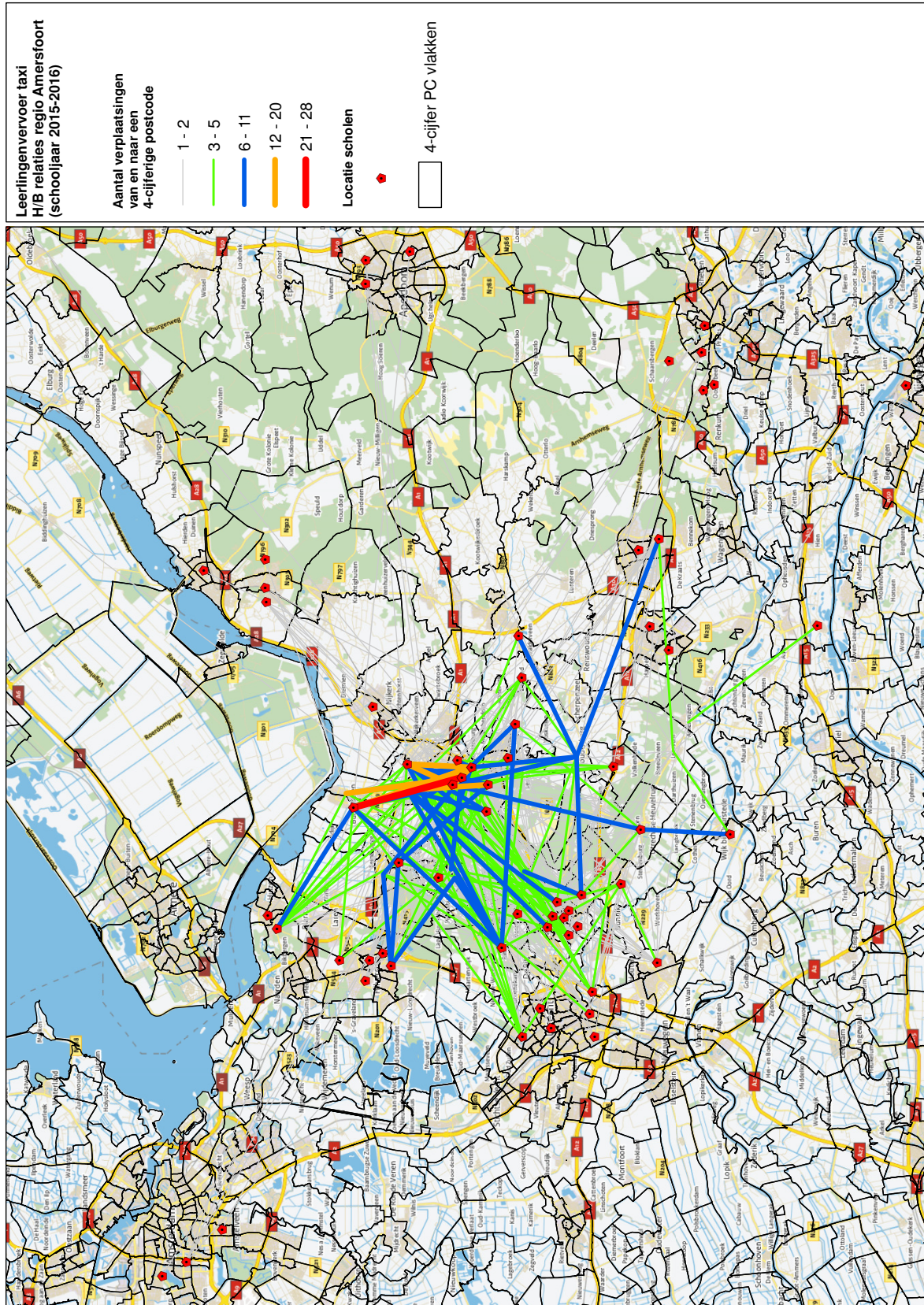
#### *Analyse van vervoerrelaties*

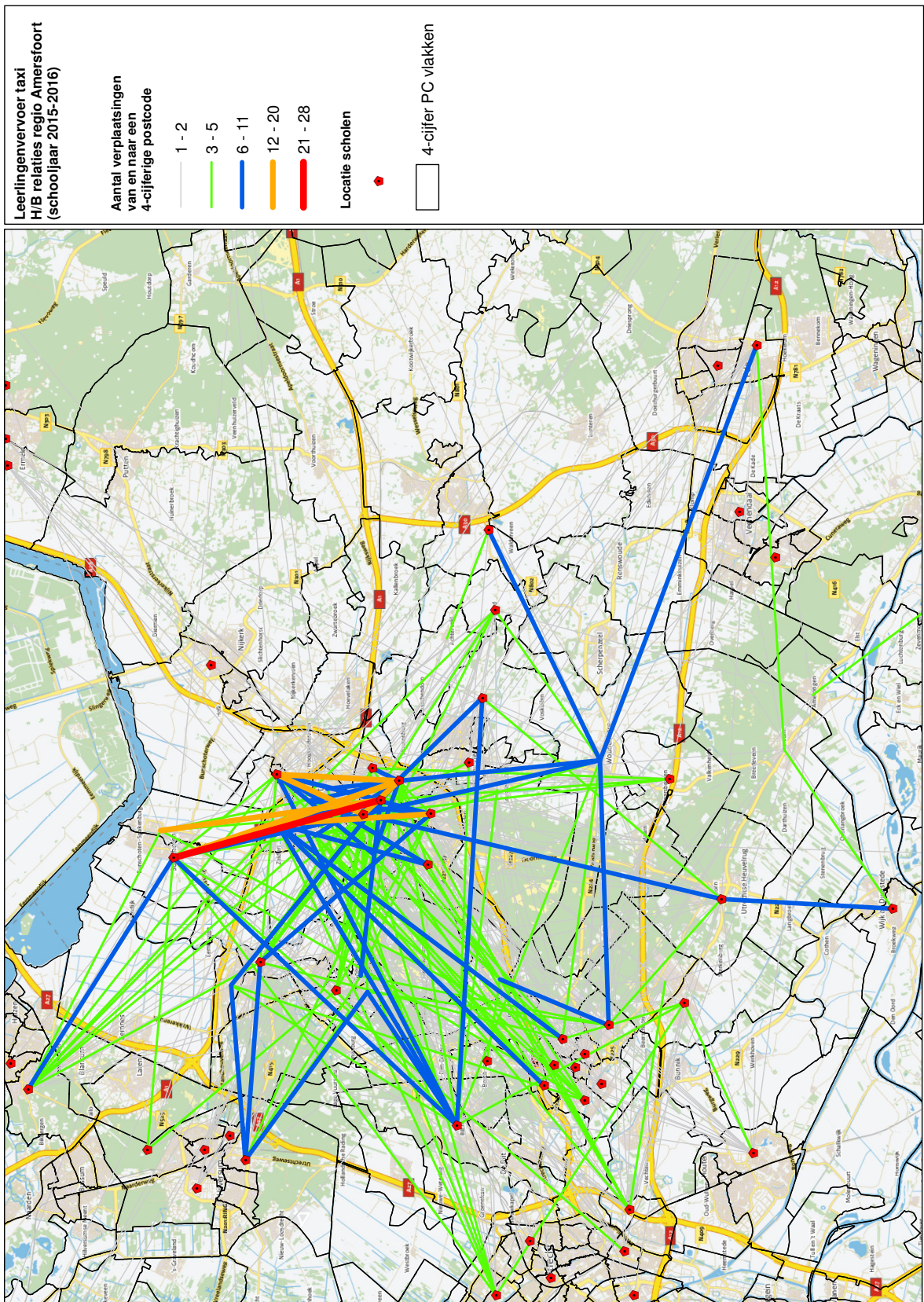
In het onderstaande kaartbeelden zijn alle vervoerrelaties voor het taxivervoer binnen leerlingenvervoer voor het schooljaar 2015/2016 weergegeven. Feitelijk zijn dit dus alle relaties tussen thuisadres van de leerlingen en de schoollocaties.

Op de kaartbeelden valt op dat er duidelijk bestemmingen zijn buiten de regio waarheen leerlingen vanuit meerdere regiogemeenten gaan (belangrijkste zijn: Huizen, Hilversum, Bilthoven, Utrecht, Zeist en Ermelo). Daarnaast ligt er een duidelijke focus op de scholen in Amersfoort waar vanuit alle gemeenten vervoerstromen naartoe lopen. Hiermee constateren we dat er ook voor het leerlingenvervoer een sterke vervoerkundige samenhang bestaat tussen de regiogemeenten. Dit betekent dat de kans groot is dat er meer combinaties gemaakt kunnen worden wanneer het vervoer gezamenlijk voor de regiogemeenten georganiseerd wordt en dat daarmee de kosten kunnen dalen.

---

<sup>4</sup> 'Leerlingenvervoer in Nederland', Oberon (2013)







### *Passend onderwijs leidt tot verschuivingen in het vervoer*

Vanaf 1 augustus 2014 is er een nieuw stelsel voor passend onderwijs, dat scholen verplicht passend onderwijs te bieden aan leerlingen die extra ondersteuning nodig hebben.

Niet elke gewone school hoeft alle kinderen op te vangen. Kan een school geen passend onderwijs bieden, dan wordt binnen een samenwerkingsverband een andere school gezocht die dit wel biedt. Scholen kunnen zich specialiseren en onderling afspreken wie welke kinderen het beste onderwijs kan bieden.

Om aan hun zorgplicht te voldoen, gaan scholen samenwerken in regionaal ingedeelde samenwerkingsverbanden. In het samenwerkingsverband worden afspraken vastgelegd in een ondersteuningsplan. Hierin staat onder meer hoe de scholen het passend onderwijs in de regio inrichten, het geld voor extra ondersteuning besteden, leerlingen naar het speciaal onderwijs verwijzen en ouders informeren.

Het samenwerkingsverband bepaalt waar een leerling terecht komt, de kosten voor het vervoer blijven voor rekening van de gemeente. Deze wetswijziging leidt ook tot verschuivingen binnen het leerlingenvervoer. Aan de ene kant kan voor leerlingen de afstand tot school afnemen als zij dichterbij huis onderwijs kunnen volgen. Aan de andere kant kan de afstand voor andere leerlingen toenemen als de afstand tot specialistisch onderwijs – vanwege schaalvergroting – toeneemt. Leerlingen in het voortgezet speciaal onderwijs kunnen dan alleen nog gebruikmaken van leerlingenvervoer als zij door hun handicap niet zelfstandig naar school kunnen. De gemeente bekijkt per leerling of leerlingenvervoer nodig is. Voor overige leerlingen in het speciaal onderwijs verandert de aanspraak op leerlingenvervoer niet. Het is nog onduidelijk welk effect dit exact zal hebben. In pilot gebieden bleek dit effect echter beperkt.

### *Stagevervoer*

In de regio Amersfoort speelt de vraag hoe omgegaan moet worden met vervoerbewegingen naar stageadressen, met name voor leerlingen met het uitstroomprofiel dagbesteding.

Een stage is volgens de modelverordening een praktische leertijd bij de beroepsopleiding. Voor leerlingen met het uitstroomprofiel dagbesteding is de dagbesteding geen beroepsopleiding en op grond daarvan kan de gemeente het vervoer afwijzen. Veel van deze kinderen vallen onder de WLZ of Wmo. Eventuele kosten voor vervoer kunnen vanuit die regelingen worden bekostigd.

Het is aan gemeenten om dit vervoer al dan niet af te wijzen. Het beeld is dat in veel gemeenten dit één van de onderwerpen is waar strenger naar wordt gekeken. In die lijn wordt leerlingenvervoer echt alleen vervoer van leerlingen en niet verkapt vervoer voor zorg.

### 3.5 Vervoer dagbesteding (Wmo-bg en WLZ)

Vervoer naar dagbesteding is vervoer voor cliënten met een indicatie voor dagbesteding (begeleiding groep) en/of dagbehandeling. Het gaat dan zowel om extramurale cliënten als intramurale cliënten. Met name de extramurale cliënten zijn in dit kader relevant aangezien deze groep een structurele vervoersvraag heeft. Daarnaast valt deze groep waarschijnlijk voor het grootste gedeelte onder de Wmo-bg waarvoor gemeenten vanaf 1-1-2015 verantwoordelijk zijn (voormalig AWBZ).

Tot op heden hebben vrijwel alle gemeenten in Nederland (en ook de regio Amersfoort) het vervoer in het kader van Wmo-bg ingekocht middels inclusieve contracten waarmee de zorg inclusief bijhorend vervoer zijn ingekocht. Het vervoerbudget maakt onderdeel uit van het totale macrobudget dat aan gemeenten ter beschikking wordt gesteld voor de uitvoering van de nieuwe taken. Op dit totale budget is 25% gekort. Dit hoeft niet altijd een bezuiniging op het vervoerbudget te betekenen. De intentie van de inclusieve contracten is dat deze oplossing tijdelijk is ter overbrugging. De zorginstellingen blijven op langere termijn wel verantwoordelijk voor intramurale cliënten die gaan vallen onder de Wet Langdurige Zorg.

De instellingen zijn dus tot op heden verantwoordelijk voor de vervoersvraag van hun cliënten en hebben dit in meer en mindere mate opgelost met taxivervoer. Vaak zijn er dan ook kleine en grotere lopende vervoerscontracten met taxivervoerders. In 2013 zijn de vervoerbudgetten die instellingen ontvangen al gehalveerd<sup>5</sup>. Instellingen zijn hierdoor gaan ingrijpen in de organisatie van hun vervoer: vervoerpatronen en vervoertijden veranderen, waardoor vervoer efficiënter en goedkoper uitgevoerd kan worden. Zo werken instellingen in bepaalde gevallen al samen bij de aanbesteding van hun vervoer of wordt dagbesteding dichter bij de cliënten georganiseerd. In de praktijk geven veel instellingen aan dat vervoer tekorten opleveren, ook na inspanningen om dit efficiënter te organiseren.

In tabel 3.5 zijn de huidige aantallen cliënten per gemeenten weergegeven. Het betreft hier enkel de cliënten Wmo-bg die vallen onder verantwoordelijkheid van de gemeenten.

---

<sup>5</sup> Budget is landelijk gehalveerd van 300 naar 150 miljoen euro.. Bron: KNV taxi

Gemeente	Omvang groep Wmo-bg	Aantal cliënten met indicatie vervoer	Huidig contract
<b>Amersfoort</b>	239	147	Inclusieve contracten
<b>Baarn</b>	58	43	
<b>Bunschoten</b>	90	50 (geschat)	
<b>Leusden</b>	66	56	
<b>Soest</b>	161	130	
<b>Woudenberg</b>	42	35	
<b>Utrechtse Heuvelrug</b>	500	onbekend	Inclusieve contracten regionaal aanbesteed (samen met Zeist, Wijk bij Duurstede, Bunnik en de Bilt)
<b>Totaal</b>	1150 (afgerond)	450 <	

Tabel 3.5: overzicht van aantallen cliënten Wmo-bg (alle gemeenten hebben hetzelfde contract m.u.v. Utrechtse Heuvelrug)

### Profiel van vervoer binnen enkele grote instellingen in de regio

Vier instellingen zijn benaderd voor het onderzoek op basis van omvang in de regio. Van drie instellingen is reactie ontvangen.

#### **Amerpoort**

Amerpoort is een grote instelling welke voor cliënten uit de regio op zo'n 30 locaties dagbesteding verzorgt. Dit zijn veelal cliënten met een verstandelijke beperking. Voor de doelgroep is het dagelijks vervoer van woonadres naar dagbesteding georganiseerd. Voor het grootste gedeelte is dit met taxivervoer ingevuld maar waar mogelijk ook met eigen vervoer, vrijwilligers en openbaar vervoer. Het huidige contract loopt 31-12-2015 af. Er is /wordt een nieuw contract gesloten voor 3 jaar waarin het vervoer voor de 30 locaties en 331 cliënten is geregeld (vermoedelijk alleen WLZ cliënten). Amerpoort kent in totaal ruim 900 cliënten waarvan ruim 760 vanuit de WLZ, ruim 60 vanuit Jeugdzorg en ruim 70 vanuit Wmo-bg. Van de ruim 70 Wmo-cliënten hebben er 58 een indicatie voor vervoer. Amerpoort geeft aan dat ze nu een exploitatietekort hebben op hun vervoer. De belangrijkste maatregel die ze hebben genomen is dat de zorg dichterbij de cliënt is georganiseerd (binnen 10 km of binnen woongemeente).

Specifiek geeft Amerpoort aan aandacht te vragen voor het gemeentelijk beleid WMO Sociaal vervoer. De gemeente Amersfoort heeft namelijk separate afspraken gemaakt met GGZ Centraal en Amerpoort voor het sociaal-recreatieve vervoer van hun bewoners in Amersfoort.

Dit is het vervoer dat tot nu toe door de gemeente wordt gesubsidieerd, op aanvraag van de cliënt. Deze cliënt is niet in staat om met regiotaxi of OV te reizen. Dit vervoer valt buiten de vervoersindicatie dagbesteding (DB). Met dit budget, dat Amerpoort centraal beheert, worden (individuele) ritten van cliënten betaald, bijvoorbeeld vervoer (van meerdere cliënten gelijktijdig of individueel) naar clubjes, (sport-) evenementen, privébezoekjes etc.

### **Welzin**

Welzin beheert een vijftal locaties voor dagbesteding van senioren met dementie, lichamelijk of psychische beperkingen waarnaar vervoer plaatsvindt. Op vier locaties vinden activiteiten plaats voor de doelgroep Wmo (84 cliënten die gemiddeld 4 dagdelen per week dagbesteding bezoeken) en op één locatie voor cliënten vanuit de WLZ (37 cliënten die gemiddeld 5 dagdelen per week behandeling krijgen).

Voor alle locaties met dagbesteding (Wmo) is vervoer grotendeels georganiseerd via de vervoerdienst Ravelijn waarin vrijwilligers met eigen auto's rijden. Hiervoor hebben 67 cliënten een indicatie. Voor de locatie met dagbehandeling (WLZ) is taxivervoer georganiseerd middels een contract met Taxi Gomes. Hiervoor hebben 35 personen een indicatie. Welzin geeft aan een exploitatietekort te hebben op het vervoer. Mede hierdoor is het taxigebruik afgebouwd en maken nu alle dagbestedingscliënten gebruik van Ravelijn.

### **Boogh**

Boogh verzorgt dagbesteding voor mensen met niet-aangeboren hersenletsel en/of een lichamelijke beperking. Cliënten wonend in de regio Amersfoort worden naar 4 dagbestedingslocaties vervoerd, georganiseerd door Boogh. (Boogh Amersfoort, Boogh Baarn, Boogh in de Buurt Amersfoort en Boogh in de Buurt Leusden). Voor het vervoer is daarbij van belang dat een groot aantal mensen (ongeveer 50%) in een rolstoel zit (soms erg grote rolstoelen), een aantal met een rollator loopt. Daarnaast heeft een aantal cliënten moeite met in- en uitstappen, moeite heeft met veranderingen of specifieke begeleiding nodig in verband met gedragsproblemen. Een paar mensen hebben ademhalingsondersteuning waardoor er altijd een begeleider mee moet met het vervoer.

Boogh heeft het vervoer voornamelijk ingevuld met gecontracteerd taxivervoer en incidenteel met eigen, vervoer, vrijwilligers of OV. Er is geen contract maar Boogh heeft wel afspraken met vervoerder van Rhijn voor vervoer van cliënten in een groot gebied, ook buiten de regio Amersfoort.

Boogh biedt dagbesteding aan 110 cliënten Wmo-bg uit de regio en 36 cliënten WLZ uit de regio. Dit gaat gemiddeld om 4 tot 6 dagdelen per week. Van de cliënten Wmo-bg maken 92 gebruik van taxivervoer en van de WLZ-cliënten 34.

Boogh geeft aan in 2014 een tekort van 15 tot 20% te hebben op het vervoer. In 2015 zijn ze overgegaan op een ander taxibedrijf en werken nu met twee achter elkaar geplande ritten.

Mensen komen daarmee dus gespreid binnen waar de dagbesteding op aangepast moet worden. Er is eerder onderzoek gedaan of gezamenlijk organiseren van het vervoer met andere organisaties mogelijk is. Boogh heeft echter voor de helft van de cliënten rolstoelvervoer nodig wat het voor andere organisaties duurder maakt. Dit is daarom niet gelukt. Verder stimuleert Boogh cliënten daar waar kan, gebruik te maken van het openbaar vervoer of eigen vervoer. Echter, omdat veel cliënten echt afhankelijk zijn van aangepast vervoer zijn de mogelijkheden hiervoor beperkt.

Boogh geeft voor het vervolg de volgende punten mee:

- Bij het afgeven van indicaties voor vervoer zou beter gekeken moeten worden naar de vergoedingen of voorzieningen die mensen al hebben. Sommige mensen hebben bijvoorbeeld al een vergoeding voor een aangepaste auto of hebben een Canta (45 km/h gehandicaptenvoertuig) via de gemeente.
- Nu is het vervoer structureel ingepland en worden cliënten met vervoer gecombineerd. Dit maakt het vervoer echter weinig flexibel. Om persoonlijke redenen of vanwege thuiszorg zijn er echter regelmatig andere ophaaltijdstippen nodig wat kostbaar is en lastig in te plannen binnen routevervoer. De regiotaxi zou hiervoor voor Boogh een oplossing kunnen bieden. Bij afwijkende tijden zou voor specifieke cliënten dan de regiotaxi ingezet kunnen worden. Dit vraagt om een soepeler beleid van de gemeenten.
- Boogh heeft niet alleen te maken met cliënten met een WMO en een WLZ indicatie en werkt voor cliënten uit een groter gebied dan alleen de regio Eemland. Wanneer uit het onderzoek blijkt dat het voordeliger is voor de gemeente om het vervoer zelf te organiseren (evt. ook voor de cliënten met een WLZ indicatie), dan blijft er nog steeds een groep cliënten over die naar Boogh vervoerd moet worden die bijvoorbeeld niet in de regio Eemland woont. Hierdoor kunnen de kosten voor Boogh weer hoger uitvallen. Keuzes moeten dus integraal bekeken worden. Boogh wil hierover graag met de regiogemeenten in contact zijn en blijven.

### 3.6 Jeugdzorg

Binnen vervoer in het kader van de jeugdzorg zijn verschillende componenten te onderscheiden:

1. Vervoer naar dagbesteding / dagactiviteiten voor kinderen met een beperking.
2. Zittend ziekenvervoer J-GGZ, dit betreft het vervoer tussen een JGGZ instelling en school of huis (bij langdurige en intensieve behandeling).
3. Vervoer rondom jeugdzorg, hierbij gaat het met name om het vervoer tussen een instelling/pleeggezin/etc en het gezin.

Met ingang van 1 januari 2015 is de jeugdzorg (JZ) in zijn geheel ondergebracht bij de gemeenten. Hiervoor is een nieuwe Jeugdwet van kracht, waarmee de Eerste Kamer op 18 februari 2014 heeft ingestemd. De regels voor de Jeugdzorg zijn momenteel vastgelegd in de Wet op de Jeugdzorg.

Uitgangspunt van deze wet is de hulpvraag van kinderen en jongeren en hun opvoeders; de zorg moet zo dichtbij mogelijk worden georganiseerd, zo kort mogelijk duren en zo licht mogelijk zijn. In de praktijk betekent dit dat gemeenten meer verantwoordelijkheid krijgen. Zij moeten informatie en advies geven, problemen signaleren bij het opgroeien en opvoeden, zorgen dat kinderen, jongeren en hun opvoeders de juiste hulp krijgen, pedagogische hulp bieden en de zorg coördineren. Deze taak ligt veelal bij het gemeentelijke Centrum voor Jeugd en Gezin (CJG). De regiogemeenten hebben op dit moment slechts nog beperkt zicht op de vervoervolumes en de kenmerken. In de onderstaande tabel is de beschikbare informatie weergegeven.

Gemeente	Omvang groep jeugdzorg	Aantal cliënten met indicatie vervoer	Huidig contract
Amersfoort	Voor het jaar 2015 is de volgende informatie bekend; dagbesteding:	Geen inzicht in.	Dagbesteding: inclusieve contracten tot 31-12-2015
Baarn	15.400 dagen, 225 dagdelen en 92 uur ingekocht.		(aanbesteding 2016 loopt nog), Zittend ziekenvervoer apart ingekocht tot 31-12-2015 met intentie om jaar te verlengen.
Bunschoten	Zittend ziekenvervoer J-GGZ: 7 cliënten. Vervoer rondom jeugdzorg: onbekend		Vervoer rondom jeugdzorg is bij zorgtrajecten inbegrepen.
Leusden			
Soest			
Woudenberg			
Utrechtse Heuvelrug	543 cliënten (vermoedelijk totaal aantal in gezamenlijk inkooptraject met andere gemeenten)	4 (voor zover bekend)	Inclusieve contracten

Tabel 3.6: overzicht omvang taken/vervoer jeugdzorg

### 3.7 Niet-gemeentelijk doelgroepenvervoer

#### Valys gaat waarschijnlijk over naar gemeenten

Het huidige vervoercontract Valys wordt uitgevoerd door Transvision en is op 1 januari 2014 ingegaan. Valys is taxivervoer voor mensen met een chronische ziekte of handicap en voor ouderen. Omdat OV niet altijd voldoende fysiek toegankelijk is voor mensen met een beperking, kunnen zij gebruik maken van dit vervoersysteem. Valys kan worden gebruikt bij een reis van meer dan 5 OV-zones vanaf het woonadres.

Vanaf 1 maart 2014 hebben Valys reizigers de mogelijkheid om de taxirit te combineren met de trein. De staatssecretaris van VWS ziet Valys het liefst georganiseerd worden door gemeenten. Hij heeft aangekondigd dat Valys na deze contractperiode (31-12-2016) niet opnieuw wordt aanbesteed. Hoe dit vervoer in de toekomst georganiseerd gaat worden, is nog onbekend. Op het moment dat dit vervoer in de toekomst gedecentraliseerd wordt, leent dit zich ervoor om, evenals het Wmo-vervoer, centraal georganiseerd te worden in de regio's.

### Wsw-vervoer

Wsw-vervoer is taxivervoer van werknemers van en naar werklocaties in het kader van de Wet Sociale Werkvoorziening. Wsw-bedrijven kunnen taxivervoer inzetten voor hun medewerkers als zij niet in staat zijn om zelfstandig te reizen met het OV of wanneer het OV ontbreekt. Er is geen juridische verplichting om vervoer te organiseren voor werknemers van een sociale werkvoorziening. Wel bestaat het recht op een vergoeding voor woon-werkverkeer conform de CAO Sociale Werkvoorziening. RWA-Amfors voert de Wet Sociale Werkvoorziening uit voor de gemeenten Amersfoort, Baarn, Bunschoten, Leusden, Soest en Woudenberg. Voor een deel van de werknemers van Amfors is een aanvullende vervoersoplossing nodig. Voorheen was hiervoor een collectief vervoersysteem met taxibusjes georganiseerd vanuit Amfors, waar zo'n 78 medewerkers gebruik van maakten. Dit systeem is beëindigd. Een deel van de groep van 78 medewerkers is na het wegvallen van het collectief vervoer zelfstandig gaan reizen, een ander deel reist nu per regiotaxi. Amfors probeert het gebruik van andere vervoermiddelen te stimuleren door medewerkers waar mogelijk toe te leiden richting OV, bijvoorbeeld met behulp van de GoOV-app, of de fiets. Zo nodig wordt in overleg met de bedrijfsarts gekeken naar een vervoersoplossing op maat. Uitgangspunt is dat niemand thuisblijft vanwege vervoersproblemen.

## 3.8 Omvang doelgroepenvervoer en ontwikkelingen

In onderstaande tabel zijn de gebruikers en vervoerkosten van de behandelde vervoervormen samengevat:

Doelgroep	Vervoervorm	Aantal gebruikers	Vervoerkosten
Wmo	Regiotaxi Eemland - Heuvelrug	6.725	€ 3.170.000*
Leerlingen	Leerlingenvervoer	1.310	€ 4,528.000
Wmo-bg	Dagbestedingsvervoer-Wmo	450	onbekend
Jeugd	Dagbestedingsvervoer-Jeugd	onbekend	onbekend

*Tabel 3.7: overzicht doelgroepen en omvang*

*\*: Bij de vervoerkosten Wmo-deel RT is nog geen rekening gehouden met de provinciale bijdrage aan het Wmo-vervoer*

Het toekomstige gebruik van vervoervormen is lastig in te schatten. Dit is afhankelijk van diverse ontwikkelingen. Een factor hierin zijn de demografische ontwikkelingen. Op basis van de Regionale bevolkings- en huishoudensprognose (2013) uitgevoerd door het Planbureau voor de Leefomgeving en het CBS is inzichtelijk op welke wijze de bevolking in de regio Amersfoort zich naar verwachting zal ontwikkelen. In tabel 3.8 is de ontwikkeling geschetst. De bevolking zal de komende jaren in de regio blijven groeien waarbij met name Amersfoort een groei laat zien.

De vergrijzing valt de komende jaren in de regio Amersfoort mee maar zet na 2020 sterker door waardoor het aandeel inwoners van 65 jaar of ouder fors zal toenemen.

	Huidig	2020	2040
Totale bevolking	-	0 tot 10% groei	0 tot 10% groei
Aandeel 65 jaar of ouder	<15 tot 25%	15 tot 25%	25 tot 30% %

Tabel 3.8: ontwikkeling bevolking regio Amersfoort

Uit de bovenstaande ontwikkelingen kunnen we afleiden dat de potentiële groep voor aangepast vervoer (specifiek de Wmo doelgroep) zal groeien en dat daarmee bij ongewijzigd beleid en ongewijzigde maatschappelijke context het gebruik van vervoer zal stijgen. Er zijn echter veel andere ontwikkelingen die van grote invloed zullen zijn op de noodzaak aan en gebruik van aangepast vervoer:

- doorzetten van kantelingsbeleid gemeenten;
- ontwikkeling in zelfredzaamheid en perceptie bij de burger;
- ontwikkeling van alternatieven (bijvoorbeeld vrijwilligersvervoer en slimme vervoerinitiatieven vanuit de markt);
- ontwikkelingen in de zorg op maat;
- ontwikkeling passend onderwijs;
- ontwikkelingen reguliere openbaar vervoer.

Het is moeilijk in te schatten wat het exacte effect van bovengenoemde ontwikkelingen zal zijn op het vervoer maar naar verwachting zal het effect groter zijn dan de demografische ontwikkeling. Daarmee kunnen we concluderen dat er een grote mate van regie bij de verantwoordelijke gemeenten ligt om ook in de toekomst vorm te blijven geven aan aangepast vervoer voor doelgroepen en te sturen op gewenste ontwikkeling.

### 3.9 Samenvatting van belangrijke bevindingen

Kijkend naar alle ontwikkelingen die hiervoor zijn geschetst ten aanzien van het openbaar vervoer en het doelgroepenvervoer zien we een paar belangrijke bevindingen die cruciaal voor de verdere ontwikkeling van de toekomstperspectief op het doelgroepenvervoer in de regio. Deze vatten we hier kort samen:

1. **Het reguliere openbaar vervoer biedt kansen voor doelgroepen en het verminderen van doelgroepenvervoer;** het OV-aanbod lijkt met de nieuwe concessie op peil te blijven en het OV is voor een groot deel inmiddels toegankelijk gemaakt waardoor voor 27% van alle Wmo-ritten een toegankelijk OV-alternatief beschikbaar is. Ook blijkt uit analyse dat voor ruim 30% van alle Wmo-ritten een OV-alternatief bestaat met maximaal 1 overstap en 400 meter lopen.



2. **Regiotaxi biedt een vangnet;** voor de vrije reiziger functioneert regiotaxi voornamelijk als vangnet in gebieden waar het OV-aanbod beperkt is, dit is met name het geval in het zuidelijke deel van de regio. De provincie zet zich in voor kleinschalige OV-alternatieven, ook regiotaxi voor de vrije reiziger blijft hier onderdeel van.
3. **Het huidige regiotaxi-vervoer heeft een sterke vervoerkundige samenhang;** de patronen in het regiotaxi-vervoer (zowel Wmo als de OV-reiziger) laten samenhang zien. Dit betekent in de praktijk dat er relatief veel combinaties tussen ritten mogelijk zijn en het vervoer dus efficiënt gepland kan worden. Hierdoor is het dus belangrijk het vervoer regionaal te organiseren.
4. **Kansen voor verdere samenwerking in het leerlingenvervoer:** binnen het huidige leerlingenvervoer is sprake van grote diversiteit in opzet van contracten en kosten per leerling. Tegelijkertijd blijkt dat er vervoerkundig interessante samenhang zit tussen de vervoersstromen vanuit de verschillende gemeenten. Zo zijn er verschillende bestemmingen met name aan de westzijde van de regio, waar vanuit alle gemeenten leerlingen naartoe gaan. Een verdere samenwerking in de organisatie van het leerlingenvervoer biedt dus kansen.
5. **Dagbestedingsvervoer ligt nu bij de instellingen:** voor vervoer Wmo-bg en jeugdzorg zijn inclusieve contracten afgesloten met de zorginstellingen, eerste signalen geven aan dat instellingen tegen knelpunten/exploitatietekorten aanlopen bij de uitvoering van dit vervoer. Oplossingen zoeken zij in slim en strenger locatiebeleid en eigen vervoeroplossingen.

## 4 Kanteling in het doelgroepenvervoer

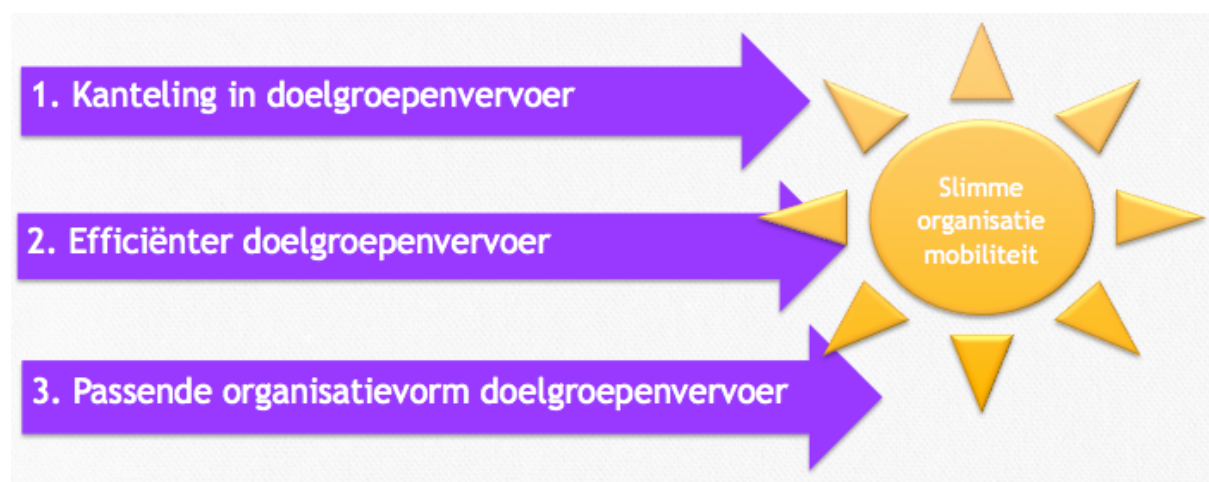
### 4.1 Regionale ambities en kansen uitgewerkt in drie ontwikkellijnen

De gemeenten streven op het gebied van (doelgroepen)vervoer naar een duurzaam, efficiënt (goedkoop) en kwalitatief goed, effectief systeem (mensen moeten goed vervoerd worden en tevreden zijn). In de voorgaande hoofdstukken is een beeld geschetst van de aard en omvang van het vervoer in deze regio. In hoofdstuk 4, 5 en 6 worden de kansen voor het effectiever en efficiënter organiseren van het doelgroepenvervoer aan de hand van de volgende drie ontwikkellijnen uiteengezet:

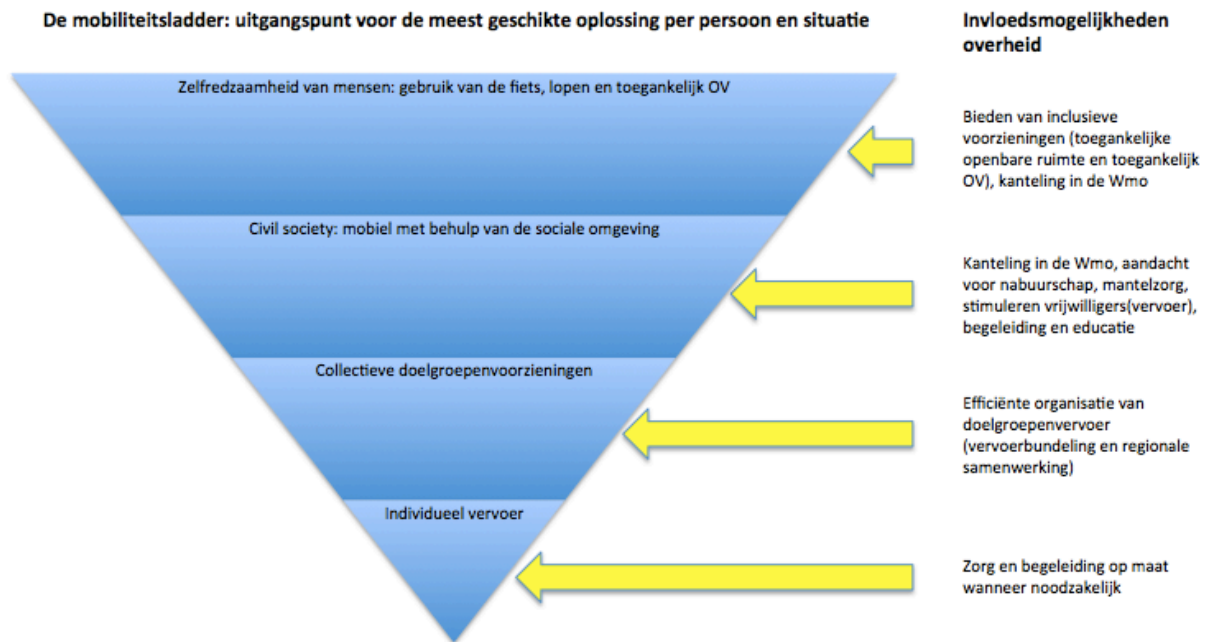
In dit hoofdstuk wordt in gegaan op 'kanteling in doelgroepenvervoer'. Hoofdstuk 5 betreft efficiënter doelgroepenvervoer en in hoofdstuk 6 wordt het onderwerp 'passende organisatievorm doelgroepenvervoer' behandeld.

### 4.2 Kanteling in doelgroepenvervoer: mobiliteitsladder

Gemeenten gaan in toenemende mate uit van de eigen kracht van mensen en het vermogen om zoveel als mogelijk zelfstandig of eventueel met hulp van de omgeving mee te doen in de samenleving en het dagelijks leven vorm te geven. Dit geldt ook voor de organisatie van eigen mobiliteit. Kanteling in doelgroepenvervoer gaat over de vraag hoe gebruikers meer gebruik kunnen maken van algemeen toegankelijke voorzieningen. De gemeenten helpen hierin mee de kracht vanuit de samenleving te ontplooiën en duurzame oplossingen voor de samenleving te stimuleren. Het gaat wel om kwetsbare groepen waarbij zorgvuldigheid belangrijk is. Op het moment dat mensen niet (geheel) in staat zijn zelfstandig te reizen bieden de gemeenten oplossingen, collectief wanneer dit qua schaalomvang voordelen oplevert en individueel maatwerk indien nodig.



Het gaat dus om het uitgangspunt per persoon en situatie de meest geschikte oplossing te bieden. Deze filosofie is weergegeven in de onderstaande mobiliteitsladder (figuur 4.1).



*Figuur 4.1: mobiliteitsladder als uitgangspunt voor meer geschikte mobiliteitsoplossing*

Binnen de ontwikkellijn 'kanteling in doelgroepenvervoer' onderscheiden we twee centrale opgaven:

- De gemeenten zetten de kanteling in de organisatie van zorg actief verder door.
- De gemeenten zetten push- en pullmaatregelen in om onnodig gebruik van doelgroepenvervoer te voorkomen.

De toenemende nadruk op zelfredzaamheid vraagt niet alleen een omslag in beleid en sturing, maar zeker ook om een omslag in denken bij inwoners. Dit heeft tijd nodig. Het is van belang om op een positieve manier met cliënten te praten en mee te denken wat zij zelf kunnen of wat ze zelf kunnen met een klein beetje hulp. Het keukentafelgesprek is hierin belangrijk. Ook het laten ingroeien en uitbouwen van hierna verder toegelichte push maatregelen past hierbij. Op deze manier krijgen zowel inwoners als de gemeenten en werknemers de tijd om te wennen aan een terugtrekkende overheid die in toenemende mate een beroep doet op de eigen verantwoordelijkheid van burgers.

### 4.3 Kanteling in de zorg

Vervoer is altijd een afgeleide van activiteiten die mensen willen of moeten doen. Kanteling in vervoer begint daarom bij kanteling in de zorg. Kantelen staat voor een nieuwe manier van denken in de Wmo.

De nieuwe Wmo gaat daarmee nog meer uit van participatie zodat mensen met een beperking meer kans hebben om volwaardig mee te doen aan de samenleving. Een gekantelde manier van werken vraagt een nieuwe benadering van gemeenten én burgers, waarbij niet meer wordt gekeken naar de beperkingen van de burger, maar naar de mate van zelfredzaamheid. Centraal staat de vraag: wat kun je zelf, en welke ondersteuning heb je nodig bij de dingen die je niet zelfstandig kan? Het 'keukentafelgesprek' krijgt daarom een nog prominentere plaats om op maat te bepalen welke ondersteuning iemand nodig heeft.

Tijdens een keukentafelgesprek kijkt een medewerker van de gemeente samen met de burger integraal naar de ondersteuningsvraag en op welke manier deze vraag is te beantwoorden. Tijdens dit gesprek wordt ook naar eventuele problemen op andere levensdomeinen (bijvoorbeeld inkomen) gekeken. Hierdoor is het mogelijk om het aanbod op de totale ondersteuningsbehoefte van de burger aan te laten sluiten.

Naast deze integrale benadering van de zorgvraag biedt de kanteling ook mogelijkheden voor een andere organisatie en invulling van het ondersteuningsaanbod. Het inzetten van informele ondersteuning behoort hier tot de mogelijkheden.

#### *Zorgaanbod dichterbij de cliënt organiseren*

In de huidige situatie is het zorgaanbod vooral afgestemd op het bieden van ondersteuning aan inwoners met een grondslag op basis van de Wmo. Na de decentralisatie en kanteling zullen zorgorganisaties steeds meer ondersteuning moeten bieden aan meerdere groepen cliënten, die een vergelijkbare ondersteuningsbehoefte in zelfredzaamheid hebben. Dit betekent dat steeds vaker op één locatie verschillende typen zorg aan verschillende typen cliënten aangeboden gaat worden. Hierdoor kan de zorg dichterbij de cliënt worden georganiseerd.

Om vervoer efficiënt te organiseren is het belangrijk rekening te houden met keuzes voor locaties waar zorg plaatsvindt. Hier liggen de volgende sturingsmogelijkheden:

- De locatie van de activiteit: hoe dichterbij de cliënt des te minder vervoer nodig is. De mate van keuzevrijheid is daarbij ook een sturingsinstrument.
- De tijdstippen van de activiteit: de aanvangs- en eindtijden bepalen op welke momenten vervoer nodig is. Door deze tijden beter af te stemmen op tijden van andere instellingen en andere vormen van vervoer kan het vervoer efficiënter uitgevoerd worden.
- De dag / het dagdeel van de activiteit: door bij de indeling van cliënten rekening te houden met het vervoer kunnen vervoerbewegingen overbodig worden.
- Kritische vervoerindicatie: Gemeenten bepalen de toegang tot vervoer. Door in het keukentafelgesprek kritisch te toetsen of de cliënt allereerst gebruik kan maken van het voorliggende openbaar vervoer, vrijwilligersvervoer of eigen vervoer (via het sociale netwerk), kan gebruik van het doelgroepenvervoer worden beperkt.

### *Samenhang tussen kanteling, decentralisatie en efficiency*

De verandering in het zorgaanbod biedt ook kansen voor het efficiënter inrichten en organiseren van vervoer, zoals:

- Er ontstaan mogelijk nieuwe (coalities van) zorgorganisaties waardoor huidige contracten met vervoersbedrijven kunnen worden herzien. Efficiency is te behalen wanneer de zorgverleners onderling ritten zouden combineren, iets wat nu vaak nog niet gebeurt.
- Er vindt mogelijk een herverdeling van cliënten over de dagbesteding plaats en/of van de dagbestedingslocaties zelf, waardoor ook de huidige vervoersbewegingen kunnen worden aangepast/ beperkt.
- De gemeente krijgt de mogelijkheid het voormalige sectorale AWBZ-vervoer integraal te benaderen. Dit vereist echter wel een aantal beleidskeuzes rondom het vervoer:
  - Gaat zij het vervoer zelf inkopen of laat zij de verantwoordelijkheid en invulling bij de zorginstellingen?
  - In hoeverre kan (rekening houdend met aanbod en kwaliteit) gebruik worden gemaakt van vrijwilligersvervoer en/of openbaar vervoer?
  - Wil zij het vervoer naar de dagbesteding laten integreren met andere vormen van doelgroepenvervoer, zoals het leerlingenvervoer?
  - Welke samenhang blijft bestaan met het intramurale vervoer, dat de zorgaanbieders moeten blijven organiseren maar waar minder massa over blijft?

Om een goed antwoord te kunnen geven op de bovenstaande vragen is het belangrijk om als gemeenten inzicht te hebben in de rol en activiteiten van zorgaanbieders. Hiervoor is intensievere samenwerking en afstemming nodig met zorginstellingen.

### *Passend onderwijs*

De geschetste lijn van kanteling in de zorg is ook terug te vinden in het passend onderwijs, waarbij het doel is leerlingen meer nabij de woonlocatie onderwijs te geven. Als er verschuivingen plaatsvinden in de locaties waar leerlingen onderwijs volgen, heeft dat uiteraard implicaties op de vraag naar vervoer. De implicaties hiervan zijn op dit moment nog niet duidelijk. Wel mag duidelijk zijn dat er voor gemeenten een belang ligt om in samenwerking met scholen en samenwerkingsverbanden te streven naar passend onderwijs.

---

## **4.4 Push- en Pullmaatregelen**

Om de zelfredzaamheid van inwoners optimaal tot zijn recht te laten komen en optimaal te benutten wil de regio met push- en pullmaatregelen inwoners stimuleren/verleiden (Pull) en waar nodig afdwingen/sturen (Push) gebruik te maken van voorliggende vervoervoorzieningen.

Het openbaar vervoer is hierin belangrijk maar ook individuele vervoerwijzen zoals fietsen, meerijden met anderen en alternatieve kleinschalige vervoeroplossingen bieden mogelijkheden hiervoor.

Om optimaal gebruik te maken van de potentie van voorliggende vervoersvoorzieningen heeft de regio twee typen maatregelen:

- Pull: Het inzetten van zachte en stimulerende maatregelen om het gebruik van het eigen/openbaar vervoer of vrijwilligersvervoer te laten toenemen.
- Push: De toestroom in het doelgroepenvervoer verminderen door aanpassingen in het indicatieproces en/of bij ritboekingen.

#### 4.4.1 Pull maatregelen

- Actief communiceren over het aanbod van toegankelijk openbaar vervoer, zodat gebruikers van het doelgroepenvervoer meer bewust worden van het alternatief. Denk daarbij aan folders, posters en andere algemene uitingen.
- Gratis of goedkoper regulier lijngebonden OV aanbieden voor specifieke doelgroepen zoals bijvoorbeeld Wmo-ers geeft een directe financiële prikkel om gebruik te maken van het reguliere openbaar vervoer. Uit eerdere pilots met goedkoop of gratis openbaar vervoer in diverse regio's in Nederland blijkt dat er sterke effecten zijn te verwachten van prijsprikkels. Deels leidt dat tot een hoger gebruik van het reguliere OV maar tegelijkertijd is ook een dempend effect te zien in het gebruik van vraagafhankelijk vervoer (Regiotaxi). Uit eerdere proeven is gebleken dat dit effect ook na afloop van een pilot nog zichtbaar blijft. Na verloop van tijd ebt het effect wel weg.
- Gebruikers van doelgroepenvervoer bewust training en educatie aanbieden. Via bijvoorbeeld train-de-trainer concepten kunnen gebruikers van het doelgroepenvervoer getraind worden door vrijwilligers die met hen gaan reizen in het openbaar vervoer. Binnen het leerlingenvervoer zijn succesvolle voorbeelden van OV-maatjes projecten. Het lespakket OV4U bijvoorbeeld neemt leerlingen in vijftien lessen mee in het openbaar vervoer.
- Het geven van een OV-advies aan Wmo-reizigers bij een ritboeking als de gewenste verplaatsing binnen bepaalde criteria ook is te maken met het reguliere openbaar vervoer. Zie hiervoor ook de resultaten van de OV-scan in paragraaf 3.3 waaruit blijkt dat in deze regio voor een aanzienlijk deel van de Wmo-ritten een realistisch OV-alternatief blijkt te bestaan, afhankelijk van de mogelijkheden van de cliënt.
- Digitale tools beschikbaar stellen voor mensen met een beperking. Een voorbeeld hiervan is de OV-coach en Go-OV. Dit is een applicatie voor op een smartphone of tablet, die functioneert als probleemoplosser en planningsondersteuner tijdens het reizen met het openbaar vervoer. Ook de app Lars is een voorbeeld van een digitale tool om het voor ouders makkelijker te maken om zelf vervoer van eigen leerlingen af te stemmen.
- Faciliteren en stimuleren van initiatieven voor kleinschalige vervoeralternatieven zoals een buurtbus of dorpsbus. Deze voorziening kan geïndiceerde een alternatief bieden voor het doelgroepenvervoer.

- Aanpassen van het OV-product op de wensen en behoeften van minder mobiele reizigers. Openbaar vervoer en doelgroepenvervoer zijn communicerende vaten. Als het OV-aanbod afneemt kan de vraag naar doelgroepenvervoer toenemen.

Andersom is het ook mogelijk te kijken naar de wensen en patronen in verplaatsingen in het doelgroepenvervoer en hier OV-aanbod op aan te passen. Denk hierbij aan het aanpassen van traditionele lijndiensten in meer flexibele vervoerconcepten zodat de loopafstand tot opstapplaatsen verkort kan worden. Maar ook het voertuig en de begeleiding in het voertuig kan beter op minder mobiele doelgroepen afgestemd worden, bijvoorbeeld met servicebussen of buurtbussen. Hiermee kan mogelijk ook het effect van het wegvallen van zwakke lijnen opgevangen worden.

#### 4.4.2 Push maatregelen

- Aanscherping van het indicatiebeleid: Om een significante daling van het doelgroepenvervoer te realiseren, is het noodzakelijk om het indicatiebeleid aan te passen. Gemeenten hebben vaak nog onvoldoende oog voor de mogelijkheden van het openbaar vervoer en wat de cliënt wel kan. Het huidige indicatiebeleid is vaak star: het resulteert wel of niet in het verstrekken van een vervoerindicatie. Gemeenten zouden hier meer differentiatie in kunnen toepassen door per persoon en zijn vervoerbehoefte te bekijken of het OV of een andere oplossing mogelijk is, eventueel met een stukje begeleiding. Als in het indicatieproces meer oog moet zijn voor de mogelijkheden van het reguliere openbaar vervoer, is het noodzakelijk dat indicatiestellers goed op de hoogte zijn van de mate van toegankelijkheid van het openbaar vervoer en de beschikbaarheid ervan.

Bij het indiceringsproces is vanuit de verordening het uitgangspunt rekening te houden met wat mensen zelf kunnen, afhankelijk van de persoonlijke situatie en de voorliggende voorzieningen. Belangrijk daarbij is dat de Wmo-consulent die de indicering uitvoert voldoende kennis en zicht heeft op hoe het regulier openbaar vervoer werkt, welk aanbod er is en of dit aansluit bij de mobiliteitsvraag van de cliënt. Dit is echter vaak niet het geval en hangt sterk af van de consulent. Het gaat hier vaak ook om een stuk bewustwording dat het reguliere openbaar vervoer voor veel verplaatsingen / cliënten werkelijk een goed en realistisch alternatief vormt. Om bij de indicering meer rekening te houden met de mogelijkheden die het reguliere OV biedt is het wenselijk de consulenten hierin op te leiden.

- Dwingend OV-advies bij Wmo-vervoer: waar het OV-advies bij een ritboeking eerder als pull maatregel is opgenomen kan deze ook dwingend toegepast worden. Dit betekent dat een Wmo-rit met een taxi enkel geboekt kan worden op het moment dat er geen geschikt OV-alternatief beschikbaar is. Per cliënt kunnen criteria zoals maximaal aantal overstappen en maximale loopafstand bepaald worden zodat voor iedere cliënt bij boeking een advies op maat gegeven kan worden op basis van een cliëntprofiel. Zoals gezegd zien de gemeenten in deze regio's kansen voor een OV-advies op maat. De afweging die hierbij gemaakt moet worden is of dit OV-advies wel of niet een bindend karakter heeft (pull of push) en welke criteria er worden gebruikt. Zie ook paragraaf 3.3 over de OV-scan.

#### 4.4.3 Vrijwilligersvervoer

De laatste jaren is er in toenemende mate aandacht voor vrijwillige vervoerinitiatieven. Ook voor de gemeenten in de regio Amersfoort zijn er in het kader van de kanteling onder bepaalde voorwaarden kansen voor een toenemende rol van het vrijwilligersvervoer. Vrijwilligersinitiatieven hebben over het algemeen een zeer kleinschalig en lokaal karakter, ook in deze regio zoals ook blijkt uit de voorbeelden in hoofdstuk twee. Het zijn vaak gesloten systemen. Dat betekent dat gebruikers eerst lid moeten worden of onderdeel moeten uitmaken van een organisatie voordat ze van het vervoer gebruik kunnen maken. Hoewel we zien dat vrijwilligersinitiatieven in sommige gevallen een alternatieve oplossing kunnen bieden voor doelgroepen, zijn ze vanwege de genoemde beperkingen zeker niet altijd en voor iedereen een alternatief voor bijvoorbeeld regiotaxi.

Samengevat: aanpak kanteling

Het spoor van kanteling is belangrijk: immers voorkomen van onnodig kostbaar vervoer is de meest effectieve maatregel om het doelgroepenvervoer in de regio slimmer, duurzamer en goedkoper te maken. Er zijn twee opgaven te onderscheiden binnen de kanteling. Allereerst ligt er de opgave om zorg en onderwijs slimmer te organiseren. Hiermee kan ook de noodzaak aan vervoer worden verminderd. Voor gemeenten ligt hier echter maar een beperkte directe invloedssfeer en zal de opgave vooral samen met de zorg- en onderwijsinstellingen opgepakt moeten worden. Voor instellingen is er ook noodzaak voor slimmere organisatie en geven aan graag het gesprek met gemeenten aan te gaan. Advies is dan ook de komende periode het gesprek verder aan te gaan met instellingen.

De twee opgave, inzet van push en pull maatregelen, ligt meer in de directe invloedssfeer van de gemeenten. Gemeenten zouden zowel zachtere stimulerende maatregelen (Pull) moeten inzetten maar tegelijkertijd ook aan de kant van indicering maatregelen moeten nemen (push) om de zelfredzaamheid te stimuleren en waar nodig ook af te dwingen.



## 5 Efficiënter doelgroepenvervoer

De gemeenten in deze regio hebben aangegeven dat ze de voordelen van verdere samenwerking op het gebied van doelgroepenvervoer willen onderzoeken. De ontwikkellijn 'efficiënter doelgroepenvervoer' gaat in op de vraag welke vervoerkundige en organisatorische effecten kunnen optreden door bundeling/samenwerking. Hierbij gaat het uiteraard om een zo efficiënt mogelijk inzet van financiële middelen. Echter, efficiënte uitvoering van vervoer draagt ook in grote mate bij aan duurzaamheid. Door een efficiëntere uitvoering kan namelijk het vervoer met minder voertuigen en met minder gereden kilometers wordt uitgevoerd.

### 5.1 Geografische vervoerkundige samenhang

Kansen voor bundeling in het vervoer hangen af van de regionale vervoerkundige samenhang van verschillende gemeentelijke vervoersstromen. Uit de inventarisatie in hoofdstuk 3 blijkt dat zowel op het gebied van Wmo-vervoer als ook op het gebied van leerlingenvervoer er een zeer sterke vervoerskundige samenhang is tussen de ritten van de verschillende gemeenten. Dit impliceert dat er geografisch en vervoerkundig gezien kansen zijn voor geografische bundeling van vervoer. Binnen het Wmo-vervoer wordt dit al gerealiseerd door een gezamenlijk vervoercontract.

In een uitgebreidere analyse is gekwantificeerd wat het effect zou zijn wanneer alle regiogemeenten het vervoer voor leerlingen gezamenlijk zouden contracteren en organiseren. Hiervoor zijn twee scenario's geanalyseerd:

1. scenario waarin alle gemeenten individueel het leerlingenvervoer contracteren en organiseren.
2. Scenario waarin alle gemeenten in de regio gezamenlijk het leerlingenvervoer contracteren en organiseren.

Voor beide scenario's is bepaald wat het aantal routes en daarmee samenhangen het aantal voertuigen is dat nodig is om alle leerlingen te vervoeren. Het resultaat hiervan is in onderstaande tabel samengevat.

Mate samenwerking	Benodigd aantal voertuigen	Percentage
Scenario individueel	253	100%
Scenario gezamenlijk	219	87%

Uit de analyse blijkt dat met regionale samenwerking in de uitvoering van het vervoer 34 voertuigen minder nodig zijn wat neerkomt op 13% minder.

Dit is mogelijk omdat er meer en betere combinaties gemaakt kunnen worden tussen leerlingen vanuit de verschillende gemeenten waardoor de bezetting van de voertuigen hoger wordt. Dit duidt er dus op dat er een aanzienlijke besparing mogelijk is door binnen het leerlingenvervoer gezamenlijk te contracteren. We plaatsen nog wel de volgende kanttekeningen bij de analyse:

- 13% besparing aan voertuigen betekent niet direct 13% besparing op kosten. De routes zullen immers wijzigen.
- In de analyse is geen rekening gehouden met eventuele individuele beperkingen van leerlingen waardoor bijvoorbeeld individueel vervoer nodig is.
- In de analyse is geen rekening gehouden met verschillen in schooltijden en verschillende schoollocaties binnen een zelfde gemeente.

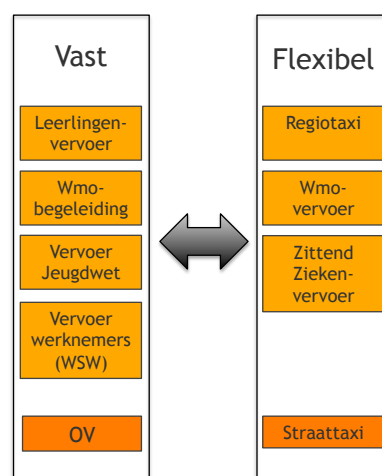
Door de bovenstaande kanttekeningen kan het besparingspotentieel anders/minder zijn dan de 13% die uit de analyse komt.

## 5.2 Vast en flexibel vervoer

De vraag hoe meer vervoerkundige samenhang gerealiseerd kan worden, hangt niet alleen af van de geografische overlap, maar ook van de wijze waarop dat vervoer wordt uitgevoerd (exploitatie) en de mogelijkheden van reizigers om samen te reizen in één vervoersysteem.

Binnen het doelgroepenvervoer kan onderscheid worden gemaakt tussen vraagafhankelijk en routegebonden vervoer. Binnen de exploitatie van het vervoer wordt doorgaans door vervoerders ditzelfde onderscheid gemaakt. Wmo-vervoer wordt op een heel andere wijze aangestuurd dan leerlingenvervoer.

Vraagafhankelijk vervoer kenmerkt zich door het flexibele karakter. Dit vraagt om een capaciteit die afhankelijk van daadwerkelijke vraag snel inzetbaar is. Een planningscentrale zorgt daarbij (ad hoc) voor een optimale uitvoering van deze ritten. Vaste vervoervormen kenmerken zich door een repeterend karakter en worden doorgaans vast ingepland door een vervoerder met zoveel mogelijk de inzet van een vaste chauffeur en voertuig. Deze planning is ruim van te voren ingevuld. In de uitvoering wordt vervolgens alleen gestuurd op mutaties.



Figuur 5.1: Vast en flexibel vervoer.

Beide vormen van vervoer vragen naast een andere exploitatie ook om een ander inkooptraject en vergoedingssystematiek. Hoewel de samenhang tussen vraagafhankelijk vervoer en vast vervoer zich op het eerste gezicht voordoet, is deze dus vanwege organisatorische en exploitatieve redenen beperkt. Zie figuur 5.1.

### **5.3 Betere benutting voertuigcapaciteit**

---

Efficiënter vervoer start bij een zo goed mogelijke bezetting van de capaciteit in de voertuigen. Als het gaat om het combineren van passagiers in de voertuigen zien we in de praktijk dat vooral combinaties worden gemaakt met de 'eigen doelgroep', terwijl er zeker ook winst te behalen valt door bijvoorbeeld dunne vervoerstromen binnen het leerlingenvervoer te combineren met vervoer van en naar dagbesteding. Combinaties tussen doelgroepen komen echter relatief weinig voor vanwege:

- afwijkingen in de tijdstippen waarop vervoer plaatsvindt;
- vervoer dat per regeling is gecontracteerd bij een vervoerder;
- verschillende eisen die doelgroepen aan het vervoer stellen (type voertuig, chauffeur);
- kenmerken van doelgroepen in hun gedrag die het ongewenst maken dat zij gecombineerd worden met anderen (denk aan een leerling met ADHD en een dementerende oudere).

Toch liggen er kansen om deze combinaties wel te maken, maar dat vereist inzicht in de mogelijkheden op cliëntniveau. Zo lijkt het bijvoorbeeld goed mogelijk combinaties te maken tussen leerlingenvervoer met een handicap (cluster 1, 2 en 3) en Wmo-bg cliënten met een fysieke beperking, terwijl combinaties bij Wmo-bg cliënten met een ernstig sociaal-mentale beperking niet wenselijk zijn.

De gemeenten in deze regio staan positief tegen het bundelen van doelgroepen in één busje, mits de persoonlijke kenmerken van de reizigers dit toelaten.

### **5.4 Efficiëntere inzet van voertuigen (volgtijdelijke bundeling)**

---

Efficiencywinst kan met name gerealiseerd worden door te kijken naar de mogelijkheden van volgtijdelijke bundeling voor het vaste doelgroepenvervoer. Hierbij worden verschillende vervoerstromen en doelgroepen achter elkaar in de tijd vervoerd door eenzelfde wagenpark.

Door de overlap in de tijdstippen van activiteiten vinden verschillende vervoervormen (deels) op hetzelfde tijdstip plaats. Het leerlingenvervoer wordt gestuurd door de schooltijden. Scholen zijn vrij om deze tijden te bepalen, mits zij op jaarbasis maar een aantal verplichte normuren halen. Dit leidt tot een grote diversiteit in aanvang- en eindtijden. Doorgaans starten scholen tussen 8:30 en 9:00 uur en eindigen zij tussen 14:45 en 15:30 uur. Dagbestedingsactiviteiten kennen verschillende begintijden, vaak tussen 8:30 en 10:00 uur.

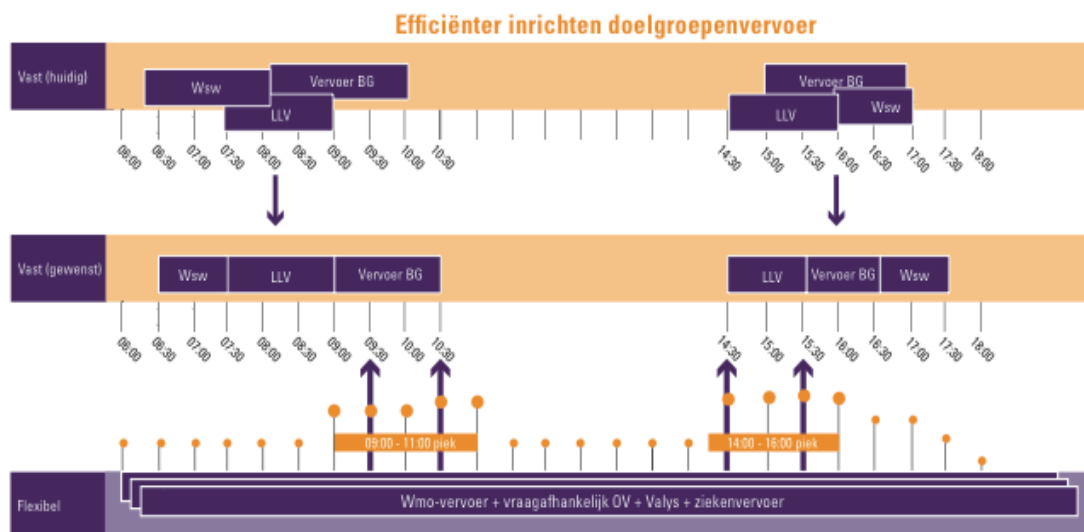
Deze bloktijden overlappen elkaar nu deels, zowel in de ochtend als middag. Hierdoor wordt het onmogelijk met één voertuig verschillende vormen van vervoer uit te voeren.

In feite behelst een succesvolle volgtijdelijke bundeling ‘slechts’ een vorm van inkoopbundeling van meerdere contracten van vervoer zonder dat er conflicten hoeven te ontstaan tussen de verschillende doelgroepen in het voertuig. Deze vervoercontracten worden momenteel vaak nog (deels) apart gecontracteerd. Soms bezit een vervoerder meerdere contracten en kan hij hierdoor voertuigen efficiënter inzetten. Als die situatie zich voordoet, ontstaat een voordeel voor de vervoerder dat hij mogelijk (deels) kan doorberekenen richting een opdrachtgever. Maar vaak heeft hij te maken met verschillende contracttermijnen. Veel busjes (van verschillende vervoerders) rijden hierdoor tegen elkaar in en soms leeg: dit is niet efficiënt.

#### *Piekmomenten in vraagafhankelijk vervoer*

Het flexibele vervoer kenmerkt zich door een vraagafhankelijk karakter: ‘U vraagt, wij komen’. Binnen dit vervoer zijn duidelijk piekmomenten zichtbaar in de ochtend en middag. Juist op deze momenten rijden ook de voertuigen van het routevervoer. De combinatie van deze pieken bepaalt de benodigde capaciteit. Buiten deze piekmomenten staan veel voertuigen stil.

In figuur 5.3 is het principe van volgtijdelijke bundeling weergegeven waarbij de huidige situatie is afgezet tegen de gewenste situatie:



Figuur 5.3.: Efficiënter doelgroepenvervoer

## 5.5 Betere en integrale regie op doelgroepenvervoer

Naast de opgave ten aanzien van de inzet van voertuigen ligt er een opgave om meer te sturen op de wijze waarop het vervoer wordt georganiseerd. Immers om gelijktijdige en volgtijdelijke bundeling mogelijk te maken is het essentieel hiervoor de juiste voorwaarden te creëren. Bijvoorbeeld door:

- Het verschuiven van tijdvensters zodat verschillende vervoervormen achter elkaar uitgevoerd kunnen worden. De sleutel hiervoor ligt bij het dagbestedingsvervoer waar gemeenten opdrachtgever voor zijn.
- Te kijken naar individuele kenmerken en beperkingen van reizigers voor het toestaan van combinaties in plaats van beperkingen voor een gehele doelgroep.
- Het op elkaar afstemmen van looptijden van contracten of het gelijktijdig aanbesteden van de verschillende vervoervormen.
- Het afvlakken van piekmomenten in het vraagafhankelijk vervoer, bijvoorbeeld door reizigers te stimuleren of dwingen om op rustigere momenten te reizen.
- De aard van de vervoervraag leidend te laten zijn voor de indeling van de rit binnen het routegebonden of flexibele vervoer.

Door deze maatregelen kunnen voertuigen efficiënter worden ingezet: het vervoeraanbod wordt uitgevoerd met minder voertuigen, waardoor stilstand en lege kilometers verminderen. Dit leidt tot een hogere opbrengst per voertuig ofwel lagere kosten. Het is hierbij wel van belang de afrekeningsystematiek zo in te richten dat de baten en risico's bij de partij liggen die de regie voert.

Naast een betere regie om efficiency in de organisatie van het vervoer te realiseren is meer regie op het vervoer ook essentieel om meer flexibiliteit te creëren in hoe vervoer georganiseerd wordt en welke vervoervormen meer met elkaar kunnen integreren. Je creëert namelijk voor je zelf mogelijkheden om te sturen en daarmee mee te kunnen ademen met de vervoeromvang en –contracten. Hier ligt ook weer de relatie met het reguliere openbaar vervoer. Wanneer er meer flexibiliteit is in de wijze waarop het kleinschalig vervoer wordt georganiseerd kan er ook beter ingespeeld worden op mogelijk wegvallende lijnen in het reguliere openbaar vervoer. Hiervoor is goede afstemming en overleg met de provincie als OV-concessiehouder belangrijk.

### **Samengevat aanpak efficiency**

Samenwerking in het doelgroepenvervoer in IJsselmeer in de regio Amersfoort. Uit de analyses blijkt dat de huidige samenwerking in het Wmo-vervoer leidt tot een efficiëntere uitvoering van het vervoer en dat er een flinke kans ligt om het leerlingenvervoer efficiënter uit te voeren wanneer dit regionaal georganiseerd wordt. Dit is de eerste stap die de regio Amersfoort kan zetten naar slimmere, efficiëntere en duurzame uitvoering van het doelgroepenvervoer.

Vervolgstep is om te werken aan een verdere integratie van verschillende doelgroepen en daarmee meer bundelen (gelijktijdig maar vooral volgtijdelijk) van vervoersstromen. Hierin liggen echter de grootte kansen om vervoer slimmer en efficiënter te organiseren met behoud van kwaliteit voor de reiziger wanneer de regio zelf ook meer kan sturen op betere voorwaarden om te kunnen bundelen. Hiervoor is het belangrijk zelf regie te kunnen voeren.

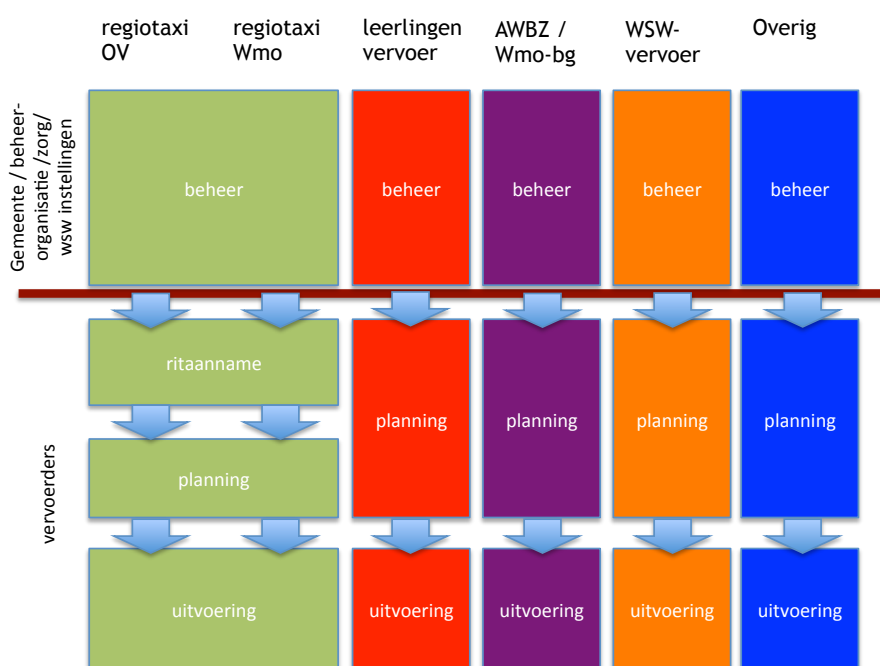
De maatregelen om dit te realiseren zou de regio verder moeten uitwerken. Hierbij moet uiteraard rekening gehouden worden met de looptijd van de huidige contracten van onder andere leerlingenvervoer, zoals beschreven in hoofdstuk 3. Daaruit blijkt dat verschillende contracten in 2017 aflopen. Dit is in ieder geval een mogelijk moment om (een eerste) stap te zetten naar een slimmere en efficiëntere organisatie van het doelgroepenvervoer in de regio Amersfoort.

## 6 Organisatievorm van het vervoer

In dit hoofdstuk is uitgewerkt welke scenario's er zijn voor de organisatie van het doelgroepenvervoer die aansluiten op de ambities die de regiogemeenten hebben op het gebied van kanteling en bundeling van vervoer. Allereerst wordt in gegaan op de huidige en mogelijke contracteringsmodellen. Vervolgens schetsen we een drietal organisatiescenario's voor het doelgroepenvervoer.

### 6.1 Huidige manier van organisatie

In het huidige model worden verschillende vervoersvormen (Wmo, leerlingen, dagbesteding) niet geclusterd, maar separaat van elkaar georganiseerd. Wel is soms sprake van een geografische clustering binnen één opdracht, zoals bij Wmo-vervoer (regiotaxi). Bij leerlingenvervoer wordt in sommige gevallen al samengewerkt tussen partijen, zoals Soest en Leusden die gezamenlijk hebben aanbesteed.



21-05-15

2

Figuur 6.1: Huidig organisatie-model

### 6.2 Ambitie van de regio

In de regio liggen kansen het vervoer voor doelgroepen effectiever en efficiënter te organiseren. Dit is in de vorige twee hoofdstukken uitgewerkt.

Belangrijke vraag die dan volgt is: hoe gaan we het doelgroepenvervoer organiseren zodat de ambities ook daadwerkelijk gerealiseerd kunnen worden?

Vraag hierbij is welke zaken je gezamenlijk regionaal organiseert. Er zijn een vijftal samenwerkingsniveaus waarop door de partijen kan worden samengewerkt op het gebied van doelgroepenvervoer.



1. Geen samenwerking en individueel kantelingsbeleid/indiceringsbeleid (eventueel op hoofdlijnen beleidsmatige afstemming).
2. Gezamenlijk inkopen.
3. Gezamenlijk beheer.
4. Samenwerking om contracten reizigersgroepen te integreren en vervoer gezamenlijk door te ontwikkelen.
5. Volledige samenwerking, ook beleidsmatig (gezamenlijk beleidsontwikkeling en indicering).

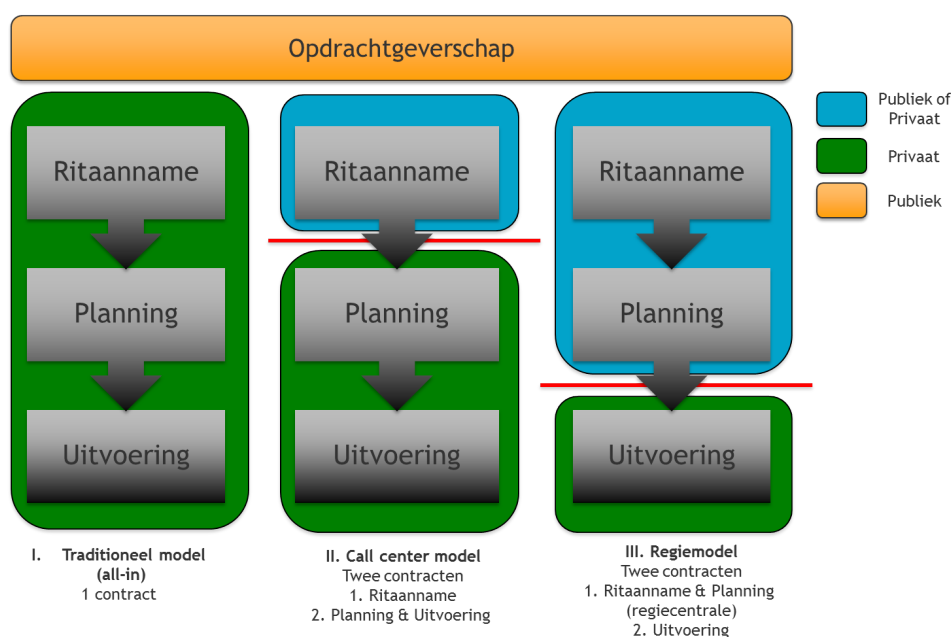
Op dit moment is er op het vlak van regiotaxi al sprake van gezamenlijke inkoop en beheer en zijn er ook al enkele gemeenten in de regio die voor het leerlingenvervoer gezamenlijk inkopen. Echter, om verdere invulling te geven aan ambities op het vlak van kanteling en efficiency in de uitvoering van het vervoer is samenwerking om contracten en reizigersgroepen te integreren en het vervoer actief door te ontwikkelen (4e niveau) wenselijk. Er zijn verschillende organisatiemodellen voor de uitvoering van het doelgroepenvervoer die hieraan invulling kunnen geven. In de volgende paragraaf werken we drie contracteringsmodellen verder uit.

### 6.3 Drie contracteringsmodellen

In deze paragraaf worden drie contracteringsmodellen besproken voor de uitvoering van het doelgroepenvervoer, namelijk:

1. Traditioneel model (all-in).
2. Call center model.
3. Regiemodel .





Figuur 6.2: Organisatiemodellen

De drie contracteringsmodellen zijn in figuur 6.2 weergegeven. De modellen onderscheiden zich van elkaar door wel of geen scheiding in taken en de samenstelling van taken bij dezelfde contractpartij. Belangrijk te realiseren is dat bij alle modellen een belangrijke taak hoort die professioneel beheer heet ofwel controleren of de vervoerder uitvoert wat contractueel is afgesproken (contractbeheer / contractmanagement). In de onderstaande paragrafen zijn de die modellen verder toegelicht.

### 6.3.1 Clustering vervoer via traditioneel model (all-in)

In dit model wordt vervoer mogelijk geclusterd en voor alle gemeenten gelijktijdig aanbesteed in één contract. Waar mogelijk kan dit contract door een logische perceelindeling worden opgeknipt, zolang dat niet ten koste gaat van de combinatiemogelijkheden. Verschillende opdrachtgevers en contracten worden hierdoor vanuit hun eigen domein georganiseerd en aanbesteed. De opdrachtnemer, veelal een (grote) vervoerder, biedt in dit model reizigersinformatie, doet de ritaanname en het plannen en uitzetten van ritten bij de chauffeurs (planning en uitvoering). Daarnaast richt de vervoerder zich op het optimaliseren van combinatiemogelijkheden in de vervoerstromen. De mogelijkheden voor clustering van vervoer in één contract hangen af van de doorlooptijden van de huidige contracten.

**Voordelen:**

- Een traditioneel model is een bekende contractvorm (veel ervaring mee opgedaan).
- De aanbestedingsperiode is relatief kort en het is een relatief eenvoudige samenwerkingsvorm.

**Nadelen:**

- Ingroei van ander vervoer op een later tijdstip (bijvoorbeeld dagbesteding of leerlingenvervoer) is (contractueel) lastig in dit model. De keuze voor welke vervoersvormen worden opgenomen wordt eenmalig gemaakt.
- Het profijt en de risico's in de efficiency in de uitvoering liggen bij de vervoerder. Wensen vanuit gemeenten voor aanscherpingen/bijsturing brengen meerkosten met zich mee, of de minderkosten komen ten voordeel van de vervoerder.
- Het traditionele model sluit voor wat betreft de vervoerder niet aan bij de gedachte van de kanteling. De verwijzing naar bijvoorbeeld het OV is beperkt en niet onafhankelijk (de vervoerder heeft een belang bij meer doelgroepenvervoer). Daarmee hebben gemeenten dus een partij in de keten die niet mee werkt aan haar kantelingsbeleid.
- Slechts enkele partijen zullen in staat zijn om het contract uit te voeren. Kleinere ondernemers zullen zich als onderaannemer moeten schikken naar de hoofdaannemers.
- Ook dient de clustering op basis van de Aanbestedingswet zorgvuldig te worden onderbouwd, aangezien de kansen voor het MKB in dit model beperkt zijn.

### 6.3.2 Call center model

Het tweede model gaat uit van het in kleine percelen organiseren van vervoer, waarbij het verstrekken van reizigersinformatie en de ritaanname voor alle percelen op één punt (via een apart contract) plaatsvindt. Deze taken worden in dit model ondergebracht bij een publiek of privaat callcenter, die de ritten vervolgens uitzet richting een of meerdere vervoerders. De planning van de ontvangen ritten en de uitvoering ervan is een taak van de vervoerders.

**Voordelen:**

- De ritaanname gebeurt onafhankelijk en verwijzing naar het OV is gewaarborgd.
- Dit model is klantvriendelijker dan het traditionele model in de huidige situatie omdat er één loket ontstaat voor rit- en klachtenaanname.
- Kleine ondernemers worden eerder in staat gesteld om zelfstandig deel te nemen.

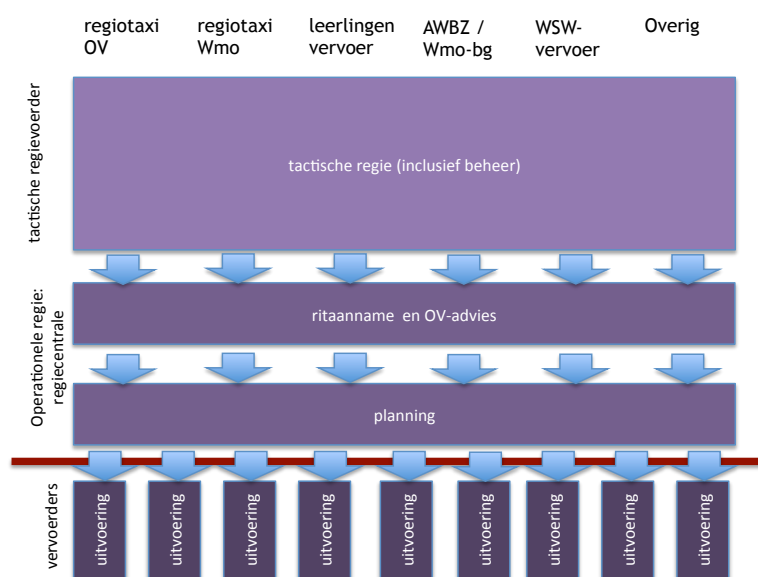
**Nadelen:**

- De percelen moeten ergens afgebakend worden, waardoor inefficiency blijft bestaan in het plannen van het vervoer. Daarbij is een optimale perceelindeling voor het vraagafhankelijk vervoer (Wmo) anders dan voor vaste vervoer (leerlingenvervoer, dagbesteding, WSW vervoer).

- Het profijt en de risico's in de efficiency in de uitvoering van het vervoer liggen op perceelniveau bij de vervoerder. Wensen vanuit gemeenten voor aanscherpingen/bijsturing brengen ook hier meerkosten met zich mee, of de minderkosten komen ten voordeel van de vervoerder.
- Ook al kan het vervoer opgeknipt worden in percelen, met combinaties van verschillende vervoersvormen zullen de percelen al snel een flinke omvang krijgen waardoor de kansen voor MKB ook hier beperkt zijn.
- Ingroei van ander vervoer op een later tijdstip (bijvoorbeeld dagbesteding, leerlingvervoer) is (contractueel) in dit model lastig.
- De bundelingsmogelijkheden zijn beperkt, door het gebrek aan inzicht in en grip op de planning van het vervoer. Dit model leent zich daarom vooral voor vraagafhankelijk vervoer (Wmo) maar niet voor vast vervoer.

### 6.3.3 Regiemodel

In het derde model wordt zowel de reizigersinformatie / ritaanname als de planning ondergebracht in een regie-organisatie, die los van de vervoerders wordt gecontracteerd. Het organisatiemodel biedt de mogelijkheid om een efficiencyslag te maken in de exploitatie van het doelgroepenvervoer, doordat meerdere vervoersvormen op één centraal punt worden gepland. De operationele regievoerder (regiecentrale) fungeert daarbij onafhankelijk van de vervoerders, waarmee er geen belang is bij een (te) hoog vervoervolume maar juist een prikkel ontstaat om het vervoersaanbod zo goed mogelijk af te stemmen op de vervoervraag. De operationele regiefunctie omvat het uitzetten van ritten bij een variabel aantal gecontracteerde vervoerders, die zelf niet meer plannen maar slechts leverancier zijn van auto en chauffeur. Vervoerders beperken zich in dit model dus tot het rijden van ritten. Hierdoor kan ook eenvoudig de ruimte geboden worden om zelfstandig deel te nemen aan kleinere ondernemers. Het model is in figuur 6.3 schematisch weergegeven voor een mogelijke eindsituatie waarin alle vervoersvormen zijn ingestroomd in het model.



3

Figuur 6.3: Regiemodel

#### **Voordelen:**

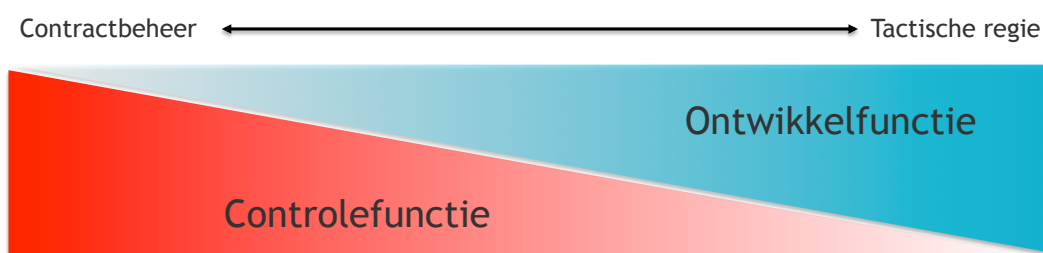
- Door de grote mate van flexibiliteit gedurende de uitvoering kan de regie-organisatie een belangrijke rol spelen bij het doorvoeren van de kanteling; de centrale zal op basis van het beleidsregime per ritaanvraag toetsen of dezelfde rit ook met het reguliere OV gemaakt kan worden.
- De verschillende vervoersvormen kunnen geleidelijk en op verschillende momenten instromen.
- Het profijt en de risico's in de efficiency in de uitvoering van het vervoer liggen niet meer bij de uitvoerende vervoerder. Hierdoor is het mogelijk om tijdens de looptijd het vervoerproduct actief door te ontwikkelen.
- Voor reizigers ontstaat één loket waar zij terecht kunnen voor informatie en reserveringen van ritten.
- Omdat alle kennis van het vervoer op één punt komt te liggen, kan de regie-organisatie uitgroeien tot een mobiliteitspartner die ontwikkelingen binnen zowel het vervoer als activiteiten kan initiëren en begeleiden.
- Ook andere vormen van vervoer (kleinschalig OV, vrijwillig vervoer, zittend ziekenvervoer, Valys) kunnen worden ondersteund en aangestuurd.
- De regie-organisatie kan uitgroeien tot een mobiliteitspartner als spin in het web van het vervoeraanbod. Dit versterkt de integratie tussen doelgroepenvervoer en openbaar vervoer.

**Nadelen:**

- De complexiteit van de contractering neemt toe omdat de opdrachtgever separaat contracten met de regiecentrale en vervoerders afsluit.
- Op korte termijn is er mogelijk sprake van een deel inefficiency door inkoop op beschikbaarheid, naar mate het volume dat gepland wordt door de centrale toeneemt door ingroei van vervoer verdwijnt dit.
- De huidige marktordening verandert door scheiding van regie en uitvoering. Omdat de effecten hiervan op voorhand niet volledig in te schatten zijn, zal de aanbestedingsstrategie een zekere mate van flexibiliteit moeten bieden.

**Regiemodel: van contractbeheer naar tactische regie**

Een belangrijk onderscheidend element van het regie-model ten opzichte van de traditionele contractvormen is de mogelijkheid om als opdrachtgever actief regie op het vervoer te voeren. Boven het niveau van de operationele aspecten (ritaanname, planning en uitvoering) hoort een belangrijke taak die professioneel beheer heet ofwel controleren of de vervoerder uitvoert wat contractueel is afgesproken. Omdat het regiemodel de voorwaarden biedt om optimale grip te hebben op de volledige vervoersvraag en de planning, zijn de mogelijkheden aanwezig om naast professioneel beheer ook actief gedurende het contract op zoek te gaan naar slimmere organisatie en daarin actief te sturen. Deze taak is gedefinieerd als tactische regie.



De tactische regie houdt zich bezig met beleidsadvies en signalering ten aanzien van indicatiestelling, productformules per reizigersgroep, tarieven en het financiële- en kwaliteitsmanagement. Dit zijn allen taken van de opdrachtgever(s). Hieronder valt ook de ontwikkelfunctie, waarbij wordt gezocht naar de afstemming met het OV maar bijvoorbeeld ook het bekijken van mogelijkheden voor slim aanpassen van begin- en eindtijden van scholen en dagbesteding. Zo wordt gezocht naar afstemming tussen verschillende vervoervormen en de wijze waarop vervoerstromen slim aan elkaar gekoppeld kunnen worden. In het derde model (regiecentrale) fungeert de regiecentrale die de ritten aanneemt en plant als adviespartner voor de opdrachtgever(s).

**Vragen die in het regiemodel kunnen worden beantwoord:**

- Wat zijn het effect van andere aanvangstijden dagbesteding op de efficiency in het vervoer?
- Wat zijn de effecten op kwaliteit en kosten als de eis dat dezelfde chauffeur een leerling moet ophalen wordt losgelaten?
- Is het zinvol om zwem- en gymvervoer toe te voegen aan het regiemodel?
- Wat zijn de effecten als gevarieerd wordt in het aantal opstapplaatsen?
- Wat zijn de effecten op kwaliteit en kosten als de maximale omrijtijd wordt aangescherpt of als de vooraanmeldtijd wordt versoepeld?

**6.4 Drie scenario's voor organisatie**

In deze paragraaf zetten we drie mogelijke scenario's uiteen voor de toekomstige organisatie van en mate van samenwerking binnen het doelgroepenvervoer in de regio.

Enkele opmerkingen vooraf:

- De scenario's hebben als uitgangspunt dat de regio Amersfoort haar doelgroepenvervoer slimmer, efficiënter en duurzamer wil uitvoeren waarbij kwaliteit voor de klant altijd voorop staat. De kwaliteit voor de klant hangt niet zozeer van de keuze voor een scenario maar meer van de wijze waarop hier binnen een scenario invulling aan wordt gegeven, bijvoorbeeld met een vervoerreglement, kwaliteit in de uitvoering en toezicht op deze kwaliteit door de opdrachtgever.
- Als basis gaan we uit van het huidige samenwerkingsniveau tussen gemeenten en vervoervormen. Het ligt niet voor de hand dat gemeenten het Wmo-vervoer zelfstandig gaan organiseren. Dat zal leiden tot een afname in de efficiency van dit vervoer.
- Er kan sprake zijn van een fasering in tijd van het ene scenario naar het andere.

**6.4.1 0-scenario**

Het 0-scenario gaat uit de huidige organisatieniveau en de huidige samenwerkingsstructuur. Dit betekent:

- Gemeenten blijven voor het Wmo-vervoer samenwerken binnen regiotaxi. Dit vervoer wordt opnieuw middels een traditioneel contract in de markt aanbesteed.
- Voor het leerlingenvervoer wordt de mate van samenwerking niet verder uitgebreid. De huidige contracten worden in de toekomst opnieuw in de markt gezet. Wel zien we binnen deze variant een kans om op beperkte schaal los van de individuele contracten leerlingen uit te wisselen tussen gemeenten, zodat combinaties tussen gemeenten gemaakt kunnen worden. Dit is vooral voor langere ritten interessant.

Binnen dit scenario treden naar verwachting de volgende effecten op:

- Het kantelingseffect van dit scenario is afhankelijk van het eigen gemeentelijk beleid.

- Het efficiencyeffect van dit scenario is slechts beperkt: alleen binnen het leerlingenvervoer kan een kleine efficiencywinst ontstaan door de uitwisseling van leerlingen. De mate van deze winst is afhankelijk van de contractuele mogelijkheden, de bereidheid van vervoerders om hieraan mee te werken en de afstand van de ritten. Dit vereist wel een toename van de interactie tussen gemeenten.

#### 6.4.2 1-scenario

Het 1-scenario gaat uit van een intensivering van de samenwerking tussen gemeenten, maar hierbinnen worden de vervoervormen voor verschillende doelgroepen niet volledig geïntegreerd. Dit betekent:

- Gemeenten blijven voor het Wmo-vervoer samenwerken binnen regiotaxi. Een mogelijkheid voor een nieuwe contractperiode is de toepassing van het callcentermodel, waarbij een scheiding wordt aangebracht tussen de ritaaname enerzijds en de ritplanning plus – uitvoering anderzijds. Hierdoor kan een onafhankelijke partij reizigers zo optimaal mogelijk adviseren over alternatieve vervoervormen, bijvoorbeeld via een OV-advies. Deze variant wordt op dit moment ook toegepast binnen Regiotaxi Utrecht, Regiotaxi Gelderland en Regiotaxi Twente.
- Voor het leerlingenvervoer wordt de mate van samenwerking verder uitgebreid. Gemeenten gaan leerlingenvervoer gezamenlijk inkopen. Het ligt daarbij voor de hand om:
  - Het vervoer op te splitsen in meerdere percelen op basis van logische vervoerkundige stromen en bij de indeling van de percelen te zoeken naar een zo optimaal mogelijke vervoerkundige samenhang. Dit kan bijvoorbeeld door de percelen in te delen op basis van bestemmingen. Door de opsplitsing in percelen kunnen meerdere vervoerders actief blijven in de uitvoering.
  - Samen te werken op het gebied van contractmanagement. Het is onze ervaring dat door samenwerking op dit terrein winst kan worden geboekt, bijvoorbeeld door het creëren van één aanspreekpunt naar de vervoerders en een professioneler contractbeheer.
  - Te verkennen of het dagbestedingsvervoer (Wmo/Jeugd) mee kan worden genomen in deze samenwerking. Zo ontstaat één vervoersysteem voor routevervoer, waarin voertuigen zo efficiënt mogelijk worden ingezet door het vervoeren van leerlingen naar dezelfde bestemmingen en het volgtijdelijk inzetten van de voertuigen voor leerlingen- en dagbestedingsvervoer.

Binnen dit scenario treden naar verwachting de volgende effecten op:

- Het kantelingseffect van dit scenario is afhankelijk van het eigen gemeentelijk beleid. Binnen het Wmo-vervoer kan een onafhankelijk callcenter effectiever uitvoering geven aan het stimuleren van de zelfredzaamheid.
- Het efficiencyeffect van dit scenario treedt op binnen het routevervoer. Zoals aangegeven in 5.1 leidt één gezamenlijke planning voor het leerlingenvervoer tot een efficiencywinst van circa 13%. Daarnaast kan efficiencywinst optreden door het realiseren van volgtijdelijke combinaties van voertuigen.

- Dit effect is op dit moment niet te kwantificeren, omdat geen inzicht bestaat in de routegegevens van het dagbestedingsvervoer. Van belang is dat de tijdstippen van het vervoer op elkaar zijn/worden afgestemd.

### 6.4.3 2-scenario

Het 2-scenario gaat uit van een verdergaande samenwerking tussen gemeenten met een regiemodel, waarbij alle vervoervormen voor verschillende doelgroepen waar mogelijk worden geïntegreerd. Dit betekent:

- Het regiotaxi- en leerlingenvervoer worden ondergebracht in een regiemodel waarbij scheiding wordt aangebracht tussen de ritaanname en –planning enerzijds en de rituitvoering anderzijds. De regiecentrale zorgt voor een zo optimaal mogelijke planning. Net als het callcenter kan de regiecentrale reizigers zo optimaal mogelijk adviseren over alternatieve vervoervormen, bijvoorbeeld via een OV-advies. Dit model is/wordt toegepast in Flevoland, Zeeland, regio Arnhem/Nijmegen, FoodValley, Rivierenland, Noord-Veluwe, Stedendriehoek, Achterhoek, regio Haarlem/Zuid-Kennemerland, Hart van Brabant, Limburg en Noordoost-Fryslân.
- Zoals aangegeven in paragraaf 6.3.3 verschuift de focus van puur contractbeheer naar tactische regie. Dit vereist vanuit de opdrachtgever een andere rol. Deze rol is van belang om te zorgen voor doorontwikkeling binnen het model zodat doelen op het gebied van efficiency en kanteling gerealiseerd kunnen worden.
- De wijze van vergoeden gaat in het regiemodel wijzigen. De vervoering aan de vervoerders gaat plaatsvinden op basis van inzeturen in plaats van op zones.
- Bij een eventuele keuze voor het regiemodel dienen nog verschillende keuzes gemaakt te worden, zoals:
  - Welke taakverdeling wordt gehanteerd tussen opdrachtgever en regiecentrale op het gebied van contractmanagement en tactische regie?
  - Wordt gekozen voor een publieke of private partij voor de uitvoering van de regietaak?
  - Welke samenwerkingsstructuur wordt gekozen?

Binnen dit scenario treden naar verwachting de volgende effecten op:

- Het kantelingseffect van dit scenario is afhankelijk van het eigen gemeentelijk beleid. Binnen het regiemodel kan de regiecentrale net als het callcenter optimaal uitvoering geven aan het stimuleren van de zelfredzaamheid. Met de regiecentrale ontstaat een partij die onafhankelijk van vervoerders de opdrachtgevende gemeenten kan adviseren ten aanzien van het effect van keuzes in de indicering op de (kosten van) de uitvoering van het vervoer. Dit kantelingseffect komt het best tot zijn recht als gemeenten ook hun beleid aanpassen.
- Het efficiencyeffect van dit scenario is het grootst als hiervoor de goede condities worden gecreëerd, zoals het onderbrengen van zoveel mogelijk vervoervormen en het afstemmen van de tijdstippen van het vervoer. Het alleen onderbrengen van alleen het regiotaxivervoer in een regiemodel leidt bijvoorbeeld niet tot efficiencywinst, maar alleen tot een herverdeling van kosten. Naast de efficiencyeffecten in het routevervoer, kunnen ook tussen het regiotaxi en routevervoer efficiencyvoordelen optreden.



Eerdere inschattingen van mogelijke kostenbesparing hierin laten een mogelijke besparing van tot 5% op de vervoerkosten zien. Indien een ingroeimodel wordt toegepast, waarbij vervoervormen op verschillende momenten instromen moet rekening worden gehouden met enige frictiekosten, bijvoorbeeld als gevolg van meerdere inkooprondes voor het vervoer.

#### 6.4.4 Afweging tussen scenario's

Bij de keuze tussen deze scenario's kan rekening worden gehouden met een aantal criteria die in onderstaande tabel zijn weergegeven en zijn afgezet tegen de behandelde scenario's:

Toetsingscriterium	0-scenario	1-scenario	2-scenario
Effect op kanteling	0	+	++
Effect op efficiency	0	+	++
Synergie met regulier OV	0	0	+
Inspanning gemeenten / proces	0	+	++
Eisen aan samenwerkingsstructuur	0	+	++

#### Toelichting

De effecten op kanteling en efficiency zijn bij de afzonderlijke scenario's al weergegeven.

De gemeentelijke beleidskeuzes staan grotendeels los van de keuze voor het organisatiemodel. Wel ligt het voor de hand om bij de keuze voor het 1-scenario (voor Wmo-vervoer) en vooral bij het 2-scenario dit beleid aan te scherpen zodat de onafhankelijke partij die de ritaanname verzorgt gemeenten ondersteunt de kanteling in vervoer uit te voeren. Het al dan niet willen nemen van beleidsmaatregelen bepaalt daarom ook mede de mate waarin de keuze voor een scenario meer of minder zinvol is. Een verdergaande regionale samenwerking betekent niet dat gemeenten hun beleid volledig moet afstemmen op elkaar. Het is goed mogelijk hierin verschillende keuzes te maken.

Het efficiency-effect hangt af van diverse varianten: voor welke vervoervormen wordt samengewerkt, de mate van integratie en de mate waarin tijdstippen van vervoer op elkaar aansluiten. Dit bepaalt mede de financiële effecten. Maar deze effecten zijn ook afhankelijk van de wijze waarop het vervoer op de markt wordt gezet. De effecten per gemeente zijn daarnaast afhankelijk van de wijze waarop gemeenten de kosten met elkaar verdelen. Het is daarom op dit moment niet mogelijk daar een doorrekening voor te maken zonder eerst het model verder uit te werken..

In de synergie met het reguliere openbaar vervoer ontstaan binnen het 2-scenario meer mogelijkheden omdat er met een regiecentrale een partij ontstaat die vervoer organiseert en aanstuurt onafhankelijk van de uitvoerende vervoerders. Deze partij kan in OV-ontwikkelteams meedenken over de doorontwikkeling van het kleinschalige vervoer. Bijvoorbeeld in de ontwikkeling van vervoerconcepten tussen lijngebonden regulier OV en vraagafhankelijk taxivervoer. Dit kan ook gedurende de looptijd van contracten.

In het 0-scenario en 1-scenario is de synergie beperkt tot het verwijzen van reizigers richting regulier OV. Afstemming tussen en ontwikkeling van nieuwe vervoerconcepten is in deze scenario's beperkt tot momenten waarop vervoer wordt aanbesteed.

Een verdere intensivering van de samenwerking in de scenario's 1 en vooral in 2 vereist een inspanning van gemeenten, zowel in het proces naar de nieuwe situatie als in de uitwerking van de samenwerkingsstructuur. Doordat gemeenten gezamenlijk met elkaar gaan inkopen en beheer organiseren moeten afspraken gemaakt worden over taakverdeling, capaciteit en kostenverdeling. Binnen het 1-scenario is dat beperkt en alleen extra van toepassing voor het leerlingenvervoer of totale routevervoer. Binnen het 2-scenario dienen alle vervoervormen betrokken te worden.

## **6.5 Taximarkt – PM**

---

Deze paragraaf gaat in op de ontwikkelingen in de taximarkt en gaat in op de perspectieven van enkele huidige contractanten.

### **6.5.1 Algemene ontwikkelingen en perspectieven**

PM

### **6.5.2 Drie regionale vervoerders**

Voor dit onderzoek is contact gelegd met de vervoerders Bestax (leerlingenvervoer Amersfoort), Connexxion (leerlingenvervoer aantal andere gemeenten) en Regiotaxi De Vallei (regiotaxi). We gaan hier kort in op de kansen die zij zien en de ideeën die zij hebben voor de toekomstige organisatie van het doelgroepenvervoer. De afzonderlijke reacties zijn opgenomen in bijlage @.

## **6.6 Duurzaamheid**

---

Binnen de uitvoering van het doelgroepenvervoer kan op verschillende mogelijkheden invulling worden gegeven aan een meer duurzame uitvoering.

De inzet van voertuigen die minder uitstoot realiseren. Er zijn diverse ontwikkelingen op het gebied van het verminderen van uitstoot. In toenemende mate wordt taxivervoer uitgevoerd met voertuigen die rijden op groengas of die elektrisch worden aangedreven. Deze inzet kan op verschillende manieren gerealiseerd worden, zoals door het opnemen als wens of als eis in een aanbesteding. Wel moet rekening worden gehouden met een mogelijk kostenverhogend effect, maar ook met de beschikbaarheid van infrastructuur (tankmogelijkheden en/of oplaadmogelijkheden) en de effecten op de planning (het moeten opladen van voertuigen en een mogelijk beperktere actieradius van voertuigen).

Op basis van recente ervaringen zijn diverse voorbeelden beschikbaar van vervoercontracten waar op deze wijze duurzamer vervoer is gerealiseerd. Voor een aanbestedingstraject kan dit nader worden uitgewerkt.

Het efficiënter uitvoeren van vervoer waardoor het aantal vervoerbewegingen afneemt. Dit aspect is in dit rapport uitgebreid aan bod gekomen.

Het verminderen van het gebruik van het doelgroepenvervoer, waardoor het aantal vervoerbewegingen per taxi afneemt. Dit kan door wijzigingen door te voeren in het beleid en/of het stimuleren van zelfredzaamheid van gebruikers. Ook dit aspect is in dit rapport uitgebreid aan bod gekomen.

Het realiseren van social return in het aanbestedingsproces binnen de uitvoering van het doelgroepenvervoer, bijvoorbeeld door het stimuleren of eisen van de inzet van personen met een arbeidsachterstand als chauffeur of telefonist.

## 7 Conclusies en advies

### 7.1 Conclusie

#### 7.1.1 Aard en omvang

- In de regio Amersfoort maken tenminste 8.500 mensen gebruik van het doelgroepenvervoer. De kosten hiervan bedragen circa € 8,5 miljoen. Bij ongewijzigd beleid neemt het gebruik van het vervoer toe.
- Naast het doelgroepenvervoer kan een deel van de gebruikers mogelijk gebruik maken van het reguliere openbaar vervoer. Uit de OV-scan blijkt dat voor veel vervoerplaatsingen per taxi een alternatief via het openbaar vervoer aanwezig is. Ook bestaan verschillende vormen van vrijwilligersvervoer als alternatief. Gemeenten kunnen hierop meer sturen vanuit hun beleid.
- Om het doelgroepenvervoer efficiënter en effectiever te maken kunnen gemeenten meer sturen op het kantelen in het vervoer en het efficiënter organiseren van het doelgroepenvervoer door vervoerbewegingen meer te combineren.
- Het kantelen in het vervoer is belangrijk: immers voorkomen van onnodig kostbaar vervoer is de meest effectieve maatregel om het doelgroepenvervoer slimmer, duurzamer en goedkoper te maken. Opgaven hierin zijn het slimmer organiseren van zorg en onderwijs en het inzetten van push- en pullmaatregelen door gemeenten.
- Samenwerking in het doelgroepenvervoer in lonend in de regio Amersfoort. Uit de analyses blijkt dat de huidige samenwerking in het Wmo-vervoer leidt tot een efficiëntere uitvoering van het vervoer en dat er een flinke kans ligt om het leerlingenvervoer efficiënter uit te voeren wanneer dit regionaal georganiseerd wordt.
- Voor de toekomstige uitvoering bestaan verschillende contracteringsmodellen. Gemeenten kunnen de mate van samenwerking intensiveren waardoor schaalvoordelen gerealiseerd kunnen worden.
- Duurzaamheid en innovatie kunnen op verschillende manieren vorm krijgen in de toekomstige uitvoering. Ook de taximarkt draagt hiervoor verschillende opties aan. Duurzaamheid kan gerealiseerd worden door het verminderen van taxivervoerbewegingen en/of het verminderen van de uitstoot.

#### 7.1.2 Welk scenario past het best bij de ambities van de regio?

In de voorgaande hoofdstukken zijn de ambities van de regiogemeenten uitgewerkt in de ontwikkellijnen 'kanteling in het doelgroepenvervoer' en 'efficiënter doelgroepenvervoer'. In hoofdstuk zes zijn een drietal scenario's uiteen gezet voor het organisatiemodel waarin uitvoering gegeven kan worden aan het doelgroepenvervoer en de ambities die de regio heeft.

Kijkend naar de ambities van de regiogemeenten concluderen we dat het regiemodel het beste perspectief biedt voor de realisatie op basis van de volgende argumenten:

- Het model biedt de beste mogelijkheden om ook in de uitvoering van het vervoer te sturen op de kanteling en alternatieven voor het doelgroepenvervoer zoals OV en vrijwilligersvervoer te stimuleren.
- Het model biedt het meeste flexibiliteit en daarmee de mogelijkheid om geleidelijk te groeien naar een systeem waarin verschillende reizigersgroepen vervoerd worden.
- Het model biedt het meeste (bestuurlijke) grip op kosten en de kwaliteit van het vervoer omdat kenmerken van het systeem ook gedurende de contractperiode aangepast kunnen worden.
- Het model biedt de beste voorwaarden om invulling te geven aan vervoerontwikkeling en gefaseerd vervoer voor verschillende doelgroepen te laten integreren en ook in de ontwikkeling de relatie met het reguliere openbaar vervoer te intensiveren en in afstemming met elkaar te ontwikkelen. Hiermee biedt het model ook de meeste mogelijkheden om het vervoer te verduurzamen.
- Het model biedt de beste mogelijkheden om het doelgroepenvervoer te integreren maar daarin nog steeds ook kleine vervoerders goede kansen te bieden. Het is daarmee het meeste in lijn met de aanbestedingswetgeving waarin is opgenomen dat er voldoende kansen dienen te zijn voor het MKB.

Belangrijk aandachtspunt is dat de contractering complexer is en mogelijk meer tijd vraagt.

## 7.2 Advies

---

Op basis van de resultaten van dit onderzoek adviseert Forseti het volgende:

- Zet in op de in dit rapport uitgewerkte ontwikkellijnen kanteling en efficiency in het doelgroepenvervoer. De verdere uitwerking biedt voor gemeente veel potentie om op termijn de zelfredzaamheid van reizigers te vergroten en een efficiënter vervoer te realiseren. Dit alles zorgt voor lagere kosten in de uitvoering van het doelgroepenvervoer.
- Stel voor de uitvoering van de kanteling een beleidsplan Kanteling in mobiliteit op waarin de verschillende maatregelen worden uitgewerkt. De uitwerking hiervan helpt burgers hun zelfredzaamheid verder te ontwikkelen, vergroot de participatie en verlaagt de vervoerkosten.
- Wij adviseren gemeenten tenminste de samenwerking te vergroten en dus een keuze te maken tussen de scenario's 1 en 2. Onderzoek hiertoe gericht de mogelijkheden voor het verder regionaal samenwerken op het vlak van inkoop, beheer en vervoerontwikkeling voor zowel het regiotaxivervoer als het leerlingenvervoer en op termijn mogelijk ook het vervoer naar dagbesteding. Hiermee zijn namelijk kosten te besparen in de uitvoering van het vervoer.
- Betrek het dagbestedingsvervoer (Wmo en Jeugd) bij de vervolgstappen omdat er kansen liggen voor een efficiëntere uitvoering van alle vervoervormen en omdat er bij grote instellingen behoefte is om dit vraagstuk verder samen met de gemeenten op te pakken.

Het is gewenst om nader inzicht te krijgen in de aard en omvang van dit vervoer. Hou daarbij wel rekening met bestaande initiatieven rondom vervoer die zorgaanbieders zelf organiseren.

- Bundel de kennis en ervaring op het gebied van contractmanagement op regionaal niveau.

## 7.3 Vervolgstappen / projectstructuur

### 7.3.1 Tijdpad

Belangrijk voor de strategie ten aanzien van het doelgroepenvervoer zijn de looptijden van de bestaande contracten. Deze zijn in de onderstaande figuur weergegeven.

		2015				2016				2017				2018				
		Q1	Q2	Q3	Q4	Q1	Q2	Q3	Q4	Q1	Q2	Q3	Q4	Q1	Q2	Q3	Q4	
Regiotaxi	Regiotaxi Eemland - Heuvelrug verlengingsperiode						Verlengingsoptie: 2 x 1 jaar (1 jaar gelicht)											
LLV	Amersfoort verlengingsperiode						Verlengingsoptie: 2x 1 jaar											
LLV	Baarn verlengingsperiode						Verlengingsoptie: 2x 1 jaar											
LLV	Bunschoten verlengingsperiode			Verlengingsoptie: 2x 1 jaar (gelicht)														
LLV	Leusden verlengingsperiode	Geen																
LLV	Soest verlengingsperiode											Verlengingsoptie: 2x1 jaar						→
LLV	Woudenberg verlengingsperiode			Verlengingsoptie: 2x 1 jaar (1 jaar gelicht)														
LLV	Utrechtse Heuvelrug verlengingsperiode			Verlengingsoptie: 2x 2 jaar (2 jaar gelicht)												→		

### 7.3.2 Fase 1 (tot en met juni 2016)

Wij adviseren de gemeenten voor het vervolgproces de volgende stappen te zetten:

- Leg het advies vanuit het voorliggende onderzoek voor aan bestuurders en organiseer een bestuurlijke bijeenkomst om de koers te bepalen en de ambtelijke vervolgopdracht op te halen.
- Richt een ambtelijke en bestuurlijke structuur in die keuzes voorbereidt.
- Verken nader de gemeentelijke ambities op het gebied van doelgroepenvervoer.
- Maak uiterlijk juni 2016 een keuze tussen de geschetste scenario's op het gebied van doelgroepenvervoer, zodat de uitwerking van alle scenario's mogelijk blijft.
- Ga de komende periode actief in overleg met (grote) zorginstellingen in de regio om beter zicht te krijgen op het vervoer naar deze instellingen en gezamenlijk de strategie te bepalen voor de wijze waarop het zorgvervoer op termijn wordt georganiseerd en ingekocht.

#### *Tijdpad in 0-scenario*

In dit scenario kunnen gemeenten voor het leerlingenvervoer hun eigen tijdpad volgen. Voor het regiotaxivervoer dient een nieuwe aanbesteding voorbereid te worden voor een contract dat ingaat op 1 mei 2017.

*Tijdpad in 1-scenario*

In dit scenario moeten de contracten leerlingenvervoer op elkaar worden afgestemd. Dit kan met ingang van de zomer van 2017. Verkend kan worden op het dagbestedingsvervoer hierbij kan aansluiten, eventueel met ingang van 1 januari 2018. Voor het regiotalaxivervoer dient een nieuwe aanbesteding voorbereid te worden voor een contract dat ingaat op 1 mei 2017.

Dit leidt wel tot een planning die er grofweg als volgt uit zal zien:

- Februari 2016 – juli 2016: uitwerking scenario's en besluitvorming;
- Augustus 2016 – december 2016: voorbereiding en aanbesteding vervoer;
- Januari 2016 – mei 2017: implementatie vervoer.

*Tijdpad in 2-scenario*

Het eerste moment waarop regionale samenwerking mogelijk is in het regiemodel mogelijk is per mei 2018. Een start in mei 2017 lijkt niet haalbaar gezien de keuzes die nog gemaakt moeten worden en extra benodigde tijd voor het kunnen uitvoeren van aanbestedingen voor de regiecentrale en het vervoer. Wij voorzien voor dit scenario het volgende tijdpad:

- Februari 2016 – Juli 2016: uitwerking scenario's en besluitvorming;
- Augustus 2016 - April 2017: keuze tussen een publieke of private regiecentrale en voorbereiding aanbesteding(en);
- April 2017 – december 2017: aanbestedingen regiecentrale en vervoer;
- Januari 2016 – mei 2018: implementatie vervoer.

Dit betekent wel dat er voor aflopende contracten voor het leerlingenvervoer tussenoplossingen moet worden gezocht. Bijvoorbeeld in de vorm van kortlopende overbruggingscontracten.

*Conclusie tijdpad*

Bovenstaande planningen laten zien dat er een behoorlijke druk op het proces zit. Voor het 1-scenario is een start in de zomer van 2017 haalbaar. Indien gekozen wordt voor het 2-scenario lijkt een start in de zomer van 2018 het best haalbaar. Om de implementatie van het 1-scenario mogelijk te maken is besluitvorming voor de zomer van 2016 noodzakelijk.

**7.3.3 Fase 2 (na juni 2016):**

De te nemen vervolgstappen daarna zijn mede afhankelijk van de keuze tussen de scenario's en het moment waarop deze keuze wordt gemaakt. Hierdoor is het op dit moment niet mogelijk om een heel concreet tijdpad te schetsen. We adviseren wel het volgende:

- Richt een projectstructuur in die zorgt voor de uitvoering van de implementatie en stel hiervoor een ambtelijk projectleider en bestuurlijk trekker aan.
- Maak bij de implementatie onderscheid tussen een aantal sporen:
  - Beleid (vraag): stel hiervoor een beleidsplan Kanteling in mobiliteit op en laat gemeenten afzonderlijk en waar mogelijk/gewenst gezamenlijk keuzes maken.
  - Inkoop (aanbod): stel aanbestedingsdocumenten.

- Contractmanagement en opdrachtgeverschap: richt een structuur in voor het opdrachtgeverschap en gezamenlijk contractmanagement.
- Uitwerking samenwerkingsstructuur: maak een keuze tussen de mogelijke samenwerkingsstructuren en werk de samenwerking nader uit in organisatiestructuur, taken, verantwoordelijkheden en kostenverdeling.





## **Bijlagen**

# 1 Resultaten OV-potentiescan

Resultaten per gemeente toetsing aan criteria

Criteria	Aantal overstappen	Aantal meters voortschrijden (lopen)	Nijkerk		Amersfoort		Baarn		Bunschoten		Eemnes		Leusden		Soest		Woudenberg		Wijk bij Duurstede	
			Voldoet aan criteria %	Voldoet aan criteria %	Voldoet aan criteria %	Voldoet aan criteria %	Voldoet aan criteria %	Voldoet aan criteria %	Voldoet aan criteria %	Voldoet aan criteria %	Voldoet aan criteria %	Voldoet aan criteria %	Voldoet aan criteria %	Voldoet aan criteria %	Voldoet aan criteria %	Voldoet aan criteria %	Voldoet aan criteria %	Voldoet aan criteria %	Voldoet aan criteria %	Voldoet aan criteria %
1	0	200	22	4,4%	35	7,0%	3	0,6%	33	6,6%	58	11,6%	20	4,0%	49	9,8%	4	0,8%	11	2,2%
2	1	200	31	6,2%	90	18,0%	15	3,0%	56	11,2%	81	16,2%	93	18,6%	106	21,2%	35	7,0%	33	6,6%
3	2	200	34	6,8%	104	20,8%	17	3,4%	64	12,8%	91	18,2%	114	22,8%	124	24,8%	51	10,2%	38	7,6%
4	0	400	80	16,0%	88	17,6%	16	3,2%	75	15,0%	126	25,2%	41	8,2%	90	18,0%	32	6,4%	83	16,6%
5	1	400	117	23,4%	210	42,0%	42	8,4%	192	38,4%	174	34,8%	186	37,2%	197	39,4%	91	18,2%	196	39,2%
6	2	400	128	25,6%	236	47,2%	49	9,8%	236	47,2%	193	38,6%	215	43,0%	239	47,8%	120	24,0%	232	46,4%
7	0	600	127	25,4%	154	30,8%	45	9,0%	122	24,4%	180	36,0%	109	21,8%	129	25,8%	66	13,2%	166	33,2%
8	1	600	195	39,0%	329	65,8%	114	22,8%	272	54,4%	324	64,8%	313	62,6%	285	57,0%	241	48,2%	322	64,4%
9	2	600	225	45,0%	370	74,0%	141	28,2%	331	66,2%	356	71,2%	360	72,0%	345	69,0%	289	57,8%	372	74,4%
10	0	800	182	36,4%	178	35,6%	85	17,0%	128	25,6%	213	42,6%	135	27,0%	159	31,8%	75	15,0%	194	38,8%
11	1	800	303	60,6%	377	75,4%	174	34,8%	359	71,8%	381	76,2%	359	71,8%	341	68,2%	276	55,2%	364	72,8%
12	2	800	343	68,6%	425	85,0%	209	41,8%	434	86,8%	418	83,6%	411	82,2%	413	82,6%	325	65,0%	415	83,0%

Resultaten per gemeente effect individuele variabelen

Criteria	Maximale waarde	Nijkerk		Amersfoort		Baarn		Bunschoten		Eemnes		Leusden		Soest		Woudenberg		Wijk bij Duurstede	
		Voldoet aan criteria %	Voldoet aan criteria %	Voldoet aan criteria %	Voldoet aan criteria %	Voldoet aan criteria %	Voldoet aan criteria %	Voldoet aan criteria %	Voldoet aan criteria %	Voldoet aan criteria %	Voldoet aan criteria %	Voldoet aan criteria %	Voldoet aan criteria %	Voldoet aan criteria %	Voldoet aan criteria %	Voldoet aan criteria %	Voldoet aan criteria %	Voldoet aan criteria %	Voldoet aan criteria %
Aantal overstappen	0	47%	43%	36%	31%	81%	46%	30%	47%	21%	43%	83%	83%	0%	0%	0%	0%	0%	0%
Aantal overstappen	1	83%	87%	78%	81%	84%	87%	84%	78%	85%	83%	83%	83%	0%	0%	0%	0%	0%	0%
Aantal overstappen	2	96%	98%	89%	97%	95%	96%	97%	97%	97%	96%	96%	96%	0%	0%	0%	0%	0%	0%
Meters voortschrijden	200	27%	40%	17%	31%	36%	36%	41%	27%	32%	32%	32%	32%	0%	0%	0%	0%	0%	0%
Meters voortschrijden	400	47%	65%	29%	64%	40%	59%	57%	62%	48%	67%	67%	67%	0%	0%	0%	0%	0%	0%
Meters voortschrijden	600	63%	83%	49%	77%	60%	81%	81%	79%	75%	83%	83%	83%	0%	0%	0%	0%	0%	0%
Meters voortschrijden	800	81%	91%	60%	93%	74%	89%	88%	89%	81%	88%	88%	88%	0%	0%	0%	0%	0%	0%
Meters natransport	200	29%	46%	20%	43%	29%	39%	45%	29%	23%	31%	31%	31%	0%	0%	0%	0%	0%	0%
Meters natransport	400	50%	67%	33%	74%	46%	66%	65%	69%	46%	72%	72%	72%	0%	0%	0%	0%	0%	0%
Meters natransport	600	70%	86%	56%	86%	66%	88%	87%	85%	75%	88%	88%	88%	0%	0%	0%	0%	0%	0%
Meters natransport	800	82%	91%	66%	92%	74%	93%	94%	90%	79%	93%	93%	93%	0%	0%	0%	0%	0%	0%

## Resultaten per gemeente toetsing toegankelijkheid

Gemeente	Motorisch toegankelijk		Visueel toegankelijk		Visueel + Motorisch Toegankelijk	
	Ja	Nee	Ja	Nee	Ja	Nee
Nijkerk	32%	68%	8%	92%	8%	92%
Amersfoort	35%	65%	31%	69%	31%	69%
Baarn	30%	70%	42%	58%	42%	58%
Bunschoten	34%	66%	34%	66%	34%	66%
Eemnes	26%	74%	3%	97%	3%	97%
Leusden	20%	80%	22%	78%	22%	78%
Soest	51%	49%	55%	45%	55%	45%
Woudenberg	15%	85%	15%	85%	15%	85%
Wijk bij Duurstede	35%	65%	36%	64%	36%	64%

*De gemeente is bepaald ahv gemeente in ritbestand. Een rit kan natuurlijk van de ene naar de andere gemeente gaan dus het hoeft niet perse het geval zijn dat een halte binnen de gemeente van de rit valt.*

## **2 Verslag bestuurlijke conferentie**

## **3 Reactie vervoerbedrijven**