

De reiziger centraal

Het niet decentraliseren van Valys is gunstig voor de reisbehoefte van de klant, voorkomt kostenverhoging en pakt positief uit voor de vervoersbranche.

Daarom stelt Transvision voor dat er energie wordt gestoken in de 1-loket-gedachte en de zogeheten profilering van klanten. Ook bepleiten wij het stimuleren van het gebruik van het OV door mensen met een beperking. Hieronder lichten wij ons standpunt toe.

Aanleiding

In aanloop naar het rondetafelgesprek Doelgroepenvervoer, dat op 16 januari 2017 plaats vindt in de Tweede Kamercommissie VWS, gaan wij in dit position paper graag in op de centrale vragen of (vervoers)regio's en gemeenten meer zouden moeten samenwerken en wat daarbij de concrete knelpunten zijn. Daarnaast is gevraagd aan te geven wat de Kamer kan doen op het gebied van doelgroepenvervoer.

Over Transvision

In een inclusieve samenleving kan een ieder, ongeacht eventuele beperkingen, deelnemen. Goede mobiliteit is daar een essentiële voorwaarde voor. Het Valysvervoer dient als belangrijke schakel in de keten van het vervoer tussen huis en toegankelijk openbaar vervoer. In de situaties waarin openbaar vervoer geen alternatief is, dient Valys voor deur-tot-deur-vervoer.

Reeds decennia lang is Transvision als mobiliteitsregisseur verantwoordelijk voor de functie van intermediair tussen landelijke opdrachtgevers en het lokale mobiliteitsaanbod. Sinds 2014 verzorgen wij het Valys vervoer in opdracht van het ministerie van VWS. Wij verzorgen 24/7 vervoersoplossingen. In 1987 hebben wij als eerste aanbieder een landelijk dekkend netwerk van professionele vervoerders opgezet. Naast dit landelijk netwerk van vervoerders, bieden wij een hoge automatiseringsgraad, continue monitoring en een integraal reisaanbod. Dankzij de automatisering van onze processen - van boeking tot de betaling van een reis - werken wij efficiënt en effectief. Dit komt ten goede van onze reizigers, hetgeen duidelijk wordt uit onze tevredenheidscijfers. De staatssecretaris van VWS heeft u op 12 augustus 2016 gemeld (TK 25.847, nr. 128) dat deze onverminderd hoog en stabiel zijn. Over het geheel genomen waarderen pashouders het reizen met Valys met een 8,59.

Verkennend onderzoek

Op 7 december 2016 heeft de staatssecretaris van VWS u geïnformeerd over de uitkomsten van het verkennend onderzoek naar de toegang tot het Valysvervoer (TK 25.847, nr. 129). De staatssecretaris heeft uit het onderzoek geconcludeerd dat de inrichting van de toegang van het Valysvervoer een complex vraagstuk is en dat veranderingen in de inrichting van het vervoer aanzienlijke gevolgen hebben voor de gebruikers. Voordat er mogelijke nadere stappen gezet worden, dient er een principebesluit te worden genomen over de inrichting van het Valysvervoer.

Diversiteit in modellen

Voordat wij inhoudelijk ingaan op ons standpunt, gaan wij graag in op een punt dat de aandacht van uw Kamer heeft. Op dit moment is in het land een diversiteit van modellen voor het organiseren van doelgroepenvervoer. Gemeenten organiseren soms zelfstandig, soms in regionaal of provinciaal verband, het doelgroepenvervoer. Ook het aanbod dat de reiziger krijgt, is per gemeente verschillend. Zo zien we dat er kleine of grote vervoerscontracten per doelgroep of in gecombineerde vorm worden aanbesteed. Ook zijn er in allerlei verschijningsvormen publieke en private zogeheten 'regiecentrales' ontstaan, waar regie en vervoer worden gescheiden of er geen voorziening is en de klant zijn vervoer zelf moet regelen.

Deze regiecentrales mogen niet worden verward met mobiliteits- of vervoersregisseurs, zoals Transvision. Zo werken sommige regiecentrales met een bundeling van doelgroepen en integratie met alternatief vervoersaanbod (bijvoorbeeld door vrijwilligers). Dat zou tot forse kostenbesparingen moeten leiden. Deze vorm wordt vaak als model voor de toekomst gezien. Echter, dergelijke modellen hebben in onze ogen nog niet aangetoond efficiënt en kosteneffectief te zijn.

Transvision is mede daarom geen voorstander van dit model. Het leidt juist tot extra en hogere kosten voor beheersorganisaties. Daarbij is kennis van de doelgroepen, en hoe deze zo efficiënt mogelijk in te plannen, juist met name bij vervoerders aanwezig. Een neveneffect van deze regiecentrales is dat de bedrijven overige ritten moeilijker kunnen combineren en er versnippering van de vervoersvraag optreedt. Bedrijven die hun wagenpark aan een regiecentrale ter beschikking stellen, kunnen deze

Transvision B.V.

Rivium Boulevard 22-24 | 2909 LK Capelle aan den IJssel Postbus 402 | 2900 AK Capelle aan den IJssel

Kvk 30112990 | BTW-nr 802411368B01 | IBAN NL45ABNA0616143362

tel. 010 30 35 600 | www.transvision.nl | info@transvision.nl

niet gebruiken voor hun oorspronkelijke vervoerstaken. Zij moeten hun wagenpark dus uitbreiden, hetgeen tot meer CO2-uitstoot en negatieve bedrijfsresultaten leidt.

Mogelijkheden voor combineren van doelgroepen

Er zijn doelgroepen die qua profiel (type klant, tijdstippen van vervoer en reisafstanden) prima gecombineerd kunnen worden, bijvoorbeeld vanuit de Wmo, AWBZ en WSW. Zo'n combinatie moet leiden tot minder inzet van capaciteit. Deze vormen van combineren worden doorgaans in de vervoersmarkt ook al toegepast. En daar waar er aanbestedingen hebben plaatsgevonden, heeft dit al geleid tot kostenreducties.

Voor bepaalde doelgroepen is een gelijktijdige combinatie echter niet mogelijk, bijvoorbeeld clusters binnen het leerlingenvervoer die speciale zorg en aandacht vergen. Deze leerlingen zijn niet te combineren en kunnen ook niet in afwijkende routes deelnemen. Daarbij is tijdigheid binnen het leerlingenvervoer een belangrijke voorwaarde vanwege schooltijden. Het meer combineren van leerlingen en Wmo-vervoer zou tot gevolg hebben dat er veiligheidsmarges ingebouwd worden om voertuigen tijdig op de school te laten zijn. Dit leidt eveneens tot onnodige extra kosten. Ook zullen gemeenten dan aanvullende maatregelen – die de mobiliteit van cliënten mogelijk beperken – moeten nemen om alles in goede banen te leiden.

1-loket-gedachte als uitgangspunt

Valys is er voor sociaal-recreatieve uitstapjes buiten de regio. Voor Valys wordt door de uitvoerders zowel binnen het aanbod van Valys, de zorgvervoer contracten of overige langere afstandscontracten gekeken naar de optimale combinatiemogelijkheden. Valys kenmerkt zich met een reisafstand van gemiddeld 55 kilometer. Deze afstand laat zich niet eenvoudig combineren met het lokale leerlingen-, Wmo- of WSW- vervoer.

Decentralisatie van Valys leidt door zogenaamde 'lokale' bundeling tot meer kosten voor de overheid. Immers, om deze vorm overal te organiseren, moeten er afspraken worden gemaakt met alle vervoersregio's of zelfs met lokale taxibedrijven. Voor de klant ontstaan er meerdere loketten om een enkele regionale reis te organiseren.

Transvision pleit ervoor om de reiziger juist meer centraal te stellen, door middel van de 1-loket-gedachte. Bij dit ene loket wordt alle landelijke mobiliteit voor de reiziger georganiseerd, rekening houdend met het profiel van die reiziger (kenmerken zoals wel/geen rolstoelgebruiker, slechtziend, 50 meter kunnen lopen e.d.). Hiervoor moet de focus meer komen te liggen op het samenstellen van de juiste profielen, zodat inzichtelijk wordt welk type mobiliteit op welk moment het beste past. Hiervoor kan gebruik worden gemaakt van de bestaande data en systemen – uiteraard volledig ingericht op de privacywetgeving - om zo het vervoersaanbod beter te kunnen laten aansluiten.

Meer energie steken in ketenreizen

Transvision draagt graag bij aan het breed gedragen streven om de zelfstandigheid van reizigers met een beperking te bevorderen. Daarom hebben wij 'Valys Begeleid' ontwikkeld en geïntroduceerd. Dit is een geheel nieuwe vorm van vervoer van deur tot deur met taxi en trein onder volledige begeleiding. Valys Begeleid is er voor mensen die ook met de trein willen en kunnen reizen. Door 'Valys Begeleid' is het gebruik van ketenreizen in het OV aantoonbaar gegroeid. Een belangrijke succesfactor hierin is dat klanten leren hoe het OV werkt en hoe een reis kan worden gemaakt die past bij de wensen en inspanningen van de klant. Het vergt veel kosten en inspanning om dit te realiseren. Door de informatievoorziening en het reisaanbod te verbeteren, kan het aantal reizigers dat gebruik maakt van het OV verder groeien. Wij geloven in deze groei, maar dat vergt een lange adem en medewerking van alle betrokkenen.

Conclusie

Transvision is blij met de aandacht die de Kamer voor dit belangrijke onderwerp heeft. Wij hopen dat u onze input en van de overige organisaties in onze sector zult betrekken bij het AO van 16 februari a.s. Wij hopen dat u dan bij de staatssecretaris inbrengt om:

- geen stappen te zetten om (de aanbesteding van) Valysvervoer te decentraliseren, omdat dit nadelige gevolgen heeft voor mensen met een beperking én voor de vervoersbranche;
- energie te steken in de 1-loket-gedachte en in een uniforme profilering van gebruikers van mobiliteit;
- op basis van onze ervaringen met 'Valys Begeleid' te bevorderen dat mensen met een beperking meer zelfstandig met het OV kunnen reizen.

Transvision B.V.

Rivium Boulevard 22-24 | 2909 LK Capelle aan den IJssel Postbus 402 | 2900 AK Capelle aan den IJssel

KvK 30112990 | BTW-nr 802411368B01 | IBAN NL45ABNA0616143362

tel. 010 30 35 600 | www.transvision.nl | info@transvision.nl