

Memo

significant.

Aan Vaste commissie voor Volksgezondheid, Welzijn en Sport

Afzender Koen Idzenga

Datum Barneveld, 11 januari 2017

Betreft Position Paper Rondetafelgesprek 'Doelgroepenvervoer' 16 januari 2017

Significant
Thorbeckelaan 91
3771 ED Barneveld
+31 342 40 52 40

KvK 3908 1506
info@significant.nl
www.significant.nl

Dit paper is geschreven ten behoeve van het rondetafelgesprek 'doelgroepenvervoer' met de commissie voor Volksgezondheid, Welzijn en Sport op 16 januari 2017. De centrale vraagstelling tijdens het rondetafelgesprek is hieronder geformuleerd. Dit paper sluit aan bij de vraagstelling met betrekking tot de samenwerking tussen (vervoer)regio's en gemeenten: Lukt dat? Wat zijn de knelpunten? Wat kan de Kamer doen?

Centrale vraagstelling rondetafelgesprek

Na de decentralisatie zijn gemeenten verantwoordelijk voor een integrale benadering (Participatiewet/P-wet, Wet maatschappelijke ondersteuning/Wmo, leerlingenvervoer et cetera) van het doelgroepenvervoer, en waar mogelijk door bundeling kosten te besparen en kwaliteit te kunnen garanderen. Het is daarbij van groot belang dat mensen met een beperking zoveel mogelijk op maat een vervoersvoorziening krijgen. Dit betekent dat (vervoer)regio's en gemeenten meer moeten gaan samenwerken, ook als het gaat over de aanbesteding van de vervoersconcessie. Lukt dat, wat zijn daarbij de concrete knelpunten en wat kan de Kamer doen op het gebied van doelgroepenvervoer?

Meer samenwerking (vervoer)regio's en gemeenten - Lukt dat?

Bij de integratie van het ov met het doelgroepenvervoer (en daarmee de samenwerking tussen (vervoer)regio's en gemeenten) gaat het vaak om twee 'vormen':

- a. Mensen vanuit het doelgroepenvervoer (begeleid) gebruik laten maken van het ov;
- b. Combineren van (onderdelen van) het doelgroepenvervoer met minder intensief gebruikte delen van het ov-netwerk die vooral in de basismobiliteit van mensen voorzien (= de sociale functie van het ov).

De eerste mogelijkheid is vooral positief ten aanzien van de participatie in de maatschappij. Begeleiding hierbij voor deze mensen is essentieel. Afhankelijk van de benodigde begeleiding levert dit (in ieder geval op korte termijn) geen kostenbesparing op. Realisatie vraagt vooral aandacht op uitvoerend niveau.

Bij de tweede mogelijkheid wordt vaak een collectief vraagafhankelijk vervoerssysteem (bijvoorbeeld regiotaxi, ov-taxi et cetera) gecombineerd met doelgroepenvervoer. Dit wordt op diverse plekken in het land gerealiseerd (of pogingen daartoe) en vraagt een stevige (organisatorische) ingreep.

Overschat de mogelijkheden van kostenbesparing niet

Overschat de kostenbesparingsmogelijkheden niet. Ze zijn er wel, maar in verhouding tot het geld dat naar ov-concessies gaat en naar de begeleiding voor cliënten in het sociaal domein, gaat het om relatief kleine

besparingsmogelijkheden. Het zou vooral moeten gaan om mensen (als ze dat willen) mobieler en meer participierend te maken zonder dat het veel extra kost of geld wordt bespaard.

Wat zijn knelpunten bij de samenwerking?

Gescheiden budgetten, budget voor de een gaat ten koste van het budget voor de ander

Welk deel van het budget moet van ov naar doelgroepenvervoer of andersom? De budgetten voor ov staan onder druk. Ov-budget afstaan gaat ten koste van het behalen van de doelstellingen voor regulier ov. Vooral de inschatting van het gebruik van een vervoerssysteem is 'lastig' en kan samenwerking in de weg staan. Een voorbeeld: in een concessie is onderzocht of al het oproepafhankelijk vervoer uit de ov-concessie zou kunnen worden gehaald en zou kunnen overgaan naar een regiecentrale. Dit is niet doorgegaan, omdat het niet is gelukt om te bepalen hoeveel budget uit de ov-concessie naar de regiecentrale moet. En wie betaalt er als het systeem voor (doelgroepen)vervoer succesvol wordt? Er zijn initiatieven bekend die tot verdubbeling van de kosten hebben geleid.

Partijen beschikken over hun eigen vervoerssystemen

Als één partij verantwoordelijk is voor het regionale (doelgroepen)vervoer is het niet gezegd dat het vervoer (veel) efficiënter wordt (maar wel aannemelijk), maar zeker is dat efficiency niet optimaal wordt gerealiseerd door versnipperde aansturing. Het lijkt daarom ook niet efficiënt dat gemeenten, zorgaanbieders en zorgverzekeraars als aparte entiteiten verantwoordelijk zijn voor vervoer van cliënten. Het bundelen van deze vervoervraag is dan ook aan te raden en vraagt om 'ontschotting'.

Overigens is deze ontschotting binnen gemeenten zelf ook nog een aandachtspunt. Je ziet (helaas) ook nog steeds dat samenwerking binnen gemeenten op het gebied van doelgroepenvervoer weinig prioriteit heeft.

Spreiden (of beperken) van de vervoervraag vraagt aanpassingen van veel partijen

Het kenmerk van veel ov-systemen is dat er in de ochtend- en de avondspits een grote vervoervraag is die bepalend is voor de capaciteit (vooral materieel, maar ook personeel) en dus de kosten. Voor het doelgroepenvervoer probeert men de vraag al meer te spreiden maar er geldt nog steeds een vergelijkbaar patroon. Spreiding van de vervoervraag kan leiden tot besparingen in het doelgroepenvervoer. Aanvullend voordeel kan behaald worden als de capaciteit van het reguliere ov in daluren beter wordt benut. Spreiding van de vervoervraag of de vervoervraag overbodig maken, vraagt echter aanpassingen bij veel partijen: scholen, locaties voor dagbesteding, zorginstellingen, woonlocaties et cetera.

Mogelijke samenwerking ov-doelgroepenvervoer vraagt in elke regio een aanpak op maat

De oplossing voor de ene locatie werkt niet per definitie voor de andere. Om een voorbeeld te noemen: voor het gebied Hoeksche Waard/Goeree-Overflakkee heeft de ene helft van het gebied niet gekozen voor een regiecentrale-oplossing die zoekt naar combinatie tussen ov waar mogelijk en maatwerk doelgroepenvervoer waar nodig. De financiële en kwalitatieve voordelen van een regiecentrale voor het ene gebied bleken beperkt omdat bewoners in het gebied veelal zelf al voor oplossingen zorgden (vaak via de kerk). In het andere helft van het gebied werd er juist veel gebruikgemaakt van de regiotaxi in de oude situatie (zonder veel bundeling) en was een regiecentrale juist wel interessant.

Wat kan de Kamer doen?

Mogelijke maatregelen waar de Kamer een rol in zou kunnen spelen:

- a. Beleggen (van coördinatie) van vervoer bij een regionale of provinciale organisatie;
- b. Inrichten risicofonds voor pilots/experimenten ten behoeve van de integratie van doelgroepenvervoer en ov. Risico's voor gemeenten en regio's worden afgedekt. Mocht een project 'te' succesvol worden, dan zou een risicofonds een deel van de extra kosten kunnen dragen;
- c. Vergeet en onderschat de impact van vrijwilligers(initiatieven) niet. Waar kunnen zij een rol spelen, uiteraard met oog voor mogelijke 'werkverdringing'?

Over Significant

Significant is een onafhankelijk onderzoeks- en adviesbureau. Wij zijn als adviesbureau jarenlang actief op verschillende maatschappelijke thema's waaronder Mobiliteit en het Sociaal Domein. Met de adviesgroep Mobiliteit zijn wij sinds de invoering van de Wp2000 actief op het gebied van het aanbesteden van openbaar vervoer concessies en hebben wij ons op dit terrein gespecialiseerd. Onze opdrachtgevers zijn onder meer de Metropoolregio Rotterdam Den Haag (MRDH), Stadsregio (Vervoerregio) Amsterdam, de provincies Zuid-Holland, Zeeland, Gelderland, Overijssel en Noord-Holland en kennisorganisatie CROW-KpVV.

Daarnaast voeren wij binnen onze adviesgroep Mobiliteit breder werkzaamheden uit die gerelateerd zijn aan (openbaar) vervoer. Zo houden wij ons onder andere bezig met het uitvoeren van kwalitatief en kwantitatief onderzoek binnen het vakgebied. Ook ondersteunen wij opdrachtgevers bij aanbestedingen voor doelgroepenvervoer en collectief vraagafhankelijk vervoer. Daarnaast hebben wij het ministerie van VWS ondersteund bij de aanbesteding van het Bovenregionaal Vervoer (Valys). Recent hebben wij van 30 aanbestedingen voor doelgroepenvervoer de gunningsmethode onderzocht:

<http://www.taxipro.nl/contractvervoer/2016/09/07/onderscheidend-vermogen-kwaliteit-in-aanbesteding-vaak-beperkt/>.

De marktgroep Sociaal Domein is betrokken (geweest) bij tal van projecten voor ministeries, gemeenten, regio's, brancheorganisaties en aanbieders. Wij voeren verschillende opdrachten uit op landelijk niveau op het gebied van inkoop en bekostiging maar ook op het gebied van onderzoek. Voorbeelden zijn het opstellen van de handreiking 'bekostiging' voor het Transitiebureau Wmo in 2013 en de handreiking 'eerste inventarisatie bekostigingsmodellen' voor het Ministerie van VWS en de VNG. Ook zijn we betrokken bij het programma i-Sociaal Domein dat zicht richt op het verminderen van de administratieve lasten en de Werkgroep Integrale Bekostiging Jeugd van de VNG. Daarnaast voeren we verschillende onderzoeken uit zoals de onderzoeken naar de totstandkoming van afspraken tussen gemeenten en zorgaanbieders in opdracht van de Transitiecommissie Stelselherziening Jeugd (TSJ) en onderzoeken naar de in-, door- en uitstroom van jeugdigen in opdracht van de Transitie Autoriteit Jeugd (TAJ).

Naast de landelijke vraagstukken begeleiden wij ook een groot aantal gemeenten en regio's met vraagstukken op het gebied van de Wmo en de Jeugdwet. Veelal gaat het hier om thema's rondom opdrachtgeverschap en inkoop maar ook organisatieontwikkeling en het inzetten van nieuwe zorgvormen. Voorbeelden van gemeenten en regio's die we de afgelopen jaren hebben ondersteund zijn de gemeente Almere, Utrecht, Haarlemmermeer, DUO gemeenten, Amersfoort en de regio Flevoland en Rivierland.