

Kadernotitie toekomst openbaar vervoer en doelgroepenvervoer.

Inleiding

Op het terrein van mobiliteit en vervoer zijn ontwikkelingen gaande die voor de gemeente aanleiding zijn zich te buigen over deze onderwerpen. De provincie Overijssel heeft onder de titel "herijking OV-tactiek" haar visie gegeven over de toekomst van het openbaar vervoer en het doelgroepenvervoer. Eén van de onderdelen van het nieuwe provinciale beleid is het beëindigen van de subsidie voor het OV-deel van de Regiotaxi. Het vervoer is van oudsher ook één van de voorzieningen in het kader van de Wet maatschappelijke ondersteuning. Het kan worden ingezet ter ondersteuning van mensen die niet in staat zijn zich zelfstandig te vervoeren, om zo de participatie in de samenleving te vergroten. Vanaf 2015 is het vervoer relevant geworden vanwege de nieuwe voorziening "begeleiding". Met name de vorm van begeleiding die bekend staat onder de naam dagbesteding.

In deze notitie zal een verkenning worden gemaakt over de vraag hoe de gemeente Dalfsen kan inspelen op de ontwikkelingen. Hierbij zullen diverse aspecten met betrekking tot het vervoer in het algemeen en het doelgroepenvervoer in het bijzonder aan de orde komen.

Ontwikkelingen openbaar vervoer

De provincie Overijssel heeft in 2013 de visie "herijking OV-tactiek" vastgesteld. In deze visie is gesignaleerd dat de bezetting van het openbaar (bus)vervoer erg laag is. Het overgrote deel van het openbaar vervoer wordt gebruikt door scholieren en studenten (85%). Buiten de schooltijden en in de vakanties vervoeren de bussen weinig reizigers. Mede door deze lage bezetting heeft het openbaar vervoer in Overijssel een exploitatietekort. Om dit tekort weg te werken heeft de provincie een aantal maatregelen voorgesteld, zoals het verlagen van het voorzieningenniveau (herontwerp stadsnet, vervallen parallelle lijnen, vervallen schoolvakanties). Binnen dit pakket valt ook het beëindigen van de Regiotaxi.

De provincie Overijssel beoogt met de nieuwe visie ook meer te kijken welke functie het openbaar vervoer heeft binnen de totale mobiliteit. De vervoersmodaliteiten (auto, fiets, trein, bus) moeten in goede samenhang worden gebruikt. Denkrichtingen in dit kader zijn meer kansen voor de (elektrische) fiets, kleinschalige en (niet openbare) vervoersoplossingen, gebruik maken van deeleconomie (bijv. Mywheels, Snappcar) en digitale bereikbaarheid.

Collectief vraagafhankelijk vervoer: Regiotaxi Vechtdal

De Regiotaxi is een vervoersvorm die jaren geleden is opgezet als collectieve voorziening binnen de toenmalige Wet voorziening gehandicapten. In de regio Vechtdal zijn vier partijen betrokken: de gemeenten Dalfsen, Hardenberg en Ommen, en de provincie Overijssel. De uitvoerende organisatie is TCR uit Raalte. Het contract met TCR (tot stand gekomen na Europese aanbesteding) loopt nog tot 1 januari 2017.

In de vervoersstromen wordt een onderscheid aangebracht tussen het gedeelte openbaar vervoer (OV) en het Wmo-vervoer. Het OV-gedeelte is toegankelijk voor iedereen. Men betaalt een tarief van € 0,42 per kilometer, met een opstaptarief van € 2,64. Het Wmo-gedeelte is alleen toegankelijk voor personen die zijn geïndiceerd door de gemeenten. Deze mensen krijgen een speciale Wmo-pas waardoor men tegen gereduceerd tarief kan reizen: € 0,14 per kilometer en instaptarief van € 0,88. De kostprijs van het vervoer (uitgedrukt in een prijs per kilometer) ligt hoger dan de bijdrage van de reizigers. Het verschil is de exploitatiebijdrage. De gemeenten dragen bij aan het exploitatieverlies van het Wmo-vervoer; de provincie betaalt het exploitatieverlies op het OV-vervoer.

De regiotaxi is een open-einde regeling. Door het exploitatieverlies te financieren geldt: hoe meer kilometers wordt gereisd, hoe hoger de bijdrage van gemeenten en provincie. Aangezien het gebruik (en dus de overheidsbijdrage) in de afgelopen jaren een stijgende lijn liet zien, hebben de provincie en de gemeenten maatregelen genomen. In de gemeente Dalfsen is besloten tot een limiet van 1500 kilometer. De stijging van de gemeentelijke bijdrage is daardoor een halt toegeroepen en de uitgaven vertonen zelfs een dalende tendens. In totaal is de bijdrage van de gemeente Dalfsen in 2014 ca. € 240.000,-.

In de gemeente Dalfsen zijn ongeveer 600 personen met een Wmo-pas. Deze personen hebben een grote variëteit in het gebruik. Er zijn frequente reizigers en sommige personen reizen niet of nauwelijks. Per dag reizen ongeveer 35 personen met een Wmo-pas in de Regiotaxi.

Ontwikkelingen Wet maatschappelijke ondersteuning

Dit jaar is de Wet maatschappelijke ondersteuning 2015 in werking getreden. In de nieuwe Wmo is de compensatieplicht voor de gemeenten vervallen. Daarvoor in de plaats komt de algemene opdracht aan gemeenten om maatschappelijke ondersteuning te verlenen. Bij de ondersteuning wordt een onderscheid aangebracht tussen algemene voorzieningen en maatwerkvoorzieningen. In de beleidsvoorbereiding zijn enkele uitgangspunten opgesteld. Bijvoorbeeld: uitgaan van eigen kracht/eigen mogelijkheden, samenwerking formele en informele zorg, aanvulling vrijwilligerswerk op professionele, wijkgericht werken en stimuleren particuliere initiatieven. In de nieuwe Wmo zijn ook nieuwe functies en doelgroepen ondergebracht die voorheen onder de AWBZ vielen. Dit betreft met name de functie begeleiding. Hier valt ook de dagbesteding onder. Deze voorziening houdt sterk verband met het onderwerp vervoer. Immers, de cliënten moeten van hun woonadres reizen naar de locatie van de dagbesteding.

Onder het regime van de AWBZ was het vervoer onderdeel van de indicatie. Zorgaanbieders kregen een soort opslag op de vergoeding die men ontving van het zorgkantoor. Er lag dus een verantwoordelijkheid bij de aanbieders om het vervoer van hun cliënten te organiseren. De vergoeding voor het vervoer is in de loop der jaren echter zo laag geworden dat de aanbieders geld moeten toelagen op het vervoer. Soms lukt het nog via vrijwilligers en sponsoracties. In de huidige praktijk wordt in sommige gevallen de regiotaxi ingezet als middel om van en naar de dagbesteding te reizen. De verwachting is dat dit zal gaan toenemen. De inschatting is dat van de 35 Wmo-ritten per dag ongeveer 10 betrekking hebben op vervoer van en naar dagbesteding. Daarnaast wordt waarschijnlijk nog gebruik gemaakt van het OV-gedeelte van de Regiotaxi voor vervoer naar dagbesteding. Om hoeveel mensen dit precies gaat is niet bekend.

Er is een aantal opties om het vervoer in relatie tot de dagbesteding te organiseren:

1. De zorgaanbieders zijn - net als onder de AWBZ- verantwoordelijk voor het vervoer. Er zal dan opnieuw naar het tarief moeten worden gekeken.
2. De cliënt is zelf verantwoordelijk voor het vervoer. Eventueel kan een reiskostenvergoeding worden verstrekt.
3. De gemeente is verantwoordelijk voor het vervoer en ontwikkelt hiervoor een systeem.

Scenario's/denkrichtingen voor toekomstig doelgroepenvervoer

Scenario 1: doorontwikkeling Regiotaxi

Zoals hiervoor beschreven bestaat de Regiotaxi uit een OV-deel (provincie) en een Wmo-deel (gemeente). Als de provincie Overijssel haar bijdrage beëindigt zouden gemeenten voor hun doelgroepen een vergelijkbaar concept als de Regiotaxi kunnen voortzetten. In de regio's Twente en de Stedendriehoek (Apeldoorn, Deventer, Zutphen) zijn bijvoorbeeld al vergevorderde plannen om in regionaal verband dit te organiseren. De bedoeling is dat hierbij wordt samengewerkt met dagbestedingsorganisaties. Ook wordt gekeken of leerlingenvervoer in deze constructie kan worden ondergebracht.

De regio West-Overijssel (IJssel-Vecht) is minder ver in de gedachtenvorming over de toekomst van het Wmo-vervoer. De komende maanden zal onderzoek worden gedaan naar de mogelijkheden, hetgeen in november moet uitmonden in een concreet plan waar de gemeenten over kunnen besluiten.

Een variant binnen dit scenario is het afsplitsen van leerlingenvervoer en dagbestedingsvervoer.

Onderzocht zou kunnen worden of dit door een vervoerder gecombineerd kan worden uitgevoerd.

Probleem is wel dat het leerlingenvervoer pas recent is aanbesteed en het contract nog enkele jaren doorloopt.

Scenario 2: alternatieve lokale en wijkgerichte concepten

Het beëindigen van de bijdrage van de provincie Overijssel aan de Regiotaxi is misschien een bedreiging voor het voortbestaan van de Regiotaxi, maar het kan ook worden gezien als een kans om na te denken over nieuwe concepten. Het vervoer kan in dit verband worden gezien als een voorziening die veel meer vanuit eigen kracht en burgerinitiatief kan worden georganiseerd. Vervoer is dan ook niet alleen een middel om iemand van A naar B te brengen, maar het is een vorm van contact en verbinding.

In de gemeente Dalfsen wordt op dit moment op hele kleine schaal gebruik gemaakt van vrijwilligers om mensen te vervoeren die hiertoe zelf niet in staan zijn. In Lemelerveld geschiedt dit onder de vlag

van de Algemene Hulpdienst/Graag Gedaan; in Dalfsen en Nieuwleusen heeft Landstede Welzijn een klussendienst waarbij een vervoersdienst is ondergebracht; in Hoonhorst is vanuit het project Duurzaam Hoonhorst een auto aangeschaft die beschikbaar is voor de gemeenschap. Verder heeft de gemeente Dalfsen de vereniging Buurtbus Vechtdal. Deze vereniging exploiteert de buurtbus die op en neer pendelt tussen Nieuwleusen en Dalfsen. Dit draait volledig op vrijwilligers. Binnen de gemeente Dalfsen zou kunnen worden voortgeborduurd op deze initiatieven. Dit betekent dat op woonkernniveau een vervoersvoorziening kan worden georganiseerd waar ook de (lokale) dagbesteding in kan participeren.

ANWB automaatje

Ook de ANWB heeft zich gestort op alternatieve vormen van vervoer. Onder de naam ANWB Automaatje wil deze organisatie zich richten op vervoersmogelijkheden voor kwetsbare personen. Het concept is eenvoudig en draait op vrijwilligers. Wie vervoer nodig heeft en gebruik wil maken van Automaatje vult een formulier in en er volgt een huisbezoek waarbij de vervoersbehoefte in kaart wordt gebracht. Vervolgens wordt een vrijwilliger gekoppeld aan degene die het vervoer nodig heeft. De vrijwilliger (bestuurder) en degene die om vervoer vraagt, rekenen onderling af (€ 0,30 per kilometer). De gemeente Barneveld is de eerste gemeente waar dit project draait. Het wordt uitgevoerd in samenwerking met de lokale welzijnsorganisatie.

Financieel kader en financiële sturing

De exploitatiebijdrage van de gemeente Dalfsen voor de regiotali was over het jaar 2014 ca. € 240.000,-. In beginsel zou dit bedrag beschikbaar kunnen zijn voor een nieuwe opzet van het Wmo-doelgroepenvervoer. Eventueel zou hier het bedrag aan kunnen worden toegevoegd van de vervoerscomponent van de dagbesteding. Er zijn ongeveer 60 personen die een indicatie hebben voor dagbesteding met vervoer. Hier is een bedrag van ongeveer € 50.000,- mee gemoeid.

In het scenario van een regionaal alternatief verschilt de financiële regie niet veel ten opzichte van de huidige situatie. De gemeente ontvangt een factuur op basis van de gereisde kilometers. In het scenario van een lokale variant kunnen plaatselijke organisaties een budget krijgen voor het vervoer. Met dit budget kan professioneel vervoer worden ingekocht als de betreffende ritten niet met behulp van vrijwilligers kunnen worden gerealiseerd. Er kan een stimulans worden ingebouwd om zo veel mogelijk met behulp van vrijwilligers het vervoer te organiseren zodat een deel van het budget (dat niet wordt besteed aan inkoop van professioneel vervoer) kan worden behouden en ten goede kan komen aan de gemeenschap.

Vervolg

De gemeente Dalfsen zal voor het vervoer van met name de Wmo-doelgroep een keuze moeten maken in de te varen koers. Alhoewel varianten en mengvormen mogelijk zijn, ligt ruwweg een keuze voor tussen een opzet die is gebaseerd op voorzetting van professioneel vervoer of een opzet die is gebaseerd op burgerinitiatieven en vrijwilligersvervoer.

In deze notitie zijn op hoofdlijnen de achtergronden en de scenario's geschetst. Voor de verdere uitwerking moeten nog veel operationele zaken worden geregeld. Afhankelijk van de keuzes zullen ook beleidsmatige zaken aan de orde komen. Bijvoorbeeld ten aanzien van de tarief- en indicatiestelling van de dagbesteding.

Een eerste aanzet voor de discussie is gegeven bij de bijeenkomst op 2 april die de gemeente samen met de provincie Overijssel in de Trefkoele + heeft georganiseerd ("Nieuwe tijd voor mobiliteit"). In de maand mei zal binnen de gemeenteraad een kaderstellende en opiniërende discussie worden gevoerd. Aan de hand van de uitgangspunten van de Raad zullen de plannen verder worden uitgewerkt. Een uitwerkingsplan wordt in het najaar verwacht. Zoals het er nu naar uitziet zal een nieuw concept op 1 januari 2017 operationeel moeten zijn, gelet op het contract met de huidige vervoerder bij de Regiotaxi.