

## Verslag inspiratiemiddag vraagafhankelijk vervoer

25 oktober 2011 14.00 – 17.00 uur

Locatie: BRU, Grote zaal

*Aanwezigen: ongeveer 35 personen, waaronder ROCOV-Utrechtleden, leden van diverse consumentenorganisaties, vertegenwoordigers van adviesbureaus, ambtenaren van BRU, Provincie Utrecht, Zuid-Holland, Gelderland, Statenleden en raadsleden.*

\*De presentaties die zijn gehouden tijdens deze middag zijn opgenomen als bijlage bij dit verslag. De presentaties zijn afkomstig van Wouter de Jong (Mobycon), Gijs Pelsma (provincie Gelderland) en Guy Hermans (Kennisplatform Verkeer en Vervoer). In de hoofdtekst van het verslag is een verkorte inhoud van de presentaties opgenomen.

## Opening

De voorzitter opent de vergadering om 14.10 uur. BRU wordt bedankt voor het beschikbaar stellen van de ruimte.

De middag is ingedeeld als volgt: eerst houden drie deskundigen een inleiding. Na elke inleiding is er kort de gelegenheid tot het stellen van vragen. Hierna volgt een pauze, waarna er een discussie is.

## Presentatie Wouter de Jong, adviesbureau Mobycon

- Wouter is adviseur openbaar vervoer en doelgroepenvervoer bij Mobycon. Hij heeft een onderzoek gehouden naar succesfactoren van vraagafhankelijk vervoer.
- Het doel is om te streven naar succes voor de reiziger, opdrachtgever en de vervoerder. Nederland vergrijsst, dat leidt tot meer verplaatsingen voor de Regiotaxi, wat een druk legt op het systeem. Middelen nemen af, terwijl er sprake is van een enorme groei van het gebruik van de Regiotaxi over de afgelopen jaren. Zonder verandering wordt met name de Regiotaxi hierdoor slachtoffer van haar eigen succes. Voor elke rit moet namelijk subsidie worden betaald.
- Het regiotaxisysteem kent verschillende verschijningsvormen, die per gemeente anders kunnen zijn.
- Succesvoorbeelden uit verschillende delen des lands:
  - *Groningen - Drenthe*: de opbrengst en ontwikkelfunctie is daar in één hand gebleven.
  - Een optimale balans van vraag en aanbod wordt in de gaten gehouden. Als bijvoorbeeld een belbus succesvol is, kan deze worden omgezet in een lijnbus en omgekeerd.
  - In 2010 waren de ontwikkelingen: 15% meer aanbod, 25% meer vraag en 20% meer opbrengsten.
  - *Overijssel*: opbrengstverantwoordelijkheid is voor de provincie. De ontwikkelfunctie wordt samen met de vervoerder gedaan.
  - Twee doelgroepen: hurries (snel) en no hurries (meer tijd, extra service). Met de regiotaxi kunnen ze wat meer op de vraag sturen. Differentiatie naar prijs, tijd en locatie wordt toegepast.
  - 33% van de Regiotaxireiziger is OV-reizigers, 67% zijn de doelgroepreizigers.
  - Regiotaxi is in Overijssel nadrukkelijk onderdeel van het OV. Dit is te zien aan de herkenbare zelfde uitstraling als in de rest van het OV.
  - *Gelderland*: twee doelgroepen worden onderscheiden, werkers en studenten enerzijds en reizigers met een specifieke behoefte anderzijds. Het OV-net is ingericht volgens het volgende model: Snelnet, Regionet en een vangnet.
  - De Regiotaxi voorziet in Gelderland voor 12% van de bevolking in een behoefte.
  - Gelderland zoekt momenteel naar alternatieven, de groei kost namelijk veel geld.
- Samenvattend zijn succesfactoren van vraagafhankelijk vervoer: financiën en beschikbaarheid; vraag en aanbod afstemmen en differentiatie naar prijs, tijd en locatie.

## Vragen:

- *Is bij schuiven tussen modaliteiten sprake van een vraagneutrale actie? Bij het verlaten van een vaste lijndienst naar een vraagafhankelijk systeem gaan namelijk meestal reizigers verloren.* Je zit altijd in het speelveld van vraag en aanbod. Enige vraaguitval is

onoverkomelijk. Er wordt nog wel voorzien in een oplossing voor vervoer en je voldoet hiermee aan de bereikbaarheidsfunctie van bestemmingen. 12 meter bussen zijn vaak zo duur en zo leeg, dat dat wel verspilling is van middelen.

- *Er is altijd vraag naar mobiliteit. De gratis bus trok geen mensen uit de Regiotaxi. Hoe is dat verklaarbaar?* Het is altijd zo dat er vraag bestaat naar mobiliteit. Gratis OV zorgt ervoor dat extra vraag zichtbaar wordt.
- *Er wordt onderscheid gemaakt tussen snelreizigers en mensen die meer tijd hebben. Hoe kan dat worden gesteld?* Verschillende reizigers hebben meer of minder de beschikking over tijd. Een zakenreiziger wil snel op zijn bestemming zijn. Een gepensioneerde heeft wat meer tijd en andere behoeften.
- *In Utrecht is het probleem dat mensen binnenkort veel meer moeten betalen voor de Regiotaxi omdat het systeem te duur wordt en er bezuinigd moet worden. Hoe wordt daar tegenaan gekeken?* De taxivervoerder heeft een veel hoger tarief dan de reiziger daadwerkelijk betaalt. Hierdoor moet er voor elke rit subsidie worden betaald. Het is een politieke keuze hoe hoog tarieven zijn en hoeveel subsidie naar een bepaald systeem gaat.

## Presentatie Gijs Pelsma, Provincie Gelderland

- Gijs Pelsma is als ambtenaar van de provincie Gelderland nauw betrokken bij de Regiotaxi.
- Het opzetten en onderhouden van een Regiotaxisysteem is geen rationeel proces, het is meer een kwestie van doormodderen. Ondanks dat het lijkt alsof Gelderland een succesvol systeem heeft, kampt ook deze provincie met problemen.
- Door succes van de Regiotaxi in Gelderland zijn er beperkingen ingevoerd. Er zijn drempels op inkomens, verhoogde tarieven en beperking in het aantal zones gekomen.
- Vraagafhankelijk vervoer bestaat in Gelderland ook uit onder meer belbussen, al zijn daar niet heel veel van in de provincie.
- Stationsbussen zijn een nieuw product. Mensen worden hierbij vanaf het station rechtstreeks naar huis gebracht. Dit is een extra service voor reizigers die bijvoorbeeld 's avonds laat aankomen op momenten dat er geen busvervoer meer beschikbaar is.
- Regiotaxi is duur vervoer, er wordt gekeken hoe er zoveel mogelijk geïntegreerd kan worden met andere vormen van vervoer.
- In sommige gebieden wordt uitsluitend OV aangeboden op hoofdlijnen in de avonduren. Voor de rest bestaat het OV uit de Regiotaxi.
- Een vaste lijn kost nogal wat. Er moeten veel mensen in een vaste lijn zitten wil het goedkoper zijn dan vraagafhankelijk vervoer.
- Basismobiliteit is heel duur. Nu wordt 90% van de inwoners gedekt door een halte op 1.000 meter afstand. De resterende 10% dekken is haast onbetaalbaar.
- Integratie tussen verschillende systemen is een doel van de provincie. Zo worden WMO'ers verleid om van het OV gebruik te maken. Dit effect is beperkt.
- Lagevloerbussen worden steeds meer ingezet in de Regiotaxi. Hierbij wordt de Regiotaxi een stuk toegankelijker. In de buurtbussen worden deze bussen vooralsnog niet ingezet, vanwege andere eisen die aan die bussen worden gesteld.
- De Staten van Gelderland hebben een miljoen euro uitgetrokken om meer basismobiliteit te organiseren. Ook het organiseren van eigen vervoer wordt gestimuleerd.
- Integreren/ ketenbenadering: Met de Regiotaxi wordt de reiziger naar de dichtstbijzijnde halte gebracht die rolstoeltoegankelijk is. Dat is het ideaalbeeld. In de praktijk is dat echter moeilijk realiseerbaar. Is het middel bij een ketenverplaatsing niet erger dan de kwaal op de korte afstand, is iets wat alle beleidsmakers zich zouden moeten afvragen. Gijs Pelsma denkt dat het niet goed mogelijk is de keten ooit optimaal te integreren.

## Vragen en opmerkingen:

- Het beeld wat wordt geschetst van de basismobiliteit in Vlaanderen ligt wat genuanceerder. Er zijn meer vraagafhankelijke systemen bijgekomen die de basismobiliteit afdekken.
- *Worden bussen toegankelijk gemaakt met meer rolstoelplaatsen?* We zitten er niet om mensen te pesten. Hoe meer mensen met het OV kunnen, hoe beter. In feite is het creëren van rolstoelplekken geen groot probleem.

- *De prijsvorming: Het tarief in het OV wordt in 2012 verhoogd met 4,9%. De prijzen van de Regiotaxi zouden met 5,9% worden verhoogd. Hoe zit dat in Gelderland?* In Gelderland wordt het tarief van de Regiotaxi met hetzelfde percentage verhoogd als het reguliere OV.
- Kijk uit dat mensen meer met het OV moeten gaan reizen, in plaats van met de Regiotaxi, maar dat tegelijkertijd het OV wordt wegbezuinigd.
- *Is het deel wat de provincie betaalt aan Regiotaxi alles, of is er meer budget?* De reiziger (door middel van kaartverkoop), de provincie en gemeenten zorgen samen er voor dat de Regiotaxi wordt betaald. Alles bij elkaar gaat er €27 miljoen om in het systeem van de Regiotaxi.

## Presentatie Guy Hermans, KpVV

De heer Hermans heeft het rapport "Samenwerking op het gebied van doelgroepenvervoer" meegenomen wat voorbeelden beschrijft uit het land. Dit rapport is te downloaden via de website van het KpVV via <http://www.kpvv.nl/>

- Guy Hermans is adviseur openbaar vervoer bij het KpVV.
- Collectief vervoer gaat om samenwerken tussen veel verschillende partijen.
- Hoe zijn systemen betaalbaar te houden? Dit geldt voor OV, maar ook voor doelgroepenvervoer als leerlingenvervoer, WMO-vervoer etc.
- Het ideale systeem van vraagafhankelijk vervoer bestaat niet. Het is veelal maatwerk.
- Nodig voor succes zijn een goede communicatie en het betrekken van reizigers bij keuzes die gemaakt worden.
- Probeer zaken niet vanuit één bril te bekijken. Bekijk alles vanuit een geheel, niet alleen vanuit bijvoorbeeld de WMO-kant.
- Baten en lasten kunnen bij verschillende partijen terecht komen. Kijk goed waar verliezen terecht komen en compenseer deze waar mogelijk. Soms ontstaan situaties dat één partij veel nadeel ondervindt bij een nieuwe situatie, terwijl een maatregel voor de maatschappij op zichzelf wel nuttig is.

## Vragen

- *In veel middelgrote steden in het land rijden veel grote bussen leeg. Veel busjes voor gehandicapten staan ook een groot deel van de dag stil. Kunnen die busjes worden aangewend voor beter OV? Bijvoorbeeld elke tien minuten een busje zou goed moeten kunnen.* Na een gegeven moment zal door de druk van bezuinigingen wel de noodzaak ontstaan om veel zaken te combineren. Dus een dergelijke suggestie zou zeker mogelijk zijn.
- Van hoeveel gemeentes zijn bekend met beleid van het KpVV? Ongeveer 60% van de gemeentes vraagt informatie via het KpVV op. Veel gemeentes delen echter ook informatie, waardoor het bereik groter is.

## Stellingen

Hieronder is de stelling weergegeven, met daaronder de reacties uit de zaal.

Integreren WMO-vervoer met openbaar vervoer is een onmogelijke opgave.

- Combineren is best mogelijk. Voor WMO-vervoer is geen hele vloot nodig.
- Je hoort een dergelijke stelling van mensen die niet durven na te denken.
- Sommige mensen hebben veel service nodig. Integreren in één soort OV is lastig. Routes zijn verschillend en bestemmingen ook. Voertuigen zouden wel tot één systeem kunnen behoren. Helemaal integreren is onmogelijk, maar in één stelsel integreren is zelfs wenselijk.
- Bij OV is sprake van punctualiteit, dit is niet zo in het WMO-vervoer.
- Veel mensen kunnen geen andere vorm van vervoer dan vraagafhankelijk vervoer bieden.
- Bij integratie is de angst dat als er moet worden bezuinigd, een wegbezuinigde voorziening niet meer terug komt.
- Integreren is een fraaie illusie. Doordat Nederland te veel versplinterd is, is integratie in ons land niet mogelijk.
- In het huidige OV moet eerst een verbetering komen, voordat WMO'ers er mee kunnen reizen.
- We moeten meer denken vanuit de behoefte van de doelgroep, en niet te veel naar systeembependingen kijken.

- De Regiotaxi komt vaak te laat. Dit komt door de planners die onvoldoende rekening houden met verkeersomstandigheden zoals het spitsuur.

De differentiatie in prijs, locatie en prijs in de Regiotaxi van Overijssel is de manier om de Regiotaxi beheersbaar te maken.

- Als er een parallelle busverbinding voor de voorgenomen reis bestaat, wordt in Overijssel een hoger tarief gevraagd. Dit hogere tarief geldt overigens alleen voor de vrije reizigers.
- Het probleem is dat de Regiotaxi te duur is. Een oplossing wordt geboden door tariefdifferentiatie. Het is slechts een manier, niet de manier om de Regiotaxi beheersbaar te maken.
- Integratie met een gewone taxi en het OV is ook wenselijk. In Noord-Holland is in het verleden veel sprake geweest van dit soort combinaties, maar zijn taxi's uit het systeem gehaald. Dit is gedaan omdat de uitstraling niet paste bij de rest van het OV-net.
- Er zijn gemeenten waarbij 65+'ers gratis gebruik mogen maken van WMO-vervoer, het OV is dan niet gratis. In sommige systemen – zoals bij dit voorbeeld - zitten perverse prikkels.
- Een 65+'er is niet perse een armlastig en een niet mobiel eenzaam iemand.

Alleen met inspraak is kwalitatief vervoer realiseerbaar.

- Veel punten en ideeën komen – bijvoorbeeld tijdens bijeenkomsten als deze – ter tafel. Hoe komen deze punten bij beleidsmakers terecht?
- De vervoerder maakt niet dezelfde keuze als de reiziger, dus is inspraak noodzakelijk.
- Het hangt er vanaf in welke fase besluitvorming zich bevindt. Als je te laat bent met inspraak, dan heeft die inspraak weinig zin meer. Dan kan je nog constateren dat er zaken niet goed zijn.
- Inspraak zonder inzicht geeft een uitspraak zonder uitzicht. In de OV-markt speelt alleen de aanbieder en de overheid een rol. De reiziger – op welke manier dan ook – is noodzakelijk om erbij te betrekken.
- Er is nu wel inspraak, maar deze inspraak is er nog veel te weinig. Instanties zouden verplicht moeten worden om geargumenteerde reactie te geven. Inspraak moet verstevigd worden om effect te hebben.
- Inspraak is lastig voor overheden doordat de insprekers vaak teveel weten. Dit komt beleidsmakers niet altijd evengoed uit.
- BRU meldt dat het bestaande contract met de Regiotaxi afloopt in 2013. BRU wil ROCOV bij het nieuwe contract nadrukkelijk betrekken.
- Soms is het handig om niet aan doelgroepen te denken, maar aan een geheel effectief goed werkend systeem.
- Als je naar integraliteit wil kijken, moet je ook naar je inspraak kijken.
- In sommige gebieden van Nederland heeft het plaatselijke ROCOV geen inspraak in de Regiotaxi.

Vraagafhankelijk vervoer is er alleen voor de mensen die van geen ander vervoer gebruik kunnen maken.

- De stelling is te ongenueanceerd. Voor- en natransport is heel lastig, vooral voor mensen met een zekere beperking. Liever reizen gehandicapten met OV en niet de gehele keten met vraagafhankelijk vervoer.
- Het voordeel van de stelling is dat minder buslijnen opgeheven worden.
- Maak van vraagafhankelijk vervoer, service vervoer. Niet van deur-tot-deur, maar van deur-tot-haltevervoer.
- Een vervoersvorm als de Regiotaxi is ook OV, dus iedereen moet er gebruik van kunnen maken.

De voorzitter dankt alle aanwezigen en met name de sprekers en sluit de bijeenkomst af om 16.45 uur.