

Bestuurlijke visie doelgroepenvervoer  
Brabant Noordoost  
**Eindrapport**

# Bestuurlijke visie doelgroepenvervoer Brabant Noordoost

## Eindapportage

in opdracht van  
GR-KCV Regiotaxi Noordoost Brabant

23 april 2015  
Projectnummer: 1275-R-E



# Inhoudsopgave

<b>1</b>	<b>INLEIDING</b>	<b>1</b>
1.1	Aanleiding en doel	1
1.2	Opzet van dit visiedocument	2
<b>2</b>	<b>RELEVANTE ONTWIKKELINGEN EN BELEID</b>	<b>3</b>
2.1	De huidige situatie en ontwikkelingen voor het doelgroepenvervoer	3
2.2	Regionale uitgangspunten in de ‘kapstok’	4
2.3	Belangrijke hoofdlijnen samengevat	4
<b>3</b>	<b>OPGAVEN VOOR HET DOELGROEPENVERVOER</b>	<b>6</b>
3.1	Drie centrale ambities	6
3.2	Niveau 1: Zelfredzaamheid van mensen	7
3.3	Niveau 2: Ondersteuning vanuit burgerinitiatieven	9
3.4	Niveau 3: Maatwerk met doelgroepenvervoer	10

# 1 Inleiding

## 1.1 Aanleiding en doel

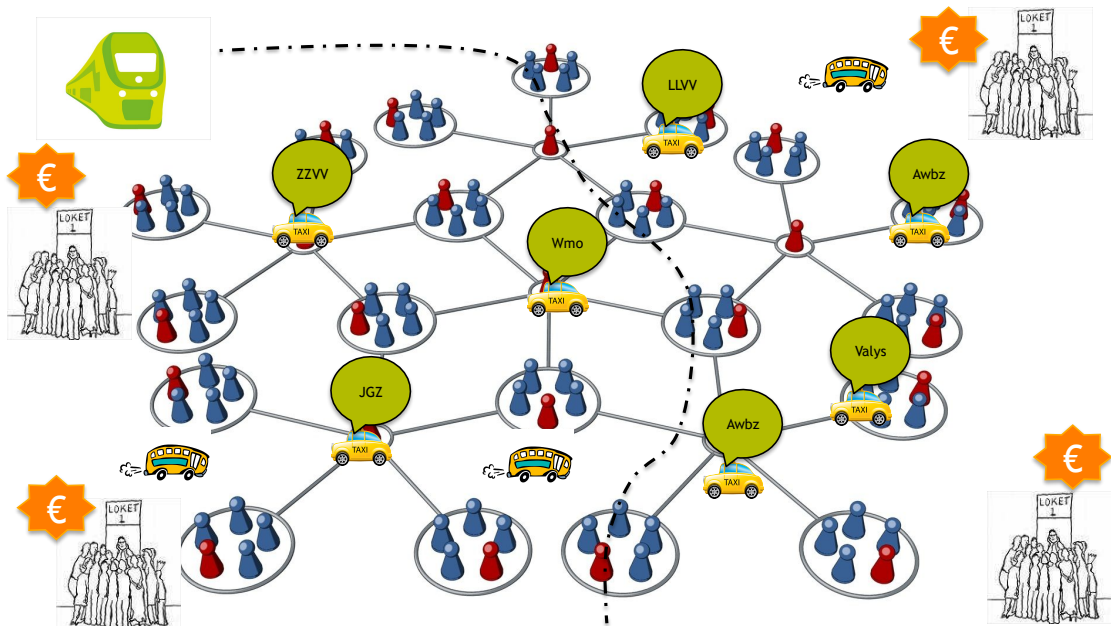
Er zijn veel ontwikkelingen gaande op het gebied van zorg en vervoer. Denk aan de decentralisatie van de AWBZ (Wmo 2015), de Jeugdzorg, stijgende kosten en (komende) bezuinigingen binnen het doelgroepenvervoer en openbaar vervoer (OV) en een toenemend belang van vrijwilligersvervoer en participatie van burgers. Deze ontwikkelingen zijn van grote invloed op het doelgroepenvervoer en het aanbod van aanvullende voorzieningen naast het reguliere openbaar vervoer. Daarnaast loopt op 31 december 2016 het huidige contract voor regiotaxi in de regio Noordoost Brabant af. De 12 gemeenten (Oss, Boekel, Sint-Oedenrode, Grave, Cuijk, Bernheze, Veghel, Uden, Mill, Sint Anthonis, Landerd en Boxmeer) geven samen met de provincie Noord-Brabant sturing aan Regiotaxi.

De regio Noordoost Brabant vindt het belangrijk dat aanvullende voorzieningen op het reguliere openbaar vervoer behouden blijven. Er moet altijd een vangnet beschikbaar zijn voor kwetsbare groepen waarvoor geen alternatief voorhanden is. Maar er moet wel voldoende grip blijven op de kosten, effectiviteit en efficiency ervan. De huidige ontwikkelingen, de complexiteit van de verschillende regelingen van doelgroepenvervoer en de samenhang met elkaar en het reguliere OV vragen om een visie. Daarnaast zorgt ook het aflopende contract met de daardoor naderende aanbesteding en de omvang van de gemoeide financiële middelen ervoor dat de regio Noordoost Brabant een bestuurlijke visie doelgroepenvervoer opstelt.

Deze visie biedt het perspectief voor de verdere ontwikkeling van het doelgroepenvervoer in de regio Noordoost Brabant. Dit document moet worden aangenomen in de colleges van alle betrokken gemeenten en vormt vervolgens de basis voor verdere uitwerking van het traject richting organisatie en inkoop van het doelgroepenvervoer voor de komende jaren.

Voorafgaand aan de visie heeft een bestuurlijke sessie plaatsgevonden waarin gedurende een hele dag kansen en ontwikkelingen met elkaar zijn verkend. Dit heeft geresulteerd in het besluit vanuit de bestuurders om het visietraject op te starten.

## 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

### 1.2 Opzet van dit visiedocument

In dit document is in hoofdstuk twee bondig een beeld geschetst van de huidige situatie en relevante ontwikkelingen ten aanzien van de verschillende doelgroepenvervoer regelingen en regionaal beleid. Aangezien een uitgebreide inventarisatie reeds is gedaan en beschreven in het onderzoeksrapport “Gemeentelijk personenvervoer in de regio Brabant Noordoost – onderzoek naar de toekomstbestendigheid”, beperkt dit hoofdstuk zich tot de hoofdlijn. In het derde hoofdstuk is de visie vanuit de regio verwoord in drie centrale ambities. Vervolgens zijn de opgaven voor de regio uitgewerkt.

## 2 Relevante ontwikkelingen en beleid

### 2.1 De huidige situatie en ontwikkelingen voor het doelgroepenvervoer

Onder doelgroepenvervoer verstaan we in dit kader vervoer in het kader van de Wmo, AWBZ, Wsw en leerlingenvervoer. 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.

#### Overzicht van vervoerregelingen en contracten

In tabel 2.1 zijn alle doelgroepenvervoer regelingen en hun kenmerken weergegeven.

Doelgroep	Regeling	Verantwoordelijk	Looptijd huidig contract	Omvang 2014	Kosten (exploitatie) 2014
Vrije reizigers	Regiotaxi-OV	Provincie	Tot 1-1- 2017	40.376 ritten per jaar	€ 665.555
Wmo	Regiotaxi	Gemeenten	Tot 1-1- 2017	183.675 ritten per jaar	€ 2.965.058
Leerlingen	Leerlingenvervoer	Gemeenten	Wisselt per gemeente		
AWBZ / Wmo-bg	AWBZ-vervoer tot 2018 bij zorginstellingen	Gemeenten	ledere gemeente afzonderlijk vervoer ingekocht bij instellingen		
Jeugd	Jeugdzorg vervoer	Jeugdzorg instellingen / Gemeenten	ledere gemeente afzonderlijk vervoer ingekocht bij instellingen		
Wmo, bovenregionaal vervoer	Valys	Ministerie van VWS, vanaf 2017 mogelijk gemeenten	Tot 1-1- 2017	Niet bekend op regionaal niveau	Niet bekend op regionaal niveau

Tabel 2.1: overzicht van vervoerregelingen

Naast de vormen van doelgroepenvervoer zoals hierboven weergegeven is er ook sprake van voorliggende voorzieningen zoals bijvoorbeeld het openbaar vervoer, vrijwilligersvervoer en eigen vormen van vervoer. Deze vervoerwijzen zijn nadrukkelijk ook onderdeel van de scope van deze visie.

In het eerdere inventariserende onderzoeksrapport “Gemeentelijk personenvervoer in de regio Brabant Noordoost – onderzoek naar de toekomstbestendigheid” opgesteld door Joost van Kaathoven is een uitgebreide inventarisatie gedaan naar algemene trends, uitgangspunten voor het vervoer en analyse van de vervoerstromen. We grijpen hier nog terug op de regionale ‘kapstok’ als vastgesteld als beleid dat de samenhang tussen de drie transities moet waarborgen. Daarnaast geven we een korte samenvatting van de belangrijke ontwikkelingen relevant voor de bestuurlijke visie op het doelgroepenvervoer.

## 2.2 Regionale uitgangspunten in de ‘kapstok’

Op regionaal niveau zijn in het zogenaamde ‘kapstokdocument’ acht overkoepelende uitgangspunten benoemd en bestuurlijk vastgesteld die de samenhang tussen de drie transities moeten waarborgen. De acht overkoepelende uitgangspunten zijn hieronder weergegeven.

1	De mogelijkheden van een persoon staan centraal, niet zijn beperkingen.
2	Voor het vinden van een oplossing geldt de volgende volgorde: eerst mogelijkheden vanuit het individu, vervolgens mogelijkheden vanuit omgeving (sociaal netwerk), daarna mogelijkheden van professionals binnen collectieve voorzieningen.
3	Geen doelgroepenbeleid <sup>1</sup>
4	Investeren in zelfplossend vermogen van mensen
5	Hulp / ondersteuning in principe tijdelijk, en zo dichtbij als mogelijk
6	Ruimte voor professionals om in samenwerking op uitvoeringsniveau de ondersteuning te organiseren
7	Uitgangspunt voor de volgorde voor de inzet van een oplossing: eerst benutten algemene voorzieningen, daarna collectieve voorzieningen, dan pas individuele voorzieningen
8	Wederkerigheid, uitgangspunt is dat personen die een beroep doen op ondersteuning daar waar mogelijk eigen mogelijkheden ook inzetten voor anderen.

## 2.3 Belangrijke hoofdlijnen samengevat

Kijkend naar alle ontwikkelingen ten aanzien van het openbaar vervoer en het doelgroepenvervoer zien we een paar belangrijke hoofdlijnen die cruciaal zijn en vragen om het ontwikkelen van een bestuurlijke visie op het doelgroepenvervoer in de regio Brabant Noordoost. Deze vatten we hier kort samen:

<sup>1</sup> Dit wil zeggen dat het klantproces leidend is bij het beleid en daarmee een inclusief en algemeen beleid wordt gevoerd voor alle burgers.

1. Er is in het beleid meer aandacht voor het eigen kunnen en het zelfoplossend vermogen van mensen (kanteling). We gaan allereerst uit van wat mensen zelf kunnen, pas daarna aanvullend maatwerk in beeld.
2. Er is meer aandacht voor de rol en bijdrage van de civil society en het faciliteren van initiatieven (bijvoorbeeld door vrijwilligers) die hieruit komen.
3. Er ontstaat meer oog voor de kansen en het belang van verdere integratie tussen OV en het doelgroepenvervoer.
4. De financiële opgaven voor gemeenten in het sociale domein zijn groot, bezuinigingen zijn noodzakelijk.
5. Met de verdergaande decentralisatie komen steeds meer taken ten aanzien van (doelgroep)vervoer te liggen op het lokale niveau bij de gemeenten.
6. Om voor de reiziger een kwalitatief op maat gesneden vervoeraanbod te kunnen bieden is verdere integratie tussen verschillende vervoervormen en –regelingen gewenst.
7. De precieze gevolgen van de ontwikkelingen zijn nog ongewis en vragen daarom om flexibiliteit in de organisatie van vervoer.



## 3 Opgaven voor het doelgroepenvervoer

### 3.1 Drie centrale ambities

Alle trends en ontwikkelingen binnen en buiten het doelgroepenvervoer samen met overkoepelende uitgangspunten vanuit de regionale kapstok vragen om een visie van de regio op het doelgroepenvervoer. De visie voor de regio luidt:

*Als regio Brabant Noordoost willen we naar een integraal aanbod van mobiliteitsoplossingen. Daarvoor sturen we vanuit een regierol op minder en efficiënter doelgroepenvervoer en willen we meer flexibiliteit om te kunnen anticiperen op nieuwe ontwikkelingen.*

We onderscheiden drie centrale ambities:

1. **Als regionaal samenwerkende gemeenten en provincie pakken we de regierol in het ontwikkelen en aansturen van doelgroepenvervoer en kleinschalige mobiliteitsoplossingen.**

Hiermee willen de regiogemeenten actief gaan sturen op de kanteling in het vervoer zodat enkel professioneel doelgroepenvervoer wordt ingezet op momenten en voor personen waar dit werkelijk nodig voor is. Daarnaast sturen de regiogemeenten op maximale efficiency in het doelgroepenvervoer dat over blijft en creëren we meer grip op kosten en kwaliteit.

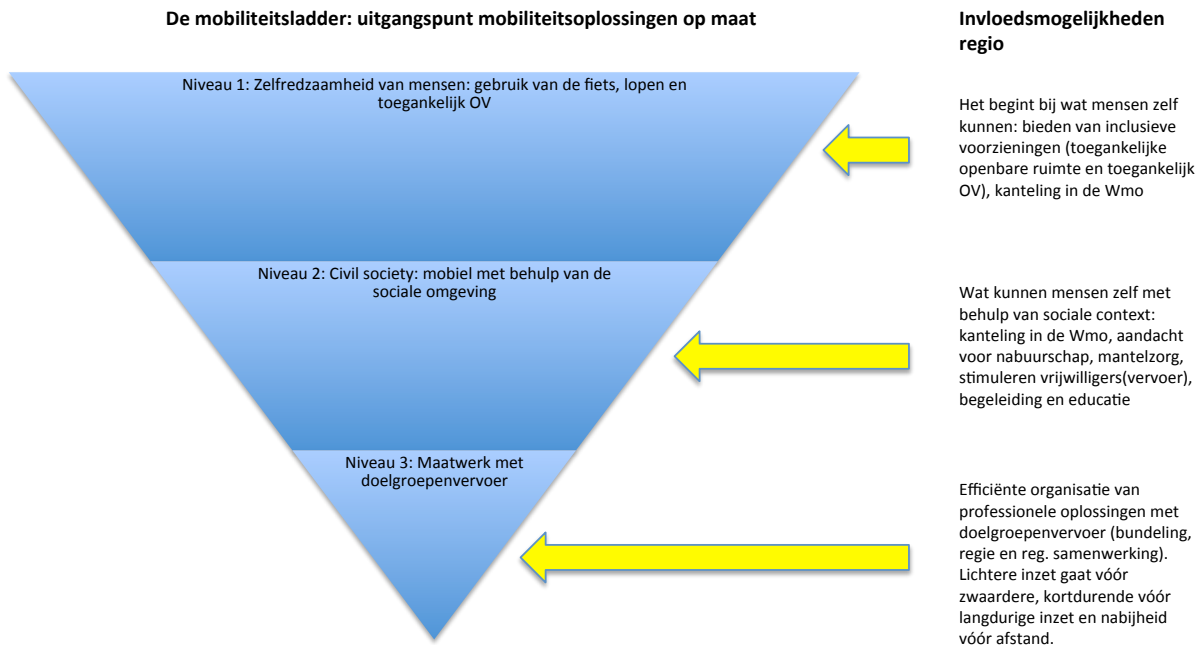
2. **We willen als regio geen gefragmenteerd doelgroepenbeleid maar integrale mobiliteitsoplossingen op maat gesneden voor iedere cliënt / reiziger.**

Voor de reiziger willen we op basis van mogelijkheden, beperkingen en de situatie op maat een mobiliteitsoplossing kunnen aanbieden en/of adviseren. Hiervoor is één toegangspunt voor de reiziger gewenst.

3. **We willen maximale flexibiliteit in de organisatie van vervoer om te kunnen anticiperen op nieuwe ontwikkelingen en nieuwe mobiliteitsoplossingen.**

Om ook in de toekomst de kwaliteit van het vervoersaanbod en de efficiency in de organisatie ervan te waarborgen is het noodzakelijk dat we flexibiliteit in de aansturing hebben, mee kunnen ademen met groei of krimp in vervoervolumes en kunnen anticiperen op nieuwe ontwikkelingen en kansen die daaruit voort komen kunnen benutten.

Om nadere invulling te geven aan de drie centrale ambities benoemen we een aantal opgaven voor de regio. Deze zijn ingedeeld binnen de drie niveaus zoals weergegeven in de mobiliteitsladder in figuur 3.1.



*Figuur 3.1: mobiliteitsladder*

De mobiliteitsladder is gebaseerd op de principes van de regionale kapstok als vastgesteld beleid binnen het sociale domein. De regio gaat 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, ook als het gaat om de organisatie van de eigen mobiliteit. De regiogemeenten helpen hierin mee de kracht vanuit de samenleving te ontplooiën en duurzame oplossingen voor de samenleving te stimuleren. Echter op het moment dat mensen niet (geheel) in staat zijn zelfstandig te reizen staat de regio Noordoost Brabant voor goede en professionele oplossingen op maat. In de volgende paragrafen benoemen we per niveau van de mobiliteitsladder de opgaven voor de regio.

## 3.2 Niveau 1: Zelfredzaamheid van mensen

### A. Van indiceren naar evalueren

De nieuwe Wmo gaat 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. We spreken daarom ook niet meer van indiceren maar van evalueren. Dit vraagt om een omslag in denken, ook bij de cliënt. De regio Noordoost Brabant is zich bewust van het belang van (mobiliteits)voorzieningen voor het dagelijks leven van mensen en beseft dat een omslag in denken tijd nodig heeft. We willen dit op een positieve manier met de cliënten realiseren. Het 'keukentafel' gesprek past daarbij net als het laten 'ingroeien' van stimulerende en soms meer dwingende maatregelen.

### **B. Van doelgroepen naar een mobiliteitsprofiel**

We willen als regio af van het denken in doelgroepen. Voorop staat wat iemand zelfstandig kan om mobiel te zijn, wat iemand met hulp van eigen omgeving kan bereiken en welke professionele vervoeroplossingen iemand aanvullend nodig heeft. De mobiliteitsoplossing moet op maat gesneden zijn afhankelijk van de persoonskenmerken, wensen en de situatie. Tijdens een keukentafelgesprek kijkt een medewerker van de gemeente samen met de burger integraal naar de ondersteuningsvraag, onder andere op het gebied van mobiliteit, en op welke manier deze vraag is te beantwoorden. Het resultaat hiervan moet vastgelegd worden in een mobiliteitsprofiel waarin is opgenomen welke ondersteuning iemand nodig heeft en in welke situaties. Hierbij is het van groot belang dat de consultants vanuit de gemeente ook zeer goed op de hoogte zijn van de verschillende mogelijkheden voor een mobiliteitsvraag. Zo moeten zij bijvoorbeeld goed op de hoogte zijn van de mogelijkheden die het reguliere openbaar vervoer biedt.

### **C. Eén loket voor de reiziger**

Er moet één loket komen waar reizigers terecht kunnen met hun mobiliteitsvraag en waar een advies gegeven kan worden voor de best passende mobiliteitsoplossing en indien dit vraagafhankelijk vervoer betreft, ook een rit geboekt kan worden. Dit sluit aan op de wens om weg te gaan van het denken in doelgroepen en mobiliteitsoplossingen op maat aan te willen bieden op basis van iemands mobiliteitsprofiel.

### **D. Introductie van OV-advies bij ritboeking**

Om het gebruik van regulier openbaar vervoer optimaal te stimuleren willen we bij het proces van het boeken van een rit een OV-advies introduceren. Vanuit de provincie wordt dit OV-advies al geïntroduceerd voor de vrije reiziger die een rit met de Regiotaxi wil boeken. Als regio willen we dit ook introduceren voor reizigers die vanuit de Wmo een vervoerindicatie hebben. 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 mobiliteitsprofiel. In de eerste periode zal het advies een vrijblijvend advies zijn waarbij de cliënt de mogelijkheid blijft behouden om toch te kiezen voor vervoer van deur tot deur. Echter, op termijn is het denkbaar dat het advies een meer dwingend karakter krijgt.

Landelijk blijkt, bijvoorbeeld uit klanttevredenheidsonderzoeken, dat een deel van de huidige gebruikers van het Wmo-vervoer ook weleens gebruik maakt van het openbaar vervoer dat de afgelopen jaren veel toegankelijker is geworden. Ook blijkt uit onderzoek dat voor een aanzienlijk deel van de Wmo-ritten gemiddeld een reëel OV-alternatief beschikbaar is. Uiteraard hangt het af van de kenmerken van de persoon wanneer een OV-alternatief reëel is.

#### **E. Voorzieningen 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 AWBZ. 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 waarmee ook de noodzakelijke vervoerbeweging over lange afstand overbodig wordt.

##### *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.

### **3.3 Niveau 2: Ondersteuning vanuit burgerinitiatieven**

#### **F. Door co-creatie en co-productie komen tot nieuwe oplossingen**

Als overheid verwachten we van onze burgers dat zij indien mogelijk een bijdrage leveren aan de maatschappij en mensen in eigen omgeving indien nodig ondersteunen, bijvoorbeeld in hun mobiliteitsbehoefte. Echte burgerparticipatie kunnen we alleen bereiken door burgers daadwerkelijk te betrekken bij de totstandkoming van beleid en praktische oplossingen en niet achteraf te informeren over het beleid. Dit kan door die burger vooraf te vragen om zelf met passende oplossingen te komen voor zijn of haar (vervoer) vraag. Dit betekent ook dat een verandering in werkwijze en denken wordt gevraagd van gemeentelijke organisaties. Uitgangspunt is daarbij wat bij de burger past, en of de burger begrijpt wat de gemeente doet. Alleen dan kan er een effectieve en efficiënte vraaggerichte organisatie ontstaan in de relatie vervoer en zorg.

Als regio zijn we positief over kleinschalige vrijwillige vervoerinitiatieven zoals een boodschappenbus of dorpsbus. Deze voorzieningen kunnen een goed alternatief bieden voor regiotaxivervoer in gebieden waar geen regulier OV aanwezig is. We willen deze initiatieven daarom ook faciliteren en stimuleren. De regio maakt bij de inzet van vrijwilligers wel een duidelijke keuze. Voor de invulling van voorliggende voorzieningen is dit een mooie oplossing die perfect past in het beeld van de participatiesamenleving. Voor de invulling van het doelgroepenvervoer voor inwoners die professionele en continue ondersteuning nodig hebben is dit niet gewenst.

### **G. Educatie en communicatie richting doelgroepen**

Voor verschillende doelgroepen blijft er een drempel om gebruik te maken van voorliggende voorzieningen zoals het reguliere openbaar vervoer. Als regio zetten we daarom in op maatregelen die deze drempels weghalen en mensen in staat stellen alsnog gebruik te gaan maken van de aanwezige voorzieningen. We denken daarbij aan de volgende maatregelen:

- Actief communiceren over het aanbod van toegankelijk openbaar vervoer, zodat gebruikers van het doelgroepenvervoer meer bewust worden van het alternatief. Belangrijk middel hierin is de website [ikwilvervoer.nl](http://ikwilvervoer.nl) waarop alle vervoersmogelijkheden per gemeente beschikbaar zijn. Denk daarnaast ook aan folders, posters, en andere algemene uitingen. Daarnaast kan de communicatie ook specifiek gericht worden op mensen die langs een bepaalde buslijn wonen. Belangrijk hierbij is om ook aandacht te hebben voor hoe het OV werkt en hoe de OV-chipkaart aangevraagd en gebruikt moet worden.
- 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. Een lespakket zoals OV4U tot slot neemt leerlingen in vijftien lessen mee in het openbaar vervoer.
- Digitale tools beschikbaar stellen voor mensen met een beperking. Een voorbeeld hiervan is de OV-coach. Dit is een applicatie voor op een smartphone of tablet, die functioneert als probleemoplosser en planningsondersteuner tijdens het reizen met het openbaar vervoer.

## **3.4 Niveau 3: Maatwerk met doelgroepenvervoer**

### **H. Efficiëntere organisatie van doelgroepenvervoer**

Als regio zetten we sterk in op het voorkomen van ritten met professioneel taxivervoer wanneer er bruikbare alternatieven beschikbaar zijn. Echter, een deel van de vervoervraag zal altijd een oplossing hebben met professioneel vervoer. Voor dit vervoer streven we dan wel naar optimale efficiency in de uitvoering.

We onderscheiden hierin twee sporen:

1. optimale benutting van de capaciteit in de voertuigen;
2. efficiënte inzet van voertuigen.

*Optimale benutting van capaciteit in voertuigen*

Efficiënt 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 cliënten met een fysieke handicap (cluster 1, 2 en 3) en AWBZ cliënten met een fysieke beperking, terwijl combinaties bij AWBZ cliënten met een ernstig sociale mentale beperking niet wenselijk zijn.

*Efficiënte inzet van voertuigen*

Naast de efficiencywinst die mogelijk is door een betere benutting van de capaciteit in de voertuigen, is ook winst te behalen 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.

In figuur 3.2 is volgtijdelijke bundeling van leerlingenvervoer en AWBZ-vervoer weergegeven. Vervoerder C voert hierbij achter elkaar (volgtijdelijk) de ritten uit die voorheen separaat door vervoerders A en B werden gereden. Door deze doelgroepen te vervoeren met één voertuig, wordt zowel bespaard op afrijtijd als op materieel en chauffeur.

**Volgtijdelijke bundeling vervoer LLV en AWBZ**

*Figuur 3.2: Illustratie van volgtijdelijke bundeling leerlingenvervoer en AWBZ-vervoer, vervoerder C (toekomst) voert zowel rit van vervoerder A als vervoerder B (huidig) uit.*

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 nog 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.

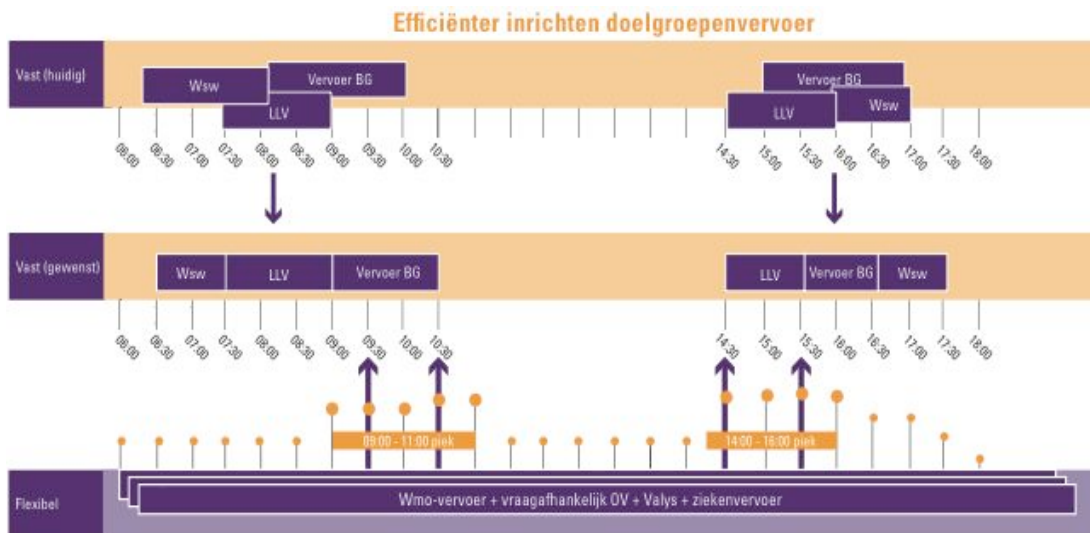
#### **I: Betere en meer integrale regie op het doelgroepenvervoer**

Naast de opgave voor de regio om te sturen op efficiency in de uitvoering van het doelgroepenvervoer willen we als regio meer regie voeren op de omgevingsfactoren. Door meer regie hierop te voeren kunnen we betere voorwaarden creëren voor de bundelingsmogelijkheden zoals benoemd in opgave H. Er zijn meerdere mogelijkheden om meer te sturen op de wijze waarop het vervoer wordt georganiseerd. Bijvoorbeeld door:

- Door tijden beter af te stemmen op tijden van andere instellingen 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.
- Het verschuiven van tijdvensters zodat verschillende vervoervormen achter elkaar uitgevoerd kunnen worden. De sleutel hiervoor ligt bij het AWBZ-vervoer waar gemeenten straks opdrachtgever van worden.
- 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 laten zijn of er sprake is van routegebonden of flexibele vervoer.
- Bepalen van puntbestemmingen en/of kleinschalig lokaal lijngebonden vervoer zodat bundeling van vervoer wordt afgedwongen.
- De locatie van de activiteit: hoe dichterbij de cliënt des te minder vervoer nodig is. De mate van keuzevrijheid is daarbij ook een sturingsinstrument.
- Laten ontstaan van 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.

- Herverdeling van cliënten over de dagbesteding en/of van de dagbestedingslocaties zelf, waardoor ook de huidige vervoersbewegingen kunnen worden aangepast/ beperkt.

In figuur 3.4 is als voorbeeld van schuiven met tijdsvensters de huidige situatie en de gewenste situatie schematisch weergegeven:



*Figuur 3.4: Efficiënter doelgroepenvervoer*

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.