

Verslag

Datum

22 maart 2021

Zaaknummer

2021-000353

Blad

1 van 5

Onderwerp

Oordeelsvorming HaltetaxiRRReis op 17 maart 2021 (PS2021-53)

Aanwezig

Voorzitter: Janneke Slingerland

Vertegenwoordigers fracties: Koos de Looff (VVD), Hans van Ark (CDA), Wouter Witteveen (GroenLinks), Judith Tenbusch (PvdA), Frank van 't Ende (D66), Freek Rebel (ChristenUnie), Maurits Gemmink (SP), Gerrit Aversch (SGP), Lester van der Pluijm (PvdDieren), Leendert Lodder (50PLUS)

Namens Gedeputeerde Staten: Jan van der Meer

Namens Griffie: Gerrie Buevink

Opening en mededelingen

De voorzitter opent de vergadering om 9.30 uur.

Spreekrecht

1. Regionale Adviesraad Doelgroepenvervoer Arnhem-Nijmegen: onderschrijft de visie van de Groene Metropool Regio (PS2021-166) op het voorstel HaltetaxiRRReis op hoofdlijnen. Voorstel: combineer de reserveringssystemen van aanvullend OV met vervoer van deur tot deur. Dit voorkomt dubbelingen en is efficiënt. Stel HaltetaxiRRReis uit en werk met de regio's en gemeenten aan één aanvullend openbaar vervoer voor OV-reizigers en doelgroepen. Ook het te hoge tarief van HaltetaxiRRReis voor reiziger kan dan omlaag.
2. Regionale Adviesraad Doelgroepenvervoer van AVAN: sluit zich aan bij vorige spreker. De gebruiker kan nu kiezen tussen verschillende vormen van vervoer die elkaar aanvullen. Hij pleit ervoor niet te gaan voor elkaar uitsluitende systemen.
3. ROCOV: waardeert het uitgebreide vooroverleg over HaltetaxiRRReis. ROCOV steunt HaltetaxiRRReis als basisidee. ROCOV vindt dat het onderdeel moet zijn van het OV in de volle breedte. Logische conclusie is dan dat het tarief niet driemaal zo hoog is als regulier OV en dat het onderdeel wordt van de aanbesteding van regulier OV. Regie van de provincie is dan logisch. Ook zou het uitgangspunt moeten zijn dat het dan deel uitmaakt van het OV Oost-Nederland en niet alleen Gelders is. Je moet ook zorgen voor aansluitgarantie en de OV-abonnementen moeten geldig zijn. Het zou nuttig kunnen zijn om de tijd te nemen om het in te bedden in het complete plaatje van OV. Tot slot: zorg aub voor een toegankelijk en inclusief OV.
4. Seniorenraad Winterswijk: voor de reiziger kan de menging van HaltetaxiRRReis met ZOOV veel onduidelijkheid opleveren en het voegt ook niets toe. In het uitgestrekte buitengebied van Winterswijk levert het een enorme afstand op van deur tot halte. Bovendien kan een WMO-reiziger geen begeleider meenemen.

Markt 11 | 6811 CG Arnhem
Postbus 9090 | 6800 GX Arnhem

026 359 99 99
post@gelderland.nl
www.gelderland.nl

BNG Bank Den Haag
NL74BNGH0285010824
BIC-code BNG Bank: BNGHNL2G

Btw-nummer: NL001825100.B03
KvK-nummer: 51468751

 provincie
Gelderland

Hij verwacht dat HaltetaxiRRReis ten onder gaat in de Achterhoek, want ZOOV werkt goed. We ontvangen geen klachten meer vanaf 2017. Haltetaxi lijkt vooral gericht op de stedelijke omgeving en niet op dunbevolkt buitengebied. Hij stelt voor HaltetaxiRRReis niet op te starten in de zeven Achterhoekse gemeenten.

5. Regio Arnhem Nijmegen en regio Achterhoek: Spreken ook namens Rivierenland en Noord-Veluwe. We maken ons zorgen over de bereikbaarheid van kleine kernen en buitenwijken. We hebben twee dringende signalen. Ten eerste, blijf met ons samenwerken om te komen tot een integraal vraagafhankelijk vervoer. Ten tweede, we willen dat OV een goed alternatief is voor de auto. Met gerichte promotie kan wellicht het gebruik van het huidige aanvullende OV verbeteren. Zet in op vervoer van deur tot deur. Eén integraal systeem is het meest kostenefficiënt. Met de regio's zijn afspraken te maken over de wijze van toedeling van centraal geboekte reizen. Zo kun je massa realiseren, waardoor de kosten beperkt blijven. De regio's doen een beroep op de provincie om samen een integraal en inclusief product van deur tot deur neer te zetten. Het plan doet afbreuk aan inclusiviteit en leefbaarheid en het kost heel veel geld. Het nieuwe haltesysteem is een achteruitgang voor inwoners. Een grote groep gaat tussen wal en schip vallen, met name diegenen die net niet in aanmerking komen voor een Wmo-indicatie. Geef de kans om een vervoersysteem op maat te maken voor iedereen.

6. FNV Lokaal Achterhoek en FNV senioren: zie bijlage.

Beraadslaging

Het woord is eerst aan de fracties voor een eerste reactie op de Statenbrief.

VVD: vraagt hoe de gedeputeerde het vervoer zo gaat organiseren dat wordt voorkomen dat mensen tussen wal en schip raken. M.b.t. de kosten vraagt hij hoe de gedeputeerde het financiële plaatje er uitziet. Blijven de kosten binnen de daarvoor gestelde kaders?

CDA: vindt het voorstel zoals het er ligt een goed voorstel. Het heeft veel aantrekkelijke punten. Het probleem voor het CDA zit in de vraag waarom het huidige systeem niet voldoet. Telkens komt hier het punt van de promotie terug. Hoe ziet het college dat. Het CDA is een groot voorstander van een geïntegreerd systeem, tenzij aangetoond is dat dat niet voldoet, maar dat wordt uit het stuk niet duidelijk. Als vier van de zes regio's nu al zeggen dat het anders moet, is dat alle aanleiding om te bekijken hoe we bestuurlijk met elkaar omgaan. GroenLinks: haltetaxi is op zich een goed systeem, maar steunt de oproep van ROCOV: kijk dan ook naar het tarief en OV-vervoerbewijzen. Hij wil ook bezien of de regio's een grotere rol kunnen spelen. Verder is de vraag of er flexibiliteit kan worden gecreëerd door bijvoorbeeld gebruik te maken van elkaars voertuigen. PvdA: vindt het een goed voorstel, maar heeft ook zorg over het tarief en de OV-kaart, het gebruik van een gezamenlijk reserveringssysteem. Hoeveel tijd kunnen we nemen voor het creëren van draagvlak in de regio's. Tot slot is er aandacht nodig voor communicatie en promotie.

D66: constateert dat er een aantal witte vlekken zijn. Is daar maatwerk nodig?

ChristenUnie: vindt het in de basis een goed systeem. Dat is soms echter niet voldoende. Is het levensvatbaar als de tarieven veel hoger zijn dan in het reguliere OV. Hoe kijkt de markt hiernaar? Vier regio's hebben zorgen. Kunnen zij een kans krijgen om te laten zien dat ze gezamenlijk een rol kunnen spelen.

SP: vindt de hoogte van de tarieven onaanvaardbaar. Lijnen worden gestrekt, er is steeds minder OV, dus steeds meer mensen worden afhankelijk van aanvullend OV. Verder vraagt de SP hoe de rechtspositie van personeel wordt geregeld.

SGP: vindt het technisch gezien een mooi plan, maar het is nog niet af: de integraliteit ontbreekt en het moet de kenmerken van regulier OV hebben. Het lijkt verstandig om te kijken naar de combi's die er nu in de regio's zijn. Verder sluit hij zich aan bij de zorg die de SP heeft verwoord over de vershraling van het OV.

PvdDieren: vindt het een uitstekend idee om te spreken van aanvullend vervoer. Het is niet duidelijk wat de gebreken zijn van het huidige systeem. Verder vraagt hij hoe buurtinitiatieven als Mobuur in de toekomst behouden worden. Het strekken van lijnen kan leiden tot opheffing van haltes. In die haltes is geïnvesteerd om ze rolstoeltoegankelijk te maken. Wordt dat geëvalueerd voor we haltes weghalen?

50PLUS: is blij dat de ouderen nadrukkelijk naar voren zijn gebracht door de insprekers. Als de ouderen er geen gebruik van kunnen maken, schiet het zijn doel voorbij. Waarom is bijvoorbeeld ZOOV niet als voorbeeld genomen voor een nieuw systeem.

Gedeputeerde Van der Meer reageert als volgt:

- Hij wil geen genoegen nemen met het ziertogend bestaan van het huidige systeem. Het is meer een vangnet geworden voor doelgroepenvervoer dan aanvullend OV. De vraag is of het de juiste kenmerken heeft om als aanvullend OV te dienen. De regiotaxi's hebben een andere doelgroep dan we beogen met haltetaxi. Voor Wmo-reizigers en meereizenden verandert er niets.
- We bezuinigen niet met dit plan. Gelderland heeft als enige provincie een warme overdracht gedaan van het Wmo-vervoer naar gemeenten. Dat wordt langzaam afgebouwd en is in 2023 afgerond. Dat vervuult nu de discussie.
- Het OV staat onder grote druk door de Covid-crisis. We moeten een transitieplan maken voor het OV. Dat zal erin hakken. Afschaling tot 30% kan aan de orde zijn. We moeten het aantal ritten afschalen. In stedelijk gebied tot tweemaal per uur en in het landelijk gebied tot eenmaal per uur. Mogelijk komen C-lijnen op de tocht te staan. Dan is een robuust OV-vangnet nodig, waarmee alle Gelderlanders bereikbaar blijven. We willen een modern systeem, dat kan concurreren met de auto, met overal dezelfde goede uitstraling en dezelfde werkwijze en goedkoper voor de reiziger dan het huidige systeem.
- Er is veel overlegd met de regio's en daarvoor is het contract al twee keer met een jaar verlengd. Dat uitstel hebben we dus in feite al achter de rug. Dat overleg heeft het voorstel ook verrijkt.
- Nu is het vangnet gekoppeld aan het doelgroepenvervoer. Dat is geen succes gebleken. We willen het OV-vangnet onder de OV-concessies hangen, zodat er een samenspel ontstaat met de concessies.
- Er komt één regiekamer, waardoor flexibeler kan worden ingespeeld op ontwikkelingen en het minder stroperig wordt dan nu, waar het met zes regio's en daarachter 55 wethouders moet worden overlegd. Als het systeem staat kunnen we het doorontwikkelen, met mogelijk elementen van het doelgroepenvervoer.
- Er is niet veel tijd meer, want de transitieplannen moeten mogelijk al per 1-01-2022 ingaan en dan moet het systeem staan. Dit jaar hebben we nodig om het aan te besteden. Er is een maand overlap in de overgang van de systemen.
- Voor veel mensen zal de haltetaxi een uitkomst zijn, want het is een inclusief systeem. Mensen die nog in staat zijn naar een halte te gaan kunnen er gewoon gebruik van maken, ook als ze een Wmo-indicatie hebben.

Datum

Zaaknummer

2021-000353

Blad

4 van 5

- De inbreng van de insprekers ziet hij als zienswijzen. Waar mogelijk zal daarmee rekening worden gehouden.
- In het begin is er promotie geweest voor het huidige systeem, maar dat was geen succes, want het is geen interessant product voor de OV-reiziger.
- De begeleiding van Wmo-reizigers is iets dat gemeenten moeten regelen.
- Er zijn veel ontwikkelingen ten aanzien van betaalmethodes, bijvoorbeeld betalen met de bankpas. Dat schept mogelijkheden voor het haltetaxisysteem. Het inbouwen van incheckapparatuur is te kostbaar. Of een studentenkaart kan worden gebruikt is iets wat het Rijk moet regelen.
- Haltetaxi is het ultieme systeem om van de witte vlekken af te komen. Van kern tot kern reizen wordt ermee mogelijk gemaakt. Binnenkort zal bij de gemeenten worden uitgevraagd waar zij haltes willen hebben. Als er goede reden zijn om toch haltes te willen in kleinere kernen dan de norm, valt daarover te praten.
- Een marktconsultatie is het eerste dat we zullen doen. Zijn ze geïnteresseerd en onder welke condities?
- Richtlijnen voor personeel is lastig, want Gelderland is geen werkgever.
- Haltes zijn rolstoeltoegankelijk gemaakt. Dat heeft te maken met de OV-concessies. Er kan sprake zijn van kapitaalvernietiging, maar dat is inherent aan het systeem.
- Mobuur valt onder de categorie andere mobiliteit. Het zijn vaak vrijwilligersinitiatieven. Wij steunen dat met subsidie, maar nooit met exploitatiesubsidie.

Tweede termijn

De SGP vindt één ding opvallend: de winstwaarschuwing over mogelijke afschaling van OV. Hij stelt voor de afschaling om te draaien: in stedelijk gebied eenmaal per uur en in landelijk gebied tweemaal per uur, want in het stedelijk gebied zijn de te lopen afstanden korter.

De VVD vindt stroperigheid van het overleg met de regio's geen reden om het overleg te staken. Zorg dat er overleg plaatsvindt en dat hun punten nu worden meegenomen en niet pas als het systeem er is. Voorst vraagt hij wat GS uit de consultatie wil halen.

Het CDA onderstreept dat een robuust systeem nodig is, maar juist dan is samenwerking nodig en moet je er niet een systeem naast zetten. Ga nu rond de tafel met de regio's.

De SP wijst erop dat het een keuze is hoe duur je OV maakt. PS stelt het budget vast. We behandelen mensen in het landelijk gebied nu anders dan de mensen in stad of dorp met een buslijn door ze tot 2,5 keer zoveel te laten betalen. Dat is onacceptabel. De SP wil betaalbaar OV voor iedereen. Verder is de SP benieuwd hoe GS aankijkt tegen het goed werkgeverschap dat door de FNV is ingebracht.

50PLUS waarschuwt voor opheffing van lijnen. Dat is het failliet van het systeem. We willen het autogebruik terugdringen. Dat doel komt steeds verder te liggen.

Een begeleider van een Wmo-reiziger zou vrij mee moeten kunnen reizen. Hoe ziet de gedeputeerde dat?

GroenLinks vindt het verhaal van de gedeputeerde duidelijk en sterkt hem in het beeld dat we werken aan een goed systeem. Het hebben van het systeem mag straks echter geen reden zijn om lijnen te schrappen. Het reguliere OV moet zoveel mogelijk behouden worden.

De PvdDieren mist wanneer we weer gaan opschalen. Maak daarvoor ook nu al een plan, ook om te voorkomen dat we nu rolstoeltoegankelijke haltes opheffen, die we straks weer moeten terugplaatsen.

Haltetaxi is niet de enige denkbare oplossing voor witten vlekken. De PvdDieren wil met het oog op het klimaat niet dat OV over tien jaar weg is. Ook roept hij de gedeputeerde op bij de afstand tot de halte mee te nemen dat er ook mensen zijn die net buiten de criteria vallen voor een Wmo-indicatie, voor wie 1,5 kilometer een te grote afstand is. Tot slot vraagt hij de buurtinitiatieven te koesteren.

De ChristenUnie verwacht dat de interesse van de markt zal uitwijzen hoe goed het systeem is. Is er een plan B als er geen interesse is?

Gedeputeerde van der Meer antwoordt als volgt:

- Hij wil tempo maken, maar als de regio's en beter plan hebben voor de aansturing, kunnen we hen vragen parallel aan de marktpartijen met een bod te komen als een soort right to challenge. Dat bod moet dan wel voldoen aan de eisen en concurrerend zijn met wat uit de markt komt. Dan zouden we eventueel kunnen stoppen met de aanbesteding. Hij moet overigens wel nagaan of dit juridisch haalbaar is. Hij zal PS via een Statenbrief uiteenzetten hoe die right to challenge wordt ingeregeld. Ondertussen gaan GS verder met het programma van eisen.
- M.b.t. het tarief: het OV-vangnet is 3 tot 6 keer duurder. Daarover hebben we nooit klachten gehad. Het nieuwe systeem wordt goedkoper, soms zelfs goedkoper dan regulier OV als ritten met haltetaxi korter zijn dan de reguliere route.
- Het FNV krijgt een schriftelijke reactie op hun inbreng. De elementen die nuttig zijn nemen we mee in het programma van eisen.
- De begeleiding van Wmo-reizigers moet via de gemeenten worden geregeld. Een uitzondering maken voor begeleiding van mensen zonder een Wmo-indicatie is niet mogelijk.
- M.b.t. het transitieplan: We moeten voorkomen dat we in een negatieve spiraal komen. Dat zal wel betekenen dat er meer kosten aan verbonden zijn.
- We hebben een subsidieregeling voor buurtinitiatieven omdat we het belangrijk vinden, maar dat is geen exploitatiesubsidie.
- Er zal een marktconsultatie plaatsvinden om te ontdekken of er partijen zijn die interesse hebben, en zo ja, waarin dan en hoe ze denken dat systeem in te regelen. Je krijgt nieuwe gegevens waarmee je je programma van eisen kunt aanscherpen. We gaan ervan uit dat we het kunnen aanbesteden. Het plan van de regio's zou als plan B gezien kunnen worden.

Resultaat beraadslaging en sluiting

De voorzitter constateert dat HaltetaxiRRReis voldoende is besproken. Een eventueel vervolg op deze discussie is aan de fracties. Ze sluit de vergadering om 11.55 uur.

Nota van Uitgangspunten HaltetaxiReis provincie Gelderland.

Goedemorgen, mijn naam is wilco Veldhorst, ik ben bestuurder bij FNV in Zuid-Gelderland en ik spreek in namens FNV Lokaal en mijn collega's van FNV Vervoer en FNV Senioren

Uitgangspunt van de nota is een betere bereikbaarheid van het Openbaar Vervoer door "ov-haltes, hubs, dichter bij de mensen te brengen door inzet van HaltetaxiReis als voor- en natransport.

Duurzame mobiliteit, een betere bereikbaarheid en ontsluiting van het OV gaan de FNV ook aan het hart. Openbaar vervoer moet bijdragen aan de kwaliteit van de leefomgeving. Door opheffen van reguliere lijnen, opheffen in en/of verplaatsen van halteplaatsen buiten kleine kernen/dorpen is de kwaliteit achteruitgegaan. Hoewel HaltetaxiReis de bereikbaarheid vergroot is er een risico dat vanwege efficiency, kostenbesparing etc. het reguliere OV nog meer achteruit gaat. De mobiliteit via Haltetaxi Reis in relatie tot OV wordt gestimuleerd en dat is positief. Indien er toename is van gebruik van OV inclusief HaltetaxiReis, zou flexibiliteit in de nota van uitgangspunten opgenomen moeten zijn om reguliere lijnen/haltes van OV toe te voegen.

Zo is in Rekken en Borculo een witte vlek volgens de presentatie van HaltetaxiReis waarmee het Openbaar Vervoer en dus de leefbaarheid in dit deel van de Achterhoek verder onder druk komt. Over die leefbaarheid heeft FNV Lokaal Achterhoek al eerder haar zorg uitgesproken.

Een ander risico heeft betrekking op de nadruk die gelegd wordt op efficiency en de snelheid van vervoer van reizigers. HaltetaxiReis, zo wordt in de nota van Uitgangspunten aangegeven is "geen vervoer van deur tot deur. Er wordt afscheid genomen van het huidige systeem dat is ontworpen voor reizigers met bijzondere ondersteuningsbehoeften en vervoer van deur tot deur." Daardoor is dit voor- en natransport van OV efficiënter en sneller door dat reizigers naar de halteplaats moeten komen van HaltetaxiReis. De vergrijzing in Gelderland (Achterhoek, Veluwe) hoog en zal tot 2040 nog sterk toenemen. Wat is de (loop-)afstand naar de Haltetaxireis waarbij men rekening moet houden met senioren die loophulpmiddelen (stok, rollator) gebruiken of mensen met een beperking die gebruikmaken van een rolstoel? En indien de gemeente WMO-vervoer regelt naar de halte van de HaltetaxiReis dan zal als je gebruik maakt van rolstoelvervoer 3 maal van andersoortig vervoer gebruik moeten maken?

Dit roept ook de vraag op hoe de afstemming is van ov-vervoer op het WMO-vervoer? In de nota wordt wel aangegeven dat over afstemming op het WMO-vervoer overleg plaats vindt maar in de nota is daarover niets opgenomen als uitgangspunt. Ook ouderen willen hun kinderen kunnen bezoeken en moeten veelal gebruik maken van het OV. Dit moet dan wel bereikbaar zijn ook als je geen WMO-vervoersindicatie hebt.

Tenslotte HaltetaxiReis is voor- en natransport van het openbaar vervoer en dient door professionele chauffeurs uitgevoerd te worden. Chauffeurs zijn het visitekaartje voor het OV. Echter de arbeidsvoorwaarden worden op geen enkele manier benoemd in de nota van uitgangspunten. Dat is reden tot zorg voor de FNV aangezien we uit ervaring weten dat er als eerste op arbeidsvoorwaarden bespaard wordt als te laag aanbesteedt blijkt te zijn.

Bekend is in de taxi branche/WMO doelgroepen vervoer dat mensen ontslagen worden en vervolgens voor minder loon en een onzeker contract hetzelfde werk moeten doen. Werknemers hebben steeds minder zekerheden.

De provincie zou goed werkgeverschap en daarbij speciale aandacht voor personeelstevredenheid, voldoende substantiële pauzes etc. door de vervoerder en aandacht voor de sociale veiligheid als uitgangspunt moeten opnemen waarbij, hierbij verwijzen we naar de brief en de AIM-criteria, overeenkomstig de CAO, met vaste banen chauffeurs aangenomen worden.

De FNV is van mening dat de aanbesteding uitgeschreven gaat worden op basis van kwaliteit en niet op prijs. De kwaliteit die geboden wordt zou leidend moeten zijn voor wie de gunning krijgt.