

Aan

Gedeputeerde Staten, Provinciale Staten

Kopie aan

gemeente Schagen, Connexxion

Uw contactpersoon

dhr R. Verkaik

BEL/MOB

Telefoonnummer +31235144991

verkaikr@noord-holland.nl

**Betreft: Resultaten inventarisatiefase pilot combinatie van OV en
doelgroepenvervoer in Schagen**

Memo

26 november 2019

1 | 9

1. Inleiding

De Statenfracties van CDA en PvdA hebben op 18 december 2017 een initiatiefvoorstel ingediend voor het uitvoeren van een pilot naar het combineren van Openbaar Vervoer en doelgroepenvervoer in Schagen. Aanleiding voor dit initiatiefvoorstel was dat in Schagen (net als in andere gemeenten) er naast openbaar vervoer allerlei vormen van doelgroepenvervoer zijn die, los van elkaar, mensen vervoeren. De veronderstelling van initiatiefnemers van het voorstel is dat dit anders en efficiënter geregeld kan worden, om zo kosten te besparen, de milieubelasting te doen afnemen en de leefbaarheid zo goed mogelijk te waarborgen.

De in het initiatiefvoorstel voorgestelde pilot bestond uit twee stappen: stap 1 is een verkenning van de actuele situatie, waarbij wordt onderzocht of en welke combinaties van vervoer mogelijk zijn, wat de verwachtingen van de gebruikers (of vertegenwoordigers daarvan) en de opdrachtgevers zijn. Na deze 'onderzoeksfase' worden de voor- en nadelen afgewogen en wordt besloten welke onderdelen van de pilot daadwerkelijk kunnen worden uitgevoerd (stap 2).

Op 11 juni 2018 heeft Provinciale Staten besloten om Gedeputeerde Staten te verzoeken om:

1. na akkoord van de WMO-raad in Schagen, samen met de gemeente Schagen en Connexxion een onderzoek te starten naar de mogelijkheden van een pilot voor de combinatie Openbaar Vervoer met Doelgroepenvervoer in de gemeente Schagen;
2. de resultaten van het onderzoek terug te koppelen aan Provinciale Staten om vervolgens te besluiten over het al dan niet uitvoeren van een pilot.

Naar aanleiding van het besluit van Provinciale Staten heeft Connexxion in de periode najaar 2018 – voorjaar 2019 in samenwerking met medewerkers van Provincie Noord-Holland, gemeente Schagen en diverse uitvoerders van doelgroepenvervoer een verkenning uitgevoerd naar de actuele situatie van doelgroepenvervoer en OV in Schagen. De resultaten zijn beschreven in hoofdstuk 2 en 3 van deze notitie. Vervolgens is in gezamenlijkheid (Connexxion, gemeente Schagen en provincie Noord-Holland) een aantal voorstellen geformuleerd voor pilots of verbetermogelijkheden. Deze voorstellen staan beschreven in hoofdstuk 4.

2. Actuele situatie

Het huidige collectieve vervoer in- en rondom Schagen bestaat uit (besloten) doelgroepenvervoer en openbaar vervoer. Het doelgroepenvervoer in Schagen bestaat vervolgens uit leerlingenvervoer en WMO-vervoer. Dit hoofdstuk bevat een omschrijving van de actuele situatie.

2.1 Leerlingenvervoer

Leerlingenvervoer omvat het naar school brengen en ophalen van kinderen en is voor leerlingen van het SBO, SO, VSO, scholen van een bijzondere richting of voor leerlingen met een verstandelijke, lichamelijke, zintuiglijke of psychiatrische handicap.

Het leerlingenvervoer in Schagen en aangrenzende gemeenten wordt uitgevoerd door een taxionderneming, in dit geval de firma Noot. Het huidige contract met de firma Noot is een gezamenlijk contract van de gemeenten Schagen, Den Helder en Hollands Kroon. Dit contract loopt t/m 2019 met drie maal de mogelijkheid om een jaar te verlengen. Het leerlingenvervoer wordt door de gemeenten gefinancierd, door het verstrekken van een financiële vergoeding voor het vervoer van en naar school. De vergoeding wordt door de gemeenten uitbetaald per gereden rit. Na het brengen van de leerlingen kunnen de voertuigen door de betreffende taxionderneming wel elders worden ingezet.

Leerlingenvervoer heeft heel specifieke kenmerken, bijvoorbeeld dat het deur-tot-deur vervoer is, dagelijks verschillende adressen voor halen en brengen kent, dat de chauffeur soms helpt bij het naar binnen gaan van de school en na schooltijd op de kinderen wordt gewacht. De gedeelde verwachting is daarom dat dit type doelgroepenvervoer zich niet leent voor combinaties met WMO-vervoer en/ of openbaar vervoer.

Op verzoek van de gemeente Schagen is het leerlingenvervoer buiten de verdere verkenning gehouden, omdat de huidige contractvorm bevat en de combinaties met WMO-vervoer en/ of openbaar vervoer niet mogelijk worden geacht.

2.2 Wmo Vervoer

Voor wat betreft WMO-vervoer kan onderscheid gemaakt worden in de financiering van het vervoer (door middel van een persoonsgebonden budget) en de beschikbare WMO vrijwilligerssystemen.

2.2.1 Persoonsgebonden vervoersbudget

De gemeente Schagen heeft ervoor gekozen om haar taken op het gebied van WMO vervoer in te vullen door het verstrekken van een persoonsgebonden vervoersbudget aan WMO geïndiceerde. Er zijn twee soorten vervoersbudgetten binnen de gemeente Schagen. Een budget van max. € 700,-, wat neerkomt op 2000 kilometer vervoer. Dit budget is bedoeld voor mensen die geen overige/eigen vervoersmiddelen hebben. Het tweede vervoersbudget is een budget van max. € 525,- dat neerkomt op 1500 kilometer. Dit budget wordt toegekend aan mensen die ook een andere vorm van vervoer hebben, zoals een scooter of een driewielers.

Het gebruik van het vervoersbudget mag naar eigen inzicht van de ingevuld worden WMO geïndiceerde. De vervoerskosten kunnen één keer per kwartaal gedeclareerd worden door het invullen van een vervoersverklaring. Alleen voor het gebruik van de commerciële taxi wordt een reçu gevraagd. Voor de rest volstaat een vermelding van het type vervoer en het aantal kilometer. Mensen die volledig afhankelijk zijn van een taxi of van een rolstoeltaxi kunnen een (rolstoel)taxivergoeding aanvragen. Deze vergoeding kent een maximum aantal kilometers van 2000 (of 1500) per jaar. Er mag maandelijks gedeclareerd worden en alle declaraties moeten verantwoord worden door middel van bonnetjes. Het aantal cliënten dat in Schagen gebruik maakt van het vervoersbudget is circa 430.

Omdat het vervoersbudget naar eigen inzicht mag worden gebruikt en achteraf beperkt hoeft te worden verantwoord, is het voor Connexxion (mede i.v.m. privacywetgeving) niet mogelijk inzichtelijk te maken hoe mensen dit budget besteden. Door het ontbreken van een Servicetaxi/Regiotaxi systeem is er ook geen inzage in ritten (herkomst/bestemming) die gemaakt worden. Daardoor is het onmogelijk om in te schatten of het inzetten van persoonsgebonden vervoersbudget voor integratie met OV een optie is en/of dat een collectief systeem van meerwaarde is. De WMO-raad van de gemeente Schagen heeft negatief geadviseerd op een eventuele hervorming van de huidige toekenning van het persoonsgebonden vervoersbudget.

2.2.2 Vrijwilligerssystemen

In en rond Schagen maken veel mensen (veelal ouderen) gebruik van vrijwilligerssystemen. De vrijwilligerssystemen hebben binnen Schagen (met uitlopers naar o.a. de regionale ziekenhuizen) een duidelijke

toegevoegde waarde, vooral voor mensen vanaf 55 jaar en ouder. Er zijn in Schagen 4 besloten vrijwilligerssystemen¹:

1. Seniorenbus: biedt vervoer van ouderen in de stad Schagen.
2. 60+ bus: biedt vervoer voor ouderen in de gemeente Schagen.
3. Graag Gedaan Schagen: biedt vervoer met particuliere auto's.
4. Zonnebloem auto: voertuig (zonder chauffeur) kan tot 8 personen gehuurd worden voor vervoer van (groepen) mensen inclusief iemand met een beperking.

Op basis van diverse gesprekken (en een enquête) met de vrijwilligersorganisaties zijn door Connexxion de volgende conclusies getrokken:

1. Vrijwilligerssystemen hebben een belangrijke taak in het WMO vervoer in Schagen. Ze bieden maatwerk met een hoge klanttevredenheid tegen beperkte kosten.
2. Alle vrijwilligerssystemen hebben een eigen doelgroep en bieden (deur-tot-deur) service op maat voor deze doelgroep.
3. De gemiddelde leeftijd van vrijwilligers is hoog. Het aantrekken van nieuwe vrijwilligers is lastig. Daarmee komt de continuïteit van deze systemen op korte tot middellange termijn onder druk te staan.
4. Er is geen onderlinge synergie of samenwerking tussen de verschillende systemen. Als er binnen een systeem geen vervoer beschikbaar is krijgen reizigers nee te horen in plaats van dat ze worden doorverwezen naar een ander systeem.
5. Er is geen centrale boeking, er is geen afstemming met zorginstellingen.
6. De "vindbaarheid" van de systemen is lastig. Bekendheid van het systeem (en de mogelijkheid om er gebruik van te maken) is op basis van mond tot mond reclame.

De conclusies 3 t/m 4 gelden grotendeels ook voor de buurtbusverenigingen.

2.2.3 Overig vormen van WMO-vervoer

Naast de persoonsgebonden vervoersbudgetten en de aanwezige vrijwilligerssystemen is er nog een aantal WMO-gerelateerde vervoerstromen:

Zorgaanbieders: zorgaanbieders ontvangen bij een indicatie voor dagbesteding een vervoerscomponent. De instelling is zelf verantwoordelijk voor het organiseren van het vervoer. In 2017 hebben in totaal 354 mensen hier een of meerdere keren gebruik van gemaakt.

¹ Dit is exclusief de openbare buurtbussen: er rijden rondom Schagen meerdere buurtbuslijnen als aanvulling op het reguliere openbaar vervoer. Buurtbus is overigens ook voor reizigers jonger dan 55 jaar.

Noorderkwartier bus: Medewerkers van Noorderkwartier worden van en naar de sociale werkplaats vervoerd met een touringcar. De kosten hiervoor zijn verwerkt in de Gemeenschappelijk Regeling Gesubsidieerde arbeid en daardoor verbonden met Den Helder en Hollands Kroon.

Valys: naast de lokale initiatieven kunnen mensen met een beperking ook gebruik maken van het landelijke Valys systeem.

Woonzorggroep Samen heeft ook twee bussen voor uitstapjes van bewoners van woonzorggroep Samen, dit heet: Stichting Samen Vrienden. Dit vervoer staat echter los van de gemeente en is niet openbaar toegankelijk.

2.3 Openbaar Vervoer

Vanaf Schagen station vertrekt in de spits elk kwartier een intercity richting Alkmaar (Maastricht) en Den Helder. Buiten de spits is dit een halfuur dienst. Vanaf de stations Den Helder/Alkmaar rijden diverse aansluitende buslijnen o.a. naar de lokale ziekenhuizen. Naast een treinverbinding (IC en sprinter) wordt in en rond Schagen het volgende openbaar vervoer aangeboden.

1. Stroomlijnen en aanvullende lijnen. De hoofdlijnen, de zogenaamde stroomlijnen zijn lijn 151 Alkmaar – Petten en 157 Alkmaar – Tuitjenhorn. Deze buslijnen rijden in de spits elk kwartier een bus. Ook in het weekend rijden deze lijnen. Daarnaast zijn er aanvullende lijnen. Deze buslijnen rijden doordeweeks een aantal keren per dag. Dit zijn de buslijnen 152 Schagen – Callantsoog – 't Zand – Schagen en 156 Tuitjenhorn – Schagen.
2. Buurtbussen, scholierenlijnen en kustbus. Aanvullend op de reguliere buslijnen rijden de volgende lijnen:
 - Buurtbuslijn 406 Schagen, Zijdewind, 't Veld (proef vanaf okt. 2017) en Waarland;
 - Buurtbuslijn 411 Schagen, Sint Maarten, Sint Maartens(vlot)brug, Burgerbrug, Eenigenburg en Tuitjenhorn;
 - Buurtbuslijn 416 Schagen, Oudesluis, Anna Paulowna, Wieringerwaard, Slootdorp, Wieringerwerf en Kreileroord;
 - Buurtbuslijn 417 Schagen, Haringhuizen, Barsingerhorn, Kolhorn, Lutjewinkel, Winkel, Nieuwe Niedorp, Terdiek, Aartswoud, Hoogwoud, Opmeer, Spanbroek en Obdam
 - Scholierenbuslijn 652: Schagen – Julianadorp: Belangrijkste wijziging v.w.b. deze lijn; meer vervoer dan in oude situatie. 7 ritten noord-zuid, 5 zuid-noord onder scholierentijden.

12 Meterbussen en geledebussen. Deze lijn rijdt niet tijdens schoolvakanties. Andere route in Julianadorp;

- Scholierenbuslijn 653 Schagen – Kreileroord: ook hier is de route is iets aangepast t.o.v. de oude situatie, ook in Nieuwe Niedorp en Winkel. Niet tijdens schoolvakanties;
- Scholierenbuslijn 658 Schagen – Den Oever. Deze lijn rijdt niet tijdens schoolvakanties;
- Buslijn 851 kustbus: Deze lijn is ongewijzigd gebleven, wel eigen tariefsysteem. 1 Vast tarief. Niet contant. Ook kaartjes op vakantieparken, rest via pinpas, creditkaart, mobieltje.

3. Overall flex. Vanaf juli 2018 wordt door Connexxion Overall Flex aangeboden. In de huidige opzet worden de kernen Dirkshorn, 't Veld, Winkel, Callantsoog, Schagerbrug en 't Zand bediend door Overall flex.
4. NS zonetaxi. In Schagen rijdt daarnaast het NS zone taxi systeem. Dit is een aanvullend taxi systeem voor ritten van/naar het station.

3. Bevindingen

Uit de verkenning/ inventarisatie van Connexxion blijkt dat een betere afstemming van WMO-vervoer en OV maar beperkt haalbaar is. Er blijft sprake van gescheiden vervoerstromen. Zowel het leerlingenvervoer als het inzetten van persoonsgebonden vervoersbudgetten blijven bij eventuele pilots buiten beschouwing.

De kansen liggen met name in het ondersteunen en op elkaar afstemmen van vrijwilligerssystemen en zoeken van combinaties met het reguliere OV en de buurtbusverenigingen. In overleg met de verschillende aanbieders van (vrijwilligers) vervoer is gekeken welke oplossingen mogelijk zijn om ook op langere termijn de regio met de bestaande systemen bereikbaar te houden waarbij dit ook betaalbaar blijft.

Hieruit komen de volgende bevindingen en aanbevelingen van Connexxion:

1. De financiële haalbaarheid voor openbaar vervoer per bus staat onder druk, vanwege het (te) beperkt aantal reizigers. Dit is een van de redenen waarom het vrijwilligersvervoer (o.a. de buurtbus) de afgelopen jaren gegroeid is. Deze buurtbussen rijden op trajecten waar openbaar vervoer niet mogelijk is vanwege het zeer beperkte rendement.
2. De vrijwilligerssystemen in Schagen bieden goed WMO-vervoer. De continuïteit van de systemen staat echter onder druk. Enerzijds omdat het gebruik van de systemen groeit en anderzijds omdat het aantal vrijwilligers afneemt, waardoor er te weinig chauffeurs zijn. Dit wordt door de gemeente beschouwd als een belangrijk

probleem. Bij de buurtbusverenigingen zijn soortgelijke problemen zichtbaar.

3. Een vangnet door meer samenwerking of door een aanvullend (betaalt) taxisysteem lijkt wenselijk. Verder kan het wenselijk zijn om als overheden te onderzoeken of 60+ers zonder baan op vrijwillige basis mogen rijden op deze systemen, zodat er meer chauffeurs beschikbaar komen (UWV moet hiermee akkoord gaan).
4. Kijk of de verschillende vrijwilligers organisaties meer onder één paraplu gebracht kunnen worden met 1 centrale en 1 database met vrijwilligers. Voordeel is dat reizigers klanten, bij het niet beschikbaar zijn van vrijwilligerssysteem A makkelijker doorverwezen kunnen worden naar vrijwilligerssysteem B. Ook het onderling een beroep doen op elkaars vrijwilligers is dan makkelijker waardoor de klant beter bediend wordt. Verbeter de vindbaarheid van de verschillende systemen en maak de systemen onderdeel van de totale keten.
5. Voorkom dat mensen in dure WMO-systemen terecht komen en stimuleer het gebruik van openbaar vervoer. Dat kan met speciale OV-producten, maar ook door mensen te helpen bij het gebruik van het OV. Dat kan bijvoorbeeld met de stichting Mee maar ook met GooV (zie project "Reiskoffer", <http://www.dereiskoffer.nu/>).
6. Indien persoonsgebonden WMO budget wordt voortgezet, zorg dat de ritregistratie wordt verbeterd zodat er beter inzicht komt van waar naar waar mensen reizen. Op basis van deze gegevens kan dan later bekeken worden of aanpassing routes van bijv. OV wenselijk/rendabel is. Indien WMO geld beschikbaar komt voor aanvullende vervoerssystemen zou een combinatie van OV met WMO vervoer een optie kunnen worden.

4. Uit te werken pilots

De conclusie van Connexxion worden door de provincie en gemeente Schagen onderschreven: een betere afstemming van de vervoersstromen van WMO-vervoer en OV is met de huidige systeemkenmerken niet of maar beperkt haalbaar. Er blijft sprake van gescheiden vervoersstromen. Er is daarom geen voorstel bedacht voor een pilot die deze vervoersstromen daadwerkelijk met elkaar vervaecht. De kansen liggen in het ondersteunen en op elkaar afstemmen van vrijwilligerssystemen en zoeken van combinaties met het reguliere OV en de buurtbusverenigingen.

Gezamenlijk zijn voor vijf onderwerpen ideeën benoemd die kansrijk kunnen zijn voor het ontwikkelen van een pilot. Belangrijkste voorwaarde daarbij is dat hiervoor draagvlak bestaat bij de overige betrokkenen en met name de vrijwilligersorganisaties.

Onderwerp 1. Stimuleren van langer gebruik van Openbaar Vervoer.

Doel is dat mensen langer gebruik kunnen maken van het OV. Door de

toegankelijkheid van het openbaar vervoer te vergroten wordt voorkomen dat mensen te snel doorstromen naar WMO-vervoer. Dit beperkt de druk op WMO-budgetten en WMO-vrijwilligerssystemen en draagt gelijktijdig bij aan het gebruik van OV. Bovendien – en bovenal – versterkt het de mobiliteit en zelfstandigheid van mensen. De pilot richt zich op de individuele behoefte van mensen die nu gebruik maken van WMO-vervoer, maar mogelijk gebruik kunnen maken van het OV en op het behoud van huidige OV-gebruikers (bijvoorbeeld reizigers met een rollator: op welke wijze kunnen deze mensen worden ondersteund om de bus te blijven gebruiken in plaats van over te stappen naar doelgroepenvervoer).

Onderwerp 2. Flexibel gebruik van de buurtbus. Doel is om meer mensen gelegenheid te bieden om gebruik te maken van de buurtbus, door ruimte te creëren voor de buurtbus om – bijvoorbeeld in de daluren – beperkt van de route of dienstregeling af te wijken om mensen thuis/ op een andere locatie op te halen en meer service te verlenen bij het in- en uitstappen. In de praktijk gebeurt dit soms al, maar wellicht zijn er mogelijkheden om dit structureler te doen, en ook beter kenbaar te maken aan mogelijke gebruikers. Ook deze pilot is er op gericht om de toegankelijkheid van het openbaar vervoer te vergroten. Deze pilot zou zich in eerste instantie richten op 1 buurtbuslijn.

Onderwerp 3. Ondersteuning bij werving vrijwilligers. Veel van de chauffeurs op vrijwilligerssystemen (zowel WMO-vervoer als de buurtbus) zijn gepensioneerde mannen. Om op langere termijn voldoende vrijwilligers te houden zouden er bijvoorbeeld ook meer vrouwen en jongere chauffeurs gezocht kunnen worden. Hiervoor is een langer durende campagne nodig om deze doelgroepen te bereiken. Buurtbusverenigingen en andere vrijwilligersverenigingen kunnen hierin van elkaar leren.

Onderwerp 4. Verbeteren van de vindbaarheid van de vrijwilligersorganisaties. Sommige organisaties zijn onbekend bij de doelgroepen. Door bijvoorbeeld van 1 telefoonnummer en/of website gebruik te maken, zal de vindbaarheid naar verwachting verbeteren. Dit kan leiden tot een extra gebruik, maar mogelijk ook tot meer vrijwilligers en samenwerking tussen de organisaties.

Onderwerp 5. Deelfietsen in het voor- en natransport. De inzet van deelfietsen kan bijdragen aan het completeren van de deur-tot-deur, waardoor het openbaar vervoer een alternatief kan vormen voor sommige gebruikers van doelgroepenvervoer. Vanwege de kenmerken van de gebruikers van doelgroepenvervoer (minder mobiel, minder zelfstandig reizend) gaat het om een beperkte groep.

De gemeente Schagen ziet naast bovenstaande onderwerpen ook een opgave om rolstoelgebruikers eenvoudiger gebruik te laten maken van het WMO-vervoer. Er komen relatief veel klachten van rolstoelgebruikers over de beschikbaarheid van vervoersmogelijkheden.