

Project 10: Inventarisatie ontwikkelingen doelgroepenvervoer

1. Doelstelling

Het verschaffen van een beeld van globale ontwikkelingen en trends in doelgroepenvervoer met invloed op een toekomstige aanbesteding. Het document biedt een schets van de grote lijnen. Het betreft dus geen limitatieve weergave.

2. Conclusie

De belangrijkste conclusies met relevantie voor de aanbesteding voor doelgroepenvervoer zijn:

1. Verdubbeling van het aantal 65+ ouderen tot 2030. Ook worden mensen steeds ouder (levensverwachting), wonen langer thuis en zijn in toenemende mate zelfredzaam. Deze specifieke doelgroep heeft in toenemende mate behoefte aan vervoer ten behoeve van behandeling of dagbesteding. De toekomstige vraag naar maatwerk in doelgroepenvervoer (ook voor leerlingenvervoer) stijgt sterk als we doorgaan met de huidige manier van faciliteren van vervoer. Maatwerk kan ook betekenen dat er meer sturing op OV komt, in combinatie met doelgroepenvervoer. Dit draagt bij aan de betaalbaarheid van de vervoersdiensten;
2. Sterke toename van het maatschappelijke, gemeente-overstijgend belang van duurzaamheid. Duurzaamheid leidt tot hogere kosten voor de vervoerder. Deze verdisconteert kostenstijgingen in nieuwe tarieven. Het aanbod aan geschikte voertuigen sluit niet aan bij de doelstelling voor 'Zero Emissie Doelgroepenvervoer' of specifieke politieke ambities (bijv gemeente Arnhem: 100 waterstof voertuigen in 2020). Investerings vanuit vervoerder blijven uit bij contractuele onzekerheid. Daarnaast zijn de benodigde voertuigen simpelweg niet leverbaar;
3. Verwachte kostenstijging van circa 16,9% per 2020. Dit is een direct gevolg van de afschaffing van BPM-teruggave regeling (+13,9% in 2020) en toename van BTW (+3% in 2019). Vervoerders verdisconteren deze kosten in nieuwe tarieven;
4. Innovaties in data en techniek leiden tot nieuwe, flexibele vervoersconcepten, bijv Mobiliteit as a Service (MaaS). Dit biedt, zeker voor stedelijke gebieden, kansen voor laagdrempelig vervoer van deur-tot-deur. Gezien noodzakelijke investeringen door vervoerders zijn lange termijn contracten (10 -15 jaar) wenselijk;
5. Volledig afbouwen van provinciale subsidie van € 1,9 miljoen in 3 jaar, vanaf 2021. Dit leidt tot stijging van de WMO-vervoerskosten. Gemeenten dienen te anticiperen via de begroting van 2021. Herinrichting van de provinciale OV-concessie kan leiden tot stijgende vraag naar doelgroepenvervoer. Daarentegen blijft de Provincie partner in het Fonds Andere Mobiliteit (faciliteren van aanvullende en/of innovatieve mobiliteit, aanvullend aan de OV-concessie).

3. Uitwerking per ontwikkeling

In onderstaande bredere uitwerking schetsen wij, puntsgewijs, de belangrijkste ontwikkelingen op het toekomstige doelgroepenvervoer:

1. Demografische ontwikkeling;
2. Vervoersmarkt;
3. Nationale tendensen;
4. Provinciale ontwikkelingen;
5. Gemeentelijke ontwikkelingen;
6. Technische ontwikkelingen.

Ad 1: Demografische ontwikkeling

- Dubbele vergrijzing: aantal 65+'ers verdubbelt tot 2030, aantal 80+'ers stijgt sterk;
- Ouderen krijgen op oude leeftijd vaker te maken met chronische ziektes;
- Mensen wonen langer thuis en blijven langer zelfstandig;
- Ouderen blijven langer zelf mobiel;
- Het aantal beschikbare mantelzorgers (WMO) daalt;
- Het aantal leerlingen voor speciaal onderwijs daalt. Deze kinderen moeten verder reizen vanwege clustering van scholen;
- Krimp aan de randen van de regio.

Invloed op het toekomstig vervoer

- Bepalen van het geschikte type voertuig (ruimte / faciliteiten) voor ouderen;
- Vaststellen en concreet benoemen van de gewenste kwaliteit en vaardigheden van de chauffeur;
- Het vinden van balans tussen de schaal van de vervoersdiensten (hoeveelheid) en het gewenste dienstverleningsniveau (prijs): we dienen te sturen op vraag en aanbod door het leveren van maatwerk;
- Onderzoek naar oplossingen om ouderen langer in het OV te houden. We moeten het OV zien als een deel van de oplossing om maatwerk te leveren;
- Bepalen van mogelijkheden om (met thuiszorg en/of andere netwerkpartners) senioren via een warme overdracht 'achter de voordeur' op te halen.

Ad 2: Vervoersmarkt

- Groeiend tekort aan taxichauffeurs voor doelgroepenvervoer wegens groei van de economie;
- Afschaffen BPM-teruggave voor taxi's, per 1 jan 2020. Uiteindelijk wentelt de markt kostenstijgingen af op haar klanten, tenzij er goedkopere schone voertuigen beschikbaar zijn;
- Door de stijging van de BPM verkleint het kostenniveau tussen voertuigen op fossiele brandstoffen ten opzichte van elektrische voertuigen;
- De branche ondersteunt de doelstelling tot 'zero emissie doelgroepenvervoer' in 2025, mede te realiseren door inzet van elektrische voertuigen;

- Het aanbod van geschikte elektrische voertuigen voor doelgroepenvervoer is voorlopig zeer beperkt. Dit geldt met name voor de ontwikkeling van taxibusjes en rolstoelbussen;
- Het aanbod van (rolstoel)bussen op aardgas (CNG) is afnemend. Feitelijk is er slechts één speler actief in deze markt;
- De BTW op personenvervoer stijgt in 2019 van 6 naar 9%. De markt verdisconteert dit in haar tarieven richting de klant;
- Er zijn verschillende ervaringen met regiemodellen.

Invloed op het toekomstig vervoer

- De kosten van nieuw te sluiten contracten gaan sterk stijgen. Minimaal 16,9% per 2020. Dit geldt naar verwachting niet voor doorlopende (bestaande) contracten;
- Het kostenpatroon vanaf 2020 is sterk afhankelijk van innovatie, aanbod en betaalbaarheid van elektrische voertuigen;
- Het kwaliteitsniveau van de chauffeurs blijft doorlopend punt van aandacht.

Ad 3: Nationale tendensen

- Mobiliteitsoplossingen vragen om samengestelde (maatwerk) benadering (oa OV, mantelzorger, vrijwilligersdiensten en gemeente);
- Het beroep van overheden en instellingen op vrijwilligers en mantelzorgers is al vrij groot. De beschikbaarheid van hun inzet staat onder druk;
- Verschillende oplossingen in de organisatie van regie-diensten en de uitvoering van de vervoersdienst;
- Er is geen algemeen geaccepteerde 'best-practise' in Nederland;
- 'Mobility as a Service' (MaaS)-concepten zijn sterk in opkomst: de reiziger staat centraal en boekt en betaalt (via 1 platform) verschillende vervoersdiensten;
- Provincie Gelderland doet momenteel onderzoek naar mogelijkheden van MaaS;
- Er komt mogelijk een beleidswijziging met betrekking tot de manier van indiceren van eenzaamheid. De impact op het toekomstig doelgroepenvervoer is nog onbekend.

Invloed op toekomstig vervoer

- Veel aandacht nodig voor de afstemming van regie-dienst en uitvoering van het vervoer. Focus moet liggen op gewenste kwaliteit tegen laagste prijs (efficiëntie);
- De reiziger verwacht meer flexibiliteit in het vervoersaanbod;
- Voor beheersing van de kosten is collectiviteit (schaalgrootte) nodig;
- Afstemming met Provincie Gelderland voor introductie van MaaS.

Ad 4: Provinciale ontwikkelingen

- Provincie Gelderland draagt de kosten voor het OV-vangnet (ca. 4% van de ritten). Volgens huidig beleid blijft de vergoeding gecontinueerd;
- Provincie Gelderland zet in op meer flexibele invulling van de vervoersdiensten (halte tot halte vervoer, op afroep beschikbaar. Genaamd 'BrengFlex');
- Provincie Gelderland verstrekt (binnen de huidige concessie, tot uiterlijk 2024) € 1,9 miljoen subsidie. Dit dekt een deel van de WMO-vervoerskosten tot en met 2020 af;

- Deze subsidie wordt overgeheveld naar Fonds Andere Mobiliteit. Dit fonds komt ten bate van maatwerkinitiatieven van gemeenten, marktpartijen en inwoners;
- Provincie Gelderland focust in nieuwe concessie voor 'grote lijnen met dikke stromen' (de zogenaamde A- en B-lijnen). Dat betekent dat onrendabele lijnen (de zogenaamde C-lijnen), veelal in landelijk gebied, tot maatwerk gaan behoren. Ook komen meer bushaltes te vervallen.

Invloed op toekomstig vervoer

- Wegvallen van jaarlijks € 1,9 miljoen subsidie leidt tot hogere kosten voor de vervoersdienst, tenzij andere dekking gevonden wordt;
- Kansen om nieuwe vervoersconcepten (bijv. MaaS, BrengFlex) en maatwerk in de aanbesteding op te nemen;
- Minder bushaltes betekent in bepaalde gevallen (met name in landelijk gebied) dat ouderen geen gebruik maken van OV. Dit leidt tot toenemende vraag naar doelgroepenvervoer vanuit WMO.

Ad 5: Gemeentelijke ontwikkelingen

- Ontwikkeling en ondersteuning van lokale vervoersoplossingen, netwerk of training per gemeente of via zelfstandige initiatieven (bijv. ANWB, MEE op Weg, vrijwilligerssystemen, Samen Reizen met, De Reiskoffer, OV-training, OV-ambassadeurs). Gemeenten vinden het belangrijk dat inwoners toenemend zelfredzaam zijn: zelf oplossingen zoeken en vinden;
- Het gedeelde doel van deze initiatieven is dat inwoners eerst voor elkaar zorgen voordat de overheid het vervoer moet organiseren. Deze oplossingen dragen naar verwachting bij aan het betaalbaar houden van vervoersdiensten;
- Door tekorten op budgetten WMO en Jeugdwet gaan gemeenten op zoek naar goedkopere vervoersalternatieven. Sturing op de vraag of behoefte is nodig om kost-efficiënt te werken;
- Door kritischer te indiceren hebben gemeenten mogelijkheden om te sturen op de hoeveelheid en te leveren aanbod van vervoersdiensten;
- Gemeenten bieden hulp en ondersteuning graag zo dichtbij mogelijk aan. Dit betekent dat cliënten bij voorkeur in hun vertrouwde omgeving worden geholpen. Locaties voor dagbesteding (ouderen) zijn bij voorkeur in de kern/wijk te vinden. Dit betekent dat reisafstanden mogelijk korter worden;
- Het volume van de vraag naar specifieke vormen van doelgroepenvervoer blijkt te schommelen. Dit komt door beleidsveranderingen binnen het WMO-kader;
- Er bestaat nog geen goede afgestemde aanpak voor oplossingen in het ziekenvervoer. Dit is afwisselend binnen en buiten de scope van de dienstverlening van een gemeente.

Invloed op toekomstig vervoer

- Mogelijkheden voor het aangaan van partnerships met vervoerders op basis van relatief lange contracten (faire tarieven, doorlopend evalueren en ontwikkelen van de dienstverlening, verduurzamen wagenpark enz.);

- Het is aan te bevelen om marktconsultaties uit te voeren onder reizigers. Hiermee krijgt een gemeente inzicht in de huidige en toekomstige vraag;
- Ontwikkeling van cafetaria-modellen zodat gemeenten voldoende flexibiliteit en vrijheid hebben om in te spelen op de behoefte in de lokale omgeving;
- Oplossingen om vrijwilligerssystemen te koppelen aan onrendabele uren voor doelgroepenvervoer vanuit WMO;
- Doelgroepenvervoer als back-up dienst voor vrijwilligerssystemen en andersom ook.

Ad 6: Techniek

- Ontwikkeling van innovaties rondom cash-loos betalen;
- Innovaties met behulp van robotica biedt kansen voor verdere ontwikkeling van de kwaliteit van het vervoer;
- Opkomst zelfrijdende auto's. Dit betekent dat geen of minder chauffeurs nodig zijn;
- Toename van gebruik van Smartphones door ouderen biedt kansen voor informatievoorziening, data analyse en kwalitatieve verbeteringen van de dienst. Dit in samenwerking met oa belangenorganisaties en ouderenbonden. Flankerend beleid zou zijn om ouderen te trainen om de kans van smartphones te verzilveren.

Invloed op toekomstig vervoer

- Cashloos betalen heeft mogelijk een kostenverlagende invloed. Cashloos draagt bij aan de persoonlijke veiligheid van reiziger én chauffeur. Daarnaast draagt deze techniek mogelijk bij aan de efficiëntie van het vervoer (sneller instappen / betalen);
- Nader bepalen hoe beschikbare 'best-practises' voor inzet van robotica (bijv. SIZA / Valys) bijdragen aan een kwalitatief betere vervoersdienst;
- Inzet van innovaties en nieuwe technieken vraagt om lange termijn relaties met vervoerders, omwille van rendement op investeringen.