

Bijlage B: Verslag werkconferentie 'optimaliseren doelgroepenvervoer in de regio Holland Rijnland'

Plaats en tijdstip:

Fitland XL te Leiden, 13 februari 2014 van 13.00 uur tot 17.00 uur.

Aanwezig:

Zie bijlage 1

1. Welkom en inleiding

Kees Goossens (gemeente Teylingen) opent namens de regionale werkgroep de werkconferentie en heet iedereen van harte welkom. Via een open discussie verwacht hij van de aanwezigen een goede inbreng van kennis en beantwoording van vragen rondom de toekomst van het doelgroepenvervoer. Belangrijk is te komen tot een goede samenwerking met alle partners. Dagvoorzitter Ruben Loendersloot (Cissonius Groep) licht -aan de hand van de bijgevoegde presentatie (dia 1-4), de werkwijze van de Cissonius Groep, het doel en de agenda van de bijeenkomst toe:

- 13:30 Welkom door Kees Goossens (opdrachtgever onderzoek)
- 13:35 Inleiding door dagvoorzitter Ruben Loendersloot
- 13:40 Toelichting onderzoek door Pieter Boode (projectleider onderzoek)
- 14.05 beschrijving trends en ontwikkelingen door Bas Witte
- 14:30 Pauze
- 14:45 Parallelsessies ronde 1
- 15:45 Wisseling sessie
- 15.50 Parallelsessies ronde 2
- 16.55 Conclusie en afsluiting.

Doel is te komen tot kansrijke oplossingen en indien mogelijk een verdere verdieping. Presentatie en verslag worden toegezonden aan de deelnemers.

2. Toelichting onderzoek

In de presentatie (dia 5-25) worden door Pieter Boode de opzet van het onderzoek en de resultaten van de inventarisatie van de verschillende vervoersvormen toegelicht. Het onderzoek bestaat uit 4 fases. De Inventarisatie (fase 1) en trends/ontwikkelingen (fase 2) zijn afgerond. De werkconferentie is een belangrijk onderdeel om Kansrijke oplossingen (fase 3) te formuleren. Het doorrekenen van scenario's is fase 4. De inventarisatie is nog niet compleet. Met name van het AWBZ-vervoer en het leerlingenvervoer ontbreken gegevens. Uit de kaartjes blijkt dat er een aantal parallelle stromen zijn. Nadere analyse van de 4-cijferige postcodegebieden is nodig om te bezien of herkomst en bestemmingen overeen komen. Binnen Regiotaxi zijn veel kris-krasverplaatsingen. Het bestaat voor ca. 90% uit WMO-vervoer en 10% OV (met subsidie van de provincie). Leerlingenvervoer is vooral gericht op Leiden. Vanuit AWBZ zijn er ca.1500 extramurale cliënten (wonen

buiten instellingen en maken gebruik van dagbesteding met vervoer). Vervoer vindt nu plaats in opdracht van instellingen. Vanaf 2015 wordt dit onderdeel van WMO. Het WSW vervoer betreft ca. 150 cliënten die steeds meer zelfstandig gaan reizen. Het vervoer van jeugdzorg is nu veel versnipperd en gaat ook over naar de gemeenten. Er zijn ca. 400 cliënten die nu ook gebruik maken van AWBZ-vervoer. In de regio wordt al het een en ander vervoer gecombineerd. Er liggen kansen om vooral de grote volumes efficiënter uit te voeren. De ontwikkelingen en inventarisatie zijn uitgewerkt in een werkdocument en zijn besproken met de werkgroep. Via info@cissonius.nl en via de werkgroep kunnen aanvullingen en opmerkingen worden doorgegeven. Eind maart wordt het eindrapport opgeleverd.

3. Trends en ontwikkelingen

Bas Witte zoomt in op relevante trends. Aanleiding voor het onderzoek zijn de voorgenomen wetwijzigingen waarbij gemeenten meer taken krijgen op het gebied van doelgroepenvervoer. Ook andere redenen spelen mee voor dit onderzoek. Gemeenten krijgen minder budget. De totale bevolking neemt licht toe, terwijl juist de groep 65+ sterk zal groeien. Bezuinigingen op AWBZ en Openbaar Vervoer zullen eveneens van invloed zijn op het vervoer. In de gepresenteerde totaaltabel worden alle ontwikkelingen weergegeven. De trends kunnen ondanks de verminderde budgetten ook positief uitpakken qua vervoerkwaliteit omdat meer voorzieningen dichterbij huis worden aangeboden. De keuzevrijheid voor cliënten zal soms afnemen. Samenwerking met AWBZ-instellingen (inkoop zorg met of zonder vervoer), uitwerking WMO (vergroten zelfstandigheid, wijkteams/zorg op maat, indicatiestelling) en scholen (invulling passend onderwijs en consequenties vervoer) zijn belangrijk. In de presentatie (dia 26-37) en het rapport zijn deze ontwikkelingen verder uitgewerkt.

4. Parallelsessies

Ruben Loendersloot kondigt de opzet en indeling van de parallelsessies aan (dia 38-46). Eenieder kan twee sessies volgen. Aansluitend volgt een borrel met een plenaire terugkoppeling. In bijlage 2 zijn de parallelsessies uitgewerkt.

5. Samenvatting Parallelsessies

De moderatoren van de 4 parallelsessies geven tijdens de plenaire borrel een korte terugkoppeling van de belangrijkste conclusies:

Sessie A: Het sturen van de vraag

De eerste ronde van de sessie ging over het thema “sturen op locatie” waar zorg en voorzieningen worden aangeboden om de vraag naar vervoer te reduceren. De acht deelnemers aan deze sessie waren positief over het sturen op de locatie van zorg en voorzieningen. Drie oplossingen scoorden goed op wenselijkheid, één redelijk. De haalbaarheid van de oplossingen scoorde wat minder; redelijk. Hier werden soms knelpunten gezien.

Meest kansrijke maatregelen zijn het gebruik van gemeentelijke faciliteiten voor zorg en het aanbieden van dagbesteding dichterbij de woonplaats van de cliënt. Zorgaanbieders zijn al stappen aan het zetten op het dichterbij de buurt van de cliënt organiseren van zorg. Gemeenten moeten op dit onderwerp gaan samenwerken met zorginstellingen. Het moet altijd maatwerk blijven en voldoende groepsgrootte is een randvoorwaarde.

Leidraad moet zijn het versterken van sociale cohesie en het doorbreken van stigmatisering. Mensen –met verschillende problematieken- moeten elkaar ontmoeten.

De tweede ronde van de sessie ging over het thema “versterken en benutten van de eigen kracht en het netwerk”. Alle genoemde oplossingen om eigen kracht van de burger te stimuleren werden positief beoordeeld en wenselijk geacht. Met name het strenger indiceren, het inzetten op training en versterken van de omgeving scoorden goed. Ook over haalbaarheid is men over het algemeen tamelijk positief, al werden hier ook af en toe kanttekeningen bij gemaakt.

Een koppeling kan worden gemaakt met thema 1, de locatie van de zorg. Door de zorg (en voorzieningen) dichterbij te organiseren nemen de mogelijkheden om op eigen kracht er naar toe te gaan toe.

Opgemerkt werd dat het van belang is mensen niet buiten de maatschappij te plaatsen en benadrukt werd te kijken wat iemand zelf kan en waar mogelijk dat te versterken.

Sessie B: Loslaten van kokers

In beide rondes is eerst gediscussieerd over het bundelen van doelgroepen in de tijd en daarna over het bundelen van doelgroepen in het voertuig.

Het volgtijdelijk bundelen van doelgroepenvervoer is volgens de deelnemers over het algemeen wenselijk en haalbaar indien dit leidt tot efficiëntie van het vervoer. Dit betreft voornamelijk de vaste ritten van het leerlingenvervoer, AWBZ en WSW vervoer. Aanpassingen van aanvang- en sluitingstijden van scholen, dagbestedingen en bedrijven is dan wellicht wenselijk. Maar dit mag niet ten koste gaan van lange wachttijden van bijvoorbeeld een half uur. Ook het volgtijdelijk bundelen van flexibel vervoer zoals WMO en vraagafhankelijk OV is volgens de aanwezigen wenselijk en haalbaar. Door te prijsdifferentiatie toe te passen en een lagere prijs te vragen in de dal, zou kunnen leiden tot minder capaciteit bij de vervoerder en tot lagere kosten. Communicatie naar de reizigers is in dit geval wel belangrijk.

Het tweede deel van beide rondes ging over het bundelen van doelgroepen in het voertuig. In de regio Holland Rijnland worden al doelgroepen in het voertuig gebundeld. Het vraagafhankelijke openbaar vervoer en het WMO vervoer is al als één perceel aanbesteed en het vervoer wordt door het samenwerkingsorgaan Holland Rijnland beheerd. De ritten van het vraagafhankelijke OV en de WMO ritten worden al in één voertuig gecombineerd. Ook vindt samenwerking tussen gemeenten plaats met leerlingenvervoer. Met andere woorden, er is momenteel met het bundelen van vraagafhankelijk OV en WMO vervoer in het voertuig en het bundelen van leerlingenvervoer in het voertuig tussen gemeenten al een efficiëntie slag gemaakt. De conclusie is dat verdere bundeling in het voertuig tussen andere doelgroepen wel wenselijk is, maar mogelijk niet altijd haalbaar. Er zal op individueel

niveau moeten worden gezien of combinaties van doelgroepen mogelijk is. Maatwerk is het sleutelwoord voor mogelijkheden van bundelen in het voertuig.

Sessie C: De onderkant van het OV

In sessie C is de onderkant van het OV besproken. In beide sessies zijn kansrijke oplossingen besproken waarbij de onderkant van het OV een bijdrage zou kunnen leveren aan het efficiënt inspelen op de vervoervraag die er op verschillende fronten is in Holland Rijnland.

Men zag enkele kansen voor de onderkant van het openbaar vervoer, maar deelden ook de zorg dat bijvoorbeeld prive-OV en vrijwilligers vervoer niet makkelijk is in te bedden in het aanwezige “vervoerslandschap”. Prive-OV matcht ook niet met de Nederlandse cultuur. De oplossingsrichting die het beste scoorde in beide groepen was : “meer buurtbussen”. De ruimte voor kleinschaligere vervoersalternatieven is er op een klein aantal plekken.

De aanwezigen zagen veel kansen voor het bijvoorbeeld opzetten van feederlijntjes. Het is dan echter wel van belang dat dit op meerdere plaatsen gebeurt en niet bijvoorbeeld alleen aan de herkomstkant. Een pilot zou overwogen kunnen worden. Een ander aspect dat als kansrijk werd gezien is het inzetten van vrijwilligers bij vervoersystemen en een grotere rol van ‘social media’. Door de combinatie van beide aspecten kunnen vrijwillige vervoersystemen makkelijker tot stand komen. Het merendeel van de aanwezigen vond een Rijnlandse servicelijn een goed idee, echter de uitvoering zou wel eens lastig kunnen worden omdat de ingang van veel zorgcentra en andere instellingen zodanig gelegen is dat deze lastig bereikbaar is voor normale bussen.

Sessie D: Samenwerking in organisatie van vervoer

In beide rondes van sessie D is de organisatie van het vervoer besproken. Algemene conclusie is dat het bundelen en gezamenlijk inkopen van het vervoer binnen één gemeente tot te weinig efficiency leidt. De vervoersomvang is hiervoor veelal te klein. Wel is een goede samenwerking tussen afdelingen nu nog niet vanzelfsprekend. In beide sessies werd de organisatie van inkoop/beheer vanuit regio als meest kansrijk beoordeeld. Voorwaarde is wel dat er bestuurlijk draagvlak is en dat eerst de samenwerking binnen één gemeente beter moet worden geregeld. Nader moet worden bekeken of een onderscheid nodig is in de 3 subregio's. De meningen over een gezamenlijke inkoop van regio met provincie en zorginstellingen zijn verdeeld. Qua wenselijkheid scoort dit goed maar de haalbaarheid is laag omdat er dan teveel partijen zijn. Als een regionale samenwerking van de grond komt, is het wel goed om de provincie (Regiotaxi) en mogelijk ook de scholen/zorginstellingen bij de organisatie te betrekken; de gemeenten zijn dan beslissingsbevoegd en andere partijen kopen in of vormen klankbordgroep. In de sessies is de aanpak in Twente en de Oosterschelderegio behandeld. De meesten deelnemers vinden een publiekrechtelijke organisatie zoals in de Oosterschelderegio voor ritaanname en – planning niet wenselijk. Het Twentse model waarin dit door de markt wordt opgepakt onder regie van de regio heeft meer draagvlak.

Bij de invoering moet rekening worden gehouden met de komende verkiezingen, de looptijd van de vervoerscontracten, de huidige indeling van subregio's, beleidsvrijheid van gemeenten (mn. indicatiestelling, km-grens leerlingenvervoer,

overdracht bevoegdheden). Bezuinigingen en urgentie maken verdere regionale samenwerking kansrijk.

6. Afronding

Werkgroep en onderzoekers gaan met de resultaten van vandaag verder aan de slag. Afsproken wordt het verslag en de presentatie naar alle aanwezigen en genodigden te mailen. Ruben Loendersloot sluit vervolgens de werkconferentie af.



Bijlage 1; lijst deelnemers werkconferentie

Alma de Jong	Gemeente Oegstgeest
Amanda de Langen	Gemeente Katwijk
Anneke Siera	Senioren adviesraad Katwijk
Bas Witte	Cissonius Groep
Essima Khairallah	Participe
C. A. Hartman	WMO adviesraad Leiderdorp
C. Huijgen	Rover Holland Rijnland
Coba Vooyo	WMO adviesraad Katwijk
Cor Klein	Gemeente Leiden
Ellie van Eeden	Gemeente Noordwijk
Elly Loos	Gemeente Noordwijkerhout
Evelien van der Wiel	Gemeente Hillegom
Fred Blok	Connexion
Gitta Smit	Gemeente Lisse
Hans van Dam	Rover Holland Rijnland
Heidy van der Linden	Gemeente Zoeterwoude
Iris de Bruyne- Schild	Samenwerkingsorgaan Holland Rijnland
Ivo van Scheppingen	Werkorganisatie Duivenvoorde
Jolanda Sengers	Connexion
Jos Hölscher	Gemeente Kaag en Braassem
Karin Louise-Rohde	Gemeente Alphen aan den Rijn
Kees Goossens	Gemeente Teylingen
Loes Demmendaal	Gemeente Nieuwkoop
Maarten Gombert	Arriva
Marcel van Houwelingen	Gemeente Lisse
Marian van Ommeren	Gemeente Alphen aan den Rijn
Mark Weinholt	De Vier Gewesten
Marten Vegter	Gemiva SGV Groep
Anton de Vries	A Tax De Vries
Mina Yarim	Gemeente Hillegom
Mirthe Doek	ISD Bollenstreek
Patricia Hoogervorst	Gemeente Teylingen
Pieter Boode	Cissonius Groep
Ramon Hagedoorn	Gemeente Alphen aan den Rijn
Rémon de Wagenaar	Gemeente Kaag en Braassem
Ria Fröberg	Senioren adviesraad Katwijk
Rianne Klinkert	Gemeente Nieuwkoop
Roalda van Tilburg	Gemeente Teylingen
Rob Ogink	Cissonius Groep
Rob van Hest	Gemeente Katwijk
Ron Wijk	Gemeente Voorschoten
Ruben Loendersloot	Cissonius Groep
Rutger Lovers	Samenwerkingsorgaan Holland Rijnland
Sophie Straten	Gemeente Kaag en Braassem
Tom Verhaar	Provincie Zuid-Holland
Trees Warmerdam	Gemeente Noordwijkerhout
Truus Schalekamp	ROVER
Wout Terra	Arriva