



regio  
Twente

OZJT/Samen 14



TWENTSE SAMENWERKING OP HET GEBIED VAN ZORG EN JEUGDHULP

## **Samen op weg**

*Twentse visie op vervoer*

*onder gemeentelijke verantwoordelijkheid*

*De 14 Twentse gemeenten werken als 'Samen14' aan transformatie van de zorg en jeugdhulp. Organisatie voor Zorg en Jeugdhulp Twente (OZJT) is een onderdeel van die samenwerking. OZJT is het formele aanspreekpunt voor samenwerkingspartners.*

## Inhoud

Samenvatting .....	3
1. Aanleiding en huidige situatie.....	5
1.1 Inleiding.....	5
1.2 Aanleiding .....	5
1.3 Opdracht .....	6
1.4 Huidige inrichting mobiliteit Twente .....	6
1.5 Openbaar vervoer in Twente .....	7
1.6 De Regiotaxi: Aanvullend openbaar vervoer .....	7
1.7 Gemeentelijke verantwoordelijkheden vanuit wettelijk kader .....	8
1.8 Doelgroepenvervoer en landelijke trends .....	9
1.9 Kwantitatieve inventarisatie van het huidige vervoer.....	10
1.10 Gebruikersbehoeften.....	12
2. Visie op vervoer .....	14
2.1 Uitgangspunten van de visie .....	14
2.2 Onze visie.....	16
2.3 Eigen kracht .....	17
2.4 Sociaal netwerk.....	18
2.5 Oplossingen in de samenleving.....	19
2.6 Algemene voorzieningen.....	20
2.7 Maatwerk .....	21
3. Algemene en financiële consequenties .....	23
3.1 Algemene consequenties .....	23
3.2 Financiële consequenties .....	25
3.3 Risico-inventarisatie: Algemeen.....	27
3.4 Risico-inventarisatie: Inkoop specifiek.....	28
4. Planning besluitvorming visie.....	29
Bijlage 1. Geconsulteerde partijen.....	30
Bijlage 2. Afkortingenlijst en verklarende woordenlijst .....	31

## Samenvatting

De 14 Twentse gemeenten werken daar waar het kan samen, om ervoor te zorgen dat iedereen -met of zonder beperking- mee kan doen in de samenleving. Vervoer speelt daarin een belangrijke rol. Want 'meedoen' betekent dat kinderen naar hun school (kunnen) gaan en volwassenen naar hun werk. En dat iedereen naar een sport of andere vorm van dag- of vrijetijdsbesteding kan gaan. De meeste mensen lukt het om zelf, met hulp van hun omgeving, te reizen. Dus met eigen vervoer of met het reguliere openbaar vervoer; de bus en de trein, of met de Regiotaxi, waarvoor de gemeente verantwoordelijk is. Ook zorgen gemeenten voor verschillende vormen van vervoer van specifieke doelgroepen. Denk bijvoorbeeld aan het leerlingenvervoer of aan de taxi(busjes) die mensen met een beperking naar hun dagbesteding of werk brengen. Dit noemen we doelgroepen- of geïndiceerd vervoer.

Er zijn verschillende ontwikkelingen die vragen om een nieuwe visie op het vervoer waarvoor de gemeenten verantwoordelijk zijn. Het openbaar vervoer is de laatste jaren veel toegankelijker geworden voor ouderen en mensen met een beperking. Ook lopen de contracten met de Regiotaxi in 2016 af. Verder vragen de veranderingen in de zorg en ondersteuning een andere, innovatieve kijk op het onderdeel 'vervoer'. Steeds vaker wordt gekeken naar wat mensen nog wel kunnen, in plaats van wat ze niet kunnen. De 14 Twentse gemeenten pakken deze opgave samen op. Doel is het geïndiceerde vervoer beter en goedkoper uit te voeren, bijvoorbeeld door het slim combineren van vervoersstromen en materieel.

In deze visie leest u op welke wijze de Twentse gemeenten deze opgave willen vormgeven. De visie is ontwikkeld mede op basis van een uitgebreide analyse van de huidige situatie, ontwikkelingen en mogelijkheden. Vertegenwoordigers van OV-bedrijven en het onderwijs, vervoerders, zorgaanbieders en cliëntvertegenwoordigers zijn betrokken bij deze visie.

### Twentse visie

De Twentse visie op vervoer -waarvoor gemeenten verantwoordelijk zijn- gaat uit van drie hoofdlijnen:

- het inzetten en stimuleren van de eigen kracht van mensen en lokale initiatieven.
- het maximaal gebruik maken van het openbaar vervoer.
- een gezamenlijke inkoop van een maatwerkvoorziening vervoer voor alle vormen van geïndiceerd vervoer.

Deze punten worden hieronder toegelicht:

### Inzetten en stimuleren van eigen kracht en lokale initiatieven

Mensen met een vervoersbehoefte zoeken zelf naar een oplossing. Dit geldt voor alle inwoners van Twente. Vaak maken zij gebruik van eigen oplossingen. Dit noemen we eigen kracht. Wanneer dit niet lukt gaan mensen in hun eigen sociale netwerk op zoek naar een oplossing. Ze vragen familie, vrienden of buren om mee te mogen rijden. Ook zijn er op lokaal en regionaal niveau vele initiatieven van stichtingen, vrijwilligers en bedrijven voor het ontwikkelen van nieuwe vervoersoplossingen. Zo zien we in Twente de SmartCab rondrijden, zijn er verschillende vrijwilligersorganisaties actief, rijdt er een buurtbus, zie je auto-deel initiatieven, enzovoort. Deze initiatieven zullen meer en meer worden gestimuleerd vanuit de gemeenten.

### Maximaal gebruik openbaar vervoer

Als aanvulling op deze oplossingen is er ook regulier openbaar vervoer. Dit is een algemene voorziening die voor iedereen toegankelijk is en dus ook voor ouderen en mensen met een

beperking steeds beter te gebruiken is. Gemeenten zullen samen met de provincie en de vervoerder afspraken maken over de wijze waarop nog meer mensen het regulier openbaar vervoer kunnen gaan gebruiken. Samen met de provincie en de vervoerder kijken we ook naar een aanvulling op het openbaar vervoer voor de gebieden waar dit niet of in mindere mate rijdt, zodat meer mensen gebruik kunnen maken van deze algemene voorziening.

### **Maatwerkvoorziening voor alle vormen van geïndiceerd vervoer**

Tenslotte blijft er een groep inwoners over met een structurele of incidentele vervoersbehoefte, die niet op één van bovenstaande manieren in zijn of haar vervoersbehoefte kan voorzien. Voor deze inwoners kopen de gemeenten gezamenlijk een maatwerkvoorziening vervoer in. Daarbij nemen zij alle vormen van geïndiceerd vervoer in dezelfde aanbesteding mee. Hierbij staan de mogelijkheden van de inwoners centraal en niet het vervoerssysteem. Alle bestaande contracten voor het Wmo vervoer, het leerlingenvervoer, het vervoer naar jeugdhulplocaties, het Wsw vervoer en het vervoer van en naar de dagbesteding zullen door een groeimodel worden samengevoegd in deze maatwerkvoorziening.

### **Consequenties van de visie**

De belangrijkste consequentie van deze visie is dat de Regiotaxi in de huidige vorm wordt opgeheven. De gebruikers van de Regiotaxi die geïndiceerd zijn (en dus een pasje hebben), krijgen opnieuw toegang tot het nieuw te organiseren maatwerksysteem, tenzij ze zelf het vervoer kunnen organiseren. De gemeente is lokaal verantwoordelijk voor de toegang. De gebruikers van de Regiotaxi zonder indicatie zijn aangewezen op bestaande of nieuw te ontwikkelen lokaal aanvullend openbaar vervoer of andere alternatieven. Daarbij is het van essentieel belang dat de regionale gemeenten samen met de provincie zoeken naar mogelijkheden om de beschikbare financiële middelen vanuit de provincie blijvend in te zetten voor andere vormen van aanvullend openbaar vervoer in gebieden waar het reguliere openbaar niet of onvoldoende beschikbaar is.

Een ander gevolg van deze visie is dat gemeenten de verantwoordelijkheid nemen om het vervoer van en naar dagbesteding en jeugdhulplocaties te organiseren. Zorgaanbieders zijn in de huidige situatie zelf verantwoordelijk voor de inkoop en organisatie van dit vervoer. Hiervoor ontvangen zij van de gemeente een vast tarief, waarvan we weten dat het niet kostendekkend is. In de visie wordt uitgegaan van het creëren van massa, het bundelen van vervoersstromen en ook van kwaliteit en veiligheid bij de organisatie van de maatwerkvoorziening vervoer. Daarom nemen we de inkoop en organisatie van deze vervoersstroom op ons. Wel zullen we zorgaanbieders betrekken bij en hun creativiteit benutten voor het samen zoeken naar de meest passende vervoersoplossing voor mensen.

### **Doel: beter en goedkoper geïndiceerd vervoer**

Door het realiseren van een maatwerkvoorziening vervoer verwachten de Twentse gemeenten het geïndiceerde vervoer in Twente beter en goedkoper te organiseren. Beter voor de gebruikers omdat het vervoer op maat wordt ingezet, passend bij de mogelijkheden van de gebruiker. Door de verschillende vervoersstromen daar waar dat mogelijk is te combineren en slim op elkaar af te stemmen wordt het naar verwachting ook goedkoper.

Voor een nadere toelichting op de visie, uitgangspunten, keuzes en bijbehorende consequenties verwijzen we naar de verschillende hoofdstukken in deze visienotitie.

## 1. Aanleiding en huidige situatie

In dit hoofdstuk beschrijven we achtereenvolgens een inleiding op mobiliteit, de aanleiding om te komen tot een visie en de geformuleerde opdracht. Daarnaast maken we een beschrijving van de huidige situatie, waarin we kijken naar de huidige inrichting van mobiliteit, zowel kwalitatief als kwantitatief.

### 1.1 Inleiding

Om volwaardig en naar vermogen mee te doen in de samenleving hebben veel mensen een mobiliteitsbehoefte. Mobiliteit vraagt dat je je kunt verplaatsen. Veilig, met (enige) snelheid, betrouwbaar en voor de betreffende persoon passend en betaalbaar.

Mensen verplaatsen zich doorgaans op eigen kracht. Zelfstandig, samen met anderen of met steun van mensen uit hun omgeving. Lopend, fietsend, per auto, bus of anderszins. Die oplossingen die mensen kiezen om te voorzien in hun mobiliteitsbehoefte kunnen lokaal verschillen. Mensen in stedelijke gebieden kiezen mogelijk andere oplossingen dan mensen in landelijke gebieden. Keuzes die mede gebaseerd zijn op de toegankelijkheid en beschikbaarheid van vervoersvoorzieningen.

De overheid faciliteert dat mensen zich op eigen kracht kunnen verplaatsen. Door het aanleggen van wegen, verlichting, fietspaden, verkeerslichten, et cetera.

De overheid faciliteert mensen ook door het bieden van openbaar vervoer. Bus, trein, tram en dergelijke daar waar sprake is van 'dikke' vervoersstromen en aanvullend openbaar vervoer, zoals buurtbussen en Regiotaxi, daar waar sprake is van 'dunne' vervoersstromen. Mensen kunnen in het algemeen op eigen kracht gebruikmaken van het openbaar vervoer (OV). Daarbij zijn soms hulpmiddelen voorzien als rolstoeltoegankelijkheid, lage vloer bussen, app's die mensen ondersteunen en/of informatie bieden en dergelijke. Voor het gebruik van het OV betalen mensen in het algemeen een financiële bijdrage door het kopen van een kaartje.

Een aantal mensen is deels, of helemaal niet, in staat om op eigen kracht te voorzien in hun mobiliteitsbehoefte. Deze mensen hebben een kleine of grote ondersteuningsbehoefte. Hierbij kunnen fysieke, cognitieve, emotionele en/of financiële redenen aan de orde zijn. Tijdelijk of structureel. In sommige gevallen kan de betreffende persoon worden ondersteund met training en/of tijdelijke begeleiding, om de ondersteuningsbehoefte kleiner te laten worden of zelfs op te heffen. Een deel van de mensen blijft echter afhankelijk van door de overheid gefinancierd speciaal vervoer. In deze visienotitie beschrijven we als 14 Twentse gemeenten hoe wij het personenvervoer, waarvoor we als gemeente verantwoordelijk zijn, in de toekomst voor ogen zien.

### 1.2 Aanleiding

Dat de Twentse gemeenten juist nu kiezen voor het opstellen van een regionale visie op vervoer heeft te maken met een aantal belangrijke ontwikkelingen waardoor vervoer voor ons een actueel thema is:

- De toenemende toegankelijkheid van het reguliere OV, waardoor meer mogelijkheden ontstaan voor het gebruik door mensen met een ondersteuningsbehoefte die voorheen niet op eigen kracht gebruik konden maken van het OV.
- De huidige beleidskaders en nieuwe wet- en regelgeving, waarin participatie, zelfredzaamheid en gelijkheid voor alle burgers (met of zonder beperking) worden gestimuleerd.

- De verwachting van minder ontsluiting door terugtrekkend regulier OV in nieuwe OV-concessies. Door dit verminderd vervoersaanbod ontstaan 'zoekgebieden' waar geen regulier OV is. Invulling van deze 'zoekgebieden' vraagt om een passende oplossing. Door de complexiteit en geringe vervoersvraag zijn deze gebieden financieel minder aantrekkelijk voor (OV) vervoerders. In combinatie met de veranderende financiële kaders zijn in deze gebieden nieuwe passende vervoersconcepten wenselijk.
- De toenemende verantwoordelijkheden van gemeenten op het gebied van (doelgroepen) vervoer. Hierdoor zijn gemeenten verantwoordelijk voor het vervoer van en naar dagbestedingslocaties en jeugdhulp. Door deze ontwikkeling ontstaan er nieuwe mogelijkheden voor gemeenten om verschillende vervoerstromen slim te combineren. Het combineren van vervoersstromen kan leiden tot meer doelmatigheid en daardoor lagere kosten.
- In combinatie met de harde bezuinigingstaken zien we problemen ontstaan om in de vervoersbehoefte van maatwerk-geïndiceerden te kunnen blijven voorzien.
- Specifiek voor de Regio Twente geldt dat de contracten met de uitvoerders van de Regiotaxi aflopen op 1 juli 2016 en dat het contract met de Regiecentrale afloopt per 1 oktober 2016. Voor de contracten met de uitvoerders van het leerlingenvervoer geldt dat deze deels aflopen in 2016, de einddata variëren per gemeente.
- Tot slot is er de behoefte om het vervoer te innoveren. Er liggen volop kansen voor vernieuwing van mobiliteit door vernieuwende methodieken en hulpmiddelen. Tevens ontstaan er steeds meer initiatieven om nieuwe algemene voorzieningen te stimuleren. Dit zijn vooral kleinschalige lokale initiatieven die passen bij de Wmo 2015 en de Jeugdwet.

### 1.3 Opdracht

De beschreven ontwikkelingen hebben er toe geleid dat de bestuurscommissie OZJT/Samen14 op 29 april 2015 heeft ingestemd met het starten van een traject om te komen tot één gezamenlijke visie op vervoer in Twente. Het BO mobiliteit heeft kennisgenomen van deze opdracht. Het BO OZJT en het BO mobiliteit zijn beiden betrokken bij het traject van besluitvorming. De commissie heeft drie uitgangspunten aangegeven die belangrijk zijn voor de inhoud van de visie:

- Mensen doen mee naar vermogen
- Inzetten op eigen kracht
- Het vervoer beter en goedkoper organiseren

Daarnaast wordt met deze gezamenlijke visie als uitgangspunt een advies gegeven over de toekomst van de Regiotaxi.

Belangrijk bij deze visieontwikkeling is dat rekening wordt gehouden met de verschillen tussen (groot)stedelijke gebieden en plattelandsgemeenten.

### 1.4 Huidige inrichting mobiliteit Twente

Op mobiliteitsgebied bestond het landschap tot 1 januari 2015 uit openbaar vervoer, het aanvullend openbaar vervoer en het doelgroepenvervoer. In navolgende paragrafen gaan we dieper in op de inrichting van deze systemen tot 1 januari 2015.

Per 1 januari is in de wet- en regelgeving het een en ander veranderd voor gemeenten. In 2015 zijn enkele wetten vereenvoudigd en zijn verantwoordelijkheden vanuit de vroegere AWBZ deels gedecentraliseerd richting gemeenten in de nieuwe Wmo 2015. Dat geldt ook voor de vroegere Wet op de jeugdzorg waaruit taken zijn gedecentraliseerd richting gemeenten in de nieuwe Jeugdwet.



### 1.5 Openbaar vervoer in Twente

Openbaar vervoer is personenvervoer dat openbaar toegankelijk is. Dat wil zeggen dat iedereen die dat wil van de vervoerdienst gebruik kan maken. OV-bedrijven hebben een vervoerplicht die hen dwingt, iedereen die daar om vraagt te vervoeren, mits de reiziger het geldende tarief betaalt en zich aan de gebruikelijke fatsoensregels houdt.

In Twente zijn Syntus en de NS de uitvoerders van het reguliere OV. Dit gebeurt door bus- en treinverbindingen. Beide uitvoerders zijn opbrengst verantwoordelijk, wat onder meer betekent dat zij bekijken hoe meer mensen geactiveerd kunnen worden om gebruik te maken van het reguliere OV (om daarmee o.a. de inkomsten te vergroten).

In de afgelopen jaren is er in Twente veel geïnvesteerd in de fysieke toegankelijkheid van het openbaar vervoer. Haltes zijn verhoogd en bussen verlaagd waardoor de instap makkelijker is geworden. Het aantal rolstoelplaatsen per bus is toegenomen van één naar twee en de plek in de bus voor rolstoelgebruikers is beter toegankelijk geworden. Informatie over de route is zowel visueel als auditief duidelijker en dynamisch geworden. Hierbij wel de opmerking dat de toegankelijkheid en beschikbaarheid van het OV lokaal kan verschillen.

### 1.6 De Regiotaxi: Aanvullend openbaar vervoer

De Regiotaxi is in veel regio's de naam voor 'collectief vraagafhankelijk vervoer' (CVV) dat veelal met een taxibus wordt uitgevoerd. Vaak is deze vorm van collectief vraagafhankelijk vervoer tweeledig, namelijk een combinatie van Wmo-vervoer en een OV-functie. De OV-functie wordt met name ingezet in gebieden waar het openbaar vervoer niet (meer) komt en neemt dus eigenlijk de rol over van het reguliere openbaar vervoer.

Op hoofdlijnen zijn in Nederland de volgende varianten van CVV te onderscheiden:

1. Een collectief vervoerssysteem met Wmo-vervoer en een volledig open OV-functie;
2. Collectief vervoerssysteem met Wmo-vervoer en een beperkte OV-functie:
  - o de OV-functie is alleen beschikbaar als geen regulier OV beschikbaar is;
  - o de OV-functie is alleen beschikbaar in een deel van de vervoergebieden;
3. Collectief vervoerssysteem met alleen Wmo-vervoer.

In Twente is de situatie gelijk aan variant 1. Daardoor geldt dat de huidige Regiotaxi een systeem is met een 'open einde'. De Regiotaxi is in theorie voor iedereen beschikbaar en de gemeenten dragen voor een aanzienlijk deel de kosten van de Regiotaxi.

Dit zien we terug in de opbouw van de ritprijs. Deze bestaat voor de Regiotaxi uit drie componenten: een deel dat de reiziger moet betalen, een deel dat de gemeenten betalen en een deel dat de Regio Twente betaalt. Hierbij wordt wel onderscheid gemaakt tussen Wmo en OV-reizigers van de Regiotaxi. OV-reizigers betalen een hogere bijdrage dan Wmo-reizigers. Deze constructie betekent echter dat naarmate het gebruik van de Regiotaxi (in de huidige vorm) toeneemt, de kosten voor de gemeenten stijgen.

Voor 1 januari 2015 viel de Regiotaxi nog onder de verantwoordelijkheid van de Regio Twente. De 14 gemeenten hebben destijds besloten om jaarlijks 2,2 miljoen euro vanuit de - aan Regio Twente uitgekeerde rijksmiddelen - te bestemmen voor een bijdrage aan Regiotaxi Twente. Sinds 1 januari 2015 worden de rijksmiddelen niet meer aan de Regio Twente, maar aan de Provincie Overijssel uitgekeerd. Hierdoor is de beslissingsbevoegdheid over de bijdrage verschoven van de Regioraad (opgebouwd uit de 14 Twentse gemeenten) naar Provinciale Staten.

Daarnaast lopen de contracten met de uitvoerders van de Regiotaxi voor alle 14 Twentse gemeenten op 1 juli 2016 af. Dit maakt dat er uiterlijk in september 2015 moet worden beslist hoe hier mee verder te gaan, omdat de eventuele aanbestedingen rond dat moment moeten starten. Zeven gemeenten, die recent hebben aanbesteed, kunnen het huidige contract eventueel verlengen, de andere zeven gemeenten kunnen niet verlengen. Er is bewust besloten om de einddatum van de recente aanbesteding te laten aansluiten bij de contracten van de andere gemeenten, omdat de gemeenten het wenselijk vinden om - gelet op de doelen van de Wmo 2015 - regionaal gelijk te lopen. Ook vanuit inhoudelijk perspectief zijn hervormingen wenselijk.

Tevens dient regionaal voor 1 oktober 2015 een besluit te worden genomen over het voortzetten van de Regiecentrale Regiotaxi. Het contract met de Regiecentrale Regiotaxi dient formeel een jaar voor afloop (1 oktober 2016) te worden opgezegd. De Regiecentrale Regiotaxi is op dit moment verantwoordelijk voor de intake van ritten, de verdeling van ritten over de vervoerders en verantwoordelijk voor de controle van de gedeclareerde ritten.

### **1.7 Gemeentelijke verantwoordelijkheden vanuit wettelijk kader**

Gemeenten hebben op grond van wetten bepaalde verantwoordelijkheden om mensen ondersteuning te bieden bij hun mobiliteit als zij dit niet op eigen kracht kunnen invullen. Dit betreft de: Wmo 2015, de Jeugdwet, de Wet op het primair onderwijs, de Wet op expertisecentra en de Wet op het voortgezet onderwijs en de Wet op passend onderwijs. Deze wetten typeren we hierna kort. Navolgend hebben we de Participatiewet kort beschreven. Hoewel er geen wettelijke verantwoordelijkheid ligt binnen deze wet om vervoer te organiseren, draait deze wet wel om 'meedoen' in de samenleving en om 'mee te doen' moeten mensen mobiel zijn.

#### Wmo 2015

De Wmo 2015 (artikel 1.1.1) bepaalt onder andere dat gemeenten verantwoordelijk zijn voor het ondersteunen van de zelfredzaamheid en de participatie van personen met een beperking of met chronische psychische of psychosociale problemen. Dit vindt bij voorkeur zoveel mogelijk in de eigen leefomgeving plaats.

Dit betekent dat de gemeente verantwoordelijk is om zaken te regelen dan wel maatwerkvoorzieningen te verstrekken die mensen helpen om invulling te geven aan hun mobiliteitsbehoefte.

#### Jeugdwet

De Jeugdwet (artikel 2.3, lid 2) bepaalt dat gemeenten verantwoordelijk zijn voor voorzieningen op het gebied van jeugdhulp die noodzakelijk zijn in verband met een medische noodzaak of beperkingen in de zelfredzaamheid. Hiertoe behoort ook het vervoer van een jeugdige van en naar de locatie waar de jeugdhulp wordt geboden. Dit geldt zowel voor vervoer naar bijvoorbeeld behandelcentra, maar ook naar zorgboerderijen en logeeropvang.

#### Wet op het primair onderwijs, Wet op de expertise centra, Wet op het voortgezet onderwijs, Wet passend onderwijs

Ook voor het leerlingenvervoer geldt voor gemeenten een wettelijke verantwoordelijkheid, vanuit de genoemde wetten.

De gemeente is op hoofdlijnen verantwoordelijk om een regeling leerlingenvervoer te hebben en vanuit deze regeling passend vervoer aan te bieden.

Naast het leerlingenvervoer is binnen enkele gemeenten ook sprake van gym- en zwemvervoer. De inkoop van deze vervoersstromen is niet wettelijk verplicht, dit is een lokale keuze.



In de Wet Passend Onderwijs staat niets beschreven over de wettelijke verantwoordelijkheid om een regeling leerlingenvervoer te hebben. Het leerlingenvervoer valt als zodanig onder de (WPO, WEC en WVO). De keuze van de school op basis van het passend onderwijs heeft invloed op de plek waar de leerling naar toe moet.

#### Participatiewet

In de Participatiewet is vervoer niet geregeld. Lokaal beleid is hierin wel mogelijk. Het Wsw (Wet sociale werkvoorziening)-vervoer valt onder de participatiewet, maar dit betreft de oude Wsw-groep. Er is geen wettelijke basis voor de verantwoordelijkheden van gemeenten in relatie tot het Wsw-vervoer. De Wsw geldt alleen voor de 'oude doelgroep Wsw' en niet meer voor nieuwe cliënten. Het is een leegloopconstructie. Lokaal kunnen gemeenten ervoor kiezen dit vervoer in te kopen, maar hiervoor bestaat dus geen wettelijke verplichting.

### **1.8 Doelgroepenvervoer en landelijke trends**

In deze paragraaf kijken we naar de inrichting van het doelgroepenvervoer in de periode voor 1 januari 2015.

Dit denken in doelgroepen vinden we terug in onderstaande categorisering:

- De financiering van vervoer onder de Wmo, vaak in de vorm van collectief vraagafhankelijk vervoer (bijvoorbeeld Regiotaxi). Hieronder valt ook het individuele vervoer, dat wordt betaald vanuit de Wmo. Denk hierbij aan een scootmobiel en individuele taxikostenvergoeding.
- De financiering van het vervoer vanuit de voormalige AWBZ. Een aanzienlijk deel van dit vervoer is inmiddels overgeheveld naar de Wmo 2015 en de Jeugdwet. Het overige deel is grotendeels ondergebracht onder de Wlz.
- Vervoer binnen de Jeugdzorg werd gefinancierd vanuit de AWBZ, Zvw en vanuit een provinciale bijdrage. Dit is inmiddels overgeheveld naar de Jeugdwet.
- Het Rijk subsidieert het Valys-vervoer.
- Het zittend ziekenvervoer wordt gefinancierd vanuit de zorgverzekeringswet (Zvw).
- het Wsw-vervoer wordt bekostigd vanuit de Wsw.
- Het WIA-vervoer wordt gefinancierd vanuit WIA- en WAO-premies.
- Het Leerlingenvervoer wordt gefinancierd uit middelen die onderdeel zijn van de algemene uitkering gemeentefonds.

Het doelgroepenvervoer omvat verschillende regelingen die een vervoercomponent in zich hebben. De verschillende stakeholders (gemeente, zorgaanbieder) ontvangen het budget voor het vervoer van doelgroepen uit verschillende financieringsbronnen.

Daarnaast hebben we te maken met vervoersstromen vanuit de Wet op het personenvervoer 2000. Met deze wet wordt getracht de kwaliteit en de efficiëntie van het openbaar vervoer te verbeteren en ook de kostprijs van het openbaar vervoer te verlagen. Hierin is geen wettelijke verplichting opgenomen dat openbaar vervoer voor iedereen in Nederland beschikbaar moet zijn.

Naast de ontwikkelingen zoals beschreven in de inleiding van deze visienotitie, zijn er andere (maatschappelijke) ontwikkelingen die invloed hebben op de vraag en het aanbod van het vervoer: vergrijzing, krimp van de bevolking in landelijke gebieden, een afname en grotere spreiding van voorzieningen in landelijke gebieden, ouderen die steeds fitter en mobieler worden, ICT-ontwikkelingen en de bevordering van langer thuis wonen (Arcon, 2015).

Tot slot vinden we het belangrijk dat we in onze visie nadrukkelijk aansluiten bij de ontwikkelingen die ook door de landelijke overheid worden uitgedragen:

- Meer gebruikmaken van regulier vervoer;
- Meer vrijwilligers inzetten en gebruikmaken van initiatieven uit de samenleving;
- Meer doelmatigheid realiseren binnen het contractvervoer onder andere door
  - 1) doelgroepen te combineren
  - 2) slim (regionaal) ritten te combineren
  - 3) aanvangstijden dagbesteding, sociale werkplaatsen en speciaal onderwijs beter op elkaar aan te laten sluiten.

### 1.9 Kwantitatieve inventarisatie van het huidige vervoer

Voor de visie is het van belang om inzicht te hebben in het aantal gebruikers van de verschillende vervoersstromen. In tabel 1 geven we voor de verschillende vervoersstromen een overzicht van het aantal gebruikers. De aantallen hebben betrekking op het totaal aantal unieke gebruikers in 2014. Wat betreft het dagbestedingsvervoer gaat het om de groep 18+, die op 31 december 2014 een extramurale AWBZ-indicatie hadden voor vervoer.

Gemeente	Leerlingenvervoer	Dagbestedingsvervoer
Almelo	175	300
Borne	164	157
Dinkelland	109	116
Enschede	699	805
Haaksbergen	160	100
Hellendoorn	129	143
Hengelo	309	497
Hof van Twente	227	160
Losser	151	93
Oldenzaal	102	113
Rijssen - Holten	226	178
Tubbergen	104	102
Twenterand	298	224
Wierden	114	62
<b>Totaal</b>	<b>2.807</b>	<b>1.850</b>

Tabel 1. Aantal gebruikers vervoersstromen per gemeente in 2014.

In deze tabel zijn de aantallen gebruikers die onder de Jeugdwet en onder de Participatiewet vallen niet opgenomen; van een aantal gemeenten zijn deze aantallen op het moment van schrijven nog niet aangeleverd en het gaat, met name voor de kleinere gemeenten, om een beperkt aantal mensen per gemeente.

In tabel 2 geven we het aantal Regiotaxiriten in 2014 weer, uitgesplitst naar Wmo-ritten en OV-ritten.

Gemeente	Totaal aantal Wmo ritten 2014	Totaal aantal OV ritten Regiotaxi 2014	Percentage OV ritten t.o.v. totaal aantal Wmo ritten 2014
Almelo	61.689	3.885	5,9%
Borne	22.481	1.801	7,4%
Dinkelland	18.086	1.714	8,7%
Enschede	149.320	12.523	7,7%
Haaksbergen	20.090	4.827	19,4%
Hellendoorn	16.382	3.988	19,6%
Hengelo	72.277	6.683	8,5%
Hof van Twente	24.043	5.747	19,3%
Losser	17.050	2.001	10,5%
Oldenzaal	34.802	11.152	24,3%
Rijssen - Holten	15.503	5.022	24,5%
Tubbergen	8.946	2.633	22,7%
Twenterand	14.791	1.168	7,3%
Wierden	10.584	1.696	13,8%
<b>Totaal</b>	<b>486.044</b>	<b>64.628</b>	<b>11,7%</b>

Tabel 2. Overzicht van het aantal Wmo en OV ritten Regiotaxi in 2014. Bovenstaande gegevens zijn centraal aangeleverd door de Regiecentrale Regiotaxi Twente.

Een eerste analyse van de OV-ritten toont aan dat circa 20% van de OV-ritten incidenteel is: deze ritten worden op significant verschillende tijdstippen geboekt. De overige 80% van de ritten gaan meerdere keren per maand naar hetzelfde adres, op vergelijkbare tijdstippen. Het gaat hier bijvoorbeeld om Regiotaxi-vervoer naar dagbestedingslocaties. In deze situatie komt het voor dat het vervoer vanuit twee financieringsstromen wordt bekostigd, zowel vanuit de indicatie voor het vervoer van en naar dagbesteding, als vanuit de vergoeding die de gemeente betaalt per rit in de Regiotaxi.

In tabel 3 tonen we het aantal pashouders per gemeente over 2014 en het totaal aantal nul-gebruikers. Dit zijn mensen die wel een Wmo-pas hebben, maar deze in heel 2014 niet hebben gebruikt om te reizen met de Regiotaxi.

<b>Gemeente</b>	<b>Totaal aantal Wmo pashouders 2014</b>	<b>Totaal aantal nul-gebruikers 2014</b>
Almelo	5.434	3.494
Borne	1.046	523
Dinkelland	1.259	614
Enschede	11.880	7.112
Haaksbergen	1.106	456
Hellendoorn	1.562	865
Hengelo	4.217	2.150
Hof van Twente	2.692	1.532
Losser	1.074	457
Oldenzaal	1.894	721
Rijssen - Holten	1.520	807
Tubbergen	893	437
Twenterand	1.071	509
Wierden	722	353
<b>Totaal</b>	<b>36.370</b>	<b>20.030</b>

Tabel 3. Overzicht van het aantal Wmo-pashouders en nul-gebruikers in 2014. Bovenstaande gegevens zijn centraal aangeleverd door de Regiecentrale Regiotaxi Twente.

Tabel 3 toont aan dat het aantal mensen dat op basis van een Wmo-pas daadwerkelijk gebruikmaakt van de Regiotaxi een stuk lager ligt dan het aantal afgegeven Wmo-passen. Voor heel Twente geldt dat 16.340 mensen hun pas minimaal één keer gebruikt hebben in 2014. Dit is 45% van het totaal aantal mensen met een Wmo-pas.

### 1.10 Gebruikersbehoeften

Mobiliteit is voor mensen vaak belangrijk om te kunnen participeren in de maatschappij. Kwetsbare mensen willen juist meedoen met wat normaal is voor iedereen. Vanuit dat perspectief zouden we ervoor moeten zorgen om zoveel mogelijk mensen - die dat niet op eigen kracht kunnen - met behulp van reguliere vervoersoplossingen van A naar B te laten reizen. Deze constatering is ook in de gesprekken met de Twentse Wmo-raden naar voren gekomen.

Verder wordt aangegeven dat een groep mensen die nu gebruikmaakt van kleinschalig, gesubsidieerd vervoer wel met het OV kan. Het is belangrijk om deze groep mensen voldoende vertrouwen te geven en waar mogelijk ook te faciliteren en te stimuleren, zodat zij zelf de mogelijkheid van het reizen met het OV (her)ontdekken.

We moeten daarbij wel realistisch blijven. Er blijft altijd een groep mensen die aangewezen is op gemeentelijk maatwerk. Deze mensen kunnen vanwege fysieke - of mentale beperkingen niet met het openbaar vervoer reizen of dit is omdat ouders om financiële, organisatorische, mentale of fysieke redenen niet in staat zijn om het vervoer van hun kind van en naar de jeugdhulpaanbieder te organiseren. Ook de toegankelijkheid en beschikbaarheid van het OV speelt hierbij een belangrijke rol.

Hiervoor geldt dat mensen verschillende behoeften hebben en dat ook zij graag zo veel mogelijk regie over het oplossen van hun vervoersbehoefte willen hebben. Het vervoer moet aansluiten op hun wensen en behoeften. Dit vraagt om passend vervoer en om flexibiliteit van dit vervoer.

Verder vinden gebruikers het belangrijk dat vervoersregelingen zo eenvoudig mogelijk zijn en dat er niet teveel verschillende regelingen zijn. Dit is onoverzichtelijk en werpt een drempel op voor het gebruik ervan. Optimale informatie en communicatie hierover is van groot belang.

Vanuit het perspectief van de gebruiker is het belangrijk dat de gemeente samen met de provincie en de vervoerders blijft investeren in genoemde (kwaliteits)aspecten en daarover in gesprek blijft met de gebruiker.

## 2. Visie op vervoer

Op basis van de ontwikkelingen die we beschreven in hoofdstuk 1, aangevuld met de informatie die de 14 Twentse gemeenten hebben verzameld en met elkaar gedeeld op de externe en interne heidag, formuleren we in dit hoofdstuk onze regionale visie op vervoer. Bij de totstandkoming van deze visie is uitvoerig gesproken met verschillende stakeholders die allemaal op een of andere manier betrokken zijn bij het vervoer. (Zie bijlage 1 voor een overzicht van deze stakeholders.)

### 2.1 Uitgangspunten van de visie

Aan het begin van deze notitie hebben we al beschreven dat mensen zich graag verplaatsen omdat ze mee willen doen in de samenleving. Om volwaardig, maar wel naar vermogen, mee te kunnen doen in de samenleving hebben veel mensen een mobiliteitsbehoefte.

Mobiliteit vraagt dat je je kunt verplaatsen. Veilig, met (enige) snelheid en betrouwbaarheid en voor de betreffende persoon betaalbaar. Vanuit deze gedachte is het belangrijk dat we als Twentse gemeenten het systeemdenken loslaten en ons richten op individueel maatwerk, alleen voor hen die niet op een eigen manier in een oplossing kunnen voorzien.

Een vervoersoplossing die past bij de flexibiliteit en eigen kracht van mensen. Waarbij eigen kracht niet wordt gedefinieerd in ja of nee, maar ook in een deel van de oplossing. Hierbij valt bijvoorbeeld te denken aan een combinatie van oplossingen afhankelijk van de mobiliteitsvraag op dat moment.

Dit vraagt een algemene en brede kijk op mobiliteit. Organisaties (zorgaanbieders, sociale werkplaatsen, scholen, etc.) moet worden gevraagd om samen met mensen te kijken hoe de mobiliteitsvraag kan worden opgelost. Voor hen die het niet of niet helemaal zelf kunnen, organiseert de lokale overheid waar nodig een (aanvullende) oplossing. Waarbij de mobiliteitsvraag mogelijk per persoon breder kan zijn dan alleen het vervoer van en naar de dagbesteding, werk of school.

We onderscheiden drie vervoersvormen waarmee invulling gegeven wordt aan de mobiliteitsbehoefte van mensen:

1. Zelfstandig vervoer (verplaatsingen)
2. Door de overheid georganiseerd regulier vervoer
3. Door de overheid geïndiceerd vervoer

**Zelfstandig vervoer** of een **zelfstandige verplaatsing**. Vanuit de overheid gezien wordt met zelfstandig vervoer bedoeld dat het gaat om een verplaatsing die men zelf kan regelen zonder dat de overheid hoeft te helpen met geld, mensen of middelen. Het gaat onder meer om vervoer met eigen middelen, waaronder de fiets en de auto. Zelfstandig is ook wanneer de buurman helpt en daarnaast commerciële alternatieven, zoals 'normale' taxi's, SmartCab, etc.

Door de overheid georganiseerd **regulier vervoer**. Hierbij gaat het om een vervoermogelijkheid die niet bij uitzondering, maar regelmatig en voor iedereen beschikbaar is. Het gaat hier om algemene voorzieningen, zoals het openbaar vervoer en het aanvullend openbaar vervoer.

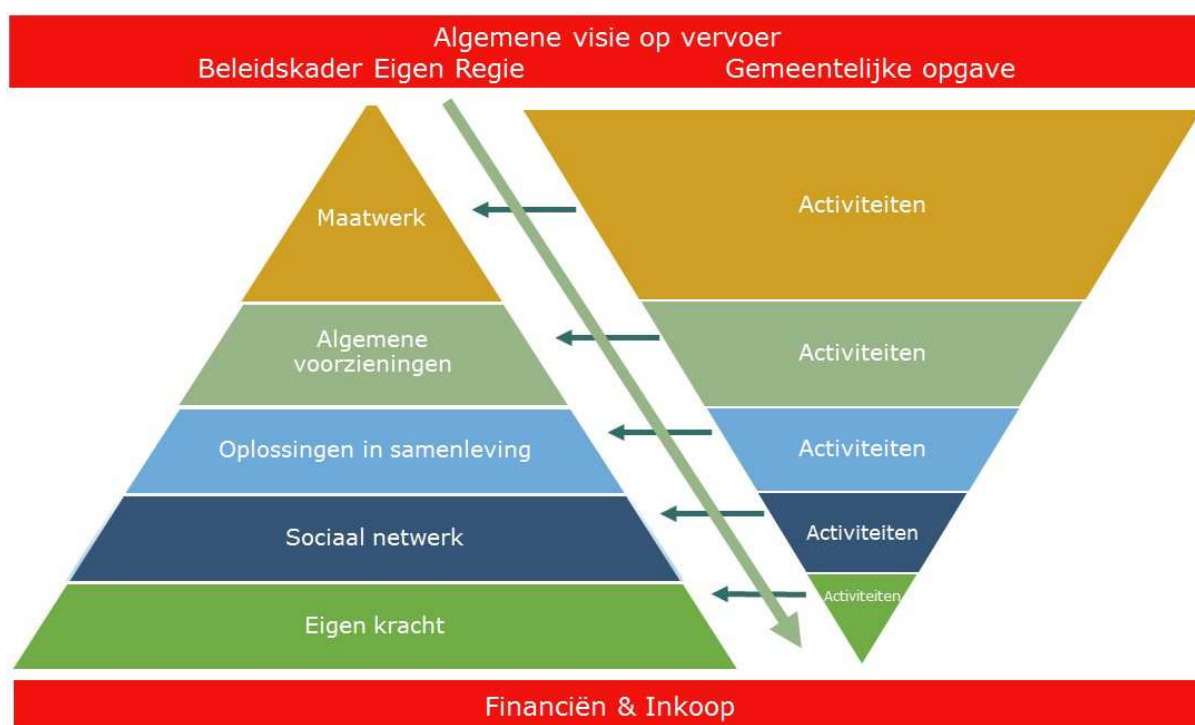
Een vervoersvorm die speciaal is opgericht om een bijzondere doelgroep te verplaatsen, valt daar niet onder. Dit is het **door de overheid geïndiceerd vervoer**.



De focus voor het oplossen van de mobiliteitsbehoefte van mensen bevindt zich in het zelfstandige vervoer en het door de (provinciale) overheid georganiseerde regulier vervoer (OV). Het door de overheid geïndiceerde vervoer is beschikbaar voor mensen die niet (volledig) op een eigen manier in een oplossing kunnen voorzien.

Onze ambitie is om mensen meer mogelijkheden te geven zich waar mogelijk zelfstandig en regulier te verplaatsen op een manier die voor hen passend en toegankelijk is. Voldoende mogelijkheden waardoor eigen kracht van mensen een gegeven is en het versterken van eigen kracht niet extra gestimuleerd of gefaciliteerd hoeft te worden.

Hierbij moeten we altijd het besef houden dat de mensen, die extra ondersteuning nodig hebben qua mogelijkheden en onmogelijkheden in hun verplaatsingen, als ieder ander zijn. Wat voor de één een goede oplossing is, is voor de ander een onmogelijkheid. Vanuit deze uitgangspunten komen we tot de onderstaande indeling met betrekking tot het vinden van passende oplossingen voor de mobiliteitsbehoefte van mensen.



Figuur 1. Algemene visie op vervoer

Uitgangspunt van figuur 1 is dat mensen zoveel mogelijk hun mobiliteitsbehoefte op basis van eigen kracht oplossen. Lukt dat niet, dan wordt gekeken naar de mogelijkheden van het sociaal netwerk en oplossingen in de samenleving. Hierbij maken de mensen zoveel mogelijk gebruik van zelfstandig vervoer en overige oplossingen vanuit de samenleving. Daarna komen pas maatwerk-oplossingen. Hoe vorm wordt gegeven aan de inrichting van de onderste vier treden uit de piramide is bij uitstek een lokale keuze.

## 2.2 Onze visie

In voorgaande paragraaf zijn we ingegaan op de uitgangspunten die van belang zijn bij het formuleren van onze visie. We hebben deze uitgangspunten beschreven aan de hand van de getoonde piramide.

Op basis van deze uitgangspunten beschrijven we in deze paragraaf op hoofdlijnen onze visie. Een visie mede gebaseerd op de inclusieve samenleving, waarin iedereen meedoet naar zijn of haar vermogen.

Vanuit onze visie vinden we dat:

1. Het uitgangspunt moet zijn dat mensen zoveel mogelijk gestimuleerd worden om oplossingen voor hun mobiliteitsbehoefte te vinden vanuit eigen kracht, in het sociale netwerk en vanuit oplossingen in de samenleving, maar dat de invulling van deze aspecten een lokale aangelegenheid is, tenzij het regionaal effectiever en efficiënter is.
2. We de bestaande en nieuwe initiatieven voor (aanvullend) OV beter moeten benutten. Deze keuze brengt een bepaalde afhankelijkheid van het OV en daarmee van de provincie met zich mee. Dit vraagt om constructief overleg met de provincie en is de reden dat de provincie ambtelijk betrokken is bij het opstellen van deze visie.
3. We - voordat we een maatwerkvoorziening voor vervoer toekennen - de volgende zaken met de inwoner hebben besproken:
  - De inwoner kan het leren bijvoorbeeld door les in gebruik OV, fietsles, etc.
  - De inwoner kan het zelf door gebruik te maken van een hulpmiddel, bijvoorbeeld Go-OV, reisplanner etc.
  - De inwoner kan het door een aanpassing van de vervoersoplossing, bijvoorbeeld een gelijkvloerse bus, verhoogde halte, etc.
  - De inwoner kan het samen met iemand anders, bijvoorbeeld iemand uit het sociaal netwerk, vrijwilliger, etc.

Als gemeenten willen we nog nadrukkelijker inzetten op de hierboven beschreven oplossingen.
4. Wanneer bovenstaande oplossingen niet mogelijk zijn, hebben we als gemeenten de verantwoordelijkheid een oplossing te bieden voor de mobiliteitsbehoefte van mensen. Deze valt uiteen in twee categorieën:
  - Structurele vervoersvraag  
Mensen hebben een structurele vervoersvraag voor vervoer naar school, werk, dagbesteding of opvang. Dit vervoer vindt vaak plaats gedurende de spitsuren. Vanuit het oogpunt van doelmatigheid vinden we het belangrijk om massa te creëren, waarbij kwaliteit, veiligheid en passendheid van het vervoer geborgd moet zijn. Met het creëren van massa wordt bedoeld dat voor die mensen waarvoor ondersteuning vanuit de gemeente nodig is, de grootste doelmatigheidswinst valt te behalen uit het bundelen vervoersstromen. Het combineren van vervoersstromen en/of materieel is daarom wenselijk, waarbij leidend is dat deze combinaties mogelijk zijn en voor de gebruiker passend zijn.
  - Incidentele vervoersvraag  
Mensen hebben een incidentele vervoersvraag voor vervoer naar, bijvoorbeeld familie, het ziekenhuis, de kapper of een verjaardag. Dit vullen we in door:
    - Dit vervoer zoveel mogelijk plaats te laten vinden in de daluren, wanneer geen sprake is van het hiervoor beschreven structureel vervoer en dit ook 'belonen'.
    - Het bieden van een oplossing zoals een individuele vervoersvoorziening, bijvoorbeeld scootmobiel, driewiel fiets, aanpassing van een auto, kostenregeling etc.

Samenvattend betekent dit dat we als gemeenten zoeken naar een vervoersoplossing die past bij de flexibiliteit en eigen kracht van mensen, waarbij samen met de persoon in kwestie wordt gezocht naar een passende oplossing. Dit kan ook een combinatie van oplossingen/activiteiten zijn, horend bij meerdere treden van de in figuur 1 beschreven piramide.

Hierbij vervult de gemeente een belangrijke rol in het helpen en motiveren van burgers bij het organiseren van vervoer vanuit eigen kracht, mogelijk met behulp van het sociaal netwerk en om oplossingen die geboden worden door de samenleving te gebruiken.

In de volgende paragrafen geven we vanuit deze brede visie verder invulling aan de verschillende elementen. Per onderdeel geven we een korte introductie van wat wij hieronder verstaan. Onder het kopje keuzes en overwegingen benoemen we vervolgens de voorliggende beleidskeuzes.

### 2.3 Eigen kracht

In deze visie hanteren we als definitie van eigen kracht "het vermogen van mensen om het leven of situaties vorm te geven en zelf oplossingen te bedenken voor hun eigen problemen en deze geheel of gedeeltelijk ook zelf uit te voeren, zodat ze het gevoel hebben ergens goed in te zijn". Uit onderzoek is gebleken dat zelfredzaamheid/zelfvertrouwen een belangrijke welzijnsfactor is voor het welbevinden van mensen.

Het versterken van eigen kracht houdt in dat mensen worden geholpen om hun eigen kracht te vergroten of in ieder geval optimaal te benutten. Ondersteuning (van gemeente en hulpverleners) moet erop gericht zijn aan te sluiten bij de eigen kracht van de hulpvrager (jongere, ouders, oudere, gehandicapte) en hun sociale omgeving.

Gemeenten kunnen de eigen kracht van mensen versterken door hen bijvoorbeeld van informatie te voorzien over de verschillende vervoersmogelijkheden en alternatieven in een bepaald gebied. In gesprek met mensen kan de eigen kracht worden versterkt, door bij het zoeken naar oplossingen voor de vervoersbehoefte niet uit te gaan van beperkingen, maar juist van kansen en mogelijkheden.

Naast de begrippen 'zelf' en 'eigen kracht' worden ook vaak de begrippen 'samenkracht' en 'samenredzaamheid' gebruikt. Met deze begrippen duiden we feitelijk op een uitbreiding van de eigen kracht van mensen, doordat samen met anderen invulling wordt gegeven aan de eigen behoeften. Zonder dat er sprake is van ondersteuning vanuit de overheid.

#### Visie

Voor de invulling van de vervoersbehoefte zijn mensen primair zelf verantwoordelijk, "eigen kracht". Gemeenten zijn lokaal verantwoordelijk voor de manier waarop ze de eigen kracht van mensen willen betrekken en stimuleren bij het zoeken naar passende oplossingen voor de vervoersbehoefte. Door meer te kijken naar wat mensen wel kunnen in plaats van wat ze niet kunnen, mensen meer in hun eigen kracht te zetten (gesteund door de mensen om hen heen), wordt een antwoord gevonden op de vervoersbehoefte.

De rol van de gemeente en consequenties die volgen uit deze visie zien er als volgt uit:

- Tijdens het gesprek met de burger wordt nadrukkelijk gekeken naar datgene wat men wel kan en niet naar wat men niet kan. Vanuit deze 'mogelijkheden' kijken we naar een passende oplossing voor de vervoersbehoefte.
- Leren/werken/dagbesteding vindt zo dicht mogelijk bij 'huis' plaats.
- Het inzetten van middelen om mensen te leren of te ondersteunen zelfstandig te reizen; zoals een vergoeding voor het volgen van een training, het gebruik van digitale hulpmiddelen, maatjesprojecten etc.
- Zorgen dat mensen op de hoogte zijn van het aanbod van oplossingen uit de samenleving. Vanuit de gemeenten is het wenselijk om deze initiatieven nadrukkelijk onder de aandacht te brengen.
- Zorgen dat de toegankelijkheid en beschikbaarheid van het OV continue wordt verbeterd en dat mensen op de hoogte zijn van de mogelijkheden die het OV biedt.

Bij het vergroten van de eigen kracht van mensen speelt ook zijn of haar sociaal netwerk een belangrijke rol.

## 2.4 Sociaal netwerk

Het sociaal netwerk is een verzamelnaam voor een netwerk van betekenisvolle personen (gezin, familie, burens, klasgenoten, vrienden en kennissen) dat functioneert als ondersteuningsbron voor het eigen welzijn en welbehagen en dat van de personen in het netwerk.

Er zijn verschillende sociale netwerken te onderscheiden. In een netwerk (bijvoorbeeld gezin, school of kantoor) waar mensen elkaar dagelijks zien en spreken, hebben de intensieve sociale contacten een andere invloed dan wanneer men elkaar één keer per jaar ontmoet.

Het vergroten van het netwerk van mensen draagt bij aan de activatie van zelfredzaamheid. Dit kan aan de ene kant door mensen te wijzen op ontmoetingsmogelijkheden/plekken of de mogelijkheid om deze te creëren. Aan de andere kant door vrijwilligersinitiatieven te stimuleren.

Hierin ligt een taak voor onder andere het welzijnswerk, verenigingen en dorpsraden. Buurtbusverenigingen en de vrijwilligerstaxi zijn voorbeelden waarbij de initiatieven zowel voor de reizigers als chauffeurs een vergroting van het netwerk betekent. Deze laatste voorbeelden hangen ook nadrukkelijk samen met oplossingen die vanuit de samenleving zijn ontstaan. Oplossingen die mensen wel moeten kunnen vinden. Het vergroten van het sociaal netwerk kan deze 'zoektocht' vergemakkelijken.

### Visie

Als mensen niet geheel zelfstandig in hun vervoersbehoefte kunnen voorzien is de eerstvolgende stap dat ze samen met hun sociale omgeving zoeken naar oplossingen. Gemeenten zijn lokaal verantwoordelijk voor de manier waarop ze het sociale netwerk van mensen willen betrekken bij het zoeken naar passende oplossingen voor de vervoersbehoefte. Een belangrijke stap die alle gemeenten daarin moeten maken, is om initiatieven te stimuleren die er op zijn gericht om het sociale netwerk te vergroten.

De rol van de gemeente en consequenties die volgen uit deze visie zien er als volgt uit:

- Zorgen dat welzijnsorganisaties en - verenigingen, professionele aanbieders e.a. een passend aanbod bieden van activiteiten en actief mensen benaderen om te participeren. Mensen moeten elkaar kunnen vinden (als ze dat willen), waarbij het activeren van het sociale netwerk een belangrijke rol speelt.
- In gesprek met de mensen wordt nadrukkelijk gekeken naar de rol van het sociale netwerk bij het vinden van een passende oplossing.
- In overleg met ouders en familie wordt ook nadrukkelijk gekeken hoe zij een bijdrage kunnen leveren bij de invulling van de vervoersbehoefte van hun familieleden.

## 2.5 Oplossingen in de samenleving

In het rapport van Arcon (mei 2015) 'Vervoer onder de loep' is een inventarisatie uitgevoerd naar initiatieven en andere oplossingen met betrekking tot de vervoersbehoefte van mensen die vanuit de samenleving zijn ontstaan. Aangezien dit vele vormen kent, beperken we ons hier tot een selectie.

Voorbeelden van alternatieven:

- De Provincie Overijssel kan, in navolging van RegioTwente, OV-ambassadeurs inzetten om ouderen wegwijs te maken in het OV.
- MEE op weg: De deelnemer aan het project wordt gekoppeld aan een vrijwillig OV-maatje, met als doel de deelnemer uiteindelijk zelfstandig te laten reizen om op die manier de zelfredzaamheid en de mogelijkheden om te participeren te vergroten.
- GoOV: dit is een organisatie die mensen met een beperking ondersteunt in het gebruik van het openbaar vervoer in hun dagelijks leven, door middel van de GoOVapp. Door de invoering van GoOV willen zij bereiken dat mensen die daar moeite mee hebben zelfstandig kunnen reizen, terwijl zij nu bijvoorbeeld afhankelijk zijn van vervoer per taxi of een busje.
- SmartCab: Op 1 juni 2014 zijn Taxi Brookhuis, Taxi Baan en elf Twentse gemeenten een gezamenlijk taxiproject gestart: SmartCab. Het werkgebied van SmartCab is heel Twente. Het project is zonder subsidie opgezet en is opgestart met werkloze jongeren die met behoud van hun bijstandsuitkering werkervaring opdoen als taxichauffeur.
- Lokale vrijwilligersinitiatieven en de inzet van lokale buurtbussen op dunne lijnen.

Daarnaast zijn er landelijke vraag en aanbod-websites beschikbaar waar mensen met vervoersbehoefte en vervoersoplossingen elkaar kunnen vinden. Ook ontstaan er meer en meer commerciële alternatieven en worden er particuliere initiatieven opgestart om invulling te geven aan de vervoersbehoefte van mensen.

### Visie

We vinden het belangrijk om het gebruik van oplossingen die ontstaan in de samenleving te stimuleren. Als gemeenten stimuleren we de initiatieven die zoeken naar oplossingen vanuit de samenleving door deze (deels) te ondersteunen en waar mogelijk deze te faciliteren. Gemeenten zijn vrij om lokaal keuzes te maken hoe ze dergelijke oplossingen willen faciliteren en stimuleren. Wel zullen zij hierin kennis en ervaringen delen en eventueel samen (bovenlokaal) initiatieven stimuleren.

De rol van de gemeente en consequenties die volgen uit deze visie zien er als volgt uit:

- Zorgen dat deze oplossingen bekend zijn bij mensen.
- Stimuleren dat de samenleving zelf met vervoersoplossingen komt.

## 2.6 Algemene voorzieningen

Het reguliere vervoer betreft het openbaar vervoer met bus en trein. Het OV is dan ook een algemene voorziening. Als struikelpunt voor het gebruik van deze voorziening wordt vaak de complexiteit van het systeem genoemd. Daarbij gaat het om de dienstregeling, de tarieven, verschillen in vervoerders en de infokanalen om aan informatie te komen.

In Twente is de afgelopen jaren de toegankelijkheid van het OV fors verbeterd, zoals ook te lezen valt in paragraaf 1.4.2. Daarnaast maken vrijwilligers het mogelijk dat er in Twente een aantal buurtbussen rijden. Dit is erg belangrijk omdat zo met name de kleine kernen bereikbaar blijven.

Als we mensen (nog) meer mogelijkheden willen geven om zich te verplaatsen in het openbaar vervoer, dan moet worden geïnvesteerd in een eenvoudig en uitlegbaar systeem. In feite is dit het versterken van de eigen kracht van mensen om zo met het OV te kunnen reizen. Dit wordt ook aangegeven in de brief van de provincie Overijssel (*Initiatieven overstap kleinschalig vervoer naar openbaar vervoer, d.d. 19 mei*).

Dezelfde brief beschrijft ook een aantal initiatieven die nauw aansluiten bij de uitgangspunten van onze visie. Onder andere wordt aangegeven dat er vanuit OV-perspectief mogelijkheden liggen om:

- verbreding te zoeken naar andere doelgroepen;
- delen van het leerlingenvervoer met behulp van het OV te organiseren;
- het aantrekkelijker te maken voor de groep 65+ers om met het OV te reizen;
- om de samenwerking van de provincie met gemeenten te intensiveren.

Vanuit onze visie worden deze ontwikkelingen nadrukkelijk omarmd.

Daarnaast worden samen met de provincie plannen ontwikkeld om ook de gebieden in Twente te ontsluiten waar geen of slechts beperkt Openbaar Vervoer is geregeld. Vooral voor de plattelandsgemeenten lijkt een AOV-voorziening een belangrijk vervoersalternatief vanwege het ontbreken van het OV. Hierdoor kunnen mensen die in deze gebieden wonen en niet zelf in een vervoersoplossing kunnen voorzien zich verplaatsen. Er is dan geen geïndiceerd maatwerk noodzakelijk.

De gemeente is afhankelijk van de provinciale keuzes met betrekking tot het Openbaar Vervoer. De provincie Overijssel laat in de rest van Overijssel een terugtrekkende beweging zien als het gaat om de inzet van openbaar vervoer. De provincie hanteert hierbij het principe dat zij verantwoordelijk is voor de grote verbindingen in de provincie ('hoofdnet'), maar niet voor de gemeentelijke verbindingen. Samen met de provincie moeten afspraken worden het niveau van het OV en het AOV.

### Visie

Iedereen in Twente moet gebruik kunnen maken van het openbaar vervoer, via het huidige basisnet. Hierover maken we samen afspraken met de provincie en de vervoerder. Waar dit niet mogelijk is kan lokaal worden besloten om aanvullend (openbaar) vervoer te organiseren. In eerste aanleg kijken we hiervoor naar initiatieven vanuit de samenleving (zie ook paragraaf 2.3). Ook hier zullen gemeenten kennis en ervaringen delen en eventueel samen (bovenlokaal) initiatieven stimuleren en samen regionaal optrekken richting de provincie.



De rol van de gemeente en consequenties die volgen uit deze visie zien er als volgt uit:

1. De gemeente ontwikkelt/stimuleert (in samenwerking met de provincie) passende alternatieven voor gebruikers van AOV-voorzieningen.
2. We stimuleren het versterken en in stand houden van het basis OV en om dunne lijnen met een redelijke bezetting te behouden of realiseren (bijv. met buurtbussen). Dit geldt met name voor de plattelandsgemeenten.
3. Om dit te bereiken willen de 14 Twentse gemeenten in overleg met de provincie werken aan de invulling van AOV, met behulp van de bestaande subsidie (zie voor een toelichting op deze subsidie paragraaf 1.6).
4. We moeten in zoverre realistisch blijven dat er in Twente plaatsen zijn die minder bereikbaar zijn en blijven met het OV en AOV. Onze verwachting is dat initiatieven uit de samenleving zich (door)ontwikkelen om in het gat te springen, ervan uitgaande dat voor de ontwikkeling van dergelijke initiatieven ook een daadwerkelijke behoefte geldt. Het is onze verantwoordelijkheid als gemeenten om lokaal te kijken hoe we deze initiatieven kunnen faciliteren en stimuleren. Daarbij geldt dat we als gemeenten ook van elkaar moeten leren en onderling in moeten zetten op kennisuitwisseling rondom deze initiatieven en ontwikkelingen.

## 2.7 Maatwerk

Zoals hiervoor beschreven gelden eigen kracht, sociaal netwerk, algemene oplossingen en algemene voorzieningen voor iedereen wanneer er sprake is van een vervoersvraag. Alleen daar waar mensen tegen grenzen aanlopen (financieel, fysiek of verstandelijk) moet de gemeente ondersteuning bieden. Dit noemen we maatwerk. De maatwerkoplossing is een door de gemeente op individueel niveau geïndiceerde oplossing. Hierbij kennen we een tweetal subgroepen:

1. De groep mensen met een structurele vervoersvraag. Dit is een vraag die één of meerdere dagen per week, meerdere weken, maanden of jaren achter elkaar dezelfde is. Dit gaat met name over de vervoersvraag van en naar een zinvolle dagbesteding. Hierbij kan gedacht worden aan het reizen van en naar school, dagactiviteiten of werk.
2. De groep mensen met een incidentele, vaak laagfrequente vervoersvraag. Het gaat hier om vervoer vanuit sociaal of recreatief oogpunt, of een vervoersvraag gericht op persoonlijke gezondheid (bijvoorbeeld vervoer van en naar de kapper, pedicure, apotheek, huisarts, ziekenhuis etc.). We spreken hier over mensen die, om mee te kunnen blijven doen in de samenleving, ondersteuning nodig hebben voor deze incidentele vervoersvragen.

### Visie

Voor mensen met een geïndiceerde structurele en incidentele vervoersvraag bieden we een maatwerkoplossing. Hierbij is aan de voorkant al afgepeld, bijvoorbeeld door het wijkteam, welke mogelijkheden de persoon in kwestie heeft om zelfstandig te reizen, welke alternatieven er voorhanden zijn, etc. De vormgeving van de maatwerkoplossing wordt door de 14 Twentse gemeenten gezamenlijk opgepakt om zo optimaal gebruik te kunnen maken van combinatiemogelijkheden in de vervoerstromen.

De rol van de gemeente en consequenties die volgen uit deze visie zien er als volgt uit:

- We zetten in op het bundelen van vervoersstromen (het creëren van massa), waardoor de doelmatigheidswinst toeneemt. Massa ontstaat door binnen en over de gemeentegrenzen heen te kijken naar de mogelijkheden om vervoersstromen te combineren.
- Met deze bundeling bedoelen we ook om binnen de wettelijke en beleidsmatige kaders en bovenal ook de mogelijkheden van desbetreffende mensen zoveel mogelijk uit te gaan van het combineren van verschillende doelgroepen. Het gaat hier zowel om, waar mogelijk, gelijktijdig vervoersstromen te combineren, maar ook om gedurende de dag deze combinaties te zoeken.

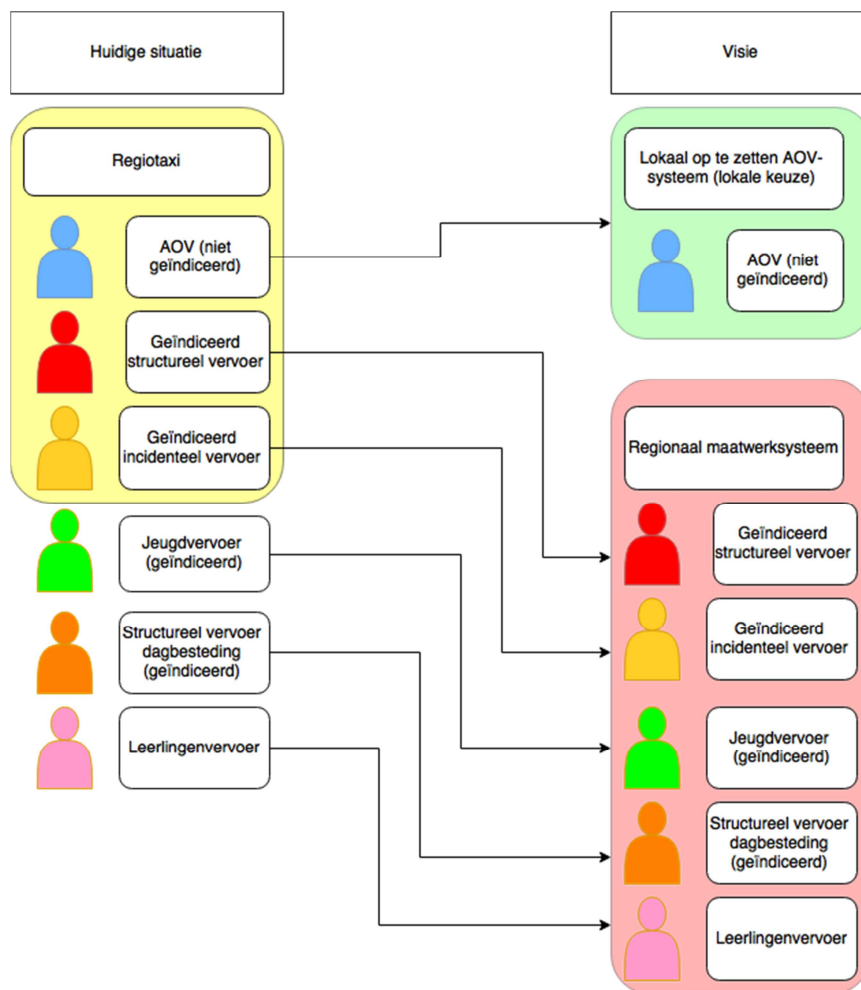
- Daarom kiezen we in Twente nu niet voor een pure marktform waarbij gemeenten de burger enkel financieel ondersteunen en de burger zelf bepaalt voor welke vervoerder hij of zij kiest.
- De keuze die volgt is om de inkoop van structureel vervoer voor de volgende vervoersstromen regionaal vorm te geven:
  1. Leerlingenvervoer, voor die leerlingen waar een oplossing (deels) niet lager in de piramide voorhanden is.
  2. Voor mensen die naar werk of een vorm van dagbesteding gaan (zowel vanuit de Wmo 2015 als vanuit de Jeugdwet en waarvoor ook geldt dat er geen oplossing mogelijk is lager in de piramide) of behandeling of ondersteuning krijgen in geval van jeugdhulp. De consequentie is dat we ervoor kiezen om de inkoop van het vervoer van en naar dagbesteding en vervoer vanuit de Wmo en de Jeugdwet weg te halen bij de aanbieders.
  3. De consequentie is dat we ervoor kiezen om de inkoop van het vervoer van en naar dagbesteding en vervoer vanuit de Wmo en de Jeugdwet niet meer door de aanbieders te laten organiseren.
- Vanwege efficiencyeffecten bij de vervoerders (leegstaande taxi's in daluren waarvan ook vaak de chauffeur doorbetaald moet worden) kunnen gemeenten er lokaal voor kiezen om het incidentele vervoer mee te nemen in de inkoop. Het vergroten van de mogelijkheden tot een efficiëntere inzet van materiaal en personeel verwachten we als gemeenten ook terug te zien gedurende het inkoopproces.
- Vooralsnog willen we dit inkoopproces vormgeven via een centrale aanbesteding, in percelen die overeenkomen met de gemeentegrenzen. Daarmee komen lokale keuzes tot hun recht.

### 3. Algemene en financiële consequenties

In dit hoofdstuk beschrijven we de belangrijkste consequenties en gevolgen van de in hoofdstuk 2 beschreven visie. Deze consequenties hebben we ondergebracht onder algemene en financiële consequenties. We sluiten het hoofdstuk af met een risico-inventarisatie.

#### 3.1 Algemene consequenties

In deze paragraaf gaan we wat dieper in op de belangrijkste effecten (of consequenties) van de visie. Het is goed om de effecten te schetsen aan de hand van onderstaand figuur.



Figuur 2. De vervoersstromen in de huidige situatie en de nieuwe situatie (conform visie).

#### De vervoersstromen in de nieuwe situatie

Voorgaand figuur beschrijft aan de linkerkant de huidige situatie met betrekking tot de vervoersvormen waar nu een gemeentelijke verantwoordelijkheid voor geldt.

In de huidige situatie kennen we daarin de Regiotaxi. De gebruikers van de Regiotaxi zijn onder te verdelen in drie groepen;

1. een groep mensen die de Regiotaxi gebruiken als AOV voorziening en geen indicatie hebben.
2. een groep mensen die de Regiotaxi gebruiken voor structureel vervoer en die daar een indicatie voor hebben.
3. een groep mensen die de Regiotaxi gebruiken voor incidenteel vervoer en daar een indicatie voor hebben.

Met indicatie bedoelen wij dat deze mensen door de gemeente zijn geïndiceerd op basis van de constatering dat zij deze vervoersvoorziening nodig hebben om in hun mobiliteitsbehoefte te kunnen voorzien en hiervoor geen oplossing gevonden is in de onderste treden van de piramide.

De huidige inrichting van de Regiotaxi doorzetten is, zoals beschreven in paragraaf 1.6 financieel gezien niet wenselijk. Op basis van onze visie, waarin we kiezen voor integraliteit en het combineren van vervoersstromen om op die manier massa te creëren, aangevuld met het uitgangspunt dat het bieden van een AOV voorziening een lokale keuze is, is de consequentie dat de huidige Regiotaxi wordt opgeheven. Dit betekent niet dat er geen alternatief wordt geboden voor de gebruikers van de Regiotaxi. Zoals in het figuur te zien is geldt voor de AOV-gebruikers zonder indicatie dat zij, afhankelijk van lokale keuzes, terug kunnen vallen op bestaande en/of nieuw te ontwikkelen AOV-alternatieven. Dit is een opgave waarin de gemeenten samen moeten gaan optrekken met de provincie.

De gebruikers met een indicatie (structureel en incidenteel) worden meegenomen in de regionale maatwerkoplossing. In deze regionale maatwerkoplossing worden in de nieuwe situatie ook de gebruikers van het leerlingenvervoer, het (geïndiceerd) dagbestedingsvervoer en (geïndiceerd) Jeugdvervoer meegenomen.

In de huidige situatie zijn deze vervoersvormen veelal los van elkaar en lokaal georganiseerd. In de nieuwe situatie wordt deze maatwerkoplossing geboden door middel van een regionaal systeem, waarin de verschillende vervoersvormen gezamenlijk worden georganiseerd.

Dit betekent dat de contracten voor deze vervoersstromen, afhankelijk van de huidige contracten en bijbehorende looptijden, ondergebracht worden in dit nieuwe systeem op basis van een groei-model. Dit kan per gemeente verschillen. Voor leerlingenvervoer lopen bij 9 van de 14 gemeenten de contracten af per 1 juli 2016, 4 daarvan kunnen het contract niet verlengen (hebben geen optie-jaren meer). Andere gemeenten hebben contracten die langer duren. Met de zorginstellingen die het vervoer naar de dagbesteding organiseren, lopen de contracten in 2016 nog door en zullen naar verwachting vanaf 1 januari 2017 nieuwe afspraken worden gemaakt.

In het figuur zijn de individuele vervoersvoorzieningen, zoals de scootmobiel, driewiel-fiets, financiële tegemoetkoming, etc., niet opgenomen. De toegang en organisatie van deze voorzieningen blijft in de nieuwe situatie, net als in de huidige situatie, een lokale aangelegenheid.

### **Organisatie van het regionale maatwerksysteem**

De organisatie van dit nieuwe systeem beleggen we bij een nog te ontwikkelen Regionale Regiecentrale Maatwerkvervoer. We stellen voor om deze Regiecentrale Maatwerkvervoer te organiseren op het fundament van de huidige Regiecentrale voor de Regiotaxi. De Regiecentrale Regiotaxi heeft in de nieuwe situatie geen rol meer door het wegvallen van de Regiotaxi. De organisatie en bijbehorende uitvoerende taken zullen ingezet worden voor de nieuwe organisatie die nodig is voor het regionale maatwerksysteem.

### **Verantwoordelijkheid voor vervoer dagbesteding en jeugdhulp**

Zorgaanbieders zijn in de huidige situatie verantwoordelijk voor de inkoop en organisatie van het vervoer van en naar dagbesteding en vervoer met betrekking tot jeugdhulp. Hiervoor ontvangen zij van de gemeente een vast tarief. Op basis van onze visie, waarbij we met betrekking tot de organisatie van het maatwerk kiezen voor het creëren van massa, door middel van het bundelen van vervoersstromen, betekent dit dat wij als gemeenten de verantwoordelijk pakken om dit vervoer te organiseren. Daarnaast geldt dat dat vervoer geen corebusiness is van de aanbieders en dat vervoerders met het huidige tarief het vervoer niet of nauwelijks kostendekkend kunnen organiseren. Ook de kwaliteit en veiligheid is niet altijd even goed gewaarborgd. Dit in combinatie met de integraliteit (bundelen van vervoersstromen, maatwerk regionaal organiseren) die wij voor ogen hebben met onze visie pakken wij als gemeenten deze verantwoordelijkheid. Het moment waarop deze vervoersstromen in te passen zijn in het nieuwe maatwerksysteem hangt samen met nieuwe contractering in de zorg. Voor 2016 is dit nog niet aan de orde, maar mogelijk wel per januari 2017.

Om aanbieders wel te blijven betrekken, hun creativiteit te blijven benutten en ze ook een verantwoordelijkheid te geven om samen met mensen te zoeken naar de meest passende vervoersoplossing stellen wij voor om onderstaande uitgangspunten op te nemen in de afspraken die (afzonderlijke) gemeenten maken met aanbieders (o.a. zorgaanbieders, scholen, SW-bedrijven):

- Van de aanbieders verwachten we dat zij efficiëntie blijven zoeken in het beter op elkaar aan laten sluiten van aanvangstijden van bijvoorbeeld scholen, dagbestedingslocaties en sociale werkplaatsen.
- Voor de invulling van zorg- en ondersteuningsvragen wordt gekeken naar het dichtstbijzijnde aanbod van bijvoorbeeld dagbesteding, scholen en sociale werkplaatsen, daarbij rekening houdend met de passendheid van het aanbod.
- Bovenstaande mag niet ten koste gaan van de kwaliteit van de geboden oplossing.
- Keuzes gebaseerd op besparingen op vervoersgebied mogen niet leiden tot een stijging van kosten van bijvoorbeeld dagbesteding of andere vormen van zorgverlening en ondersteuning.
- Tot slot is het belangrijk dat aanbieders in blijven zetten op een toename van zelfredzaamheid en participatie. Voor het vervoer betekent dit bijvoorbeeld dat cliënten met een eventuele training of met behulp van andere tools zelfstandig of met vrijwillige ondersteuning van het openbaar vervoer gebruik kunnen gaan maken. Dit kan in de ondersteuningsplannen van de cliënten worden opgenomen. Het is aan de individuele gemeenten om te bepalen hoe zij dergelijke initiatieven willen ondersteunen.

### **3.2 Financiële consequenties**

In deze paragraaf maken we een voorzichtige inschatting van de financiële implicaties. Deze inschatting is gebaseerd op schattingen en aannames en wordt in het vervolgtraject verder uitgewerkt. In tabel 4 tonen we voor het leerlingenvervoer en de Regiotaxi de kosten per gemeente. Het gaat hier om de daadwerkelijke uitgaven voor desbetreffende vervoersstroom in 2014. De overige vervoersstromen (dagbesteding, jeugd, Wsw) hebben we hierin niet opgenomen, omdat daarover onvoldoende informatie beschikbaar is.

<b>Gemeente</b>	<b>Leerlingenvervoer</b>	<b>Regiotaxi Wmo</b>	<b>Regiotaxi OV</b>
Almelo	€ 768.760	€ 959.951	€ 63.673
Borne	€ 386.000	€ 468.740	€ 34.209
Dinkelland	€ 453.273	€ 425.829	€ 44.768
Enschede	€ 1.800.000	€ 2.080.843	€ 179.726
Haaksbergen	€ 380.000	€ 373.448	€ 87.425
Hellendoorn	€ 413.000	€ 342.980	€ 77.256
Hengelo	€ 821.324	€ 1.113.687	€ 102.281
Hof van Twente	€ 980.741	€ 531.667	€ 116.599
Losser	€ 370.000	€ 340.987	€ 40.385
Oldenzaal	€ 385.000	€ 687.454	€ 222.292
Rijssen - Holten	€ 1.424.000	€ 284.795	€ 97.627
Tubbergen	€ 420.661	€ 234.386	€ 68.797
Twenterand	€ 1.261.933	€ 315.510	€ 24.900
Wierden	€ 389.550	€ 193.952	€ 26.050
<b>Totaal</b>	<b>€ 10.254.242</b>	<b>€ 8.354.229</b>	<b>€ 1.185.988</b>

Tabel 4. Gerealiseerde kosten per vervoersstroom per gemeente eind 2014.

De begrote uitgaven voor 2015 voor de regiotaxi (zowel Wmo als OV) bedragen tezamen circa 12 miljoen euro. Hiervan wordt 2.2 mln. gesubsidieerd door de provincie. Daarnaast wordt circa 1.5 miljoen euro terugontvangen door de individuele gemeenten uit eigen bijdragen van cliënten.

Voor de overige vervoersstromen is het lastiger in te schatten wat de exacte omvang is, maar deze bedraagt naar schatting 6 miljoen euro voor vervoer in relatie tot de nieuwe taken Wmo + Jeugdhulp (Maatwerkvoorzieningen, AWBZ en GGZ). Daarnaast wordt naar schatting regionaal ca. 0,5 miljoen euro uitgegeven aan individueel Wmo vervoer (scootmobiel, rollator, etc.) en ca. 1 miljoen aan Wsw vervoer.

Op basis van bovenstaande cijfers komen we tot de volgende berekening voor 2015 (afgerond):

Leerlingenvervoer:	€ 10.000.000
Regiotaxi:	€ 12.000.000
Voormalig AWBZ vervoer (nu Wmo en Jeugd)	€ 6.000.000
Wsw vervoer	€ 1.000.000
Individueel Wmo-vervoer	€ 500.000
<b>Totale omvang regionale vervoersstromen</b>	<b>€ 29.500.000</b>

Uitgaande van de in de voorgaande hoofdstukken beschreven Twentse vervoersvisie betekent dit dat de doelgroep voor aanvullend openbaar vervoerssysteem kleiner wordt dan de huidige doelgroep die gebruikmaakt van de regiotaxi. De verwachting is dat nieuwe oplossingen dan goedkoper kunnen worden georganiseerd dan de huidige Regiotaxi.



De Regiotaxi wordt momenteel gezien als (aanvullend) openbaar vervoerssysteem en daarom geldt ook een provinciale bijdrage van € 2.2 mln. De provincie heeft aangegeven dat de € 2.2 mln. beschikbaar blijft voor Twente tot en met 2020 met bestemming mobiliteit. Daaronder vallen het openbaar vervoer en het aanvullend openbaar vervoer. Het is aan de gemeenten om te adviseren waarvoor deze middelen worden gebruikt. Wanneer gemeenten alternatieve initiatieven ontwikkelen die als (aanvullend) openbaar vervoer kunnen worden aangemerkt kunnen de middelen hiervoor dus worden aangewend. Dit vergt overeenstemming met de Provincie, tussen de 14 gemeenten en binnen de individuele gemeenten (mobiliteit en sociaal domein).

Mogelijke consequenties van de visie zijn dat de eindverantwoordelijkheid en uitvoering van het vervoer van en naar dagbesteding en het vervoer in het kader van de Jeugdwet niet meer wordt 'overgelaten' aan de aanbieders. Dit zal mogelijk voor gemeenten duurder zijn dan de huidige vergoeding die wordt verstrekt aan aanbieders, gezien de geluiden dat het huidige tarief die we nu aan aanbieders betalen niet kostendekkend is.

Maar een slimmere combinatie van ritten van leerlingenvoer, Wsw vervoer, Individueel Wmo vervoer en Wmo dagbesteding kan een mogelijke besparing opleveren. We denken dat een besparing van tussen de 5-10% te realiseren is. In onderstaand voorbeeld hebben we gerekend met een potentiële besparing van circa 8%.

Besparingsmogelijkheden (+3.5):

- |   |              |
|---|--------------|
| • Lagere uitgaven OV cliënten bij een aanvullend openbaar vervoerssysteem | ca. 2.0 mln. |
| • Lagere uitgaven slimmer combineren ritten verschillende doelgroepen     | ca 1.5 mln.  |

Daar staat wel tegenover (-1 mln)

- |   |            |
|---|------------|
| • Lagere provinciale subsidie (inschatting -25%) =            | + 0.5 mln  |
| • Lagere eigen bijdrage aanvullend openbaar vervoerssysteem = | + 0.25 mln |
| • Hogere uitgaven vervoer voormalig AWBZ =                    | + 0.25 mln |

Per saldo besparing van 2.5 mln euro (ca. 8%)

NB bovenstaande berekening is gebaseerd op schattingen en aannames en dient nader te worden uitgewerkt. Deze berekening kan geenszins gebruikt worden om een bezuiniging op te leggen.

### 3.3 Risico-inventarisatie: Algemeen

In deze paragraaf geven we inzicht in een aantal mogelijke risico's die van invloed kunnen zijn op de inrichting en uitvoering van het vervoer voor de komende jaar en die mogelijk in conflict kunnen treden met de uitgangspunten van onze visie.

- In onze visie gaan we ervan uit dat er kansen zijn om kostenbesparing te realiseren door het stimuleren van eigen kracht, inzet van het eigen sociaal netwerk en oplossingen in de samenleving. De omvang van deze doelmatigheidswinst is op voorhand lastig in te schatten en kan lokaal behoorlijk verschillen.
- De doelgroep jeugd is nog onvoldoende in beeld, maar de ervaring in verschillende gemeenten is dat er steeds meer aanvragen komen. De verwachting is dat dit de komende jaren extra geld kost.

- In de visie geven we aan dat het gebruik van het OV gestimuleerd moet worden. Een risico dat speelt is dat er op den duur op de dunne lijnen steeds minder OV beschikbaar is, waardoor ook minder OV-gebruik mogelijk zal blijken te zijn. Als gevolg van minder OV zal de vraag naar AOV en maatwerk wellicht zelfs groter worden.

### **3.4 Risico-inventarisatie: Inkoop specifiek**

In het geval er diensten in kader van mobiliteit door gemeenten worden uitbesteed aan commerciële partijen, zullen deze conform de geldende regels van de Aanbestedingswet 2012 (AW2012) moeten worden aanbesteed. Personen vervoer over de weg valt daarbij in het regiem van de 2a diensten en daarmee is het volledige aanbestedingsregiem van toepassing en liggen o.a. de termijnen voor inschrijving en maken van bezwaar en wijze van aanbesteding vast.

Door de wens om diverse vervoerstromen of diensten samen te voegen is er aanbestedings-technisch sprake van clustering. Afhankelijk van de gemaakte keuzes kan er sprake zijn van:

1. het clusteren van gebieden (14 gemeenten, aanbieders);
2. het clusteren van verschillende vormen van vervoer;
3. het clusteren van mobiliteitsdiensten, waaronder de intake, regie en uitvoering van het vervoer.

De Aanbestedingswet (artikel 1.5, Verbod onnodig samenvoegen & opsplitsen in percelen) geeft aan dat er geen clustering mag plaatsvinden die de marktwerking verstoort en de toegang voor MKB-bedrijven tot de opdracht belemmeren. In het geval men wel tot clustering besluit, dient men dit bij de aankondiging al te melden en in de aanbestedingsstukken te motiveren op basis van:

1. samenstelling van de markt en de invloed van de samenvoeging op de toegang van het MKB tot de opdracht,
2. de organisatorische gevolgen van de samenvoeging voor de aanbestedende dienst, de inschrijvers en de mate van samenhang.

Afhankelijk van de gemaakte keuzes welke samenvoeging vanuit de mobiliteitsgedachte wenselijk zijn, moeten die worden getoetst op legitimiteit aan de hand van voorgaande drie criteria.

## 4. Planning besluitvorming visie

Tot slot vindt u in dit hoofdstuk u het planningsoverzicht met betrekking tot het traject rondom de besluitvorming om te komen tot vaststelling van onderliggende visie.

Datum	Actie	Opmerkingen
<b>21 augustus</b>	Aanleveren (eventueel bijgesteld) wijzigingsoverzicht, definitieve visienotitie (vastgesteld door kernteam 19 augustus), planningsoverzicht en borgingsnotitie naar leden AO	
<b>27 augustus</b>	Gezamenlijk AO, Wmo/Jeugd/Mobiliteit. Ambtelijk vaststellen van de visienotitie	Mobiliteitsambtenaren uitnodigen.
<b>4 september</b>	Oplevering definitief beleidsdocument met aparte notitie over planning en borgingsaspecten.  Aanleveren definitieve stukken naar BO	Deze datum is aangehouden om de notitie tijdig aan de lokale Wmo raden te kunnen aanbieden zodat die een advies daarover kunnen maken voor 24 september.  Er wordt tevens ambtelijk een set voorbereid om na 24 september te gebruiken voor het inbrengen in de 14 colleges. De nadrukkelijke wens is dat dit in de diverse colleges wordt geagendeerd op 29 september (als het echt niet anders kan, op 6 oktober) Informereren gemeenteraden na bespreking bestuurlijk overleg en na bespreking in colleges.
<b>10 september</b>	BACO	
<b>24 september</b>	Bestuurlijk overleg tijdens Twenteday	We gaan ervan dat alle relevante wethouders weer aanwezig zijn.
<b>29 september</b>	Alle colleges stellen vervoersvisie vast.	Als het echt niet anders kan uiterlijk vaststelling op 6 oktober.
<b>30 september</b>	Officieel laatste moment om met regiocentrale contract af te stemmen over toekomst	Marco Berloth zal dit voorbereiden.
<b>1 oktober</b>	"start borging"	
<b>1 oktober (7 oktober)</b>	Persmoment regisseren.	
<b>Uiterlijk 1 december</b>	Besluitvorming gemeenteraad	Afhankelijk van de lokale situatie kan er voor gekozen worden om óf de Regionale vervoersvisie vast te stellen, dan wel een lokale vervoersvisie waar de regionale vervoersvisie de basis van vormt, dan wel de visie ter kennisname aan de gemeenteraad aan te bieden.

De inhoud van deze visienotitie heeft tot gevolg dat er op korte termijn verschillende vervolgacties ondernomen moeten worden door de Twentse gemeenten. Deze vervolgacties zijn niet opgenomen in deze visienotitie, maar zijn opgenomen in een aparte notitie.

**Bijlage 1. Geconsulteerde partijen**Gemeentelijke adviesorganen

- BTB-commissie Enschede
- Wmo-raden

Onderwijs

- 't Korhoen (ZML)

Overheidsorganisaties

- Provincie Overijssel

Overig

- Menzis
- RVC

Sociale Werkvoorzieningen

- Soweco

Vervoerders

- Brookhuis
- Luttikhuis Taxi
- Taxi Baan
- Syntus

Zorgaanbieders

- Avelijn
- Bruggerbosch
- CarintReggeland
- ZorgAccent

**Bijlage 2. Afkortingenlijst en verklarende woordenlijst****Afkortingenlijst**

AWBZ	Algemene Wet Bijzondere Ziektekosten
DGV	Doelgroepenvervoer
OV	Openbaar Vervoer
AOV	Aanvullend Openbaar Vervoer
WIA	Wet werk en inkomen naar arbeidsvermogen (blz 8 notitie)
WAO	Wet op de arbeidsongeschiktheidsverzekering (blz 8 notitie)
Wlz	Wet langdurige zorg
Wmo 2015	Wet maatschappelijke ondersteuning 2015
Wsw	Wet Sociale Werkvoorziening
Zvw	Zorgverzekeringswet

**Verklarende woordenlijst**

Mobiliteit	Mobiliteit vraagt dat je je kunt verplaatsen. Veilig, met (enige) snelheid, betrouwbaar en voor de betreffende persoon passend en betaalbaar.
Regulier openbaar vervoer	Regulier openbaar vervoer is personenvervoer dat openbaar toegankelijk is. Dat wil zeggen dat iedereen die dat wil van de vervoerdienst gebruik kan maken. OV-bedrijven hebben een vervoerplicht die hen dwingt iedereen die daar om vraagt te vervoeren, mits de reiziger het geldende tarief betaalt en zich aan de gebruikelijke fatsoensregels houdt. Openbaar vervoer kenmerkt zich doordat het plaatsvindt op veel gebruikte vervoerslijnen.
Aanvullend openbaar vervoer	Collectief vervoer dat veelal met een taxibus wordt uitgevoerd. Een open systeem voor iedereen, aanvullend op het OV. Wordt met name ingezet in gebieden waar het openbaar vervoer niet (meer) komt en neemt dus eigenlijk de rol over van het reguliere openbaar vervoer. AOV wordt daardoor vaak ingezet op de minder gebruikte vervoerslijnen.
Regiotaxi Twente	De Regiotaxi is in veel regio's de naam voor 'collectief vraagafhankelijk vervoer' (CVV) dat veelal met een taxibus wordt uitgevoerd. In Twente is deze vorm van collectief vraagafhankelijk vervoer tweeledig, namelijk een combinatie van Wmo-vervoer en een OV-functie. De OV-functie wordt met name ingezet in gebieden waar het openbaar vervoer niet (meer) komt en neemt dus eigenlijk de rol over van het reguliere openbaar vervoer.

Regiecentrale Regiotaxi	De Regiecentrale Regiotaxi is een organisatie die op dit moment verantwoordelijk is voor de intake van Regiotaxi-ritten, de verdeling van ritten over de vervoerders en verantwoordelijk voor de controle van de gedeclareerde ritten.
Zelfstandig vervoer (blz. 13 notitie)	Vanuit de overheid gezien wordt met zelfstandig vervoer bedoeld dat het gaat om een verplaatsing die men zelf kan regelen zonder dat de overheid hoeft te helpen met geld, mensen of middelen. Het gaat onder meer om vervoer met eigen middelen, waaronder de fiets en de auto. Zelfstandig is ook wanneer de buurman helpt en daarnaast commerciële alternatieven, zoals 'normale' taxi's, SmartCab, etc.
Regulier vervoer (blz. 13 notitie)	Door de overheid georganiseerd regulier vervoer. Hierbij gaat het om een vervoermogelijkheid die niet bij uitzondering, maar regelmatig en voor iedereen beschikbaar is. Het gaat hier om algemene voorzieningen, zoals het openbaar vervoer en het aanvullend openbaar vervoer.
Geïndiceerd vervoer (blz. 13 notitie)	Een vervoersvorm die speciaal is opgericht om een bijzondere doelgroep te verplaatsen, valt daar niet onder. Dit is het door de overheid geïndiceerd vervoer.
Valys	Een landelijk dekkend vervoerssysteem voor mensen met een Wmo-vervoersindicatie die over een afstand van meer dan vijf zones willen reizen en daardoor niet van regiotaxi gebruik kunnen maken.