

Inclusief Reizen

Publieke Mobiliteit

Visie-document en programma-aanpak

februari 2025
Petra Buitenhuis
Manager Kennis & Innovatie



INHOUDSOPGAVE

1.	Aanleiding en doel	4
2.	Samenvatting	6
3.	Visie op Publieke Mobiliteit	7
3.1	Publiek Vervoer: lees hier Inclusief Reizen	7
3.1.1	Reizigersperspectief	7
3.1.2	Aansturingsperspectief	7
4.	Hoe creëren wij Publiek Vervoer: Programma Inclusief Reizen	9
4.1	Programma Inclusief Reizen	9
5.	Programma Inclusief Reizen: overwegingen	11
5.1	Kansen	11
5.2	Risico's	12
6.	Programma Inclusief Reizen: de onderdelen	14
6.1	Haalbaarheidsonderzoek	14
6.2	OV-ambassadeurs	15
6.3	MaaS-app Inclusief Reizen	15
6.4	Project Inclusief Reizen 2.0	17
7.	De lange termijn	18
8.	Bijlage 1: position paper VDVN	20

Inleiding

“Hier in het dorp zijn we niet zo van het de deur plat lopen bij elkaar” vertelt mevrouw Bakker. “Maar tegenwoordig spreek ik meneer Amradi elke week en soms ook die zeurkous van nr. 19”.

Elke week gaat mevrouw Bakker naar koersbal en daarna nog een bakkie doen bij haar dochter of een vriendin. Soms komt ze aan het einde van de middag pas thuis, omdat het zo gezellig was.

“En dat is geweldig geregeld”, zegt ze. “Die chauffeur ken ik wel, die woont verderop. Even aanmelden en hij komt me halen. Soms met een taxi maar meestal met zo’n groter busje. Die brengt me naar de lijnbus richting de stad.”

Er zijn wel meer mensen uit de buurt die de aansluiting moeten hebben op de lijnbus naar de stad. Daar wordt gewerkt, uitgegaan en afgesproken. In de zomer zijn het ook veel toeristen die in de bus zitten. En iedereen rijdt met hetzelfde netwerk, meldt zich op dezelfde manier aan en betaalt even veel. Iedereen is gelijk.

“En dat was vroeger wel anders! Dan moest je bij de gemeente een pas aanvragen. En als je die kreeg, moest je je twee uur van tevoren aanmelden en kwam er zo’n Wmo-taxi voorrijden. En als je dan ergens langer wilde blijven, had je pech. De taxi stond al weer voor.” Weinig flexibel.

Wethouder Janssen (Economische zaken) vertelt: “Gelukkig is de tweede vergrijzingsgolf achter de rug. Er komt weer nieuw personeel en onze regio is interessant om te komen wonen en werken. Het vervoersnetwerk is dekkend over de hele regio en voor iedereen toegankelijk. Dit maakt mede een gunstig vestigingsklimaat. Onze inwoners en bezoekers kunnen zonder hulp in hun eigen vervoersbehoefte voorzien.

Dat was eerder wel anders! De verschraving van het platteland heette het. Onbetaalbaar vervoer en versnipperd aanbod. Overal stonden of lagen deelfietsen en we konden er niets aan doen. En daar waar je behoefte had aan deelfietsen of scooters, was het niet interessant voor bedrijven. En in ons landelijk gebied is het juist zo mooi fietsen en snorren!”

“Helemaal mee eens, zegt wethouder Ahmed (Sociale Zaken). “We zijn blij toe dat we de keuze voor één vervoerssysteem hebben gemaakt. Mijn voorganger zag het somber in met de stijgende kosten en de personeelstekorten. Het was allemaal niet meer te betalen. Nu hebben we juist meer vervoer voor onze inwoners en de financiering ligt op de plaats waar het hoort. We hebben de regie en de kosten worden gedekt. De tijd heeft niet stilgestaan en wij gelukkig ook niet.”

Toekomstmuziek?

Definitie publiek vervoer *

De vervoersvormen waar mensen door derde partijen worden vervoerd en waaraan de overheid een financiële exploitatiebijdrage verleent.

Definitie Publieke Mobiliteit *

De vervoersvormen van publiek vervoer aangevuld met alle andere vormen van (deel) mobiliteit uit de publieke en private sectoren.

*Ministerie I&W. Plan van aanpak Publieke Mobiliteit

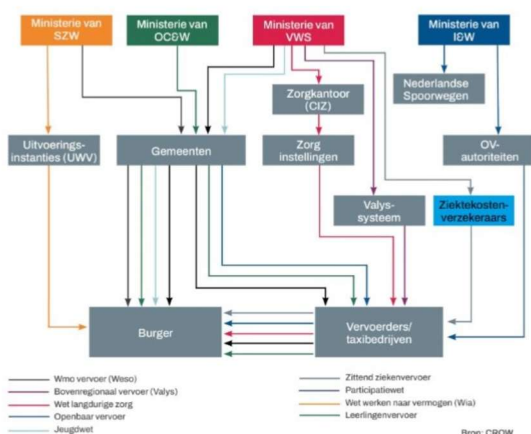
1. Aanleiding en doel

In de periode na Covid-19 zien zowel OV-bedrijven (provincies) en doelgroepenvervoer (gemeenten) een aantal grote uitdagingen op zich af komen. In het OV wordt actief ingezet op het weer op peil brengen van de teruggelopen reizigers aantallen. De kosten zijn aanmerkelijk gestegen door inflatie.

Het doelgroepenvervoer wordt geconfronteerd met een groei in vraag, mede vanwege een toenemende vergrijzing en het feit dat mensen langer thuis blijven wonen (dubbele vergrijzing). Tegelijkertijd zijn er minder chauffeurs om het vervoer weg te rijden. Voor de langere termijn richting 2040 zien de trends van het sociaal domein er niet positief uit; verwacht mag worden dat dit de druk op het doelgroepenvervoer zal vergroten. Minder personeel om de dienstverlening uit te voeren en een grotere groep mensen die gebruik zal maken van dit vervoer. Zo bleek in 2021 al uit het rapport 'De rol van leeftijd in de toekomstige Wmo vervoervraag in Groningen en Drenthe'*. Ondanks een verwachte bevolkingskrimp van 0,4% is er een geschatte groei van vraag naar gemeentelijk doelgroepenvervoer te verwachten van 19,4%.

Het doelgroepenvervoer is een verzamelnaam voor verschillende soorten van vervoer. Deze worden niet enkel door de gemeenten voorzien. Ook andere overheden hebben hierin een rol.

Wat is doelgroepenvervoer?



Onder verantwoordelijkheid van gemeenten:

- Wmo vervoer
- Leerlingenvervoer
- Jeugdwetvervoer
- Participatiewetvervoer
- Dagbestedingsvervoer

Andere vormen:

- Valys
- Wia vervoer
- WLZ (Wet Langdurige Zorg)
- Zittend ziekenvervoer

• Bron: CROW

De inschatting van het ministerie van I&W is dat door de toenemende vraag vanwege de dubbele vergrijzing en de grotere vraag naar vervoer, de kosten voor het doelgroepenvervoer in de komende jaren sterk zullen toenemen. Zij geven een inschatting van een stijging tot 30-50% in de komende vijf á tien jaar. Vandaar dat er wordt gezocht naar nieuwe (samenwerkings-)vormen om het doelgroepenvervoer effectiever te maken.

In Groningen en Drenthe zien wij deze ontwikkelingen ook. In 2021 heeft Publiek Vervoer een pilot gedaan in meerdere gemeenten in de beide provincies. In deze pilot mochten mensen met een Wmo-indicatie kosteloos gebruik maken van het openbaar vervoer, naast de mogelijkheid om gebruik te blijven maken van doelgroepenvervoer. De kansen die door deze pilot zijn onderkend, zijn onder andere dat de mogelijkheid bestaat om mobiliteit anders in te richten, waarbij de reiziger zelf bewust nadenkt over zijn mobiliteit. De reiziger die bewuster gebruik maakt van de geboden mogelijkheden, brengt de integratie van vervoersmodaliteiten dichterbij en de ervaringen uit de pilot verlagen de drempels tussen modaliteiten ook anders dan uit de klantreis Wmo.

De visie van Publiek Vervoer is een integraal vervoerssysteem dat toegankelijk is voor iedereen. Het is nu tijd om hierin een nieuwe stap te zetten: Publieke Mobiliteit.

*Rapport is op te vragen bij Publiek Vervoer

2. Samenvatting

Door de verschillende ontwikkelingen in het doelgroepenvervoer en het openbaar vervoer staat de uitvoering van beide stromen onder druk. Er wordt gewerkt op de top van het huidige kunnen. Er is een tweede vergrijzingsgolf in aantocht, de vraag naar doelgroepenvervoer zal toenemen en verschraving van het platteland dreigt door verdere versobering van het openbaar vervoer.

Er is actie nodig.

Vanuit de centrale overheid wordt door meerdere ministeries gewerkt aan het wenkend perspectief van Publieke Mobiliteit, een volledige integratie van alle vormen van openbaar en deelbaar vervoer in Nederland. Een stap voor Publieke Mobiliteit is Publiek Vervoer. Vanuit Groningen en Drenthe is dit een bekende term, omdat onze organisatie al meerdere jaren aan een inclusief vervoerssysteem onder deze naam werkt. Daarom hebben wij het in onze regio over Inclusief Reizen om verwarring te voorkomen.

Publiek Vervoer is koploper in Nederland op het gebied van de integratie van verschillende vormen van mobiliteit. In onze vervoersovereenkomsten werken vervoerders samen om de maximale bezettingsgraad te bereiken. Kleinschalig vervoer, zoals de hubtaxi, buurtbussen en stadsdiensten, is opgenomen in de vervoersovereenkomsten. De gemeenten kennen alle 22 een eigen beleid, maar indiceren op gelijke wijze in de klantendatabase, waardoor elke vervoerder op dezelfde manier alle benodigde ritinformatie aangeleverd krijgt. En toch is er behoefte aan innovatie, omdat dit niet voldoende is om het doelgroepenvervoer in de (nabije) toekomst met dezelfde kwaliteit en middelen uit te kunnen voeren. In onze samenwerking met het OV-bureau zien wij de uitdagingen die zij hebben in het bezetten van het openbaar vervoer. In gezamenlijkheid kunnen wij een toekomstbestendig vervoerssysteem neerzetten. De eerste stap hiertoe is verdere integratie van openbaar, kleinschalig en doelgroepenvervoer. De aanpak hiertoe wordt in dit document beschreven. De volgende stap is volledige integratie van alle vormen van mobiliteit. Een doorkijk wordt gegeven door bijvoorbeeld de app Inclusief Reizen (MaaS).

In de ontwikkeling van de applicatie Inclusief Reizen (MaaS) kennen we verschillende stappen. Gestart wordt met aansluiting van de applicatie en beschikbaarheid voor Wmo-reizigers. Daarna volgen andere vormen van doelgroepenvervoer, kleinschalig - en openbaar vervoer. De andere vormen van (deel)mobiliteit (particulier en privaat) zullen ook op de applicaties aangesloten worden om de volledige integratie richting Publieke Mobiliteit mogelijk te maken.

De app Inclusief Reizen is als basis noodzakelijk om ketenmobiliteit mogelijk te maken. Uit de eerste pilot Inclusief Reizen is duidelijk geworden dat er naast techniek ook een gedragsverandering nodig is. Het enkel versturen van een OV-pas aan een Wmo-reiziger maakt niet dat de overstap gemaakt wordt. Daarom wordt er ingezet op OV-ambassadeurs om te begeleiden bij de overstap naar openbaar vervoer.

Wanneer de randvoorwaarden voor Inclusief Reizen zijn ingevuld, kunnen alle gebruikers van het doelgroepenvervoer in de gelegenheid worden gesteld om op de dagen dat zij zich in staat voelen om met het openbaar vervoer te reizen dit te doen. En op de dagen dat zij zich daar niet prettig bij voelen, is er kleinschalig vervoer beschikbaar.

Hoe komen we daar? Daarvoor zal je toch echt dit rapport moeten lezen. Dit was slechts de samenvatting.

3. Visie op Publieke Mobiliteit

In de inleiding zijn de definities van Publieke Mobiliteit en Publiek Vervoer vermeld. Dit zijn namelijk twee verschillende zaken en kennen een volgtijdelijkheid in de uitvoering.

3.1 Publiek Vervoer: lees hier Inclusief Reizen

De eerste fase tot een integraal vervoerssysteem is het realiseren van publiek vervoer. Dit is een visie op de kortere termijn (tot 2026) en de middellange termijn (tot 2032). De (gemeentelijke) vormen van doelgroepenvervoer samenvoegen met de verschillende vormen van openbaar vervoer. Deze integratie kan worden gezien vanuit zowel reizigersperspectief alsook vanuit aansturingsperspectief.

3.1.1 Reizigersperspectief

Voor een inwoner of bezoeker van de provincie Drenthe en Groningen mag het niet uitmaken hoe de vormen van vervoer zijn ingericht. Deze reiziger wil van A naar B op de meest snelle, duurzame en/of 'gezellige' manier. Het vervoer is afgestemd op de realistische verwachtingen die een reiziger mag hebben. De voertuigen zijn herkenbaar, de vindbaarheid is goed, de prijsstelling is concurrerend met eigen vervoer en de reisbeleving is goed.

Kleinschalig vervoer

Publiek Vervoer en het OV-bureau werken op verschillende vlakken al samen. Zo is in de overeenkomsten van de gemeentelijke percelen al het kleinschalig vervoer opgenomen. Denk hierbij aan de hubtaxi, de stadsdiensten en de buurtbussen. In de integratie vormen deze voertuigen een herkenbaar onderdeel van het mobiliteitsaanbod. Zij zijn goed vindbaar en staan niet op afstand van de andere vormen van doelgroepen- en openbaar vervoer. Zij zijn de schakel tussen de bereikbaarheid in de wijken en plattelandsgebieden en de aansluiting op de 'dikke' lijnen van de grotere bussen.

Openbaar vervoer

Het openbaar vervoer is de verbinding tussen de kernen en steden. De 'dikke' lijnen zijn rendabele lijnen die een goede bezetting kennen. De grote bussen hoeven niet langer de dorpen en kernen in. Hiervoor wordt kleinschalig vervoer en de voertuigen van het doelgroepenvervoer ingezet. Bij grote evenementen in de regio, verwachte drukte door weersomstandigheden of andere bijzonderheden is het systeem flexibel om andere voertuigen in te zetten die in de vervoersbehoefte kunnen voorzien.

Doelgroepenvervoer

De reiziger heeft zich op dezelfde manier aangemeld als andere gebruikers. Hij herkent zichzelf dan ook niet als doelgroep-reiziger. Hij maakt gebruik van het openbaar vervoer. Na ritreservering wordt hij thuis opgehaald, net als alle andere gebruikers van het vervoer. De vervoerder weet al welke hulpmiddelen hij meeneemt en komt met het juiste voertuig voorrijden. Hij wil graag naar een adres dat twee dorpen verderop ligt, de taxi brengt hem daarom naar de hublocatie, waar hij overstapt op de grotere bus naar zijn eindbestemming. Over inchecken en betalen hoeft hij zich niet druk te maken. Dat is allemaal geregeld.

3.1.2 Aansturingsperspectief

De landelijke overheid is op dit moment vanuit een interdepartementale opdracht aan het werken aan een 'wenkend perspectief' op zowel Publiek Vervoer alsook Publieke Mobiliteit. De organisatie Publiek Vervoer wordt in dit onderzoek actief betrokken. Zo zijn wij onderdeel van het ministeriële Koplopersoverleg, waarin

meegedacht wordt over de richting van Publieke Mobiliteit. Daarnaast is Publiek Vervoer lid van het bestuur van de Vereniging Doelgroepen Vervoer Nederland (VDVN) en voorzitter van de commissie Publieke Mobiliteit. Ook zijn wij aangesloten op de Verbeteragenda Doelgroepenvervoer van het ministerie van VWS. Vanuit deze rollen heeft Publiek Vervoer een goede positie in de totstandkoming van de landelijke visie op Publieke Mobiliteit.

Er is door VDVN een position paper op Publieke Mobiliteit vanuit het oogpunt van de gemeenten gemaakt. Het interdepartementaal onderzoek en de denkrichting van de vijf departementen is nog niet opgeleverd. De vorm van financiering is nog niet bekend, net als de aansturing van het integrale vervoerssysteem. Wel is vanuit onze regio en VDVN ingebracht aan welke randvoorwaarden moet worden voldaan om als gemeente deel te kunnen nemen.

Het volledige position paper is te lezen op de website van VDVN en als bijlage bij deze visie en programma-aanpak opgenomen (bijlage I). De organisatie Publiek Vervoer onderschrijft het position paper.

Publiek vervoer = Inclusief Reizen

Zoals in het position paper van VDVN ook te lezen valt, worden de termen 'Publiek Vervoer' en 'Publieke Mobiliteit' vaak gelijktijdig gebruikt. Belangrijk is om hier telkens te lezen dat Publiek Vervoer de korte termijn van gezamenlijke overheden betreft en Publieke Mobiliteit de lange termijn behelst, waar ook andere private en publieke vormen van vervoer een plek krijgen in het integrale systeem. Daarom noemen wij Publiek Vervoer in dit document verder Inclusief Reizen. Dit is het programma waarmee wij het systeem Publiek Vervoer in de provincie Groningen en Drenthe willen inrichten.

4. Hoe creëren wij Publiek Vervoer: Programma Inclusief Reizen

In 2021 hebben in een pilot van Publiek Vervoer ruim 1000 Wmo-pashouders van een gratis OV-pas gebruik kunnen maken. Deze pilot Inclusief Reizen liet zien dat een aanpassing van het systeem niet automatisch ander gedrag van mensen laat zien. Daarom is het voor de organisatie Publiek Vervoer erg belangrijk dat er een aantal zaken wordt geregeld die mensen helpen om met een gerust hart van modaliteit overstijgend reizen gebruik te maken. Er is goede informatie en begeleiding rondom Inclusief Reizen nodig om de overstap naar andere vervoersmodaliteiten mogelijk te maken. Een onderdeel daarvan is het opzetten van een netwerk van OV-ambassadeurs, mensen die begeleiding kunnen bieden, waardoor Wmo-pashouders geruster gebruik maken van alle modaliteiten.

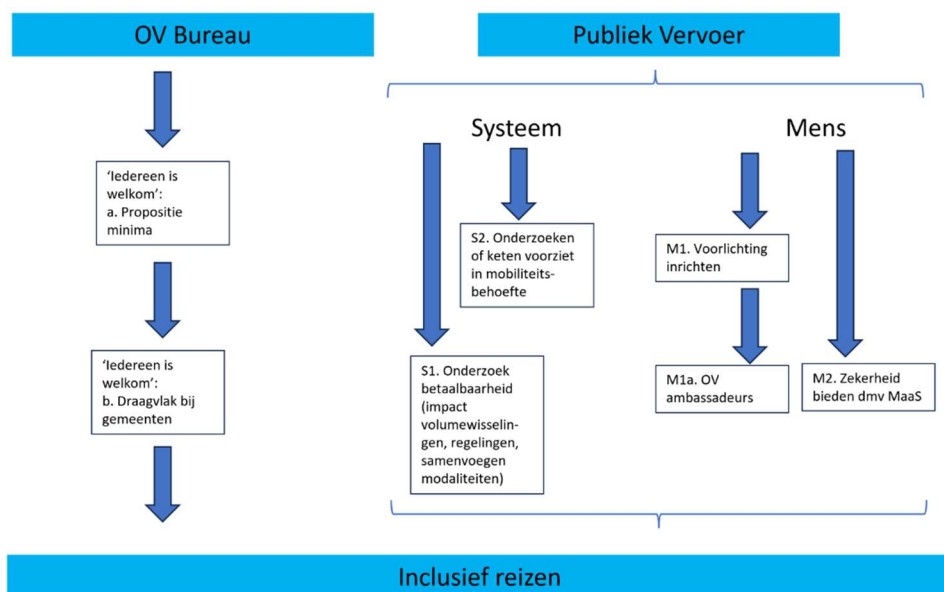
Daarnaast is het van belang om mensen inzicht te kunnen geven in hun gehele reis, de kosten daarvan en hen de zekerheid te geven dat zij onderweg niet stranden. Om hen daarin te ondersteunen, is het van belang om onze app “Inclusief Reizen” (MaaS) verder te ontwikkelen.

Aan de systeemkant is het voor Publiek Vervoer belangrijk om te onderzoeken of de volledige keten voorziet in de mobiliteitsbehoefte van de reizigers. De dynamiek van strekken en of verdwijnen van lijnen zou kunnen betekenen dat de aansluiting tussen doelgroepenvervoer en openbaar vervoer niet stevig genoeg is om reizigers het vertrouwen te geven dat zij kunnen reizen zoals zij dit voor ogen hebben. Daarnaast is het belangrijk om de effecten van de afspraken op het gebied van bekostiging van het doelgroepenvervoer en volumewisselingen te onderzoeken. Dit om te voorkomen dat een verschuiving van reizigers van doelgroepenvervoer naar openbaar vervoer mechanismen in werking zet die het doelgroepenvervoer onbetaalbaar maken, doordat afnemende volumes en daardoor oplopende prijzen het doelgroepenvervoer de markt uit prijzen.

4.1 Programma Inclusief Reizen

Publiek Vervoer en het OV-bureau werken naar elkaar toe vanuit hun eigen mobiliteitsgebieden en de daarin geldende eisen en belangen, om tot Inclusief Reizen voor iedereen te kunnen komen.

Voor Publiek Vervoer betekent dit dat er een programma is gestart, waarin de vier genoemde aandachtsgebieden geborgd dienen te worden. De samenhang met de aanpak van het OV-bureau wordt weergegeven in de figuur op de volgende pagina.



Figuur 1 Gezamenlijke aanpak Inclusief Reizen

5. Programma Inclusief Reizen: overwegingen

Het programma kent kansen en risico's waar in de uitvoering rekening mee moet worden gehouden. Publieke Mobiliteit zal landelijk de toekomst van mobiliteit zijn en zeker zijn doorgang vinden, maar hierin hebben we vanuit de organisatie Publiek Vervoer aandacht voor de belangen van onze deelnemers en inwoners.

In de eerste pilot Inclusief Reizen hebben 400 van de 1000 aangeschreven Wmo-reizigers gebruik gemaakt van het aanbod om zes maanden kosteloos met het OV te reizen, naast het gebruik van de eigen Wmo-pas. Veel respondenten gaven aan niet mee te doen aan de pilot, omdat zij angst hadden dat het invloed zou hebben op de huidige toekenning van de Wmo-voorziening. "Wanneer ik in staat ben om met de bus te reizen, pakken ze mijn Wmo-pas af".

De eerste pilot heeft gedeeltelijk plaatsgevonden tijdens de beperkingen van de Covid-19 pandemie. Hierdoor is er niet het optimale gebruiksgemak aangeboden. Daarnaast zijn de deelnemers aan de pilot niet ondersteund in de verkenning van het OV, bijvoorbeeld door middel van begeleiding of uitleg. Toch is, ondanks de beperkende omstandigheden, 6% van de gereden kilometers anders dan met het doelgroepenvervoer afgelegd.

De deelnemers aan de pilot zijn afkomstig uit verschillende gebieden (landelijk, midden of hoog stedelijk) en van verschillende leeftijdscategorieën. De grootste afname van Wmo-gebruik is te zien bij hoog stedelijk gebied en mensen in de leeftijdscategorie 40-65 jaar. Bij de selectie van de deelnemers voor de pilot is gekeken naar mensen met een hoofdindicatie en zonder sub-indicaties (bijzonderheden in het vervoer, zoals een rolstoel).

De data in de pilot is vergeleken door middel van een Multi Fracture Computation (MFC)-techniek, welke eveneens als pilot bij Publiek Vervoer is getest. Deze methodiek werkte erg goed en gaf de resultaten privacy vriendelijk weer. Er was vertrouwen bij de deelnemende gemeenten in de gebruikte techniek. De gebruikte techniek is tevens gewaardeerd met de landelijke Privacy Award 2024.

5.1 Kansen

De eerste pilot heeft inzichten gegeven in het reisgedrag van een kleine groep reizigers. Een daling in gebruik van doelgroepenvervoer van 6% lijkt dan niet veel. Maar op een contract met een jaarlijkse waarde ter hoogte van € 50 miljoen is dit wel aanzienlijk. Mede omdat er geen begeleiding is gegeven en de resultaten in een periode met beperkingen als gevolg van Covid-19 zijn behaald. Voor zowel het bestuur van Publiek Vervoer alsook andere bestuurders in Groningen en Drenthe is het voldoende aanleiding om een vervolg op de pilot te verkennen.

Invloed op toename gebruik van het Wmo-vervoer

Er is in de eerste pilot een Voor-Elkaar-Pas verstrekt aan mensen die geen sub-indicaties hebben. Hierbij is de gedachte dat iemand met aanvullende indicaties niet zelfstandig met het OV kan reizen. Hierdoor verval je snel in 'systeemdenken', terwijl de kern van Inclusief Reizen is om de inwoner anders naar de eigen mobiliteit te laten kijken. Laten we daarom in dit programma niet voor de reiziger gaan bedenken wat iemand wel of niet

kan, maar laat hem dit zelf ervaren. Het is een kans om mobiliteit voor een grote groep inwoners van de beide provincies anders in te richten.

We weten dat er een tweede vergrijzingsgolf aankomt. Dit betekent dat de vraag naar vervoer waarschijnlijk zal toenemen en het aantal chauffeurs om deze ritten te rijden verder zal afnemen (zie het eerdergenoemde rapport 'De rol van leeftijd in de toekomstige Wmo vervoersvraag in Groningen en Drenthe'). Dit is een disbalans die de uitvoering van het huidige doelgroepenvervoer onmogelijk maakt. We zitten nu op de piek van wat het systeem aan kan. Wanneer de keuze van gemeenten is om de servicelevels niet of beperkt aan te passen, zal er invloed op het aantal gebruikers moeten zijn. Het programma Inclusief Reizen biedt deze mogelijkheid.

Een inclusief vervoerssysteem

In de visie van Publiek Vervoer is opgenomen dat we streven naar een inclusief vervoerssysteem voor iedereen in Groningen en Drenthe. Door gebruikers van Wmo-vervoer anders te laten kijken naar de eigen mobiliteit komt de uitwerking van deze visie een stuk dichterbij. Een gebruiker maakt de afweging of hij die dag met het OV wil reizen of met het doelgroepenvervoer gaat. Het heeft een positief effect op de zelfstandigheid van de gebruiker.

Vanuit Wmo-vervoer een doorsteek naar Leerlingenvervoer

Wanneer de aanpak van het programma Inclusief Reizen een goede aanpak is voor het anders kijken naar mobiliteit kan het ook toegepast worden op Leerlingenvervoer. Hierbij dient, net als bij Wmo, goed oog te zijn voor de zorgvuldigheid. Er is bij beide doelgroepen slechts één kans om het goed aan te pakken. Wanneer het vertrouwen vanuit de reiziger aanwezig is om anders te gaan reizen, moet dit meteen de eerste keer goed gaan om een vervolg te kunnen hebben.

5.2 Risico's

Het programma kent grote kansen voor onze inwoners, onze deelnemers en de visie van Publiek Vervoer. Toch kent het ook risico's.

Onbetaalbaar systeem

Een systeem zoals doelgroepenvervoer kent een zeer beperkte winstmarge voor onze vervoerders. Het systeem draait op massa. Met de aankomende tweede vergrijzingsgolf is het aannemelijk dat de vraag naar doelgroepenvervoer zal stijgen en het aantal chauffeurs zal afnemen door pensionering. Ook wegen de CAO voorwaarden en lage contract uren mee in de keuze voor het vak van chauffeur in het doelgroepenvervoer.

En daar waar we het hebben over integratie tussen doelgroepenvervoer en openbaar vervoer, dient er ook gekeken te worden naar de hoeveelheid verwachte reizigers die de overstap kunnen maken. We kunnen wel willen remmen in de groei van het gebruik van het doelgroepenvervoer, maar is dit ook haalbaar? Dit is afhankelijk van medische indicaties alsook van de beschikbaarheid van het openbaar vervoer in de nabijheid van de gebruiker.

Onzorgvuldigheid richting onze inwoners

Zoals al eerder aangegeven, is er één kans om onze doelgroep de overstap naar een andere vorm van vervoer te laten maken. Hier moet zorgvuldigheid betracht worden. Er is ruimte om zorgvuldig te werk te gaan en er is geen druk om met snelheid het programma tot uitvoer te brengen. De huidige overeenkomst met de gemaakte afspraken en aantallen loopt tot 1 augustus 2026. Deze ruimte moet genomen worden om de randvoorwaarden goed in te richten. De overstap naar het OV is niet het doel van het project, wel vermindering van het aantal Wmo-kilometers en een inclusief vervoerssysteem.

Onstabiel Openbaar Vervoer

Het OV dient stabiel te zijn, zowel tijdens de duur van het programma alsook richting de toekomst.

In de uitvoering moet er vertrouwd kunnen worden op een stabiel openbaar vervoer met lijnen en ritten die volgens dienstrooster uitgevoerd worden. Wanneer er ritten uitvallen, dient dit op een toegankelijke manier met onze doelgroep gedeeld te worden. Daarnaast moet een gebruiker met hulpmiddelen kunnen vertrouwen op hulp bij het in-en uitstappen. Er zijn regelmatig meldingen vanuit gebruikersgroepen en consumentenplatform dat dit nog niet voldoende wordt gedaan.

Bovendien zal de inzet op Inclusief Reizen een lager aantal doelgroepenvervoer ritten betekenen, waarbij het OV een stabiele ruggengraat van het vervoerssysteem moet zijn.

Na afloop van het programma zal, bij goede resultaten, in het beleid afspraken worden gemaakt over integratie tussen doelgroepenvervoer en openbaar vervoer. Dat betekent dat er een beleid wordt gemaakt voor een langere periode, waarbij ook processen en inkoopprocedures afgestemd worden. Er dient een OV aanwezig te zijn die als ruggengraat kan dienen in de Publieke Mobiliteit.

Wanneer er lijnen verdwijnen of anders worden ingericht, moet hierin door de betrokken partijen worden overlegd om tot een oplossing te komen. Het is niet de bedoeling dat de gemeenten de kosten opvangen van het vervallen van het OV.

Fluctuatieschema en groei-krimp regeling

Er is nu nog een fluctuatieschema van kracht dat de vervoerders beschermt in de bedrijfsvoering nu na Covid-19 het vervoer achterblijft ten opzichte van de periode vóór de pandemie. Het fluctuatieschema is recent in alle percelen herijkt en, al dan niet gewijzigd, verlengd. Het fluctuatieschema kan doorlopen tot het einde van het vervoerscontract, zijnde 31 juli 2026.

Daarnaast is er vanuit de reguliere overeenkomst een groei-krimp regeling van kracht. Door de krimp van de omvang van het contract, wordt de kilometerprijs hoger. Ook deze regeling loopt tot het einde van de vervoersovereenkomst.

Dit betekent dat er geen directe opbrengst zal zijn door overstap vanuit het Wmo-vervoer naar andere vormen van vervoer. Wel is het programma met de verschillende onderdelen een noodzakelijk plan om invloed uit te kunnen oefenen op de volumes in het doelgroepenvervoer. De ruimte in de tijd geeft ons de mogelijkheid om zorgvuldig te werk te gaan in het opzetten van de verschillende programmaonderdelen en de belangen van onze inwoners voorop te stellen.

6. Programma Inclusief Reizen: de onderdelen

Met inachtneming van de voordelen, kansen en risico's is in september 2024 door het bestuur van Publiek Vervoer ingestemd met de memo Programma Inclusief Reizen. Het programma is op verschillende onderdelen al in gang gezet. De voortgang van de verschillende onderdelen wordt in de bestuursvergaderingen van Publiek Vervoer geagendeerd.

Het doel van het programma Inclusief Reizen is de inwoners van Groningen en Drenthe, met de nadruk op de Wmo-gebruikers, te stimuleren om anders te kijken naar de eigen mogelijkheden in mobiliteit. Zonder in te leveren op kwaliteit en reiservaring mag van de gebruiker worden verwacht dat hij de maximale inzet pleegt om deel te nemen aan het reguliere vervoersnetwerk.

Het gebruik van openbaar vervoer in plaats van doelgroepenvervoer kent een financieel voordeel voor de deelnemende gemeenten en het OV-bureau. Een kilometer reizen met het doelgroepenvervoer is gemiddeld tien maal duurder dan een kilometer reizen met het openbaar vervoer.

Daarnaast houdt het maximaal benutten van de eigen kracht het systeem van zowel openbaar vervoer en doelgroepenvervoer in stand. De groeiende vraag naar doelgroepenvervoer en tegelijkertijd de stijgende kosten van beide vervoersvormen zullen hiermee gedempt worden.

Het programma kent een aantal onderdelen. Deze onderdelen zijn bewust gekozen op basis van de ervaringen in de eerste pilot Inclusief Reizen. Het enkel verstrekken van een OV-pas is niet voldoende om een gedragsverandering of prikkel tot stand te brengen. Er is meer nodig om de overstap naar het openbaar vervoer mogelijk te maken. We zetten inwoners weliswaar in hun eigen kracht, maar hebben ook oog voor de kwetsbaarheid van deze doelgroep.

6.1 Haalbaarheidsonderzoek

Voor de start van de implementatie van de verschillende programmaonderdelen is een onderzoek nodig naar de haalbaarheid van het programma als geheel. Is massa altijd kassa?

Er worden op verschillende tafels verschillende modellen, cijfers en onderzoeken aangehaald om vanuit verschillende perspectieven te duiden wat de potentie is van de integratie tussen doelgroepenvervoer en openbaar vervoer. Sommige argumenten zijn geënt op gevoel: onze inwoner kan dit niet, het openbaar vervoer ligt te ver van de woning van de inwoners, waardoor ze de haltes niet kunnen bereiken. Andere argumenten die we horen zijn dat het openbaar vervoer zo goed is ingericht dat 80% van de inwoners wel zou kunnen overstappen, ongeacht beperkingen.

Om voor onze gemeenten een actueel en reëel inzicht te hebben in de (on)mogelijkheden en verwachtingen zullen we een haalbaarheidsonderzoek uitvoeren op basis van data. Het plotten van OV-lijnen op actuele ritten van het Wmo-vervoer geeft een eerste inzicht. Deze worden verrijkt met de inzichten in beperkingen van onze reizigers, afstand tot OV-haltes en reisbehoeften van onze inwoners in het Wmo doelgroepenvervoer. Uiteraard wordt dit onderzoek volgens de privacyregelgeving uitgevoerd en zijn onderzoeken niet naar individuele personen herleidbaar. Leerlingenvervoer is niet opgenomen in dit haalbaarheidsonderzoek, omdat dit een andere aanpak nodig heeft.

Wanneer uit het onderzoek blijkt dat het voldoende haalbaar, voor de deelnemers relevant en interessant voor de doorontwikkeling zal zijn, zullen de volgende programmaonderdelen worden uitgevoerd. Deze onderdelen kennen onderlinge samenhang en zullen daarom parallel aan elkaar worden uitgevoerd, met inachtneming van de beschikbare capaciteit in mensen en middelen.

6.2 OV-ambassadeurs

In de pilot Inclusief Reizen is als conclusie duidelijk aangegeven dat mensen het spannend vinden om een nieuwe vorm van mobiliteit te proberen en daarom liever bij het vertrouwde blijven. Het enkel toesturen van een OV-pas is voor Wmo-gebruikers niet voldoende om het openbaar vervoer te gaan gebruiken.

In Groningen en Drenthe hebben 19 deelnemende gemeenten een toekenningsbeschikking ontvangen voor SPUK-gelden ter hoogte van € 25.000 per gemeente. Deze middelen worden ingezet om een dekkend netwerk van OV-ambassadeurs op te zetten. Na afronding van het project (einddatum 31 december 2027) moet er een stabiel netwerk worden opgeleverd dat na de projectfase een vast onderdeel van het gemeentelijk beleid wordt. In geval van aanvraag van een vervoersvoorziening moet actief worden verwezen naar de inzet van OV-ambassadeurs om Wmo-gebruikers wegwijs te maken in het totale mobiliteitsaanbod in de eigen regio.

De deelnemende gemeenten hebben aangegeven dat zij de OV-ambassadeurs willen inzetten op zowel Wmo alsook Leerlingenvervoer. Hier geven wij graag uitvoering aan door het contracteren van verschillende partijen met expertise hierin, zodat beide doelgroepen hierin bediend worden.

Het project is opgestart en zal in het jaar 2025 en 2026 onder regie van Publiek Vervoer worden uitgevoerd.

6.3 MaaS-app Inclusief Reizen

Publiek Vervoer heeft een van de zeven MaaS-pilots mogen uitvoeren. De essentie van onze pilot is het ontwikkelen van een app waarin Wmo-reizigers net als inwoners van de provincies een rit kunnen plannen, boeken en betalen en daarmee meer vrijheid krijgen in de eigen inrichting van mobiliteit.

Het project is al in 2019 gestart vanuit de provincies Drenthe en Groningen. In 2022 is de financiering van het project afgelopen, maar was er nog geen werkend product opgeleverd. Vanuit Publiek Vervoer is er een sterk geloof in deze applicatie als invulling van het systeem van Publieke Mobiliteit. Daarom is de ontwikkeling van de applicatie voortgezet. De provincie Drenthe en New Nexus hebben samen met Publiek Vervoer inzet gepleegd om tot het punt te komen waarop we nu staan.

Momenteel hebben we de techniek van de applicatie klaar die het vanuit de gemeentelijke en vervoerderskant mogelijk maakt om een rit te boeken en tot een geplande rit te verwerken. Ook de afrekensystematiek is klaar. In de pilot was het de bedoeling dat er door de opdrachtnemer een applicatie werd opgeleverd die de klant kon gebruiken om de rit te boeken, plannen en betalen. Hier is niet aan voldaan. Daarom zijn we op zoek gegaan naar een nieuwe partij die dit wel kan leveren. Hierover worden op dit moment gesprekken gevoerd met een geïnteresseerde marktpartij.

Stap 1

De eerste stap die nu gezet moet worden, is het aansluiten van de app en deze vindbaar maken voor de Wmo-reiziger. De applicatie is onderdeel van een groter geheel. Dit betekent dat de reiziger in het programma nu

nog geen prikkel heeft om de app te gaan gebruiken. Daarom zullen we mensen moeten vragen om de app in de praktijk te testen. Vanuit verschillende reizigersgroepen is aangegeven dat men dit met belangstelling volgt en graag wil testen. Wanneer de applicatie werkt en grote hobbels uitblijven, kan de volgende stap worden gezet.

Stap 2

In de tweede stap willen we de hubtaxi op het platform aansluiten. In opbouw en uitvoering is dit vervoerssysteem sterk vergelijkbaar met de opbouw van de Wmo-systematiek. Dit betekent dat er een groot gedeelte vanuit de huidige bouw kan worden gekopieerd naar deze vorm van vervoer. Bij integratie van de hubtaxi ontstaat voor de leverancier van de applicatie de eerste opbrengst. Maar het mag duidelijk zijn dat het geen kostendekkende businesscase is en dat er vanuit maatschappelijk ondernemen wordt ingestoken.

Stap 3

Als derde stap willen we de buurtbussen en stadsdiensten aansluiten op de applicatie. Voor een betere vindbaarheid van deze belangrijke schakels in Publieke Mobiliteit is het wenselijk om hen in de MaaS-applicatie te integreren. Bij informele peiling blijkt dat de buurtbusverenigingen hier positief naar kijken en graag in deze stap willen meedenken.

Stap 4

Voor het bieden van een compleet pakket aan publieke vervoerssystemen is het onmogelijk om zonder de dienstregeling van het openbaar vervoer te werken. Vanuit de visie van Publiek Vervoer is het dan ook wenselijk om de lijnen en opstaplocaties van het openbaar vervoer in de app op te nemen. Vanuit de ketenmobiliteit kan er dan een rit worden geboekt met zowel doelgroepenvervoer alsook openbaar vervoer. Hier horen ook de hublocaties, bushaltes en treinstations bij.

Stap 5

Nadat de verschillende vormen van publiek vervoer zijn aangesloten op de applicatie is het belangrijk om een investering te doen op de look-and-feel van de applicatie. Met de ervaring die is opgedaan kan gekeken worden naar kleurstellingen, letter- en taalgebruik, maar ook naar locatiedeling. Het is een applicatie die uiteindelijk door iedere inwoner en bezoeker van onze regio gebruikt kan worden. Daarom is het wenselijk om opties te bieden, zoals locatie delen via GPS om op die manier een rit te boeken in plaats van het volledige adres te moeten invullen. Dit is een handige optie voor recreanten en dagjesmensen.

Stap 6

Om een meer rendabele businesscase te maken, zal de app open gezet worden voor aansluiting van particuliere initiatieven, zoals ANWB Automaatje, Plusbus, wijkinitiatieven, enzovoort. Deze vormen van vervoer kennen vaak een bestaan vanuit de inzet van vrijwilligers. Door het aanbieden van aansluiting op deze app kunnen zij gemakkelijker plannen en factureren. Ook wordt er meer aandacht besteed aan dit aanbod van vervoer. Dit ontzorgt de vrijwilligers en geeft een meer compleet beeld van het aanbod van vervoer. De eerste reacties vanuit de verschillende systemen over deze mogelijkheid zijn positief.

Stap 7

Mogelijk komt stap 7 uiteindelijk eerder in het proces dan nu vermeld. Het is belangrijk om op te nemen dat we de applicatie bouwen op een manier die aansluiting op andere applicaties of bedieningsgebied mogelijk maakt. Daarom wordt op de inrichting van het systeem afstemming gezocht met landelijke overheden en organisaties.

6.4 Project Inclusief Reizen 2.0

De eerste pilot Inclusief Reizen heeft laten zien dat het integreren van doelgroepenvervoer en openbaar vervoer mogelijk is. Om de verdere integratie vorm te geven dienen er randvoorwaarden te worden ingericht. Deze zijn in dit document al eerder als projecten binnen het programma benoemd.

Wanneer deze randvoorwaarden voldoende zijn ingericht, kan het project Inclusief Reizen 2.0 aangevangen worden.

Deelnemers

In de eerste pilot is een OV-pas verstrekt aan een selectie van Wmo-pashouders met een hoofdindicatie zonder aanvullende indicaties in het vervoer. Hiervoor is gekozen, omdat de pilot volledig nieuw was en nog niet eerder in Nederland was uitgevoerd. Daarom had het een groot afbreukrisico. Gelukkig hebben we gezien dat er ook vanuit de niet-geselecteerde groep animo was voor de pilot. Deelnemende gemeenten kregen vragen van inwoners om ook mee te mogen doen.

We hebben uit de eerste pilot geleerd dat het enkel verstrekken van een OV-pas niet voldoende is om een overstap te maken naar andere vormen van mobiliteit. Daaruit is het programma Inclusief Reizen ontstaan waarin aandacht is voor de randvoorwaarden om tot volledig Inclusief Reizen te komen.

In deze uitwerking zijn de programmaonderdelen genoemd en toegelicht. Hiermee wordt voldaan aan de hulpvraag bij het overstappen op bijvoorbeeld het openbaar vervoer.

Daarom willen wij graag dat elke Wmo-gebruiker deel kan nemen aan het project Inclusief Reizen. Laten wij niet gaan bepalen wat een Wmo-gebruiker kan en niet kan. Wanneer we het hebben over Inclusief Reizen moet iedereen de kans krijgen om te ervaren waar de eigen mogelijkheden liggen.

Doel van het project

Het project heeft tot doel om de eigen mobiliteit anders te bekijken. Op dagen dat een Wmo-gebruiker zich goed voelt en zich in staat acht om met het OV te gaan, moet deze gemotiveerd zijn om voor deze optie te kiezen. En op de dagen dat het even niet lukt, moet er het vangnet zijn van kleinschalig of doelgroepenvervoer.

De motivatie om voor de optie van het openbaar vervoer te kiezen, kan op verschillende manieren worden bereikt. Zo kan er bijvoorbeeld worden gekozen voor een aangepast kilometerbudget waarbij OV-kilometers niet afgeschreven worden of voor gratis OV.

7. De lange(re) termijn

Na implementatie van het programma Inclusief Reizen is het einddoel nog niet gehaald: Publieke Mobiliteit. Om dit te bereiken is het belangrijk om oog te hebben voor de samenwerking met het OV-bureau en de concessie voor openbaar vervoer die in 2030 zal starten.

In de visie van Publiek Vervoer zal na afronding van het programma Inclusief Reizen de stap naar Publieke Mobiliteit gezet worden door het vervoer anders te organiseren.

De rendabele buslijnen zijn veelal de 'dikke' lijnen en de lijnen met veel studenten. Deze lijnen worden het meest gereden buiten de dorps- en stadskernen. In de visie van Publiek Vervoer zullen er in de dorpskernen geen grote bussen meer rijden. De fiets, deelmobiliteit en hub/doelgroepentaxi vult de functie van pendel tussen huis en hub.

Zorgverzekeraars

Daarnaast is er nog een vorm van vervoer die op dit moment nog niet in de landelijke visies terugkomen maar waar we wel graag op willen inzetten en dat is het vervoer welke voor vergoeding van de zorgverzekeraars komt. Denk hierbij aan de Wet Langdurige Zorg, zittend ziekenvervoer en dergelijke. Ook deze willen wij graag opnemen in het netwerk van integraal vervoer. Het zijn veelal dezelfde ondernemers en gelijke voertuigen die dit vervoer uitvoeren. Graag willen wij de combinatie met dit vervoer kunnen maken om een nog betere combinatiegraad te bereiken en voertuigen het meest effectief en efficiënt in te zetten.

Herkenbaarheid

In de komende aanbesteding van Publiek Vervoer wordt gekeken naar de voertuigen die ingezet zullen worden. Naast bijvoorbeeld uitstootnormen en duurzaamheid is herkenbaarheid (bestickering) hierin ook een graadmeter. Wanneer we toe willen naar een inclusief vervoerssysteem is herkenbaarheid van de verschillende vervoersvormen belangrijk. Dit kan betekenen dat de voertuigen van Publiek Vervoer zelfde kleurstellingen hebben dan de OV bussen.

Zijn bushaltes altijd nodig?

Om de schotten tussen verschillende vormen van vervoer weg te nemen, de inclusiviteit voor elke inwoner te benadrukken en een even sterk of betere kwaliteit van vervoer te bieden wordt iedere gebruiker thuis opgehaald, indien gewenst. Door de opzet van kleinschalig vervoer is dit mogelijk. Daarnaast is er een goede applicatie Inclusief Reizen beschikbaar om te plannen, boeken en betalen.

Na opstappen in de eigen straat wordt de inwoner naar een hublocatie aan de rand van het eigen dorp of stad gebracht, waar de overstap naar de grotere bussen wordt gemaakt.

Wie betaalt de rekening?

Op dit moment is vervoer versnipperd over verschillende overheden, ministeries en marktpartijen belegd. We ervaren dezelfde uitdagingen en zien dezelfde kansen, maar vanuit beperkingen in budget, verantwoordelijkheid en capaciteit lukt het niet om de kansen te pakken en de uitdagingen aan te gaan.

Het uitgangspunt van Publiek Vervoer is dat de rekening naar evenredigheid wordt verdeeld. De eigenaar van de 'pot geld' kan elke vorm van overheid zijn. Zo kan de provincie de regie voeren of een Gezamenlijke Regeling worden aangesteld. Belangrijk is dat de verantwoordelijkheden in uitvoer en kwaliteit blijven bij de daarvoor verantwoordelijke partij.

Wij zijn ervan overtuigd dat het gezamenlijk besteden van de middelen op mobiliteit maakt dat er efficiënter en effectiever kan worden besteed, dat onze inwoner een betere kwaliteit ervaart en het mobiliteitssysteem betaalbaar blijft.

De samenwerking tussen Publiek Vervoer en het OV bureau was al langer belangrijk maar zal in de komende jaren nog veel belangrijker worden om onze (gezamenlijke) doelen te behalen en het beste product voor onze inwoner op de weg te zetten.

8. Bijlage 1: position paper VDVN

Goed

Een goed mobiliteitsaanbod betekent dat reizen voor elke burger van Nederland vanzelfsprekend is. Burgers moeten zelfstandig kunnen reizen door de keten, ook als zij minder zelfredzaam zijn. Belangrijke bestemmingen zoals sociaal netwerk, werk, onderwijs en zorg moeten voor alle burgers tegen acceptabele reiskosten, tijd en moeite bereikbaar zijn. Elke burger moet er van uit kunnen gaan dat alle onderdelen van de keten fysiek en digitaal toegankelijk zijn. De overheid voert de regie op publiek vervoer, bewaakt de gewenste vanzelfsprekendheid en bepaalt per doelgroep de benodigde ondersteuning.

Overheidsinvesteringen in een goed systeem van publieke mobiliteit worden afgewogen op basis van een egalitaire benadering van doelmatigheid en doeltreffendheid. Hierbij kijkt de overheid integraal naar maatschappelijke baten in het fysieke en sociale domein. Denk in het fysieke domein aan economische baten van bereikbaarheid, impact van publieke mobiliteit op gezondheid, natuur en milieu en op verkeersveiligheid van alle verkeersdeelnemers. Denk in het sociale domein aan de baten van zelfredzaamheid, wat bijdraagt aan participatie, inzetbaarheid en lagere zorgkosten en uitkeringen.

Veilig

Publiek vervoer dient veilig vervoer te zijn voor al zijn deelnemers. Dit geldt op fysiek, mentaal en sociaal vlak. Voor veel reizigers uit het doelgroepenvervoer is er extra aandacht nodig voor alle veiligheidsaspecten. In de huidige samenleving zorgt de vergrijzing voor een toename van mensen met een bepaalde mate van beperkte zelfregie, waarvoor gepast vervoer aangeboden dient te worden.

Tot slot speelt de sociale veiligheid een grote rol. Iedere groep binnen het doelgroepenvervoer heeft zijn eigen uitdagingen met betrekking tot de sociale veiligheid: een leerling die zijn bus mist of een oudere die in het donker moet wachten op zijn vervoer. Het publieke systeem dient zorg te dragen voor sociale veiligheid om zelfstandig gebruik te kunnen maken van het vervoer, ook in de vroege - of avonduren.

Inclusief

Publiek vervoer moet inclusief zijn, wat inhoudt dat het voor alle inwoners toegankelijk moet zijn met respect voor hun keuzevrijheid. Maatwerk is hierbij van essentieel belang, vooral voor groepen die niet zelfstandig kunnen reizen. Voor voornoemde groepen is het van belang dat gemeenten de regie voeren, zij zijn hier ook op basis van de wet verantwoordelijk voor. Hierdoor kan er aandacht blijven voor groepen, zoals die onder de Wet maatschappelijke ondersteuning (Wmo), de Wet langdurige zorg, de Wet op het primair onderwijs, de Wet op de expertisecentra en de Wet op het voortgezet onderwijs vallen. Maar ook het vervoer van statushouders valt volgens ons hieronder. Reizigersprofielen kunnen gebruikt worden om gepast - en maatwerkvervoer aan te bieden binnen een publiek mobiliteitssysteem.

Om inclusiviteit te kunnen waarborgen, is ondersteuning van de reiziger van groot belang. Iedere inwoner dient naar behoefte ondersteuning te krijgen bij het gebruikmaken van verschillende modaliteiten binnen het publieke mobiliteitssysteem. OV-ambassadeurs, OV-maatjes en andere initiatieven voor het bieden van ondersteuning om met het openbaar vervoer te reizen, dan wel mogelijke ketenreizen waar het doelgroepenvervoer onderdeel van uit kan maken, dienen geborgd te worden in de ontwikkeling van dit systeem.

Inclusief publiek vervoer bestrijdt alle vormen van uitsluiting. Vrij vertaald van het TRSE-model van Luz & Portugal omvat deze ambitie in ieder geval het bestrijden van uitsluiting door fysieke en cognitieve beperkingen door ziekte of ouderdom, geografische en temporele uitsluiting door de inrichting van de leefomgeving, economische uitsluiting door betaalbaarheid en digitale uitsluiting door toenemende afhankelijkheid van digitale platforms en smartphones. Inclusieve publieke mobiliteit waakt voor selectieve uitsluiting door auto-ontmoedigend beleid. Denk aan parkeerbeleid, zero-emissie zones en verkeersmanagement maatregelen.

Betrouwbaar

Betrouwbaarheid van de reis is belangrijker dan de snelheid van de reis. In de keten van publieke mobiliteit is een gegarandeerd basisniveau van openbaar vervoer cruciaal. Het gebruikmaken van de mogelijkheden die de eventuele beschikbare capaciteit van het doelgroepenvervoer kan bieden, dient niet als oplossing te dienen voor de verschraling van het reguliere openbaar vervoer. De inzet van kleinschalig vervoer moet plaatsvinden in overleg tussen OV-concessieverleners en opdrachtgevers in het doelgroepenvervoer. Alle reis- en ritinformatie dient vindbaar, actueel en digitaal toegankelijk te zijn voor iedere inwoner, waarbij de regie op de vindbaarheid en de digitale toegankelijkheid voor het doelgroepenvervoer bij de gemeente ligt. Geen enkele burger mag bij verstoringen onderweg stranden zonder een alternatieve mogelijkheid om de reis te vervolgen.

Betaalbaar

Publieke mobiliteit moet voor zowel inwoners als de overheid betaalbaar blijven. Reizigers met een beperking dienen geen toeslag te krijgen vanwege hun beperking, waarbij een uniforme reizigersbijdrage voor doelgroepenvervoer en openbaar vervoer het streefdoel is. VDVN staat voor een inclusief betaalsysteem voor de reiziger. Elke burger moet een geschikt reserveer- en betaalsysteem kunnen gebruiken. Aandacht voor digitale drempels is essentieel¹. De reiziger zou met een product moeten kunnen reizen, waarbij de financiële afrekening per modaliteit op de achtergrond verdeeld wordt zonder dat de reiziger hier last van heeft.

Publiek vervoer mag geen extra last betekenen voor gemeentelijke financiën en de beoogde efficiencywinst moet deels gebruikt worden om de kostenstijging voor gemeenten op te vangen. De VDVN ziet voor de lange termijn een ontschotting van kosten en opbrengsten in het OV en doelgroepenvervoer. Op de weg daar naartoe mag er geen kostenverschuiving plaats vinden van provincies naar gemeenten en vice versa. Bij het integreren van OV en doelgroepenvervoer mag er geen onbetaalbaar systeem voor gehandicapten of andere kwetsbare doelgroepen overblijven. De overheidsinvesteringen in het doelgroepenvervoer moeten gebaseerd zijn op de maatschappelijke baten van zelfbeschikking en (eventueel) de omvangrijke kostenbesparingen van zelfbeschikking in het sociale en fysieke domein. Het recht op mobiliteit uit het VN-verdrag handicap moet hierbij te allen tijde worden gerespecteerd.

Duurzaam

Publieke mobiliteit dient te voldoen aan de VDVN-ambities en randvoorwaarden voor zero-emissie rijden. Speciale aandacht gaat hierbij uit naar het tempo van verduurzaming van rolstoelbussen. Een voldoende fijnmazig netwerk van oplaadpunten (en rustplaatsen) is randvoorwaardelijk voor een duurzame invulling van publiek vervoer.

Publieke mobiliteit moet een duurzaam systeem zijn, waarin trends, zoals kostenstijging, personeelstekort en toenemende files op de weg door werkzaamheden, robuust en voor lange termijn zijn ingecalculeerd, zodat toekomstige generaties er ook gebruik van kunnen maken. Ook dient publieke mobiliteit een duurzame operatie te waarborgen door goed opdrachtgever- en werkgeverschap, zodat uitvoerende bedrijven en personeel kunnen rekenen op bestaanszekerheid.

¹ TU Delft (2024) [Digitale drempels in het openbaar vervoer – NM Magazine \(nm-magazine.nl\)](https://nm-magazine.nl)