

Retouradres: Stadhuis, Postbus 511 2003 PB Haarlem

Aan de leden van de commissie Samenlevingszaken

Datum 11 juli 2012
Ons kenmerk DV/Wmo 2012/ 240168
Contactpersoon G. Nijland
Doorkiesnummer 023 - 5113216
E-mail gnijland@haarlem.nl
Bijlage(n) overzicht van de financiële meldingen in Berap 2012-1
Onderwerp stand van zaken van de OV taxi uitgevoerd door de BIOS-groep

Geachte leden,

Met deze brief breng ik u op de hoogte van de actuele stand van zaken met betrekking tot de uitvoering van de OV-taxi. Op basis van een Europese aanbesteding voert de BIOS-groep de OV-taxi uit met ingang van 1 januari 2011. Vóór deze datum werd de OV-taxi uitgevoerd door Connexxion.

Wettelijk kader / Waarom hebben wij de OV-taxi ?

De OV-taxi is een adequaat antwoord op een wettelijke verantwoordelijkheid van de gemeente die zijn grondslag heeft op de Wet maatschappelijke ondersteuning (Wmo).

Op grond van artikel 4 lid 1 onder c van de Wmo treft het college van burgemeester en wethouders ter compensatie van beperkingen die een persoon ondervindt in zijn zelfredzaamheid en zijn maatschappelijke participatie onder meer een voorziening die deze persoon in staat stelt om zich lokaal te verplaatsen per vervoermiddel.

Gelet op het lokale karakter van deze verplaatsingen is de OV-taxi in samenwerking met de provincie en de 9 gemeenten van de regio's Zuid-Kennemerland en IJmond georganiseerd en aanbesteed. Het betreft een vervoerssysteem waarmee binnen een straal van 6 OV-zones vanaf het woonadres gereisd kan worden tegen het Wmo-pashouderstarief voor mensen die op grond van de Wmo in aanmerking komen voor de OV-taxi.



* Voor wie is de OV-taxi bedoeld ?

De OV-taxi is met name een Wmo-voorziening voor mensen met één of meerdere beperkingen waardoor zij niet met het reguliere OV kunnen reizen. Deze mensen kunnen dan via het team Wmo-voorzieningen een aanvraag doen voor de zogeheten Wmo-pas. Hiermee kunnen zij tegen een laag tarief reizen met de OV-taxi, al dan

niet samen met overige gezinsleden en/of vrienden en kennissen. Overigens betaalt 1 meereizende ook het Wmo-pashouderstarief. Overige meereizenden betalen een hoger tarief.

De OV-taxi is bedoeld voor de sociale en recreatieve vervoersbehoefte van personen met een beperking in het zogeheten 'leven van alledag'. Denk hierbij aan het bezoeken van kinderen of ouders, het doen van een boodschap, een bezoek aan de kapper, het bezoeken van een sportactiviteit, het bezoeken van een theatervoorstelling etc. De OV-taxi brengt deze mensen vervolgens 'van-deur-tot-deur' naar hun bestemming.

Voor hun andere vervoersbehoeften zijn deze personen aangewezen op andere - daarvoor ontworpen- regelingen, zoals regelingen voor het woon-werkverkeer op basis van de Cao of de WIA. Voor vervoersbehoeften in het kader van medische behandelingen en begeleiding kan er een vervoersvoorziening op basis van de AWBZ worden aangevraagd.

De OV-taxi is niet alleen bedoeld voor Wmo-pashouders:

Naast een Wmo-voorziening is de OV-taxi ook een openbaar vervoerssysteem in aanvulling op het reguliere OV. Het OV-deel van de OV-taxi is in de eerste plaats voor mensen bedoeld die in gebieden wonen waar geen of nauwelijks regulier openbaar vervoer is (bijvoorbeeld in Bloemendaal en Spaarnwoude) en voor Wmo-geïndiceerden uit andere regio's die hun pasje in deze regio niet kunnen gebruiken.

De OV-component van de OV-taxi is de wettelijke verantwoordelijkheid van de provincie Noord-Holland. Vanuit haar wettelijke taken op het terrein van het OV participeert de provincie Noord-Holland daarom ook in de OV-taxi.

De provincie heeft de rol van opdrachtgever richting de vervoerder (BIOS-Groep) en met de vervoerder het contract afgesloten. De provincie en de negen gemeenten hebben gezamenlijk een zogeheten bestuursovereenkomst afgesloten waarin de verantwoordelijkheidsverdeling voor onder meer de monitoring van dit contract is vastgelegd.



Prestaties OV-taxi:

Contractueel is overeengekomen dat de OV-taxi binnen de afgesproken tijds marges (tussen 15 minuten vóór en 15 minuten ná het afgesproken tijdstip moet de OV-taxi arriveren) moet presteren op minimaal 92 % op tijd. De BIOS-groep haalt in 2012 tot nu toe gemiddeld 94,4 % op tijd binnen deze tijds marge. Dit ligt dus boven de afgesproken norm.

Ter illustratie: Connexxion haalde als hoogste score een percentage van 88 % op tijd.

De BIOS-groep presteert dus uitstekend. Dit blijkt ook uit het geringe aantal klachten (minder dan 0,2 % van het totaal aantal ritten). Ook uit een recent cliënttevredenheidsonderzoek van SGBO naar Wmo-voorzieningen over het jaar 2011 blijkt tevredenheid over de OV-taxi. De score is een 7,2 terwijl deze in het verleden, in uitvoering bij de oude vervoerder, nooit boven een 7,0 is geweest en de afgelopen jaren niet verder kwam dan een 6,6.

2008 (uitvoering Connexxion):	6,0
2009 (uitvoering Connexxion):	6,4
2010 (uitvoering Connexxion):	6,6
2011 (uitvoering BIOS-groep):	7,2

Financiële ontwikkelingen OV-taxi:

Tot en met het jaar 2010 was er voor de OV-taxi structureel een bedrag begroot van € 1.800.000. De facturen van de OV-taxi bleven destijds binnen deze begroting.

Met ingang van het jaar 2011 (de ingangsdatum van het nieuwe contract met de BIOS-groep) was de begroting gesteld op € 2.000.000,-- structureel, vanwege het feit dat er kostenstijgingen waren voorzien in het kader van de nieuwe tarieven. De 'oude' tarieven waren namelijk gedurende de looptijd van het oude contract nooit geïndexeerd, terwijl onder meer de Cao's van chauffeurs verbeterd waren en de brandstofprijzen waren gestegen.

Bij berap 2011-2 bleek de begroting niet toereikend en vond er een bijraming van € 500.000,-- incidenteel plaats (2011) en € 100.000,-- structureel (vanaf het jaar 2011).

In de begroting voor dit jaar (2012) was de primaire raming begroting € 2.400.000,- - structureel.

Bij berap 2012-1 bleek ook deze begroting niet toereikend en vond er een bijraming plaats van € 1.000.000,-- structureel. Hiermee komt het totale begrote bedrag dus voor het jaar 2012 en de jaren verder uit op € 3.400.000,--.



Dit is bijna een verdubbeling aan begrote kosten ten opzichte van het jaar 2010.

Verklaring van de stijging van de kosten:

In totaal is er sprake van een stijging van € 1.600.000,--. De volgende factoren spelen hierin een rol:

1. Algemene kostenstijging in verband met stijging Cao lonen en brandstofprijzen;
2. Toename van het aantal ritten.

Ten opzichte van het jaar 2010 is de volumegroei van het aantal ritten 40 % (van 25.000 ritten naar 35.000 ritten per maand in de regio). De explosieve groei van de kosten wordt dus mede veroorzaakt door het succes van de dienstverlening door BIOS-Groep als uitvoerende van de OV-taxi. Mensen blijken elkaar attent te maken op de verbeterde service van de OV-taxi.

Doordat deze Wmo-voorziening een financieel zogenoemde 'open-einde' regeling is, stijgen de kosten sterk.

Hoe wordt dit financiële effect tot op heden opgevangen ?

In berap 2012-1 is te zien dat de structurele bijraming van € 1.000.000,-- (nadeel) voorsnog kan worden gedekt binnen het budget Wmo-voorzieningen in verband met onder andere hogere inkomsten dan verwacht van de eigen bijdragen die via het CAK worden geïnd (zie bijlage II). In de bijlage treft u een overzicht aan van de financiële meldingen in Berap 2012-1.

De toekomst van de OV-taxi en kostenbeheersing:

De OV-taxi is een prima systeem ten behoeve van de lokale verplaatsingen van personen met beperkingen die niet kunnen reizen met het reguliere OV. Dat moet vooral zo blijven. Om de OV-taxi echter niet in de toekomst financieel gezien een te zware wissel te laten trekken op de (Wmo-) budgetten van de gemeenten en de provincie, moet nagedacht worden over een vorm van kostenbeheersing.

Een belangrijke factor bij de uitvoering van de Wmo, is het beroep op de eigen verantwoordelijkheid van een individu. Hierbij wordt ook de (directe) omgeving van de cliënt betrokken. Dit komt tot uiting in de Wmo uitvoeringspraktijk door eerst uit te gaan van de eigen kracht en de capaciteiten van een persoon en diens omgeving, alvorens er over wordt gegaan tot het verstrekken van voorzieningen. Hierbij hebben de algemene voorzieningen, in casu het reguliere OV en de mogelijkheden die eigen vervoersvoorzieningen zoals een auto bieden, voorrang boven het verstrekken van een individuele voorziening, zoals in casu een pasje voor de OV-taxi die met een indicatie vastgesteld wordt.



Haarlem

5

In de nota 'Samen voor elkaar', de kaderstellende nota met de leidende patronen en randvoorwaarden, als uitgangspunt voor verdere beleids- en uitvoeringsprogramma's in het sociaal domein is onder meer het volgende opgenomen:

"Er vinden grote veranderingen plaats in het sociaal domein . We worden steeds ouder en vitaler. Er komen steeds meer technologieën beschikbaar, de digitalisering schrijdt voort en voor onze dienstverlening maken we gebruik van sociale media. Steeds meer taken worden door het Rijk aan gemeenten overgedragen. We kunnen de manier waarop we onze ondersteuning hebben georganiseerd verbeteren, maar we zullen het met minder geld moeten doen. Dat vraagt ons te zoeken naar slimmere, efficiëntere en integrale werkwijzen, arrangementen en samenwerkingsrelaties. En omdat we een vangnet willen houden voor de kwetsbaarste mensen in onze Haarlemse samenleving, moeten we keuzes maken en nieuwe mogelijkheden en kansen grijpen".

Bovenstaande ontwikkeling is door de gemeente vertaald in een zogeheten veranderboodschap. Zoals u weet is deze veranderboodschap van 'Samen voor elkaar' het leidende patroon voor de doorontwikkeling van het Wmo-beleid en de communicatie met de partners in de stad.

Het leidende principe bij het uitwerken van maatregelen is dat de OV taxi bestemd is voor personen die op grond van hun beperkingen geen alternatieven hebben voor deze vorm van vervoer. Hierbij worden nadrukkelijk ook de nieuwe mogelijkheden van het reguliere OV in de regio betrokken om het reguliere OV toegankelijk te maken voor mensen met een beperking (inclusief beleid van de provincie).

Hoe verder ?

Gelet op bovenstaande leidende Wmo-gedachte wordt er zowel in regionaal verband als in Haarlem een onderzoek gedaan naar mogelijkheden voor kostenbeheersing. Het reguliere OV wordt hierbij uiteraard betrokken, maar ook andere aspecten en maatregelen ten aanzien van de toegang tot de OV-taxi pas zullen worden onderzocht.

De ambtelijke onderzoeksresultaten zullen in een OV-taxi Stuurgroep overleg worden besproken. Op basis van het resultaat hiervan verwacht ik u over de mogelijkheden voor kostenbeheersing in het najaar van 2012 te kunnen informeren.

Met vriendelijke groet,

Jack Chr. van der Hoek

