

Algemeen	
Onderwerp	Wmo vervoer: van zonetarief naar kilometertarief
Verspreiden	Nee
Contactpersoon	M. van Calcar
Eenheid	Sturing
E-mail	<a href="mailto:m.vanccalcar@vervoergv.nl">m.vanccalcar@vervoergv.nl</a>
Kenmerk	21.0006554
Datum	4 oktober 2021

### Voorstel

Nummer	Omschrijving
Voorstel 1.	<p>Per 1 januari 2022 in het Wmo vervoer overstappen naar bekostiging per kilometer en daartoe de volgende tarieven vaststellen:</p> <p>a. gemeentetarieven 2022</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>i. opstaptarief à € 8,00 (incl. btw en excl. NEA-index 2022)</li> <li>ii. kilometertarief à € 1,423 (incl. btw en excl. NEA-index 2022)</li> <li>iii. rolstoelopslag à 35% op de ritprijs / per kilometer</li> </ul> <p>b. reizigerstarieven 2022</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>i. opstaptarief à € 0,99 (incl. btw en excl. NEA-index 2022)</li> <li>ii. kilometertarief à € 0,159 (incl. btw en excl. NEA-index 2022)</li> <li>iii. medereizigerstarief à 2 keer reizigersbijdrage 2022.</li> </ul>
Voorstel 2.	Vaststellen dat reizigers maximaal 1.500 kilometer per jaar mogen reizen met de vervoerspas.

### Behandeling

Datum	Overleg	Doel	Conclusie
02-09-21	Directie-overleg	Adviseren	
16-09-21	Portefeuillehoudersoverleg	Vaststellen	Aandacht voor uitvoeringsvraagstuk wel/geen herindicatie
19-10-21	Werkgroep financiën	Adviseren	
07-10-21	Directie-overleg	Adviseren	
28-10-21	Portefeuillehoudersoverleg	Vaststellen	

### Toelichting

Beknopte toelichting
<p>Het zonesysteem wordt niet meer onderhouden en ook de ICT leverancier van Vervoer Gooi en Vechtstreek ondersteunt het zonesysteem niet langer. Het is tijd om, net als veel andere vervoersorganisaties, over te stappen op het OV kilometersysteem. Dit vraagt aanpassing van de tarieven, waarbij het uitgangspunt is dat deze gelijk getrokken worden met het openbaar vervoer. Na afstemming met juristen is nu duidelijk dat er voor de overgang van zones naar kilometers geen wijziging van de beschikking van bestaande klanten nodig is. Het financieel effect op de gemeentebijdrage is nihil, waarbij er enkele voor- en nadeel gemeenten zijn. Gelet op de onzekerheid van corona en de ontwikkeling van de vervoersvraag is het voorstel om voorlopig de gemeentebijdrage in de meerjaren Regiobegroting niet bij te stellen.</p>

### Bijlage(n)

Nummer	Omschrijving
Bijlage 1.	Voorstel
Bijlage 2.	Ontwerp persbericht
Bijlage 3.	Review Forseti

Algemeen	
Onderwerp	Wmo-vervoer: van zonetarief naar kilometertarief
Verspreiden	Nee beperkt
Contactpersoon	Martine van Calcar
Eenheid	Sturing
E-mail	<a href="mailto:m.vanccalcar@vervoergv.nl">m.vanccalcar@vervoergv.nl</a>
Kenmerk	21.0004247
Datum	8 oktober 2021

### Voorstel

1. Per 1 januari 2022 in het Wmo vervoer overstappen naar bekostiging per kilometer en daartoe de volgende tarieven vaststellen:
  - a. gemeentetarieven 2022
    - i. opstaptarief à € 8,00 (incl. btw en excl. NEA-index 2022)
    - ii. kilometertarief à € 1,423 (incl. btw en excl. NEA-index 2022)
    - iii. rolstoelopslag à 35% op de ritprijs / per kilometer
  - b. reizigerstarieven 2022
    - i. opstaptarief à € 0,99 (incl. btw en excl. NEA-index 2022)
    - ii. kilometertarief à € 0,159 (incl. btw en excl. NEA-index 2022)
    - iii. medereizigerstarief à 2 keer reizigersbijdrage 2022.
2. Vaststellen dat reizigers maximaal 1.500 kilometer per jaar mogen reizen met de vervoerspas.

### Kernboodschap

Op 1-1-2021 is Vervoer Gooi en Vechtstreek gestart. Voor het Wmo vervoer<sup>1</sup> is dezelfde financieringsmethode gebruikt als in het vervoerscontract 2012-2020, namelijk betalen per gereden openbaar vervoer zone. De overgang van zones naar kilometers is een stap die veel gemeenten in Nederland al eerder hebben gemaakt, omdat zones bij de komst van de OV-chipkaart zijn afgeschaft in het openbaar vervoer. Een kilometertarief is eerlijker voor gemeenten en de reiziger: 1 kilometer reizen is 1 kilometer betalen. Voor de overgang naar het kilometer-systeem moeten nieuwe tarieven vastgesteld worden voor gemeenten en reizigers. Uitgangspunt hierbij is dat de reizigersbijdrage gelijk is met de reizigersbijdrage in het openbaar vervoer. Voor de vaststelling van de gemeentetarieven geldt dat Vervoer Gooi en Vechtstreek bij benadering evenveel inkomsten heeft als bij het zonetarief en de gemeenten bij benadering vergelijkbare kosten.

### Aanleiding

De systematiek van openbaar vervoer-zones is verouderd en sinds de introductie van de openbaar vervoer-chipkaart afgeschaft in het openbaar vervoer. Het openbaar vervoer is overgestapt op een kilometersysteem. Door deze landelijke ontwikkeling zal ook vanuit technisch/applicatie oogpunt deze keuze moeten worden gemaakt. De huidige ICT ondersteuner stopt met het faciliteren van deze wijze van afrekenen.

Adviesraden hebben de wens uitgesproken om gelijktijdig met de invoering van een kilometervergoeding de reizigersbijdrage voor het Wmo vervoer gelijk te trekken met het openbaar vervoer, zodat reizen met het Wmo vervoer voor de reiziger gelijk is aan reizen met het openbaar vervoer. Gemeenten hebben verzocht om te onderzoeken in welke mate met het gelijktrekken van de (mede)reizigersbijdrage een bezuiniging gerealiseerd kan worden.

### Doel

Per 1 januari 2022 een eenvoudige, eerlijke en toekomstbestendige bekostiging van het Wmo vervoer.

<sup>1</sup> Het collectief vraagafhankelijk vervoer vanuit de Wmo 2015.

## **Argumenten**

### *Eerlijk en inclusief*

Voor reiziger en gemeenten is een kilometertarief eerlijker, omdat alleen de kilometers van de rit in rekening worden gebracht. Het is inclusief, omdat de reiziger een gelijke bijdrage gaat betalen t.o.v. het openbaar vervoer. Tevens is de stimulans voor de reiziger om te reizen met het openbaar vervoer groter, omdat de kosten nu gelijk zijn. Deze stimulans is er nu niet, omdat het Wmo vervoer met een zonesysteem goedkoper is voor de reiziger.

*Het huidige zonesysteem is voor sommige reizigers nadelig, doordat de zonegrens erg ongunstig ligt voor hun reis. Maar er zijn ook reizigers die profiteren van een gunstige zone-indeling. Met de prijs per kilometer vervalt dit verschil. Een voorbeeld is een reis van Naarden naar Baarn. Dat zijn vijf openbaar vervoer Zones, maar slechts 15 à 16 kilometer afhankelijk van het woonadres van de pashouder. Een rit van Huizen naar het AMC in Amsterdam is ook vijf openbaar vervoer Zones, maar wel 25 à 27 kilometer afhankelijk van het woonadres.*

### *Toekomstbestendig*

Het zonesysteem wordt landelijk niet meer ondersteund. Het gebruik voor het Wmo vervoer zorgt voor extra administratieve handelingen. Tevens worden de softwarepakketten in de toekomst niet meer onderhouden.

### *Transpanter*

Met een kilometertarief krijgen zowel de reiziger als de gemeenten beter inzicht in de kosten per rit. Hierdoor is er meer transparantie voor zowel de gemeenten als de reiziger.

### *Betere aansluiting*

Landelijke vervoerssystemen, zoals het bovenregionaal Wmo vervoer (Valys), werken al met standaarden per kilometer. Door ook over te stappen naar een kilometersysteem sluit het Wmo vervoer beter aan op deze systemen. Zo is het recht tussen Valys en Wmo vervoer met een harde kilometergrens à 25 km per rit beter uit te leggen naar de reiziger<sup>2</sup>.

### *Rustige overgang door gelijke rechten*

De reiziger merkt weinig van de overgang, doordat het zonesysteem vanuit de vervoerder eenvoudig omgezet kan worden naar kilometers. Op dit moment heeft een reiziger recht op maximaal 750 zones. Dit maakt het mogelijk om maximaal 375 ritten van 1 zone per jaar te reizen. Gemiddeld is een zone 3,5 kilometer. Een jaarbudget van maximaal 1.500 kilometers is ruimschoots voldoende om dit recht op dezelfde wijze in te vullen. Daarbij hanteren de meeste gemeenten een jaarbudget van 1.500 kilometers. De meeste reizigers reizen een stuk minder dan 1.500 kilometers per jaar. Slechts 1% van de reizigers reist meer dan 1.500 kilometers. Bij deze reizigers passen de gemeenten maatwerk toe. Dit blijft ook in de toekomst mogelijk.

## **Kanttekeningen**

### *Indexatie*

Voor de jaarlijkse indexatie van de Wmo-tarieven wordt de NEA-index gehanteerd, zoals opgenomen in de SLA Wmo vervoer en ook gebruikelijk in de (taxi)vervoersbranche. Bij het vaststellen van de reizigersbijdrage zijn in dit voorstel de OV-tarieven bus in Gooi en Vechtstreek gehanteerd. Jaarlijks wordt de ov-concessie geïndexeerd op basis van de LTI (Landelijke Tarieven Index). In de praktijk zal nooit een één op één koppeling met kosten in het openbaar vervoer mogelijk zijn, omdat het andere vervoerssystemen zijn.

### *Kostenverdeling*

De overgang naar kilometer-systeem betekent voor gemeenten een verschuiving in het relatieve aandeel in de totale kosten. Voor de ene gemeente wordt het daardoor iets voordeliger, voor de andere iets nadeliger. Het kilometer-systeem is wel eerlijker en transparanter voor alle partijen. Zowel voor de reiziger die een logischere prijs voor zijn/haar rit betaalt, maar ook voor de afnemende gemeenten. Andersom geredeneerd kan men ook stellen dat de huidige status quo zonesystematiek al die jaren geen logische prijzen voor de klant en eerlijke kostenverdeling onder gemeentes heeft gegeneerd.

---

<sup>2</sup> Bovenregionaal Wmo vervoer

### Kilometergrens

In 2021 is er al een maximale reisafstand van 25 kilometer ingevoerd. Boven de 25 kilometer kan een inwoner met Valys reizen. Deze grens zorgt er dus niet voor dat bepaalde reizen niet meer mogelijk zijn. In 2021 is het ook mogelijk geworden om een rit van maximaal 25 kilometer te maken die 6 of 7 zones is. Dit is eerlijker, maar zorgt er wel voor dat het zone systeem nog complexer is geworden.

### Laren en Weesp

In dit voorstel worden de effecten getoond van de overgang van zones naar kilometers op basis van de ritgegevens van 2019. In de begroting wordt uitgegaan van de ritgegevens van 2018. De gevolgen van de toetreding van Laren is hierin niet meegenomen. In de dienstverleningsovereenkomst met Weesp is voor het Wmo vervoer een looptijd tot 1 augustus 2022 vastgesteld. Weesp is derhalve voor een periode van 7 maanden meegenomen in de berekeningen.

## Financiën

Hieronder een onderbouwing van de voorgestelde tarieven.

### 1. Gemeentetarieven 2022

#### Opstap- en kilometertarief

Bij het vaststellen van het bruto kilometertarief dat bij gemeenten in rekening wordt gebracht, is het zonetarief als uitgangspunt genomen en de daadwerkelijk gereden ritten pre corona over 2019. Er is eerst met hetzelfde opstaptarief gerekend (€5,80 inclusief btw) en daar is het kilometertarief op aangepast om per jaar op dezelfde inkomsten voor Vervoer GV te komen. Dit zorgt ervoor dat korte ritten van 1, 2 en 3 kilometer goedkoper worden. Deze ritten zijn nu grotendeels 1 zone en hebben voor gemeenten een tarief van €11,60 (incl. btw). In kilometers zullen ritten van 1, 2 en 3 kilometer allemaal goedkoper worden, terwijl deze ritten voor Vervoer GV relatief duur zijn. Er is namelijk vaak wel een langere aanrijtijd. Deze korte ritten worden ook veruit het meeste gemaakt van alle soorten ritten.

Het verschil tussen de minimale ritprijs van €11,60 (incl. btw) in het zonesysteem en de ritprijs van 1, 2 en 3 kilometer is te groot. Dit zorgt niet alleen voor een risico voor Vervoer GV, maar ook voor een scheve verdeling tussen de gemeenten. Doordat de gemeenten eigenaar zijn van Vervoer GV is een risico voor hen ook een risico voor de gemeenten. Om aan te sluiten bij de werkelijke kosten voor de vervoerder is het voorstel om het opstaptarief te verhogen naar € 7,34 (€ 8,00 incl. btw) en een kilometertarief van € 1,306 (€1,423 incl. btw). Op deze wijze is er sprake van een redelijk tarief voor vervoer en vergelijkbare kosten (een kleine afname van € 11.628) voor gemeenten. Zie onderstaande tabel het effect per gemeente (\*) excl. btw.

Gemeente	Bruto vergoeding zones	Bruto vergoeding km	Vershil (km-zones)
Blaricum	95.475	95.846	371
Eemnes	111.348	103.280	-8.068
Gooise Meren	945.935	914.414	-31.521
Hilversum	1.358.205	1.364.036	5.830
Huizen	703.259	725.731	22.472
Weesp	218.539	236.288	17.749
Wijdemeren	367.177	348.716	-18.461
<b>Eindtotaal</b>	<b>3.799.939</b>	<b>3.788.311</b>	<b>-11.628</b>

(\*) 7/12 deelname Weesp

### Rolstoelopslag van 35%

Op dit moment is er een toeslag voor rolstoelreizigers op het gemeentetarief per zone van 35%. Deze reizigers zijn duurder om te vervoeren, doordat een voertuig met rolstoellift moet worden ingezet. Deze toeslag blijft bij het kilometertarief gehandhaafd. De rolstoelreiziger betaalt evenveel reizigersbijdrage als een reguliere reiziger. De opslag geldt voor het totale gemeentetarief, bestaande uit het opstaptarief en het kilometertarief.

### 2. Reizigersbijdrage 2022

#### Opstap- en kilometertarief

In 2021 hanteert het bus OV een opstaptarief van € 0,99 en een tarief per reiskilometer van € 0,159 inclusief btw. De reizigersbijdrage, voorheen minimaal € 1,32 (opstaptarief en 1 zone) wordt door de

tarifiering gelijk te trekken met OV het opstaptarief van €0,99 en tenminste 1 kilometer van €0,159, minimaal €1,149. Ritten tot 2,4 kilometer, worden naar beneden afgerond naar 2 en zijn in deze situatie gelijk of goedkoper dan bij de zone-systematiek.

Afhankelijk van de woonplaats en de ritafstand zullen de kosten voor het Wmo vervoer hoger of lager uitvallen dan nu bij de bijdrage in openbaar vervoer zones. Voor sommige reizigers die dichtbij een grens van een OV zone wonen kan de rit ook € 0,66 goedkoper worden, omdat zij vaak 2 zones reizen voor een korte rit die voor andere slechts 1 zone is. Algemeen kan worden gesteld dat de kilometer-systematiek tot geen grote verschillen leidt voor de gebruikers (positief of negatief). Bij korte ritten tot 10 kilometer, die veruit het meeste worden gemaakt, is het gemiddeld slechts € 0,21 duurder.

Onderstaande tabel geeft inzicht in de verschillen in de reizigersbijdrage door de overgang naar kilometers. Voor 49% van de reizigers wordt de reis goedkoper, voor 37,5 % tot een kwartje per rit. Voor 51% wordt de reizigersbijdrage hoger. Voor 18% maximaal 0,25 per rit en voor 21,3% maximaal 0,50 per rit. Dat het merendeel meer gaat betalen voor de rit hangt samen met de keuze om de reizigersbijdrage gelijk te trekken met het OV bus in de regio.

Reizigersbijdrage lager / hoger	Aantal ritten	% van totaal ritten
-1,33 tot -1,00	245	0,1%
-0,99 tot -0,75	1.582	0,8%
-0,74 tot -0,50	12.960	6,6%
-0,49 tot -0,25	10.746	5,5%
-0,24 tot 0,00	70.323	35,7%
0,01 tot 0,25	35.150	17,9%
0,25 tot 0,49	42.020	21,3%
0,50 tot 0,74	14.715	7,5%
0,75 tot 0,99	4.893	2,5%
1,00 tot 1,49	3.710	1,9%
1,50 tot 1,99	499	0,3%
2,00 tot 2,17	5	0,0%
	196.848	100,0%

#### Medereizigerstarief

In het kader van de beheersmaatregelen sociaal domein is berekening gemaakt met een verhoging van de medereizigersbijdrage. Het lijkt logisch dat het meer laten betalen van een medereiziger leidt tot een bezuiniging. Adviesbureau Forseti adviseert echter anders (zie bijlage). De ervaring is dat een hogere prijs voor de medereiziger er ook voor zorgt dat de medereiziger niet meer zal mee gaan reizen. De ritten zullen vaak nog wel worden gemaakt door de Wmo-reiziger. Dit heeft als gevolg dat de kosten voor Vervoer GV niet afnemen (want evenveel ritten), maar dat de extra inkomsten van de medereizigers-bijdrage wegvalt. Het is daarom de vraag of de totale kosten zullen dalen. Op basis van dit advies is het voorstel de medereizigersbijdrage vooralsnog gelijk op 2x de reizigersbijdrage te houden.

*Een pashouder mag nu maximaal 2 medereizigers meenemen. Dit zijn geen (medische) begeleiders, want die mogen gratis mee als de gemeente dit bij de toewijzing heeft bepaald. Kinderen mogen altijd gratis meereizen. Een medereiziger is dus een willekeurig persoon zonder Wmo-taxi pas.*

Het voorstel om de reizigersbijdrage gelijk te trekken met het reizigerstarief van het bus openbaar vervoer in Gooi en Vechtstreek levert een kleine bezuiniging op van 0,4% à €18.554,- (excl. btw) over alle gemeenten. Zie onderstaande tabel voor de verdeling per gemeente (\*).

Gemeente	Reizigersbijdrage zones	Reizigersbijdrage km	Vershil (km-zones)
Blaricum	10.883	11.334	451
Eemnes	12.565	12.249	-317
Gooise Meren	110.351	111.277	926
Hilversum	158.768	167.410	8.642
Huizen	81.567	87.807	6.240
Weesp	26.318	29.297	2.979
Wijdemeren	41.909	41.543	-366
<b>Eindtotaal</b>	<b>442.363</b>	<b>460.917</b>	<b>18.554</b>

(\*) 7/12 deelname Weesp

In de bijlage van dit voorstel treft u een uitgebreid overzicht van de impact op de reizigersbijdrage van de overgang van zones naar kilometers.

#### Effect tariefsaanpassingen voorstel 1 en 2

Het voorgestelde tarief voor de gemeenten, de reizigersbijdrage, bijdrage voor medereizigers en rolstoelbijdrage laat een verwachte besparing van € 30.182,- excl. btw zien. Zie onderstaande tabel voor de verdeling per gemeente (\*):

Gemeente	Kosten gemeente zones	Kosten gemeente km	Vershil (km-zones)
Blaricum	84.592	84.512	-79
Eemnes	98.783	91.031	-7.752
Gooise Meren	835.584	803.137	-32.447
Hilversum	1.199.437	1.196.626	-2.811
Huizen	621.692	637.924	16.232
Weesp	192.221	206.991	14.770
Wijdemeren	325.267	307.173	-18.094
<b>Eindtotaal</b>	<b>3.357.576</b>	<b>3.327.395</b>	<b>-30.182</b>

(\*) 7/12 deelname Weesp

- Alle bedragen zijn in euro's exclusief btw op basis van data over 2019 en prijzen 2021.
- Het zone tarief is op basis van het tarief voor gemeenten en reizigers voor 2021.
- Nieuw km tarief is op basis van een gemeentetarief met een opstaptarief van € 7,34 (€ 8,00 incl. btw) en een kilometertarief van € 1,306 (€1,423 incl. btw) en op basis van een reizigersbijdrage van opstaptarief € 0,91 (€0,99 incl. btw) en een kilometertarief van € 0,146 (€0,159 incl. btw) en op basis van 2x reizigersbijdrage voor de medereizigers en 35% rolstoeltoelage.
- Bij de berekeningen is ervan uitgegaan dat medereizigers even vaak gebruik blijven maken van het Wmo vervoer.

#### Voorlopig geen wijziging gemeentelijke bijdrage

De verwachte verschuiving in de kostenverdeling tussen gemeenten wordt vooralsnog niet vertaald naar een bijstelling van de gemeentelijke bijdragen in de meerjarenbegroting van de Regio, omdat eerst het lange termijn effect van corona goed in beeld gebracht moet worden. Op dit moment is er sprake van vraaguitval bij het Wmo vervoer als gevolg van corona. Vervoer Gooi en Vechtstreek ontvangt de landelijke continuïteitsbijdrage om in het Wmo vervoer te voorzien en opereert daarmee binnen de kaders van de Regiobegroting. De overgang van zones naar kilometers is gebaseerd op de vervoersvraag 2019 (exclusief corona). De verwachting is dat corona een lange termijn heeft op de vervoersvraag in Gooi en Vechtstreek en daarmee op de meerjarenbegroting. Het herstel naar het oude (begrotings)niveau zal voorlopig niet en misschien wel helemaal nooit plaatsvinden. Het moment dat het Rijk aankondigt de continuïteitsbijdrage voor het Wmo vervoer te stoppen, is een goed moment om de meerjarenbegroting bij te stellen. Vooralsnog komt Vervoer Gooi en Vechtstreek uit met de huidige gemeentebijdragen en komen de verwachte financiële voordelen van corona en de overstap van zones naar kilometers via de rekening bij gemeenten terecht.

#### 3. Jaarbudget

Er wordt nu een reisbudget per jaar van 750 zones inclusief opstapzone aan een inwoner toegewezen bij de Wmo-taxi pas. Dit totaal van 750 zones maakt het mogelijk om maximaal 375 ritten te maken van 1 zone. Gemiddeld wordt er 3,5 kilometer per zone gereisd. Een jaarbudget van maximaal 1.500

kilometer zou hiermee voldoende zijn. In uitzonderlijke gevallen zou dit kunnen worden verhoogd. Dit gebeurt nu met de zones ook al in uitzonderlijke gevallen.

### **Gevolgen voor Laren**

De gemeente Laren heeft tot 1 juli 2021 een eigen Wmo-vervoer gehad bij Latax. Per 1 juli zijn zij toegetreden tot Vervoer Gooi en Vechtstreek. Er zijn daarom op dit moment nog onvoldoende ritgegevens beschikbaar om inzicht te geven voor Laren in het verschil tussen het zone tarief en een kilometertarief. Laren is daarom niet meegenomen in de berekeningen. Vervoer Gooi en Vechtstreek gaat er vanuit dat het Wmo vervoer Laren met een kilometerbekostiging uitgevoerd kan worden binnen de beschikbaar gestelde begroting van de gemeente Laren.

### **Uitvoering**

#### *Projectkosten*

In het bedrijfsplan is voor de overgang van zones naar kilometers een bedrag opgenomen van €15.000,=. De kosten voor de aanpassing van het Digitaal Leefplein en de software van Vervoer GV alsmede de kosten voor communicatie kunnen vanuit de budget gerealiseerd worden.

#### *Aanpassing verordening*

Aanleiding om de verordening aan te passen is dat het zonesysteem landelijk niet meer ondersteund wordt, waarbij de ICT leveranciers van de vervoerssystemen het zonesysteem nu ook niet meer onderhouden. Het betreft een technische aanpassing van de verordening.

De omzetting naar een kilometertarief vraagt om een wijziging van de gemeentelijke verordening maatschappelijke ondersteuning of verordening sociaal domein. De wijziging is nodig voor het collectief vraagafhankelijk vervoer (Wmo vervoer) en indien van toepassing het persoonsgebonden budget. In de huidige verordeningen van de regiogemeenten worden namelijk zones genoemd of wordt niks genoemd.

Advies is om de bestaande tekst in verordening ten aanzien van het collectief vraagafhankelijk vervoer (Wmo vervoer) per gemeente voor de datum van invoering van het kilometertarief te vervangen voor de tekst in de bijlage. De tekst in de bijlage is grotendeels gebaseerd op de verordening maatschappelijke ondersteuning gemeente Utrecht<sup>3</sup>. De gemeente Utrecht heeft het Wmo vervoer al omgezet naar een kilometertarief.

#### *Geen herindicaties*

De omzetting van een zone naar een kilometertarief vraagt niet om nieuwe beschikkingen bij bestaande pashouders, omdat het recht op Wmo-vervoer niet wijzigt als gevolg van de omzetting. Het aantal zones op de vervoerspas wordt voor inwoners automatisch omgezet naar kilometers. Ook inwoners met meer dan 750 zones ontvangen straks een hoger aantal kilometers. Er is daarmee geen nadeel voor de reiziger. Inwoners kunnen nog steeds gebruik maken van de vervoerspas en worden geïnformeerd vanuit Vervoer Gooi en Vechtstreek over de nieuwe bekostiging per kilometer.

#### *Nieuwe indicaties*

De uitvoeringsdiensten moeten bij het toewijzen van een taxi pas en een bijbehorend reisbudget de nieuwe regels toepassen. Dit vraagt om enkele wijzigingen in het werkproces voor nieuwe klanten. Vervoer Gooi en Vechtstreek werkt samen met de gemeentelijke uitvoeringsdiensten om hen te ondersteunen bij deze aanpassingen.

#### *Communicatie*

De pashouders worden medio november schriftelijk geïnformeerd vanuit Vervoer Gooi en Vechtstreek, als de NEA-index bekend is en de nieuwe tarieven voor 2022 daarop aangepast kunnen worden. Daarnaast vindt communicatie over de wijzigingen plaats via de verschillende kanalen van Vervoer GV (vervoersapp, website, folder, socials, etc.).

De regio Utrecht is in augustus 2020 overgeschakeld van betalen per openbaar vervoer zone naar een kilometertarief. Er bleek hier bij navraag onder de reizigers vrijwel geen vragen of ophef te zijn

---

<sup>3</sup> <https://lokaleregelgeving.overheid.nl/CVDR634988/1>

ontstaan. Doordat veel reizigers slechts periodiek reizen en iedereen via automatische incasso betaalt zal voor de meeste reizigers een iets ander tarief niet opvallen. Reizigers die een rit boeken eind 2021 zullen dan al geïnformeerd worden over de veranderingen. Frequente reizigers zullen hierdoor in een vroeg stadium worden bereikt en niet worden overvallen.

**Bijlage(n)**

Bijlage 1 Wijziging verordening

Bijlage 2 Ontwerp persbericht

Bijlage 3 Review Forseti



## Reizigersbijdrage bij overgang zones naar kilometers

Reizigersbijdrage op basis van 1 reiziger								
Oude situatie	Nieuw situatie		Verskil €		Aantal ritten 1 zone totaal	% totaal (alle 1 zone ritten)	% eindtotaal (alle ritten)	
Aantal zones	Reizigersbijdrage	Aantal kilometers	Reizigersbijdrage					
1	1,32	1	1,15	-0,17	20210	25,78%	10,27%	
		2	1,31	-0,01	24840	31,69%	12,62%	
		3	1,47	0,15	16599	21,18%	8,43%	
		4	1,63	0,31	10188	13,00%	5,18%	
		5	1,79	0,47	4250	5,42%	2,16%	
		6	1,94	0,62	1654	2,11%	0,84%	
		7	2,10	0,78	625	0,80%	0,32%	
		8	2,26	0,94	14	0,02%	0,01%	
					78.380	100,00%	39,82%	
2	1,98	1	1,15	-0,83	919	1,61%	0,47%	
		2	1,31	-0,67	3566	6,26%	1,81%	
		3	1,47	-0,51	5499	9,66%	2,79%	
		4	1,63	-0,35	5164	9,07%	2,62%	
		5	1,79	-0,20	7158	12,57%	3,64%	
		6	1,94	-0,04	7655	13,44%	3,89%	
		7	2,10	0,12	9547	16,77%	4,85%	
		8	2,26	0,28	7615	13,37%	3,87%	
		9	2,42	0,44	6066	10,65%	3,08%	
		10	2,58	0,60	2940	5,16%	1,49%	
		11	2,74	0,76	616	1,08%	0,31%	
		12	2,90	0,92	115	0,20%	0,06%	
		13	3,06	1,08	62	0,11%	0,03%	
		14	3,22	1,24	14	0,02%	0,01%	
					56936	100,00%	28,92%	
3	2,64	2	1,31	-1,33	2	0,01%	0,00%	
		4	1,63	-1,01	228	0,66%	0,12%	
		5	1,78	-0,86	508	1,48%	0,26%	
		6	1,94	-0,70	994	2,89%	0,50%	
		7	2,10	-0,54	1646	4,79%	0,84%	
		8	2,26	-0,38	2194	6,39%	1,11%	
		9	2,42	-0,22	3789	11,03%	1,92%	
		10	2,58	-0,06	4295	12,51%	2,18%	
		11	2,74	0,10	4336	12,63%	2,20%	
		12	2,90	0,26	5416	15,77%	2,75%	
		13	3,06	0,42	5171	15,06%	2,63%	
		14	3,22	0,58	2350	6,84%	1,19%	
		15	3,38	0,74	1464	4,26%	0,74%	
		16	3,53	0,89	992	2,89%	0,50%	
		17	3,69	1,05	485	1,41%	0,25%	
		18	3,85	1,21	159	0,46%	0,08%	
		19	4,01	1,37	77	0,22%	0,04%	
		20	4,17	1,53	78	0,23%	0,04%	
		21	4,33	1,69	60	0,17%	0,03%	
		22	4,49	1,85	93	0,27%	0,05%	
		23	4,65	2,01	1	0,00%	0,00%	
		24	4,81	2,17	4	0,01%	0,00%	
					34342	100,00%	17,45%	
4	3,30	7	2,10	-1,20	1	0,01%	0,00%	
		8	2,26	-1,04	6	0,03%	0,00%	
		9	2,42	-0,88	113	0,63%	0,06%	
		10	2,58	-0,72	244	1,37%	0,12%	
		11	2,74	-0,56	705	3,95%	0,36%	
		12	2,90	-0,40	1185	6,64%	0,60%	
		13	3,06	-0,24	1095	6,14%	0,56%	
		14	3,22	-0,08	1096	6,14%	0,56%	
		15	3,38	0,08	1176	6,59%	0,60%	
		16	3,53	0,23	1767	9,91%	0,90%	
		17	3,69	0,39	2429	13,62%	1,23%	
		18	3,85	0,55	2188	12,27%	1,11%	
		19	4,01	0,71	2118	11,87%	1,08%	
		20	4,17	0,87	1478	8,29%	0,75%	
		21	4,33	1,03	1218	6,83%	0,62%	
		22	4,49	1,19	457	2,56%	0,23%	
		23	4,65	1,35	293	1,64%	0,15%	
		24	4,81	1,51	204	1,14%	0,10%	
		25	4,97	1,67	64	0,36%	0,03%	
					17837	100,00%	9,06%	
5	3,96	12	2,90	-1,06	6	0,07%	0,00%	
		13	3,06	-0,90	13	0,15%	0,01%	
		14	3,22	-0,74	62	0,71%	0,03%	
		15	3,38	-0,59	226	2,59%	0,11%	
		16	3,53	-0,43	373	4,27%	0,19%	
		17	3,69	-0,27	610	6,99%	0,31%	
		18	3,85	-0,11	1187	13,60%	0,60%	
		19	4,01	0,05	720	8,25%	0,37%	
		20	4,17	0,21	817	9,36%	0,42%	
		21	4,33	0,37	713	8,17%	0,36%	
		22	4,49	0,53	946	10,84%	0,48%	
		23	4,65	0,69	1055	12,09%	0,54%	
		24	4,81	0,85	1053	12,07%	0,53%	
		25	4,97	1,01	945	10,83%	0,48%	
					8726	100,00%	4,43%	
6	4,62	16	3,53	-1,09	2	0,35%	0,00%	
		17	3,69	-0,93	9	1,57%	0,00%	
		18	3,85	-0,77	18	3,13%	0,01%	
		19	4,01	-0,61	15	2,61%	0,01%	
		20	4,17	-0,45	20	3,48%	0,01%	
		21	4,33	-0,29	58	10,09%	0,03%	
		22	4,49	-0,13	93	16,17%	0,05%	
		23	4,65	0,03	87	15,13%	0,04%	
		24	4,81	0,19	101	17,57%	0,05%	
		25	4,97	0,35	172	29,91%	0,09%	
					575	100,00%	0,29%	
7	5,28	21	4,33	-0,95	2	3,85%	0,00%	
		23	4,65	-0,63	3	5,77%	0,00%	
		24	4,81	-0,47	4	7,69%	0,00%	
		25	4,97	-0,31	43	82,69%	0,02%	
					52	100,00%	0,03%	

# Bijlage 1

## Wijziging verordening

### Aanleiding

Aanleiding om de verordening aan te passen is dat het zonesysteem landelijk niet meer ondersteund wordt, waarbij de ICT leveranciers van de vervoerssystemen het zonesysteem nu ook niet meer onderhouden. Het betreft een technische aanpassing van de verordening.

De omzetting naar een kilometertarief vraagt om een wijziging van de gemeentelijke verordening maatschappelijke ondersteuning of verordening sociaal domein. De wijziging is nodig voor het collectief vraagafhankelijk vervoer (Wmo vervoer) en indien van toepassing het persoonsgebonden budget. In de huidige verordeningen van de regiogemeenten worden namelijk zones genoemd of wordt niks genoemd.

### Advies

Advies is om de bestaande tekst in verordening ten aanzien van het collectief vraagafhankelijk vervoer (Wmo vervoer) per gemeente voor de datum van invoering van het kilometertarief te vervangen voor de tekst in de bijlage. De tekst in de bijlage is grotendeels gebaseerd op de verordening maatschappelijke ondersteuning gemeente Utrecht<sup>1</sup>. De gemeente Utrecht heeft het Wmo vervoer al omgezet naar een kilometertarief.

#### *Artikel x, sub x*

Voor het gebruik van het collectief vraagafhankelijk vervoer wordt aan de reiziger een bijdrage per rit gevraagd. De hoogte van de reizigersbijdrage is te vergelijken met de kosten die een reiziger maakt bij gebruik van openbaar vervoer.

#### *Artikel y, sub y*

Een persoonsgebonden budget voor het gebruik van een (rolstoel)taxi/individueel taxivervoer bedraagt het in de regio gangbare toepasselijke tarief, uitgaande van maximaal 1.500 kilometer per jaar.

### Overzicht van de huidige verordeningen per gemeente

#### *Blaricum/ Eemnes/ Laren/ Huizen*

##### Artikel 7.2.1 Regels voor het persoonsgebonden budget (pgb)

3.f. een pgb voor het gebruik van een (rolstoel)taxi/individueel taxivervoer bedraagt het in de regio gangbare toepasselijke tarief, uitgaande van maximaal 500 zones per jaar;

5. Wanneer cliënt via het Collectief Vraagafhankelijk Vervoer gecompenseerd wordt (Wmo-taxi) dan is er geen sprake van een bijdrage in de kosten. Er is dan sprake van een reizigersbijdrage (per zone) die overeenkomt met de geldende tarieven van het reguliere openbaar vervoer.

#### *Gooise Meren*

##### Artikel 8. Criteria voor een maatwerkvoorziening

8. Beschikbare maatwerkvoorzieningen

De volgende maatwerkvoorzieningen zijn beschikbaar.

- Voor vervoer en mobiliteit:
  - a. binnen een standaard leveringsassortiment;
  - b. vervoerspas voor de Wmo-taxi voor vervoer tot 700 zones per jaar (inclusief instaptarief);
  - c. een persoonsgebonden budget (pgb) voor individueel vervoer of autoaanpassing en sportvoorziening

<sup>1</sup> <https://lokaleregelgeving.overheid.nl/CVDR634988/1>

- d. een pgb voor vervoerskosten indien de in lid 1.b. en c genoemde maatwerkvoorzieningen niet voldoen.

Artikel 15. Regels voor bijdrage in de kosten van een maatwerkvoorziening of pgb's

3. Wanneer een cliënt via het Collectief Vraagafhankelijk Vervoer gecompenseerd wordt (Wmo-taxipas) is er geen sprake van een bijdrage in de kosten zoals bedoeld in lid 1 en 2 van dit artikel. Er is dan sprake van een reizigersbijdrage (tarief per zone plus per rit een opstaptarief) die overeenkomt met de geldende tarieven van het reguliere openbaar vervoer;

*Hilversum*

Artikel 11. Regels voor het persoonsgebonden budget (pgb)

3.i. Een pgb voor het gebruik van een (rolstoel)taxi/individueel taxivervoer bedraagt het in de regio gangbare toepasselijke tarief, uitgaande van maximaal 500 zones per jaar.

Artikel 15. Regels voor bijdrage in de kosten van een maatwerkvoorziening en pgb

6. Wanneer cliënt via het Collectief Vraagafhankelijk Vervoer gecompenseerd wordt (Wmo-taxi) dan is er geen sprake van een bijdrage in de kosten. Er is dan sprake van een reizigersbijdrage (per zone) die overeenkomt met de geldende tarieven van het reguliere openbaar vervoer.

*Wijdmeren*

Niks op genomen in de verordening.

7 oktober 2021

## Wmo-vervoer stapt over op kilometertarief

**Vanaf 1 januari 2022 betalen reizigers die gebruik maken van het Wmo-vervoer niet meer per zone, maar per gereisde kilometer. De gemeenten en Vervoer Gooi en Vechtstreek kiezen hiervoor, omdat een kilometertarief eerlijker is: 1 kilometer reizen is 1 kilometer betalen. Bovendien sluit het aan bij andere vormen van openbaar vervoer, waar betalen per kilometer gebruikelijk is sinds de invoering van de OV-chipkaart.**

Vervoer Gooi en Vechtstreek informeert de Wmo-pashouders in november persoonlijk over de overstap van zones naar kilometers. Het kilometertarief gaat gelden voor iedereen die gebruik maakt van de Wmo-taxi van Vervoer Gooi en Vechtstreek. Met een kilometertarief krijgen zowel de reiziger als de gemeenten beter inzicht in de kosten per rit. De reizigersbijdrage voor het Wmo-vervoer wordt met invoering van het kilometertarief vergelijkbaar met de prijs van het openbaar vervoer.

Invoering van een kilometertarief zorgt voor een eenvoudige, eerlijke en toekomstbestendige bekostiging van het Wmo vervoer. Landelijke vervoerssystemen, zoals het bovenregionaal Wmo-vervoer (Valys), werken al met standaarden per kilometer. Wmo-cliënten die een rit van meer dan 25 kilometer willen maken, zijn aangewezen op dit landelijke vervoer. Door ook voor het regionale Wmo-vervoer een kilometertarief te hanteren, hebben cliënten hierin niet langer te maken met verschillen.

---

### **Noot voor de redactie (niet voor publicatie)**

Meer informatie bij: **WANNEER VERSTUREN WE DIT BERICHT EN WIE IS DAN BESCHIKBAAR VOOR EVENTUELE VRAGEN VAN DE PERS?**

### **Over Vervoer Gooi en Vechtstreek**

Vervoer Gooi en Vechtstreek is de eerste gemeentelijke organisatie in Nederland die het vervoer van kwetsbare groepen zelf organiseert én uitvoert. Daarmee willen de zeven regiogemeenten dit vervoer efficiënter, duurzamer en weer persoonlijk maken. Vervoer Gooi en Vechtstreek verzorgt naast Wmo-vervoer (sinds 1 januari 2021) ook Leerlingenvervoer (sinds 1 augustus 2021).

Vervoer Gooi en Vechtstreek B.V.

Postbus 448, 3740 AK Baarn | Oud Eemnesserweg 5G, 3741 MP Baarn | T: (088) 829 44 44 | info@vervoergv.nl

KvK 80180817 | IBAN NL27 BNGH 0285 1820 99 | BTW NL 8615.79.410.B01

**Persoonlijk & betrouwbaar**



## Memo

Aan : Regio Gooi en Vechtstreek  
Datum : 18-8-2021  
Van : Forseti  
Betreft : Review voorstel overgang van zonetarief naar kilometertarief

### Inleiding

De oude systematiek van zones is verouderd en sinds de introductie van de ov-chipkaart afgeschaft in het ov. Met de invoering van de chipkaart werd het mogelijk om elke reis af te rekenen op basis van daadwerkelijk afgelegde afstand. Het afrekenen op basis van daadwerkelijk afgelegde afstand is uiteindelijk voor de eindgebruiker een eerlijker systeem dat ook nog eens beter uitlegbaar is.

In lijn met deze gedachte hebben veel regio's daarom de systematiek van zones in het Wmo-vervoer de afgelopen jaren ook vervangen door een systematiek gebaseerd op kilometers. Deze overgang heeft zowel consequenties voor het tarief dat de reiziger betaalt alsook voor de verdeling van kosten tussen verschillende regiegemeenten. Ook de regio Gooi en Vechtstreek wil deze overstap nu maken en heeft hiervoor een voorstel uitgewerkt. Daarvoor zijn de uitgangspunten en verschillende scenario's doorgerekend en vertaald naar een voorstel.

Aan Forseti is gevraagd om een review te doen op dit voorstel. De resultaten van deze review zijn in de voorliggende notitie weergegeven.

### Werkwijze

We hebben we verschillende stukken uitgebreid doorgenomen en de achterliggende cijfers in de excel-bestanden bekeken. Vanuit onze ervaring met de overgang van zones naar kilometers in andere regio's weten wij waar doorgaans de lastige uitdagingen en discussiepunten liggen. In de review hebben wij hier specifiek aandacht voor. De conceptnotitie met onze bevindingen vanuit de review hebben we in een ambtelijk overleg besproken met de opdrachtgever met als doel de bevindingen te toetsen en eventuele vragen te verifiëren. Vervolgens is deze notitie definitief gemaakt.

### Bevindingen

#### *Algemeen*

- Wij onderschrijven de keuze van de regio om de overgang te maken van tarieven gebaseerd op een zonesystematiek naar een kilometersystematiek. Naast het feit dat de zonesystematiek verouderd is, niet meer wordt bijgehouden en daarmee niet naar de toekomst toe houdbaar is, is een systematiek op basis van kilometers simpelweg ook eerlijker en transparanter voor alle partijen. Zowel voor de reiziger die een logischere prijs voor zijn/haar rit betaald maar ook voor de afnemende gemeenten. Andersom geredeneerd kan men ook stellen dat de huidige status quo zonesystematiek al die jaren geen logische prijzen voor de klant en eerlijke kostenverdeling onder gemeentes genereert.

- De overgang betekent voor gemeenten een verschuiving in het relatieve aandeel in de totale kosten. Voor de ene gemeente wordt het daardoor voordeliger, voor de andere nadeliger. Het is dan vervolgens tussen de gemeenten hoe en in welk tempo ze deze overgang willen maken.

#### *Specifieke bevindingen*

- Het basisprincipe is dat het tarief vergelijkbaar is met het openbaar vervoer. Hiervoor worden de tarieven nu gebaseerd op de reizigerstarieven vanuit de regionale ov-concessie. In het voorstel is opgenomen dat de reizigersbijdrage vervolgens jaarlijks wordt aangepast op basis van de NEA index. Alternatief kan nog zijn om de koppeling met de tarieven uit de ov-concessie te behouden. Deze worden jaarlijks geïndexeerd op basis van de LTI (Landelijke Tarieven Index). Belangrijk is wel te beseffen dat er in de praktijk nooit een één op één koppeling met kosten in het ov is omdat het andere systemen zijn. Zie hiervoor ook het advies verderop in de notitie.
- De beschrijving van de effecten voor de reiziger in het voorstel geeft zicht op wat de uiterste effecten van tarieven op basis van kilometers voor de reizigers betekent. Bijvoorbeeld maximaal zoveel duurder. Het benoemen van de meest extreme effecten is nuttig om de totale bandbreedte aan te geven, maar zegt nog weinig over wat het echt voor de meeste mensen gaat betekenen. Daardoor komt naar ons idee niet expliciet naar voren dat voor een groot deel van de ritten de prijs ook lager zal zijn. Ook inzicht geven in de spreiding van de tariefverandering zou waardevol zijn omdat dit een beter totaalbeeld schetst van de impact voor de reizigers. Bijvoorbeeld hoeveel procent van de ritten is maximaal x duurder, hoeveel procent van de ritten is maximaal x goedkoper en dit weergegeven middels een staffel (bv: 0 tot 20 cent, 20 tot 50 cent, 50 tot 1 euro, etc).
- De keuze om het starttarief dat in rekening wordt gebracht naar gemeenten te verhogen om daarmee beter aan te sluiten bij de werkelijke kosten voor de vervoerder is logisch en verstandig. Een vergoedingssystematiek moet altijd zo goed mogelijk op de werkelijke kosten aansluiten om oneigenlijke prikkels en gedragingen van een vervoerder te voorkomen. Ook blijft hiermee de verdeling van kosten tussen de gemeenten dicht bij de huidige relatieve verdeling.
- Met de keuze voor 8 maal het wmo-reizigerstarief voor de medereiziger ontstaat een erg fors tarief voor medereizigers. Als voorbeeld kost een rit van 8 kilometer dan voor de medereiziger ruim 18 euro. Dit is bijna de kostprijs van het vervoer. Deze keuze wijkt sterk af van wat gebruikelijk is op veel andere plekken. Vaak is dit of wmo-tarief of tarief voor de ov-reiziger als het systeem ook voor ov-reizigers open staat. Vaak is wel het aantal medereizigers gemaximeerd.
- Het uitgangspunt aan het einde van de paragraaf 'medereizigersbijdrage: *“Wanneer medereizigers door de hogere bijdrage geen gebruik meer van de Wmo-taxi willen maken leidt dit ook tot minder kosten voor gemeenten.”* onderschrijven wij niet. De argumentatie daarvoor geven we hieronder. We maken daarbij onderscheid naar het effect hiervan vanuit het perspectief van de gemeenten en het perspectief van de vervoerorganisatie.
  - o **Perspectief gemeenten:** in theorie zal het fors verhogen van de medereizigersbijdrage leiden tot lagere kosten voor de gemeenten. Vanuit de aanname dat de huidige 7% ritten met een medereiziger blijven bestaan gaat de medereiziger (vrijwel) de gehele kosten voor die ritten betalen en zijn de kosten voor gemeenten dus lager. Het uitgangspunt dat deze aantallen hetzelfde zullen blijven is natuurlijk wel discutabel. Bij dergelijke hoge tarieven voor de reiziger zal er namelijk zeker een effect komen op het gebruik. Mensen zullen andere keuzes maken. Het daadwerkelijke effect is echter lastig in te schatten en er zijn geen directe voorbeelden elders van een dergelijke tariefverhoging. Eerder hebben wij in rekenmodellen



met vraagafhankelijk vervoer gewerkt met een elasticiteit van 0,3 wat betekent dat als de prijs met 100% stijgt de vraag met 30% daalt. Elasticiteit is bij een verhoging van de voorziene 400% niet meer goed toepasbaar maar het is reëel dat bij een dergelijke verhoging nog maar weinig ritten met medereizigers over zullen blijven. Dat zal dan echter ook leiden tot minder kosten die de vervoerorganisatie in rekening kan brengen naar de gemeenten en dus nog steeds in theorie leiden tot lagere kosten voor de gemeenten.

- **Perspectief vervoerorganisatie:** bij de uitvoering van het vervoer is het niet zo dat medereizigers altijd tot extra kosten leiden. Meestal niet zelfs. Zij stappen immers op dezelfde plek in en uit dus dat levert geen extra reistijd en/of kilometers op en versnellen vaak nog het in- en uitstappen door hulp te verlenen. Enkel wanneer dit leidt tot minder combinaties met andere reizigers heeft dit een kostenverhogend effect. Omdat de combinatiegraad in vraagafhankelijk vervoer doorgaans laag is zal het effect hiervan naar verwachting dan ook beperkt zijn. Dit heeft dus als consequentie dat wanneer de medereizigers niet meer meereizen maar de wmo-pashouders de ritten wel blijven maken de uitvoeringskosten (capaciteit van voertuigen die ingezet moet worden) hetzelfde blijven. Ook wanneer de wmo-pashouders de voor de vervoersorganisatie lucratieve ritten met medereiziger ritten helemaal niet meer maken zullen de uitvoeringskosten niet evenredig meedalen. Dit heeft als gevolg dat de maatregel om de medereizigersbijdrage te verhogen naar 8x het wmo-tarief leidt tot een potentieel financieel risico voor de vervoerorganisatie.
- De twee bovenstaande punten maken dat vooraf op papier met de maatregel tot verhogen van de medereizigersbijdrage kostenbesparing voor de gemeenten te realiseren is. Maar de kans is groot dat dit zal leiden tot een financieel risico voor de vervoerorganisatie. Dit risico zal het grootste zijn in het scenario dat alle huidige ritten met medereizigers blijven bestaan maar dan zonder medereiziger. Onderdeel van het risico is ook dat op dit moment het effect van de forse tariefverhoging voor de medereiziger op het gebruik van het vervoer lastig in te schatten is.
- Uiteindelijk is een financieel risico voor de vervoerorganisatie ook een risico voor de gemeenten. Om dat te voorkomen is het in ieder geval verstandig om de beoogde besparing niet vooraf al in te boeken.

#### **Advies voor verdere aanscherping voorstel**

Naast de bevindingen zoals weergegeven hierboven hebben we de volgende aanbevelingen:

- Nu is het kilometertarief vanuit het stad- en streekvervoer overgenomen. Dit betreft echter een tarief dat wordt toegepast op de daadwerkelijke route van de bus in plaats van via de kortste route zoals wordt toegepast bij het Wmo-vervoer. Bij het openbaar vervoer heeft de klant daarnaast meestal ook nog een first- en lastmile af te leggen. Omdat de bus niet altijd een rechtstreekse route rijdt en/of een overstap nodig is, is de werkelijke route en afstand dus groter en ook de kosten voor de rit hoger dan voor eenzelfde verplaatsing met Wmo-vervoer. Daarnaast zijn de tarieven voor de trein hoger en zie je dat naast traditioneel ov ook langzaam andere vormen van mobiliteit ontstaan zoals deelmobiliteit waar ook weer andere, vaak hogere, tarieven gelden.

Dit alles maakt dat volgens het huidige voorstel de daadwerkelijke kosten voor de klant voor een Wmo-rit in de praktijk lager zullen uitvallen dan wanneer iemand gebruik maakt van het reguliere ov.



Dit is niet wenselijk omdat uitgangspunt is dat kosten voor het Wmo-vervoer gelijk zijn aan het ov. Nu zal dit in de praktijk lager zijn, tegen een hoger serviceniveau (deur-deur vervoer). Dit veroorzaakt zelfs een negatieve financiële prikkel voor Wmo'ers om niet het reguliere ov te gebruiken. Overweging is daarom om het tarief voor de reiziger hierop te corrigeren. Er zijn andere regio's die dit recent gedaan hebben. Dit leidde tot een correctie van 3 tot 6 cent extra per kilometer (afhankelijk van reispatronen in regio) wat een verhoging betekent van zo'n 20% tot 40% per kilometer. De opstarttarieven bleven wel gelijk.

- Wij begrijpen dat het bij een voorstel tot overgang van zones naar kilometers bestuurlijk het prettigst is als dit voor geen van de gemeenten tot een kostenverhoging leidt. Echter, nu lijkt dit met name opgelost door een forse verhoging van het tarief voor de medereiziger. Hierbij zien wij de risico's zoals eerder geschetst. Om deze redenen adviseren wij eerder om nader te kijken naar een generieke verhoging van het tarief conform werkelijke ov-kosten om effecten te dempen.