

UITKOMSTEN AMBTELIJKE WERKGROEPEN

OVER EEN REGIONAAL CVV-SYSTEEM
IN REGIO HOLLAND RIJNLAND

Project: Regionaal CVV-systeem in regio Holland Rijnland
Datum: augustus 2008

INHOUDSOPGAVE

| | | |
|---|--|----|
| 1 | Inleiding..... | 3 |
| 2 | CVV-systeem..... | 5 |
| 3 | Vergelijking WMO-regelingen..... | 8 |
| 4 | Overige punten..... | 19 |
| 5 | Kosten- en financieringsstructuur..... | 21 |

1 INLEIDING

Sinds oktober 2004 bestaat formeel het samenwerkingsverband Holland Rijnland. In dit samenwerkingsverband werken 12 gemeenten, uit de voormalige Leidse Regio en de Duin- en Bollenstreek, met elkaar samen.

Vooruitlopend hierop hebben deze gemeenten in 2002 een Regionaal Verkeers- en Vervoersplan (RVVP) Leidse Regio en Duin- en Bollenstreek vastgesteld. In dit plan is een concreet maatregelenprogramma uitgewerkt voor een aantal kernthema's gerelateerd aan verkeer en vervoer. Als onderdeel hiervan is een onderzoek naar de mogelijkheid voor één regionaal dekkend gecombineerd Collectief Vraagafhankelijk Vervoerssysteem (CVV-systeem) voor de regio Holland Rijnland opgenomen.

In Holland Rijnland zijn momenteel twee CVV-systemen actief. De gemeenten Hillegom, Lisse, Teijlingen, Noordwijk en Noordwijkerhout hebben gezamenlijk de regiotaxi Bollenstreek. Deze regiotaxi is een WMO CVV-systeem en heeft als doel de zelfredzaamheid en maatschappelijke participatie van mensen met een beperking te stimuleren. Naast de WMO-cliënten kunnen in sommige deelnemende gemeenten ook andere doelgroepen (zoals bijvoorbeeld 65-plussers) tegen een aangepast tarief van dit systeem gebruik maken. Dit verschilt per gemeente. Per 1 januari 2009 zal de regiotaxi Bollenstreek voor twee jaar opnieuw worden aanbesteed.

De gemeenten Alkemade, Leiden, Leiderdorp, Oegstgeest, Voorschoten en Zoeterwoude kennen de Regiotaxi Leidse regio. Dit is een gecombineerd CVV-systeem, toegankelijk voor iedereen (WMO en OV). Naast de sociale (WMO-)functie heeft de regiotaxi als doel om een minimumniveau aan OV-bereikbaarheid te garanderen, ook in het landelijk gebied. In 2007 is de nieuwe contractperiode voor deze regiotaxi ingegaan tot eind 2010. De gemeente Katwijk kent nog geen CVV-systeem.

In 2006 is in opdracht van Holland Rijnland door het adviesbureau WagenaarHoes de haalbaarheid onderzocht van een regionaal dekkend 'collectief vraagafhankelijk vervoerssysteem' (CVV), als aanvullend Openbaar Vervoerssysteem en mede als WMO-vervoersvoorziening. Op 21 december 2006 is daarop door het Dagelijks Bestuur onder meer besloten te streven naar de realisatie van een op 1 januari 2011 functionerend, regionaal dekkend CVV-systeem (gecombineerd voor WMO-/doelgroepenvervoer en aanvullend OV) met waar wenselijk beperkte specifieke lokale invulling.

Om een regionaal dekkend CVV-systeem per 2011 operationeel te hebben, is het zaak om vroegtijdig te starten met het vervolgtraject en de gelegenheid te baat te nemen om met een frisse blik een concept te ontwikkelen voor de hele regio. Eind 2007 is met het vervolgtraject gestart. Deze periode tot de aanbesteding in 2010 geeft de mogelijkheid om te voorkomen dat er onnodige tijdsdruk ontstaat, mede gelet op de inspraak- en besluitvormingsprocessen, voor zowel afstemming over de gemeentelijke WMO-vervoersregelingen als het CVV-bestek.

1.1 PLAN VAN AANPAK VERVOLGTRAJECT

Voor het vervolgtraject is een projectorganisatie opgezet van een stuurgroep en twee ambtelijke werkgroepen. In de stuurgroep zitten de voorzitters van het portefeuillehoudersoverleg van respectievelijk de Sociale Agenda en Verkeer & Vervoer, de trekker van de twee werkgroepen en de adviseur van WagenaarHoes. De stuurgroep geeft leiding aan het onderzoek en accordeert de resultaten. De stuurgroep heeft de twee werkgroepen een opdracht gegeven om verder uit te werken en met een voorstel te komen. De opdracht van de werkgroep WMO/CVV is het vergelijken van de verschillende WMO-regelingen in de regio Holland Rijnland en na te gaan hoe het best met geconstateerde verschillen kan worden omgegaan. De werkgroep V&V/CVV is gevraagd om

verschillende systemen in het land met elkaar te vergelijken en aan de hand daarvan te komen met een mogelijke uitwerking van een CVV-systeem voor de hele regio Holland Rijnland.

De twee werkgroepen zijn meerdere keren apart, maar ook gezamenlijk bij elkaar gekomen om de opdracht van de stuurgroep uit te voeren. De uitkomsten van de werkgroepen zijn verwerkt in dit voorstel.

In overleg met de Stuurgroep zijn in het Portefeuillehoudersoverleg van 15 en 16 mei jl. de belangrijkste voorlopige uitkomsten van de werkgroepen aan de portefeuillehouders gepresenteerd. Vervolgens is gewerkt aan het verder opstellen van dit rapport. Na accordering van dit rapport door de Stuurgroep wordt dit rapport, met een oplegnotitie, voor verdere besluitvorming eerst naar de portefeuillehouders Sociale Agenda en Verkeer & Vervoer/DB en vervolgens naar de twaalf gemeenten gestuurd.

1.2 LEESWIJZER

Het voorstel is als volgt opgebouwd:

- In hoofdstuk 2 treft u de uitkomsten aan van vergelijking van verschillende CVV-systemen in Nederland, met een advies van de werkgroep over hoe een regionaal dekkend CVV-systeem in Holland Rijnland eruit kan zien qua vervoerskenmerken.
- In hoofdstuk 3 worden de uitkomsten van de vergelijking van de WMO-regelingen gepresenteerd. Per geconstateerd verschil wordt aangegeven of uniformering noodzakelijk dan wel wenselijk is. En ook worden de mogelijke varianten per verschil weergegeven. Elke paragraaf eindigt met een advies van de werkgroep over de te kiezen variant.
- In hoofdstuk 4 wordt ingegaan op mogelijke andere doelgroepen en de beheersorganisatie van een regiodekkend CVV-systeem.
- Tot slot wordt in hoofdstuk 5 de kosten- en financieringsstructuur van de twee huidige CVV-systemen met elkaar vergeleken. En wordt een advies gegeven over hoe in het regiodekkend systeem deze structuur eruit kan zien.

2 CVV-SYSTEEM

In Nederland rijdt er een groot aantal Collectief Vraagafhankelijk Vervoerssystemen in de verschillende regio's. Hoeveel dat er precies zijn is moeilijk te achterhalen. Maar in 2007 waren er ruim vijftig CVV-systemen bekend met een regiotaxi-contract¹. In de provincie Zuid-Holland zijn er momenteel negen CVV-systemen actief, inclusief twee treintaxi's.

Om van andere CVV-systemen te leren en mogelijk goede en zinvolle elementen van deze CVV-systemen over te nemen, heeft de werkgroep V&V/CVV diverse CVV-systemen door heel Nederland met elkaar vergeleken. Een overzicht van deze vergelijking is opgenomen in bijlage E. Bij deze vergelijking is nagegaan hoe de verschillende vervoerskenmerken zijn ingevuld, welke bijzonderheden er in het systeem zaten, wat de leerpunten van het systeem zijn en of regio Holland Rijnland hiervan kan leren c.q. elementen kan overnemen.

2.1 UITKOMSTEN VERGELIJKING

Uit de vergelijking kwam naar voren dat de meeste CVV-systemen in Nederland gecombineerde systemen zijn voor zowel WMO-cliënten (mogelijk aangevuld met andere doelgroepen) als OV-gebruikers. Gebleken is dat veel systemen sterk op elkaar lijken. Er is hooguit sprake van accentverschillen. Dit heeft vooral te maken met het feit dat ook in andere regio's bij het opnieuw aanbesteden van het CVV-systeem veelal zo'n vergelijking met andere systemen in het land wordt uitgevoerd en interessante elementen van elkaar worden overgenomen. Hierdoor is in de loop der jaren een soort 'standaard CVV-systeem' ontstaan.

NADRUK OP KWALITEITSBORGING

Wel valt op dat in de afgelopen jaren er meer nadruk wordt gelegd op de kwaliteit van de dienstverlening naar gebruikers. In de diverse systemen is de kwaliteit van de dienstverlening bij de meeste ritten goed op orde. Bij een klein percentage ritten verloopt de dienstverlening niet goed. En dat zijn vaak de (soms ook schrijnende) gevallen die uitvergroot in de krant verschijnen en daarmee het beeld bepalen van het functioneren van zo'n systeem en van de gemeente.

Op verschillende wijzen wordt geprobeerd om beter de kwaliteit van de dienstverlening te waarborgen. Zo is in een aantal regio's een scheiding aangebracht tussen het call center, die de ritten aanneemt, en de vervoerders, die de ritten uitvoeren. Hierdoor kunnen ook kleine lokale bedrijven als vervoerder gecontracteerd worden. Het idee hierachter is dat kleine vervoerders dichter bij de burgers staan, hun naam hoog te houden hebben en daardoor betere kwaliteit van dienstverlening bieden. In de praktijk blijkt dat de scheiding tussen call center en vervoerder omgekeerd weer veel afstemmingsproblemen met zich meebrengt. Ook komt deze scheiding niet ten goede aan de efficiëntie van het systeem. De werkgroep is dan ook geen voorstander voor deze scheiding.

In andere regio's is in de aanbesteding niet alleen een maximale kostprijs opgenomen, maar ook een minimale kostprijs. Dit is om te voorkomen dat aanbieders te laag inschrijven, waardoor men bij voorbaat al weet dat dit ten koste zal gaan van de kwaliteit van de dienstverlening. Maar hierdoor kunnen de kosten voor zo'n CVV hoger uitvallen dan als er geen minimale kostprijs wordt opgenomen in de aanbesteding.

Verder worden in veel aanbestedingen boeteclausules opgenomen, die gaan gelden als de vervoerder zijn afspraken niet of onvoldoende nakomt. Zo'n boeteclausule is nu ook al van kracht in

¹: Bron Overzicht van regiotaxi-contracten per 1 augustus 2007 van drs. M.J.A. Verbiest, secretaris Mobis

de Regiotaxi Leidse Regio. De werkgroep stelt voor om voor het regionaal dekkend systeem zo'n boeteclausule in het contract op te nemen.

COMBINATIE MET LEERLINGENVERVOER

Ook is door de werkgroep onderzocht of ergens in Nederland een combinatie is van het leerlingenvervoer met een CVV-systeem. Dit is niet het geval. In een aantal regio's (onder meer Oosterschelde-regio en Zuidoost Fryslan) is dit onderzocht, maar is er uiteindelijk niet gekozen voor zo'n combinatie. Het leerlingenvervoer kent een piek aan zowel het begin als het eind van de dag, is (ook als route) voorspelbaar en daardoor goed voor een vervoerder van te voren in te plannen. Een CVV-systeem kenmerkt zich juist door zijn variabele vraag naar ritten (mogelijk ook tijdens de piekperiode van het leerlingenvervoer) en daardoor niet voorspelbaar en niet goed van te voren inplanbaar. En dus niet goed te combineren met het leerlingenvervoer. Ook vraagt het leerlingenvervoer, gezien de aard en problematiek van de doelgroep, chauffeurs met andere competenties dan een CVV-systeem.

AFSTEMMING MET OV-REGULIER VERVOER

In een aantal regio's vindt wel steeds meer afstemming met het reguliere (dienstgeregelde) OV-vervoer plaats. In deze regio's wordt gestreefd om het reguliere OV toegankelijker te maken voor WMO-cliënten en andere doelgroepen, zoals ondermeer ouderen. Door bushaltes te verhogen en de instap van de bussen te verlagen, wordt geprobeerd om meer mensen uit deze doelgroepen beter toegang te verschaffen tot de reguliere OV-lijnen. Door deze acties kunnen meer personen uit de doelgroepen gebruik maken van het reguliere OV-vervoer. Er blijft nog altijd een substantieel aantal personen uit de doelgroep over die aangewezen zijn op het CVV-systeem.

2.2 ADVIES WERKGROEP

Aan de hand van de vergelijking adviseert de werkgroep te kiezen voor één regionaal gecombineerd CVV-systeem in Holland Rijnland met voor alle gemeenten dezelfde vervoerskenmerken. Hieronder worden deze vervoerskenmerken opgesomd en waar nodig nader toegelicht.

- Het CVV-systeem is voor iedereen toegankelijk; het is een Openbaar Vervoer systeem, maar anders dan 'dienstgeregeld' is het geheel 'vraagafhankelijk'.
- Een rit met het CVV-systeem moet minimaal een uur vooraf worden gereserveerd. Er geldt een ophaalspeling van maximaal een kwartier voor en maximaal een kwartier na de afgesproken ophaaltijd.
- Er wordt afgerekend volgens de OV-systematiek: Een opstapzone plus het aantal gereisde zones (of volgens eventueel gewijzigde OV-systematiek)
- WMO-cliënten kunnen van dit systeem gebruik maken tegen een gereduceerd tarief.
- De CVV-taxi rijdt van deur tot deur, mogelijk aangevuld met een paar ophaalpunten. Voor de regiotaxi Leidse Regio zijn er nu drie ophaalpunten aangewezen, waar cliënten kunnen worden opgepikt, te weten het centraal station te Leiden, de Breestraat in Leiden en het Winkelhof in Leiderdorp. Voor het regionale CVV-systeem kan dit aantal worden uitgebreid met ophaalpunten in de Bollenstreek.
- De rijtijd van het regionaal CVV-systeem is 7 dagen per week, in ieder geval van 6.00 tot 24.00 uur en optioneel afhankelijk van de meerkosten 24 uur per dag.
- Voor een nachtrit (met een afgesproken ophaaltijd tussen 01.00 en 06.00 uur) geldt een toeslag, ook voor het opstaptarief.
- Voor vervoer naar begrafenissen/crematies, huwelijken, jubilea en examens kunnen zogenaamde prioriteitsritten worden afgesproken. Voor deze ritten wordt de aankomsttijd van de cliënt op bestemming gegarandeerd. Deze ritten moeten minimaal twee uur van te voren worden gereserveerd.

- Er wordt gewerkt met een (soms automatische) terugbelservice, waardoor de cliënt weet dat de taxi in aantocht is.
- Het vervoersgebied van het CVV-systeem beslaat vijf OV-zones vanaf het vertrekadres (zie voor de zone-indeling bijlage F), met de mogelijkheid meer te rijden tegen kilometerprijs voor gezelschappen (per boeking van een of meer personen).
- De betaling van de eigen bijdragen geschiedt in de taxi.
- De WMO-cliënten en mogelijke andere doelgroepen hebben een pas met magneetstrip. Bij vertrek en aankomst wordt deze pas door een scanner gehaald, waardoor de exacte reistijd wordt vastgelegd als extra kwaliteitscontrole.

Deze vervoerskenmerken worden verder uitgewerkt in het bestek. Bij het schrijven van het bestek zijn nog aanvullende voorwaarden mogelijk.

3 VERGELIJKING WMO-REGELINGEN

Om per 2011 een regionaal dekkend Collectief Vraagafhankelijk Vervoersysteem (CVV), gecombineerd voor WMO-/doelgroepenvervoer en aanvullend openbaar vervoer, functionerend te hebben in de regio Holland Rijnland, is het noodzakelijk om de verschillende WMO-(vervoers)regelingen² van de diverse gemeenten in regio Holland Rijnland op een aantal punten te uniformeren. In de WMO-verordeningen en -besluiten is vastgelegd wie in aanmerking komt voor een tegemoetkoming in een vervoersvoorziening en onder welke condities een WMO-geïndiceerde gebruik mag maken van het CVV-systeem.

In de regio Holland Rijnland is er sprake van drie verschillende WMO-regelingen. De gemeenten Alkemade, Leiden, Leiderdorp, Oegstgeest, Voorschoten en Zoeterwoude (de voormalige Leidse Regio) hebben gezamenlijk een inhoudelijk identieke WMO-regeling. Ook de gemeenten Hillegom, Lisse, Noordwijkerhout en Teijlingen hebben gezamenlijk eenzelfde WMO-regeling. De Intergemeentelijke Sociale Dienst (ISD) Bollenstreek voert de WMO-regeling voor deze vier gemeenten uit. Noordwijk, die per 1 januari 2008 is aangesloten bij de ISD, wijkt tot 1 januari 2009 op onderdelen van het WMO-besluit financiële tegemoetkomingen af van de andere vier ISD-gemeenten. Het streven is om per 1 januari 2009 de WMO-regelingen van Noordwijk en de andere ISD-gemeenten voor wat betreft het CVV op elkaar af te stemmen. De gemeente Katwijk heeft een eigen WMO-regeling. Ondanks dat er in Katwijk nog geen CVV-systeem is, wordt in de WMO-regeling al melding gedaan van (het primaat van) een collectief vervoersvoorziening.

In de werkgroep WMO/CVV zijn de verschillende WMO-verordeningen en -besluiten met elkaar vergeleken voor wat betreft de vervoersvoorziening en zijn de verschillen tussen de regelingen geïnterpreteerd. Per verschil is nagegaan of uniformering noodzakelijk dan wel wenselijk is. Onder noodzakelijk vallen die aspecten die direct invloed hebben op het (kwalitatief) goed functioneren van een regionaal dekkend CVV-systeem. Bij een groot aantal verschillen is uniformering weliswaar niet noodzakelijk, maar wel wenselijk. De twaalf gemeenten in de voormalige Bollenstreek en Leidse Regio vormen sinds 2004 de regio Holland Rijnland. Vanuit deze regiogedachte is het volgens de werkgroep wenselijk om gemeentelijke voorzieningen in de regio zoveel mogelijk op elkaar af te stemmen en te uniformeren. Dit komt de transparantie naar de burgers ten goede. Zeker als gestreefd wordt naar een regionaal dekkende voorziening, zoals een CVV-systeem. Zoveel mogelijk uniformering van de condities en voorwaarden waaronder burgers gebruik kunnen maken van het regionale CVV-systeem, wordt dan ook door de werkgroep als wenselijk gezien. Vervolgens is per verschil aangegeven of en zo ja, welke varianten er mogelijk zijn om met dit verschil om te gaan. Per variant zijn de consequenties voor (de WMO-regelingen van) de verschillende gemeenten opgesomd. Waar mogelijk zijn deze consequenties gekwantificeerd. Tot slot is per verschil een advies van de werkgroep opgenomen. In sommige gevallen is het advies niet unaniem en zijn de meningen van de werkgroepleden verdeeld. In zo'n geval worden deze verschillende meningen in het advies vermeld.

3.1 INKOMENSGRENS VOOR CVV

In de WMO-regeling van de gemeenten uit de voormalige Leidse Regio is een inkomensgrens van 1,5 x de bijstandsnorm voor gehuwden opgenomen voor het verkrijgen van een tegemoetkoming voor het gebruik van het CVV. Personen die, alleen of gezamenlijk met partner, meer dan de inkomensgrens verdienen, komen niet in aanmerking voor een vergoeding voor een vervoersvoorziening (zoals het CVV-systeem).

² Als er gesproken wordt over de WMO-regeling, dan wordt daarmee de WMO-verordening, -besluit en -beleidsregels bedoeld.

Voor een tegemoetkoming in de vorm van Persoonsgebonden Budget (PGB of in natura kennen de ISD-gemeenten een inkomensgrens van 1,5 x de bijstandsnorm. Zij gaan niet standaard uit van de bijstandsnorm voor gehuwden, maar werken met de geldende bijstandsnorm afhankelijk van de gezinssituatie. Alleen is deze inkomensgrens niet van toepassing voor het gebruik van het CVV. Voor de ISD-gemeenten geldt dat als een persoon voldoet aan de definitie van een persoon met beperkingen (artikel 1.1. sub d van het WMO-besluit), hij dan gebruik kan maken van het CVV-systeem, ongeacht het inkomen.

In de verordening van de gemeente Katwijk wordt uitgegaan van een inkomensgrens van 2 x de voor de diverse categorieën geldende bijstandsnorm. Aangezien de gemeente Katwijk momenteel nog geen CVV-systeem heeft, geldt deze inkomensgrens nu alleen voor een PGB te besteden aan een vervoersvoorziening.

Uniformering van de inkomensgrens is niet noodzakelijk voor het goed functioneren van een regionaal CVV-systeem. Wel is het wenselijk om - vanuit de regiogedachte - in de hele regio Holland Rijnland onder dezelfde voorwaarden qua inkomensgrens WMO-cliënten te indiceren voor het gebruik van het CVV-systeem. Welke inkomensgrens dat is, kan variëren van geen inkomensgrens tot 2 x de voor de diverse categorieën geldende bijstandsnorm (varianten 1.1.A - 1.1. D).

Maar de gemeenten hebben de beleidsruimte om niet te kiezen voor uniformering en hun eigen inkomensgrens te bepalen. Hiervoor kan worden gekozen als wordt ingeschat dat het uniformeren van de inkomensgrens teveel weerstand oproept bij de diverse cliëntenraden in de verschillende gemeenten. Dit resulteert in de vijf onderstaande varianten om met dit verschil om te gaan:

| Onderdeel | Varianten | Consequenties |
|--------------------------------|---|--|
| 1.1 Uniformering inkomensgrens | 1.1.A Alle gemeenten hanteren een inkomensgrens van 1,5 x bijstandsnorm voor gehuwden voor CVV-gebruik | <ul style="list-style-type: none"> • Afname aantal WMO/CVV-gerechtigden in ISD-gemeenten en in Katwijk • Financieel voordeel voor ISD-gemeenten en Katwijk door deze afname • Gelijkheid in HR-verband v.w.b. indicering WMO/CVV |
| | 1.1.B Alle gemeenten hanteren een inkomensgrens van 1,5 x voor de diverse categorieën geldende bijstandsnorm voor CVV-gebruik | <ul style="list-style-type: none"> • Afname aantal WMO/CVV-gerechtigden in alle gemeenten • Financieel voordeel voor alle gemeenten door deze afname • Gelijkheid in HR-verband v.w.b. indicering WMO/CVV |
| | 1.1.C Alle gemeenten hanteren een inkomensgrens van 2 x voor de diverse categorieën geldende bijstandsnorm voor CVV-gebruik | <ul style="list-style-type: none"> • Afname aantal WMO/CVV-gerechtigden in ISD-gemeenten • Financieel voordeel voor ISD-gemeenten door deze afname • Toename aantal WMO-gerechtigden in gemeenten in voormalige LR • Financieel nadeel voor gemeenten in voormalige LR door deze toename • Gelijkheid in HR-verband v.w.b. indicering WMO/CVV |

| | | | |
|-----------------------------------|-------|--|--|
| | 1.1.D | Alle gemeenten hanteren geen inkomensgrens voor CVV-gebruik | <ul style="list-style-type: none"> • Toename aantal WMO-gerechtigden in gemeenten in voormalige LR en Katwijk • Financieel nadeel voor gemeenten in voormalige LR en Katwijk door deze toename • Gelijkheid in HR-verband v.w.b. indicering WMO/CVV |
| 1.2. Differentiatie inkomensgrens | | Alle gemeenten hanteren eigen inkomensgrens voor CVV-gebruik | <ul style="list-style-type: none"> • Aantal WMO/(CVV)-gerechtigden is gevolg van beleid in gemeente • Geen financiële gevolgen • Ongelijkheid in HR-verband v.w.b. indicering WMO/CVV |

Voor varianten 1.1.A - 1.1.D is het niet mogelijk om per gemeente aan te geven om hoeveel personen het hier gaat.

ADVIES WERKGROEP:

De mening van de werkgroepleden is verdeeld voor wat betreft de voorkeursvariant. De meerderheid van de leden geeft de voorkeur aan variant 1.1.B. In het kader van het gelijkheidsbeginsel, zijn zij van mening dat als een gemeente een inkomensgrens hanteert, deze inkomensgrens voor alle vervoersvoorzieningen moet gelden. Dus ook voor een tegemoetkoming in het CVV-gebruik. Met variant 1.1.B. sluiten ze aan bij de inkomensgrens die landelijk het meest gebruikelijk is.

Een minderheid van de leden geeft de voorkeur aan de gemeentelijke autonomie en kiest variant 1.2. als voorkeursvariant.

3.2 VERVOERSWAARDE

In alle WMO-verordeningen wordt bij het verstrekken van de vervoersvoorziening uitgegaan van een omvang tussen 1.500 en 2.000 kilometers per jaar. In de diverse WMO-besluiten varieert het maximaal aantal kilometers. In Katwijk is de maximale omvang gesteld op 1.500 kilometers per jaar. In de ISD-gemeenten is dit 1.750 kilometers per jaar. In de gemeenten van de voormalige Leidse Regio is dit vastgesteld op 2.000 kilometers per jaar.

Uniformering van de vervoerswaarde is niet noodzakelijk voor het goed functioneren van een regionaal CVV-systeem. Wel is het wenselijk om - vanuit de regiogedachte - in de hele regio Holland Rijnland onder dezelfde condities WMO-cliënten gebruik te laten maken van het CVV-systeem. De gemeenten hebben de beleidsruimte om niet te kiezen voor uniformering en hun eigen vervoerswaarde te bepalen. Dit resulteert in de vier onderstaande varianten om met dit verschil om te gaan.

| Onderdeel | Variant | Consequenties |
|---------------------------------|--|--|
| 2.1 Uniformering vervoerswaarde | 2.1.A Alle gemeenten hanteren maximaal 2.000 kilometers per persoon per jaar als vervoerswaarde | <ul style="list-style-type: none"> • ISD-gemeenten verhogen het aantal kilometers van 1.750 naar 2.000 kilometers • Katwijk verhoogt het aantal kilometers van 1.500 naar 2.000 kilometers |

| | | |
|-----------------------------------|---|---|
| | | <ul style="list-style-type: none"> • Naar verwachting geen tot weinig financiële consequenties door verhoging • Gelijkheid in HR-verband v.w.b. vervoerswaarde |
| 2.1.B | Alle gemeenten hanteren maximaal 1.750 kilometers per persoon per jaar als vervoerswaarde | <ul style="list-style-type: none"> • Katwijk verhoogt het aantal kilometers van 1.500 naar 1.750 kilometers • Gemeenten in voormalige LR verlagen het aantal kilometers van 2.000 naar 1.750 kilometers • Naar verwachting geen tot weinig financiële consequenties door verhoging • Gelijkheid in HR-verband v.w.b. vervoerswaarde |
| 2.1.C | Alle gemeenten hanteren maximaal 1.500 kilometers per persoon per jaar als vervoerswaarde | <ul style="list-style-type: none"> • Gemeenten in voormalige LR verlagen het aantal kilometers van 2.000 naar 1.500 kilometers • ISD-gemeenten verlagen het aantal kilometers van 1.750 naar 1.500 kilometers • Naar verwachting geen tot weinig financiële consequenties door verhoging • Gelijkheid in HR-verband v.w.b. vervoerswaarde |
| 2.2 Differentiatie vervoerswaarde | Alle gemeenten hanteren eigen vervoerswaarde | <ul style="list-style-type: none"> • Ongelijkheid in HR-verband v.w.b. indicering WMO/CVV |

ADVIES WERKGROEP:

Door de werkgroep wordt unaniem geadviseerd om de maximale vervoerswaarde te uniformeren op 2.000 kilometer per kalenderjaar (variant 2.1.A). Dit betekent weliswaar voor de ISD-gemeenten en Katwijk een toename van het maximale aantal kilometers per jaar per persoon voor een tegemoetkoming voor zowel het CVV-gebruik als een PGB of andere individuele vervoersvoorziening. Maar in de praktijk blijkt dat slechts een beperkt percentage van CVV-gerechtigden het maximum aantal kilometers ook daadwerkelijk vereist.

In 2007 bedroeg in de gemeenten van de voormalige Leidse Regio het gemiddelde aantal verreden kilometers 982 per persoon. In de ISD-gemeenten was dit gemiddeld 520 kilometers per persoon (zie bijlage A). De gemeenten betalen alleen de daadwerkelijk gemaakte kilometers per jaar. Uitgaande van bovenstaande gemiddelden zal deze uniformering naar verwachting geen of weinig financiële consequenties hebben.

3.3 WERKEN MET OV-ZONES

In de gemeenten van de voormalige Leidse Regio en in Noordwijk wordt gewerkt met de standaard OV-zones, zoals die in Nederland worden gebruikt. De ISD-gemeenten werken met eigen zones. Deze zones lopen van de regio Leiden tot en met Haarlem. Het exacte vervoersgebied verschilt per

gemeente. In de WMO-regeling van Katwijk is niet vermeld welke zones voor een mogelijk CVV-systeem worden gehanteerd.

Voor het goed kunnen functioneren van een regionaal dekkend CVV-systeem is het noodzakelijk om het gebruik van de zones voor de gehele regio te uniformeren. Dit geldt hoe dan ook voor de afhandeling voor de vervoerder voor één systeem en wordt bovendien manifest als het CVV ook een 'open' systeem wordt. Dat wil zeggen: beschikbaar voor reguliere OV-reizigers. Voorgesteld wordt om te gaan werken met de OV-zones c.q. OV-systematiek³, die in heel Nederland voor het openbaar vervoer worden gebruikt. Dit betekent voor de ISD-gemeenten een wijziging van de zones, die ze hanteren. Daarnaast kan door het gebruik van OV-zones in de ISD-gemeenten beter worden aangesloten bij het vervoer buiten de regio (Valys).

ADVIES WERKGROEP:

Unaniem wordt door de werkgroep geadviseerd om in de hele regio te (gaan) werken met OV-zones dan wel de dan geldende OV-berekeningsmethodiek. Zij is van mening dat dit noodzakelijk is voor het goed kunnen functioneren van een regionaal dekkend (open) CVV-systeem.

3.4 TEGEMOETKOMING CVV

In het WMO-besluit in de gemeenten van de voormalige Leidse Regio is de tegemoetkoming voor het CVV-gebruik per WMO-geïndiceerde per jaar vastgesteld op de meerkosten ten opzichte van het normaal geldende tarief van een OV-zone voor maximaal 384 zones en een vrij besteedbaar bedrag van € 280 voor vervoer. In de WMO-regeling van Katwijk wordt geen melding gedaan van een tegemoetkoming voor een mogelijk CVV-systeem. Momenteel kennen de ISD-gemeenten geen limiet aan zones voor het CVV-gebruik⁴. De WMO-geïndiceerden in die gemeenten kunnen nu nog onbeperkt reizen binnen het vervoersgebied van het huidige CVV-systeem. Hierdoor is sprake van een 'open einde regeling' en zijn van te voren door de ISD-gemeenten de kosten voor het CVV-gebruik niet goed te bepalen. De hoogte van deze kosten is afhankelijk van de mate, waarin door de WMO-cliënten uit die gemeenten met het CVV wordt gereisd en kan dus per jaar fluctueren. De kosten zijn hierdoor minder beheersbaar. Dit kan leiden tot onverwachte tekorten op de gemeentelijke begroting. Per 1 januari 2009 zullen de ISD-gemeenten overgaan naar een CVV-systeem met een gelimiteerd aantal zones per persoon per jaar.

Uniformering van (de opbouw van) de tegemoetkoming voor het CVV-gebruik is niet noodzakelijk voor het goed functioneren van een regionaal CVV-systeem. De gemeenten hebben de beleidsruimte om niet te kiezen voor uniformering en hun eigen tegemoetkoming te bepalen. Maar vanuit de regiogedachte is het wel wenselijk om in de hele regio Holland Rijnland onder dezelfde condities WMO-cliënten gebruik te laten maken van het CVV-systeem. Uitgaande van een vervoerswaarde van 2.000 kilometers, kan het aantal gelimiteerde zones per persoon per jaar variëren van 384 zones met € 280,- voor vervoer vrij besteedbaar bedrag (variant 4.1.A) tot 400 zones zonder vrij besteedbaar bedrag (variant 4.1.B). Voor welke variant wordt gekozen, is mede afhankelijk van de kosten van de varianten. In bijlage B is per gemeente een inschatting van deze (maximale) kosten weergegeven.

Dit alles resulteert in de drie onderstaande varianten om met het verschil in tegemoetkoming CVV om te gaan:

³ Bij de invoering van de OV-chipcard zal niet meer gewerkt worden met zones maar met kilometers.

⁴ Op dit punt wordt door Noordwijk nu nog afgeweken. Tot 1 januari 2009 krijgen de WMO-geïndiceerden in Noordwijk 700 strippen per jaar. Met deze strippen kunnen ze reizen volgens het landelijk geldende OV-strippensysteem. Passagiers betalen één strip om op te stappen en één strip per OV-zone.

| Onderdeel | | Varianten | Consequenties |
|--|-------|--|---|
| 4.1 Uniformering tegemoetkoming CVV | 4.1.A | Alle gemeenten hanteren een tegemoetkoming van de meerkosten voor 384 zones ten opzichte van het reguliere OV-tarief en € 280,- voor vervoer vrij besteedbaar bedrag | <ul style="list-style-type: none"> • Beperking bijdrage aantal zones, die WMO/CVV-gerechtigden in ISD-gemeenten per jaar reizen (meer reizen is voor eigen kosten tegen volle CVV-tarief) • Introductie van een voor vervoer vrij besteedbaar bedrag in ISD-gemeenten • Introductie van (aantal zones voor) CVV-gebruik in Katwijk • Gelijkheid in HR-verband v.w.b. tegemoetkoming CVV • Deze variant is duurder dan variant 4.1.B, maar biedt de burger wel meer keuzevrijheid |
| | 4.1.B | Alle gemeenten hanteren een tegemoetkoming van de meerkosten voor 400 zones ten opzichte van het reguliere OV-tarief | <ul style="list-style-type: none"> • Beperking aantal zones, die WMO/CVV-gerechtigden in ISD-gemeenten per jaar mogen reizen • Afschaffen van een voor vervoer vrij besteedbaar bedrag in gemeenten van voormalige LR • Introductie van (aantal zones voor) CVV-gebruik in Katwijk • Gelijkheid in HR-verband v.w.b. tegemoetkoming CVV • Deze variant is goedkoper dan variant 4.1.A, maar biedt de burger minder keuzevrijheid |
| 4.2. Differentiatie tegemoetkoming CVV | | Alle gemeenten hanteren eigen tegemoetkoming voor CVV-gebruik | <ul style="list-style-type: none"> • Beperking aantal zones, die WMO/CVV-gerechtigden in ISD-gemeenten per jaar mogen reizen • Introductie van (aantal zones voor) CVV-gebruik in Katwijk • Ongelijkheid in HR-verband v.w.b. indicering WMO/CVV |

ADVIES WERKGROEP:

De mening van de werkgroepleden is verdeeld voor wat betreft de voorkeursvariant. De meerderheid van de leden geeft de voorkeur aan variant 4.1.A. Door de tegemoetkoming in zones blijft het primaat van de vervoersvoorziening liggen op het gebruik van het CVV-systeem. Maar door ook een vrij besteedbaar bedrag te verstrekken, krijgen de cliënten de mogelijkheid te kiezen voor het gebruik van een auto of ander vervoermiddel, als dat hen beter uitkomt. Dit wordt door de meerderheid van de werkgroepleden als klantvriendelijk ervaren.

Een minderheid van de leden geeft de voorkeur aan variant 4.2. Deze leden zijn van mening dat iedere gemeente voor zich moet kunnen bepalen welke tegemoetkoming het best past bij haar gemeentelijke context. Hierdoor kan beter worden aangesloten bij de wensen en verwachtingen van de eigen burgers, mede ingegeven door de huidige uitgangssituatie.

3.5 AANGEPASTE VERGOEDING VOOR WMO-CLIËNTEN MET SCOOTMOBIEL

In de WMO-regeling in de gemeenten van de voormalige Leidse Regio is sprake van een aangepaste vergoeding voor CVV-gebruik voor WMO-cliënten met een tegemoetkoming voor zowel het CVV-gebruik als een scootmobiel (= 50% van het aantal zones en van het vrij besteedbaar bedrag). In Katwijk geldt voor WMO-cliënten met scootmobiel een maximale vergoeding voor een (tweede) individuele vervoersvoorziening van 30%.

De ISD-gemeenten kennen geen limiet aan zones voor het CVV-gebruik. Er is dus ook geen sprake van een aangepaste vergoeding voor WMO-cliënten met scootmobiel.

Uniformering van de aangepaste vergoeding voor WMO-cliënten met scootmobiel voor het CVV-gebruik is niet noodzakelijk voor het goed functioneren van een regionaal CVV-systeem. Vanuit één regiogedachte is het wel wenselijk om in de hele regio Holland Rijnland onder dezelfde condities WMO-cliënten gebruik te laten maken van het CVV-systeem. Afhankelijk van de keuze voor de standaard tegemoetkoming (paragraaf 4.4) kan worden bepaald welke varianten er mogelijk zijn.

ADVIES WERKGROEP:

Ondanks dat de verschillende mogelijke varianten nog niet helder zijn, wil de werkgroep unaniem voorstellen om de aangepaste vergoeding voor WMO-cliënten met scootmobiel te uniformeren en deze vergoeding vast te stellen op 50% van de standaard tegemoetkoming. Wat deze standaard tegemoetkoming is, is afhankelijk voor welke variant uit de vorige paragraaf wordt gekozen. Dit betekent voor Katwijk een percentuele verhoging van de aangepaste vergoeding voor WMO-cliënten met scootmobiel van 30% naar 50%. Voor de ISD-gemeenten betekent dit de introductie van een aangepaste vergoeding voor WMO-cliënten met scootmobiel. Afhankelijk van de keuze voor de standaard tegemoetkoming, kan worden bepaald wat de financiële consequenties zijn van de voorgestelde verhoging dan wel introductie.

3.6 AANGEPASTE VERGOEDING VOOR ECHTGENOTEN

In de WMO-regeling in de gemeenten van de voormalige Leidse Regio is sprake van een aangepaste vergoeding voor CVV-gebruik voor echtgenoten, die beiden geen gebruik kunnen maken van het regulier openbaar vervoer, maar wel van het CVV (= 100% van aantal zones en 50% van het vrij besteedbaar bedrag). In Katwijk geldt voor echtgenoten, voor zover de vervoersbehoeften niet (volledig) samenvallen, een maximale vergoeding voor beiden gezamenlijk van maximaal 150%.

De ISD-gemeenten kennen geen limiet aan zones voor het CVV-gebruik⁵. Er is dus ook geen sprake van een aangepaste vergoeding voor echtgenoten⁶.

Uniformering van de aangepaste vergoeding voor echtgenoten, die beiden WMO geïndiceerd zijn, voor het CVV-gebruik is niet noodzakelijk voor het goed functioneren van een regionaal CVV-systeem. Vanuit één regiogedachte is het wel wenselijk om in de hele regio Holland Rijnland onder dezelfde condities WMO-cliënten gebruik te laten maken van het CVV-systeem. Afhankelijk van de keuze voor de standaard tegemoetkoming (paragraaf 4.4) kan worden bepaald welke varianten er mogelijk zijn.

ADVIES WERKGROEP:

Vooruitlopend op de keuze voor de standaard tegemoetkoming wordt door de werkgroep voorgesteld om de aangepaste vergoeding voor echtgenoten voor het CVV-gebruik te uniformeren. Als er wordt gekozen voor een standaard tegemoetkoming van zones, in combinatie met een vrij besteedbaar bedrag, dan adviseert de werkgroep om de aangepaste vergoeding vast te stellen op 100% van het aantal zones en 75% van het vrij besteedbaar bedrag als de vervoersbehoefte van de echtgenoten niet samenvallen en 50% van het vrij besteedbaar bedrag bij gelijke vervoersbehoeften.

Voor de ISD-gemeenten betekent dit de introductie van een aangepaste vergoeding voor echtgenoten. Afhankelijk van de keuze voor de standaard tegemoetkoming, kan worden bepaald wat de financiële consequenties zijn van de voorgestelde introductie.

3.7 EIGEN BIJDRAGE GEBRUIK CVV

In de gemeenten van de voormalige Leidse Regio bedraagt de eigen bijdrage voor WMO-geïndiceerden het reguliere OV-tarief volgens de regulier OV-systematiek (inclusief opstapstrip). Voor WMO-geïndiceerden uit de ISD-gemeenten is het reizen in de eerste zone gratis. De eigen bijdrage voor reizen buiten de eerste zone, bedraagt oplopend van € 1,80 voor 2 zones tot € 3,85 voor zes zones.

In de WMO-regeling van Katwijk is de eigen bijdrage voor het gebruik van een mogelijk CVV-systeem niet vermeld.

Uniformering van de eigen bijdrage voor het CVV-gebruik is niet strikt noodzakelijk voor het goed functioneren van een regionaal CVV-systeem. Vanuit de regiogedachte is het wel wenselijk om in de hele regio Holland Rijnland onder dezelfde condities WMO-cliënten gebruik te laten maken van het CVV-systeem.

In ieder geval wordt voorgesteld om in alle gemeenten de OV-tarieven en -systematiek voor de eigen bijdrage van WMO-cliënten te hanteren, zeker als er wordt gekozen voor een 'open' CVV-systeem.

Als er gekozen wordt voor uniformering, dan zijn er twee varianten denkbaar: of alle gemeenten hanteren een eigen bijdrage van het reguliere OV-tarief voor alle zones (variant 7.1.A) of in alle gemeenten is de eerste zone gratis (variant 7.1.B). Voor welke variant er ook wordt gekozen, het heeft consequenties voor een deel van de gemeenten in de regio Holland Rijnland. Variant 7.1.A levert vooral consequenties op voor de ISD-gemeenten, want in deze variant kunnen hun WMO-cliënten niet meer gratis reizen in de eerste zone. Aan de ene kant zullen de kosten voor

⁵ gemeente Noordwijk werkt wel met een beperkt aantal zones. Echtgenoten krijgen in deze gemeente minder zones toegekend als de vervoersbehoefte (gedeeltelijk) samen vallen (500 ipv 700 zones).

⁶ ISD-gemeenten kennen wel voor de PGB een aangepaste vergoeding.

de ISD-gemeenten hierdoor afnemen. Aan de andere kant zal deze variant naar verwachting de nodige weerstand bij de WMO-cliënten oproepen in de ISD-gemeenten.

Variant 7.1.B levert vooral consequenties op voor de gemeenten in de voormalige Leidse Regio. In deze variant zullen de kosten van het CVV-gebruik in deze gemeenten drastisch toenemen, omdat (in tegenstelling tot de huidige situatie) het reizen in de eerste zone (met opstapzone) volledig voor rekening van de gemeenten komt.

De gemeenten hebben de beleidsruimte om niet te kiezen voor uniformering en kunnen zelf bepalen of ze een eerste gratis zone willen hanteren. Als er gekozen wordt voor differentiatie van de eigen bijdrage, dan zijn er opnieuw twee varianten mogelijk. In de eerste variant (7.2.A) betalen de WMO-cliënten allemaal dezelfde eigen bijdrage in de taxi en wordt de eerste gratis zone achteraf met de cliënten verrekend voor die gemeenten, die hiervoor kiezen. Dit brengt wel extra administratieve handelingen en kosten met zich mee om de verrekening te organiseren. Maar waarschijnlijk zijn er minder discussies in de taxi tussen cliënt en chauffeur en tussen cliënten onderling over het verschil in de eigen bijdrage, dan in de tweede variant (7.2.B). In de tweede variant is er geen sprake van verrekening achteraf, maar wordt er in de taxi gewerkt met verschillende eigen bijdragen van WMO-cliënten uit verschillende gemeenten. Deze variant stelt wel extra eisen aan het administratieve c.q. registratiesysteem van de vervoerder. Want de vervoerder zal snel en gemakkelijk inzichtelijk moeten hebben welke eigen bijdrage de desbetreffende cliënt moet betalen. Naar verwachting brengt dit hogere kosten voor de vervoerder met zich mee, die uiteindelijk zullen worden doorberekend in de kostprijs voor het CVV-systeem. Voor beide varianten geldt dat goede voorlichting en communicatie over de verschillen in eigen bijdrage per gemeente van essentieel belang is.

Dit alles resulteert in de vier onderstaande varianten om met het verschil in eigen bijdrage om te gaan.

| Onderdeel | Varianten | Consequenties |
|---|-----------|--|
| 7.1 Uniformering eigen bijdrage gebruik CVV | 7.1.A | Alle gemeenten hanteren een eigen bijdrage van reguliere OV tarief voor alle zones |
| | 7.1.B | Alle gemeenten hanteren een eigen bijdrage van reguliere OV-tarief per zone, met de eerste zone gratis (inclusief opstapstrip) |
| 7.2. Differentiatie eigen bijdrage CVV | 7.2.A | Alle gemeenten hanteren een eigen bijdrage van reguliere OV-tarief en bepalen zelf of de eerste zone gratis is. |
| | 7.2.B | Betaling eigen bijdrage in taxi voor iedereen hetzelfde, verrekening eerste gratis zone achteraf door desbetreffende gemeenten |
| | | <ul style="list-style-type: none"> Afschaffen eerste gratis zone in ISD-gemeenten Mogelijke weerstand bij WMO-cliënten in ISD-gemeenten Afname kosten voor de ISD-gemeenten Gelijkheid in HR-verband v.w.b. eigen bijdrage CVV Invoeren eerste gratis zone in gemeenten van voormalige LR Toename kosten voor de gemeenten van voormalige LR Gelijkheid in HR-verband v.w.b. eigen bijdrage CVV Extra administratieve handelingen en kosten om verrekening te organiseren. Mogelijk minder discussies in de taxi over verschillende eigen |

| | | |
|-------|---|---|
| | | bijdrage van WMO-cliënten (met chauffeur en onderling) <ul style="list-style-type: none"> • Voorlichting en communicatie over verschil in eigen bijdrage essentieel • Ongelijkheid in HR-verband v.w.b. eigen bijdrage |
| 7.2.B | Betaling eigen bijdrage in taxi mogelijk verschillend | <ul style="list-style-type: none"> • Kans op discussies over verschil in eigen bijdrage in taxi met chauffeur en/of met andere passagiers • Voorlichting en communicatie over verschil in eigen bijdrage essentieel • Ongelijkheid in HR-verband v.w.b. eigen bijdrage |

ADVIES WERKGROEP:

De mening van de werkgroepleden is verdeeld voor wat betreft de voorkeursvariant. De meerderheid van de leden geeft de voorkeur aan variant 7.1.A. Vanuit één regiogedachte geven zij de voorkeur aan uniformering van de eigen bijdrage. Verder zijn zij van mening dat de eigen bijdrage van WMO-cliënten zoveel mogelijk moet aansluiten bij de kosten, die burgers maken als ze met het reguliere openbaar vervoer reizen. Daarom wordt de voorkeur gegeven aan een eigen bijdrage volgens het reguliere OV-tarief voor alle zones. Als onverhoopt toch gekozen wordt voor differentiatie van de eigen bijdrage, dan gaat de voorkeur van deze werkgroepleden uit naar variant 7.2.A. Deze variant brengt wel extra administratieve handelingen en daardoor kosten met zich mee, maar deze zijn voor rekening van die gemeenten, die ervoor kiezen om de eerste zone gratis te laten reizen.

Een minderheid van de leden geeft de voorkeur aan variant 7.2.B. Naar verwachting zullen de andere varianten teveel weerstand oproepen bij diverse cliëntenraden.

3.8 CONCLUSIE EN SAMENVATTING

Uit de vergelijking van de diverse WMO-regelingen blijkt dat de WMO-regelingen op zeven punten verschillen. Om te kunnen komen tot één regionaal dekkend CVV-systeem, is het noodzakelijk om te uniformeren in het gebruik van de OV-zones. De werkgroep adviseert de gemeenten dan ook om te (gaan) werken met OV-zones, wat voor de ISD-werkwijze een acceptabele aanpassing is.

Voor de overige zes punten geldt dat uniformering meer of minder wenselijk is in het kader van één regiogedachte. Er zijn verschillende varianten te benoemen om met de verschillen om te gaan. In onderstaande tabel is per punt aangegeven wat de voorkeursvariant van de werkgroep is. In sommige gevallen was de mening van de werkgroepleden verdeeld. Dat is ook terug te vinden in het advies van de werkgroep.

| UNIFORMERING WENSELIJK | Voorkeursvariant | |
|---------------------------|---|--|
| | MEERDERHEID | MINDERHEID |
| Inkomensgrens voor CVV | Alle gemeenten hanteren een inkomensgrens van 1,5 x voor de diverse categorieën geldende bijstandsnorm voor CVV-gebruik | Alle gemeenten hanteren eigen inkomensgrens voor CVV-gebruik (variant 1.2) |

| | | | |
|---|---|---|--|
| | (variant 1.1.B) | | |
| Vervoerswaarde | <ul style="list-style-type: none"> Alle gemeenten hanteren 2.000 kilometers per persoon per jaar als maximale vervoerswaarde (variant 2.1.A) | | |
| Tegemoetkoming CVV | <table border="0"> <tr> <td style="vertical-align: top;"> <p>MEERDERHEID</p> <p>Alle gemeenten hanteren een tegemoetkoming van de meerkosten voor 384 zones ten opzichte van het reguliere OV-tarief en € 280 voor vervoer vrij besteedbaar bedrag (variant 4.1.A)</p> </td> <td style="vertical-align: top;"> <p>MINDERHEID</p> <p>Alle gemeenten hanteren eigen tegemoetkoming voor CVV-gebruik (variant 4.2)</p> </td> </tr> </table> | <p>MEERDERHEID</p> <p>Alle gemeenten hanteren een tegemoetkoming van de meerkosten voor 384 zones ten opzichte van het reguliere OV-tarief en € 280 voor vervoer vrij besteedbaar bedrag (variant 4.1.A)</p> | <p>MINDERHEID</p> <p>Alle gemeenten hanteren eigen tegemoetkoming voor CVV-gebruik (variant 4.2)</p> |
| <p>MEERDERHEID</p> <p>Alle gemeenten hanteren een tegemoetkoming van de meerkosten voor 384 zones ten opzichte van het reguliere OV-tarief en € 280 voor vervoer vrij besteedbaar bedrag (variant 4.1.A)</p> | <p>MINDERHEID</p> <p>Alle gemeenten hanteren eigen tegemoetkoming voor CVV-gebruik (variant 4.2)</p> | | |
| Aangepaste vergoeding voor WMO-cliënten met scootmobiel | Alle gemeenten hanteren een aangepaste vergoeding van 50% van de standaard tegemoetkoming | | |
| Aangepaste vergoeding voor echtgenoten | Alle gemeenten hanteren een aangepaste vergoeding op 100% van het aantal zones en 75% van het vrij besteedbaar bedrag als de verkeersbehoefte van de echtgenoten niet samenvallen en 50% van het vrij besteedbaar bedrag bij gelijke verkeersbehoeften. | | |
| Eigen bijdrage CVV | <table border="0"> <tr> <td style="vertical-align: top;"> <p>MEERDERHEID</p> <p>Als eerste keuze: alle gemeenten hanteren een eigen bijdrage van reguliere OV tarief voor alle zones (variant 7.1.A)</p> <p>Als tweede keuze: betaling eigen bijdrage in taxi voor iedereen hetzelfde, verrekening 1^e gratis zone achteraf door desbetreffende gemeenten (variant 7.2.A)</p> </td> <td style="vertical-align: top;"> <p>MINDERHEID</p> <p>Betaling eigen bijdrage in taxi mogelijk verschillend (variant 7.2.B)</p> </td> </tr> </table> | <p>MEERDERHEID</p> <p>Als eerste keuze: alle gemeenten hanteren een eigen bijdrage van reguliere OV tarief voor alle zones (variant 7.1.A)</p> <p>Als tweede keuze: betaling eigen bijdrage in taxi voor iedereen hetzelfde, verrekening 1^e gratis zone achteraf door desbetreffende gemeenten (variant 7.2.A)</p> | <p>MINDERHEID</p> <p>Betaling eigen bijdrage in taxi mogelijk verschillend (variant 7.2.B)</p> |
| <p>MEERDERHEID</p> <p>Als eerste keuze: alle gemeenten hanteren een eigen bijdrage van reguliere OV tarief voor alle zones (variant 7.1.A)</p> <p>Als tweede keuze: betaling eigen bijdrage in taxi voor iedereen hetzelfde, verrekening 1^e gratis zone achteraf door desbetreffende gemeenten (variant 7.2.A)</p> | <p>MINDERHEID</p> <p>Betaling eigen bijdrage in taxi mogelijk verschillend (variant 7.2.B)</p> | | |

4 OVERIGE PUNTEN

Naast de eerder genoemde verschillen in WMO-regelingen wijken de twee huidige CVV-systemen (Regiotaxi Bollenstreek en Regiotaxi Leidse Regio) op nog een aantal punten van elkaar af. In dit hoofdstuk wordt op twee van deze punten nader ingegaan. Verder treft u in bijlage F de vergelijking van de verschillende deelprocessen aan, te weten indicatiestelling, ritafhandeling en financiële afhandeling.

4.1 ANDERE DOELGROEPEN

In de Regiotaxi Leidse regio wordt een onderscheid gemaakt tussen de OV-reiziger en de WMO-cliënten. De OV-reiziger betaalt de volledige zoneprijs (in 2008: € 2,55 per zone). De WMO-cliënten mogen tegen OV-tarief per zone (in 2008: € 0,45 per zone) met deze regiotaxi reizen. Verder kent de Regiotaxi Leiden geen andere doelgroepen die tegen een gereduceerd tarief mogen reizen. De Regiotaxi Bollenstreek kent geen OV-reizigers. Wel kunnen in de gemeenten Lisse, Noordwijk, Noordwijkerhout en Teijlingen, naast de WMO-cliënten, ook andere doelgroepen tegen een gereduceerd tarief gebruik kunnen maken van de Regiotaxi. Per gemeente verschillen de doelgroepen en de gehanteerde tarieven. In onderstaand overzicht zijn de verschillende doelgroepen van Regiotaxi's weergegeven.

| | OV-REIZGERS | WMO- CLIËNTEN | ANDERE DOELGROEPEN MET GEREDUCEERD.TARIEF | |
|------------------------|-------------|------------------|--|-----|
| | | | 65+ | 75+ |
| Regiotaxi LR | X | X | - | - |
| Regiotaxi Bollenstreek | | | | |
| Hillegom | - | X | - | - |
| Lisse | - | X | X | - |
| Noordwijk | - | X | X ⁷ | - |
| Noordwijkerhout | - | X | X | - |
| Teijlingen | - | X | X | X |

In bijlage C is een overzicht opgenomen van het aantal ritten en zones, die door de diverse doelgroepen in 2007 zijn verreden.

Ook voor dit verschil geldt dat in principe uniformering niet noodzakelijk is om te komen tot één regionaal dekkend CVV-systeem. In het kader van één regiogedachte is uniformering hooguit wenselijk. Per gemeente kan worden bepaald welke andere doelgroepen tegen een gereduceerd tarief van het systeem gebruik mag maken. Door de werkgroep wordt voorgesteld om in de discussie over uniformering van de WMO-regelingen ook dit onderwerp te betrekken. Om deze discussie beter te kunnen voeren, is in bijlage D de prognose van het aandeel 65-plussers ten opzichte van het totaal aantal inwoners per gemeente gegeven in respectievelijk de jaren 2010, 2015 en 2020.

⁷ Hierbij geldt een maximale inkomensgrens.

4.2 BEHEERSORGANISATIE

In de huidige situatie is Holland Rijnland (Verkeer & Vervoer) de beheersorganisatie voor de Regiotaxi Leidse Regio. Deze organisatie is aanspreekpunt van zowel de vervoerder als de betrokken gemeenten. Ze verzorgt de financiële afrekening van het CVV-systeem naar de verschillende partijen en stelt periodiek managementrapportages op aan de hand van de verkregen informatie van de vervoerder.

Voor de Regiotaxi Bollenstreek wordt deze functie uitgevoerd door ISD Bollenstreek.

Voor een regionaal dekkend CVV-systeem vanaf 2011 is op dit moment nog onduidelijk welke organisatie de beheerstaken van het systeem het best kan uitvoeren. Dit is sterk afhankelijk van de keuzes die door de betrokken gemeenten worden gemaakt voor de verdere invulling van het CVV-systeem.

De gedachten gaan uit naar de volgende constellatie:

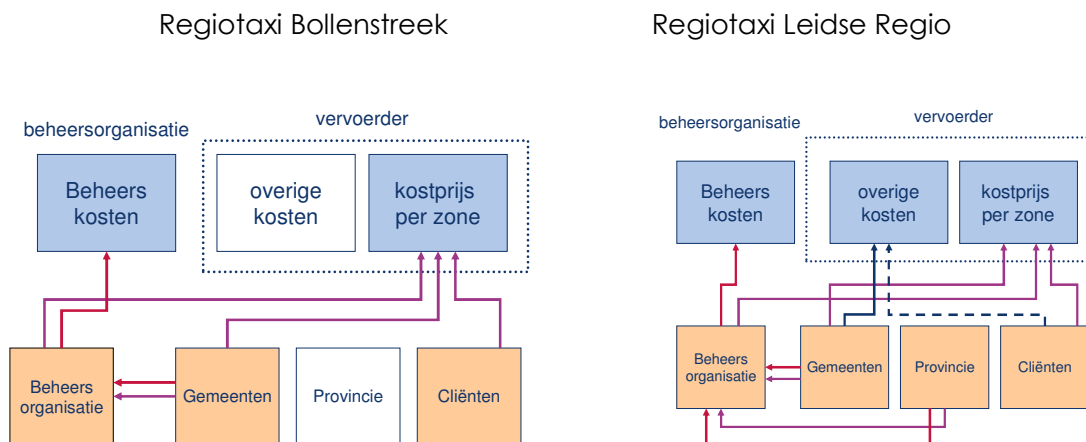
- Operationeel contact (zoals aanmelden van CVV-geïndiceerden, de uitgifte van pasjes, bewaking uitgaven en verrekeningen per CVV-geïndiceerde, bewaking van het maximaal aantal te verreizen zones etcetera) vindt rechtsreeks plaats tussen gemeenten (of de uitvoeringsorganisatie die de WMO namens de gemeenten uitvoert) en de toekomstige vervoersorganisatie die het CVV na aanbesteding gaat uitvoeren. Hiervoor is geen rol voor een beheersorganisatie weggelegd. Melding en afhandeling van eventuele klachten moeten ook in deze operationele sfeer worden georganiseerd. In het kader van kwaliteitsbewaking van het CVV-systeem zal de beheersorganisatie wel over de klachten geïnformeerd moeten worden en waar nodig toezien op de afhandeling daarvan.
- Er is behoefte aan een beheersorganisatie die – na de aanbesteding – optreedt als 'gedelegeerd opdrachtgever' naar de vervoersorganisatie en die de regie en contacten op 'tactisch niveau' verzorgt zoals
 - het opstellen van de rapportage-eisen (maandelijkse / voortschrijdende facts & figures),
 - de periodieke/cyclische bewaking van de kwaliteit en het prestatiecontract
 - het sturen op oplossing van structurele problemen
 - het eenmalig organiseren van de operationele structuren tussen gemeenten en vervoerder
 - organisatie van de declaratiestromen naar de provincie (vervoersautoriteit voor het OV)
- In de praktijk zal dit beheer een deeltaak voor iemand betekenen, die vanuit positie en rol voldoende afstand kan houden tot de operationele zaken en een 'stevige' positie naar de vervoerder kan innemen. Onder die voorwaarde zou deze taak ambtelijk bij een uitvoeringsorganisatie als de ISD kunnen worden belegd. Dit moet met waarborgen nader worden geconcretiseerd.

5 KOSTEN- EN FINANCIERINGSSTRUCTUUR

Tot slot is in de werkgroep WMO/CVV de kosten en financieringsstructuur van de twee huidige CVV-systemen (Regiotaxi Bollenstreek en Regiotaxi Leidse Regio) met elkaar vergeleken en zijn de verschillen hier tussen geïnventariseerd.

5.1 VERGELIJKING KOSTEN EN FINANCIERINGSOPBOUW

De kosten voor de Regiotaxi Leidse regio bestaan uit een kostprijs per zone, beheerskosten en overige kosten. Onder overige kosten vallen de kosten voor het maken van de vervoerspas met magneetstrip. Deze laatste kosten kent de Regiotaxi Bollenstreek niet. Er wordt niet gewerkt met een vervoerspas. En alle ritkosten zijn opgenomen in de kostprijs.



Bij de Regiotaxi Bollenstreek wordt de kostprijs per zone gefinancierd door de eigen bijdrage van de cliënt (afgerekend in de taxi) en de ISD-gemeenten (rechtstreeks voor wat betreft andere doelgroepen en via ISD voor wat betreft WVG-cliënten). Doordat er hier sprake is van een gesloten CVV-systeem levert de provincie geen financiële bijdrage.

Bij de Regiotaxi Leidse Regio geldt dat de financiering van de kostprijs per zone is opgebouwd uit de eigen bijdrage van cliënt (afgerekend in de taxi), de gemeenten (gedeeltelijk rechtstreeks en gedeeltelijk via verrekening met Holland Rijnland) en de provincie (via verrekening met Holland Rijnland).

5.2 AFBOW FINACIËLE BIJDRAGE PROVINCIE VOOR WMO-RITTEN

Zoals inmiddels al bekend wordt de financiële bijdrage van de provincie voor de WMO-ritten in de Regiotaxi Leidse Regio vanaf 2007 tot 2011 afgebouwd naar nul. De financiële bijdragen van de provincie voor de OV-ritten en de beheerskosten blijven voortbestaan. Dat betekent dat (los van het komen tot één regionaal dekkend CVV-systeem) de kosten voor de WMO-ritten voor gemeenten in de voormalige Leidse regio vanaf 2011 toenemen.

Uitgaande van de huidige bedragen voor kost- en zoneprijs en eigen bijdrage ziet de financiering per zone zonder de financiële bijdrage van de provincie er als volgt uit.

| | Eigen bijdrage | Gemeenten | | Provincie |
|--------------------|----------------|-------------------------------------|--------------------------------|-----------|
| | | Rechtstreeks | Via HR | |
| WMO-client | OV-tarief | Verschil zoneprijs - eigen bijdrage | Verschil kostprijs - zoneprijs | - |
| Jonger dan 65 jaar | 0,45 | 2,10 | 2,54 | - |
| 65 jaar en ouder | 0,30 | 2,25 | 2,54 | - |
| OV-cliënt | 2,55 | - | - | 2,54 |

5.3 VOORSTEL KOSTEN- EN FINANCIERINGSSTRUCTUUR REGIONAAL DEKKEND CVV-SYSTEEM

Op dit moment is het moeilijk in te schatten wat de hoogte van de kosten voor een regionaal dekkend CVV-systeem voor de twaalf deelnemende gemeenten zal zijn. Dit is mede afhankelijk van de keuzes, die worden gemaakt met betrekking tot de nadere uniformering van de WMO-regelingen en andere doelgroepen en de uitkomst van de toekomstige aanbesteding. Naar verwachting zullen de kosten voor de regionale aanbesteding en beheersorganisatie per gemeente lager uitvallen dan in de huidige situatie (met twee losse aanbestedingen en twee beheersorganisaties). Maar hoe groot het voordeel is, is nu nog niet te voorspellen.

Om de kosten voor de beheersorganisatie zo laag mogelijk te houden wordt wel voorgesteld om, de financieringsstromen zoveel mogelijk rechtstreeks van vervoerder naar de eindbetaler te laten verlopen. Dit betekent dat de vervoerder zelf de kostenuitsplitsing per gemeente moet maken. En dat scheelt extra werkzaamheden van de beheersorganisatie en daarmee benodigde formatie en personeelskosten. Hieronder is schematisch weergegeven hoe de financieringsstroom per kostensoort kan verlopen.

| SOORT KOSTEN | FINANCIERINGSSTROOM | |
|------------------------------|---|---|
| Kostprijs per zone | OV-cliënt | <ul style="list-style-type: none"> Betaling eigen bijdrage cliënt in taxi Overige kosten worden door vervoerder in rekening gebracht bij beheersorganisatie, die deze in rekening brengt bij provincie. |
| | WMO-cliënt | <ul style="list-style-type: none"> Betaling eigen bijdrage cliënt in taxi Overige kostendeclaratie rechtstreeks van vervoerder naar gemeenten eventuele verrekening voor de eigen bijdrage: van gemeente naar WMO-client |
| | Mogelijk andere doelgroep | <ul style="list-style-type: none"> Eigen bijdrage cliënt in taxi Overige kostendeclaratie rechtstreeks van vervoerder naar gemeenten |
| Overige kosten (voor passen) | Volledige declaratie bedrag rechtstreeks van vervoerder naar gemeenten | |
| Beheerskosten | Gemaakte kosten worden door de beheersorganisatie in rekening gebracht bij gemeenten en provincie | |

BIJLAGE A: DIVERSE CIJFERS PER GEMEENTE GERANGSCHIKT NAAR DIVERSE SYSTEMEN

Gegevens Regiotaxi Bollenstreek

| | 2007 | | |
|-----------------|-----------------|-------------------|-------------------|
| | aantal inwoners | aantal pashouders | aantal gebruikers |
| Hillegom | 20.295 | 1.161 | 676 |
| Lisse | 21.975 | 1.463 | 295 |
| Noordwijk | 24.700 | 768 | |
| Noordwijkerhout | 15.294 | 667 | 350 |
| Teylingen | 35.008 | 1.345 | 503 |
| TOTAAL | 117.272 | 5.404 | 1.824 |

| | 2007 | | | | |
|-----------------|---------------|--------------|--------------------------|--|--|
| | aantal ritten | aantal zones | gemiddelde zones per rit | gemiddeld zones ⁸ per gebruiker | gemiddeld aantal kilometers per gebruiker ⁹ |
| Hillegom | 18.699 | 57.335 | 3 | 85 | 424 |
| Lisse | 12.775 | 32.428 | 3 | 110 | 550 |
| Noordwijk | 30.251 | 64.648 | 2 | | |
| Noordwijkerhout | 22.865 | 47.016 | 2 | 134 | 672 |
| Teylingen | 24.203 | 52.757 | 2 | 105 | 524 |
| TOTAAL | 108.793 | 254.184 | 2 | 104 | 520 |

⁸ Dit zijn de zones, zoals die door ISD worden gehanteerd. Dus geen OV-zones.

⁹ Hierbij wordt uitgegaan van gemiddeld 5 kilometer per zone.

| | 2007 | | |
|-----------------|-------------------|----------------------|-----------------------------|
| | Totale kosten WMO | Kosten WMO gemeenten | Eigen bijdrage WMO-cliënten |
| Hillegom | 227.636 | 193.252 | 34.385 |
| Lisse | 127.989 | 107.783 | 20.207 |
| Noordwijk | | | |
| Noordwijkerhout | 185.814 | 156.764 | 29.050 |
| Teylingen | 210.625 | 180.150 | 30.475 |
| TOTAAL | 752.064 | 637.948 | 114.116 |

Gegevens Regiotaxi Leidse Regio

| | 2007 | | |
|-------------|-----------------|-------------------|-------------------|
| | aantal inwoners | aantal pashouders | aantal gebruikers |
| Alkemade | 14.536 | 396 | 158 |
| Leiden | 117.485 | 3.350 | 1.286 |
| Leiderdorp | 26.077 | 540 | 190 |
| Oegstgeest | 22.022 | 292 | 88 |
| Voorschoten | 22.785 | 406 | 121 |
| Zoeterwoude | 8.400 | 313 | 91 |
| TOTAAL | 211.305 | 5.297 | 1.934 |

| | 2007 | | | | |
|-------------|---------------|--------------|--------------------------|-------------------------------|---|
| | aantal ritten | aantal zones | gemiddelde zones per rit | gemiddeld zones per gebruiker | gemiddeld aantal kilometers per gebruiker ¹⁰ |
| Alkemade | 12.164 | 41.312 | 3 | 261 | 1.307 |
| Leiden | 91.639 | 238.694 | 3 | 186 | 928 |
| Leiderdorp | 12.121 | 37.921 | 3 | 200 | 998 |
| Oegstgeest | 5.180 | 16.700 | 3 | 190 | 949 |
| Voorschoten | 7.166 | 25.232 | 4 | 209 | 1.043 |
| Zoeterwoude | 5.627 | 19.948 | 4 | 219 | 1.096 |
| TOTAAL | 133.897 | 379.807 | 3 | 196 | 982 |

Gegevens Katwijk

| | 2007 | | |
|------------------------------|---------------|--------------------|------------------------------|
| | Totaal bedrag | Aantal WMO-clënten | gemiddelde bedrag per cliënt |
| Taxi- en kilometervergoeding | € 622.413 | 853 | € 730 |

¹⁰ Hierbij wordt uitgegaan van gemiddeld 5 kilometer per zone.

BIJLAGE B: VERGELIJKING MAXIMALE KOSTEN BIJ 2 VARIANTEN TEGEMOETKOMING

Uitgangspunten

In de vergelijking gaan we uit van:

- aantal WMO CVV-gebruikers in het jaar 2007.
- een vervoerswaarde van 2.000 kilometer per persoon per jaar en een gemiddeld aantal kilometers per zone van 5 kilometer.
- variant 4.1.A. bestaat uit een tegemoetkoming per persoon uit 384 zones, met € 280 aan vervoer vrij besteedbaar bedrag en variant 4. 1. B. bedraagt 400 zones.
- een zoneprijs van € 2,55.

| Gemeente | aantal WMO -gebruikers in 2007 | Maximale kosten ¹¹ | |
|-----------------|--------------------------------------|-------------------------------------|-------------------------------|
| | | variant 4.1.A : zones met bedrag | variant 4.1.B alleen zones |
| Alkemade | 158 | 198.954 | 161.160 |
| Hillegom | 676 | 851.219 | 689.520 |
| Katwijk | 853 | 1.074.098 | 870.060 |
| Leiden | 1.286 | 1.619.331 | 1.311.720 |
| Leiderdorp | 190 | 239.248 | 193.800 |
| Lisse | 295 | 371.464 | 300.900 |
| Noordwijk | | | |
| Noordwijkerhout | 350 | 440.720 | 357.000 |
| Oegstgeest | 88 | 110.810 | 89.760 |
| Teijlingen | 503 | 633.378 | 513.060 |
| Voorschoten | 121 | 152.363 | 123.420 |
| Zoeterwoude | 91 | 114.587 | 92.820 |

¹¹ Dit zijn de kosten, die worden gemaakt als alle gebruikers ook daadwerkelijk de volledig tegemoetkoming opmaken. In de praktijk vallen deze kosten aanzienlijk lager uit.

BIJLAGE C.: AANTAL RITTEN/ZONES ANDERE DOELGROEPEN EN PROGNOSE AANDEEL
 OUDEREN

Aantal ritten en zones andere doelgroepen in het jaar 2007

| gemeenten | doelgroep | aantal ritten | aantal zones |
|-----------------|-------------------|---------------|--------------|
| Hillegom | - | - | - |
| Lisse | 65+ | 5.001 | 13.414 |
| Noordwijk | 65+ ¹² | 7.088 | 15.623 |
| Noordwijkerhout | 65+ | 4.312 | 12.821 |
| Teylingen | 75+ | 4.892 | 13.966 |
| | 65+ | 2.010 | 6.542 |
| TOTAAL | | 23.303 | 62.366 |

¹² Hierbij geldt een maximale inkomensgrens

BIJLAGE D: OVERZICHT PROGNOSE AANDEEL 65+ TEN OPZICHTE VAN TOTALE BEVOLKING

| | Totaal inwoners 2007 | Prognose 2010 | | | Prognose 2015 | | | Prognose 2020 | | |
|-----------------|----------------------------|--------------------|--------|----------------|--------------------|--------|----------------|--------------------|--------|----------------|
| | | totaal inwoners | 65+ | aandeel 65+ | totaal inwoners | 65+ | aandeel 65+ | totaal inwoners | 65+ | aandeel 65+ |
| Alkemade | 14.536 | 13.760 | 2.030 | 15% | 13.138 | 2.409 | 18% | 12.644 | 2.701 | 21% |
| Hillegom | 20.295 | 19.518 | 3.288 | 17% | 18.860 | 3.627 | 19% | 18.495 | 3.786 | 20% |
| Katwijk | 61.111 | 62.997 | 8.404 | 13% | 65.103 | 9.722 | 15% | 67.082 | 10.692 | 16% |
| Leiden | 117.485 | 115.574 | 14.271 | 12% | 113.766 | 16.656 | 15% | 112.378 | 18.754 | 17% |
| Leiderdorp | 26.077 | 26.046 | 4.236 | 16% | 25.804 | 5.243 | 20% | 25.337 | 5.998 | 24% |
| Lisse | 21.975 | 21.209 | 3.346 | 16% | 20.633 | 3.688 | 18% | 20.339 | 3.940 | 19% |
| Noordwijk | 24.700 | 23.794 | 3.889 | 16% | 23.205 | 4.683 | 20% | 22.646 | 5.339 | 24% |
| Noordwijkerhout | 15.294 | 14.323 | 2.435 | 17% | 14.036 | 2.720 | 19% | 13.959 | 2.946 | 21% |
| Oegstgeest | 22.022 | 21.372 | 3.675 | 17% | 21.542 | 4.135 | 19% | 21.689 | 4.661 | 21% |
| Teijlingen | 35.008 | 36.128 | 5.358 | 15% | 36.376 | 5.934 | 16% | 36.277 | 6.412 | 18% |
| Voorschoten | 22.785 | 21.962 | 4.273 | 19% | 21.346 | 4.633 | 22% | 20.953 | 4.793 | 23% |
| Zoeterwoude | 8.400 | 7.617 | 1.327 | 17% | 7.031 | 1.367 | 19% | 6.875 | 1.412 | 21% |
| Totaal | 389.688 | 384.300 | 56.532 | 15% | 380.840 | 64.817 | 17% | 378.674 | 71.434 | 19% |

BIJLAGE E: OVERZICHT VERGELIJKING CVV-SYSTEMEN

| | Regiotaxi Leidse Regio | Regiotaxi Bollenstreek | Rijnstreek-hopper | Regio Taxi Utrecht | Regio Taxi Haaglanden | Deeltaxi West-Brabant | Regio Taxi Goeree-Overflakkee | Regio Taxi Gelderland | Regio Taxi Limburg | Regio Taxi Twente | Mogelijke keuze |
|----------------------|---|--|--|--|--|--|---|----------------------------|----------------------------|--|----------------------------------|
| Voor wie | Iedereen | WMO-clienten Diverse doelgroepen, per gemeente verschillend | Iedereen | Iedereen | Iedereen | Iedereen | Iedereen | Iedereen | Iedereen | Iedereen | Iedereen |
| Van – naar | Deur-deur + 3 opstap-haltes | Deur – deur | Deur-deur Deur-sterhalte | Deur-deur | Deur-deur en vanaf vaste haltes | Deur- deur Diverse taxipunten o.m. station en stadshart | Deur-deur | Deur-deur | Deur-deur | Deur-deur | Deur-deur |
| Rijtijden | 7 dagen per week, 24 uur per dag | 7 dagen per week, 365 dagen per jaar, Van zon. – don: 7.00 - 24.00 uur en op vrij. en zat.: 7.00 - 2.00 uur. | 06.00-24.00 Weekend 07.00-01.00 | Iedere dag 06.00-24.00 | Iedere dag 06.00-01.00 | ma-do 6:00 - 1:00 uur; vr, za, zo en feestdagen: 6:00 tot 2:00 uur | 07.00-23.00 Zat tot 24.00 | Iedere dag 06.00-01.00 | | Ma-don 06.30-01.00 Vrij-zon + feestdagen 06.30-02.00 | 7 dagen per week, 24 uur per dag |
| Reserveren | 1 uur vooraf | Minimaal 1 uur vooraf, liefst eerder | 1 uur vooraf | | minimaal 1 uur vooraf. Als een vaste aankomsttijd (ook exacte vertrektijd) gepland moet worden is het twee uur vooraf. | Max 3 mnd. vooraf. Gewenste vertrektijd: minimaal 1 uur van te voren. Gewenste aankomsttijd of voor aansluiting OV: minimaal 2 uur van te voren. | 1 uur vooraf | 1 uur vooraf Ook online | 1 uur vooraf Ook online | 1 uur vooraf | 1 uur vooraf |
| Ophaalspeling | ± 15 min | Vanaf max. 15 min. vóór tot max. 15 min. na afgesproken ophaaltijdstip | ± 15 min | ± 15 min | ± 15 min | 15 minuten 10 of 20 minuten voor aansluiting OV | +/- 15 minuten | ± 10 min | ± 15 min | ± 15 min | ± 15 min |
| Kosten | € 2,55 per zone, met opstapstrip Nachtrit is € 1.00 per zone duurder | Van 1 ^e zone gratis, oplopend van 2 zones voor € 1,80 tot € 3,85 voor 6 zones | € 0,45 per zone van deur naar sterhalte, € 3,60 van deur tot deur per zone (met opstapstrip) | €1,85 instap €1,85/zone max 5 zones + 2 zones voor €5/zone | €1,80 instap €1,80/zone 1 ^e drie zones Daarna €3,60/zone | standaard klanttarief € 1,55 standaard klanttarief binnen de centrumzone Breda € 2,10 WMO-tarief € 0,46 per zone het Senioren-tarief € 1,15 | €2 instap €2 / zone Kinderen tot 4 jaar gratis | Anderen: € 1,75/zone | €1,45 instap €1,45/zone | Vast tarief voor ritten binnen gemeentegrenzen, regionaal tarief = tarief per OV-zone incl. opstaptarief | Afhankelijk van aanbesteding |

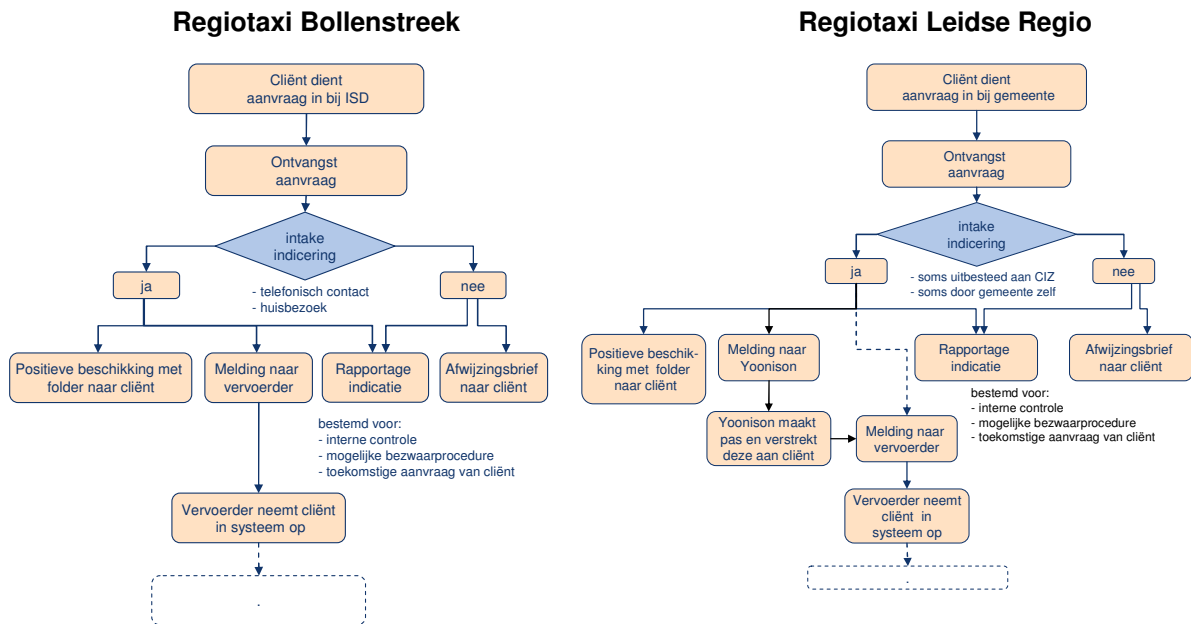
| Vervolg | Regiotaxi Leidse Regio | Regiotaxi Bollenstreek | Rijnstreek-hopper | Regio Taxi Utrecht | Regio Taxi Haaglanden | Deeltaxi West-Brabant | Regio Taxi Goeree-Overflakkee | Regio Taxi Gelderland | Regio Taxi Limburg | Regio Taxi Twente | Mogelijke keuze |
|--------------------------------------|---|--------------------------|---|--|--|--|---|--|--|---|---|
| Reductie | WMO-cliënten volgens OV-tarief: € 0,45 per zone (met opstapstrip) | Tarief is al gereduceerd | WMO'ers € 0,90 per zone zonder opstapstrip | | Per gemeente verschillend | Groepskorting 3 ^e en 4 ^e 50% | WMO'ers: €0,45/zone Middelharnis: 240 gratis zones | Wmo'ers: €0,45/zone | WMO'ers : € 0,46/zone | | Wmo'ers: volgens dan geldende OV |
| Mogelijkheden | 5 zones, mogelijkheid om meer zones te rijden tegen km-prijs gezelschap | 5 zones | 5 zones Bij overschrijding van 5 zones door pashouders taxitarief minus 30% | Deur-deur: max 5 zones vanaf adres, verder: gereduceerd tarief | 5 zones, met mogelijkheid om maximaal 2 zones verder te reizen tegen hoog tarief | | 5 zones | Max 5 zones | Max 5 zones, daarna €7,75 Per zone | Reis moet beginnen en eindigen binnen gemeentegrenzen deelnemende gemeenten | 5 zones, mogelijkheid om meer zones te rijden tegen km-prijs gezelschap |
| Prioriteitsritten | Ja, 2 uur vooraf | | Ja, 24 uur vooraf aan-vragen | | Ja, max 30 min te vroeg, max 15 min te vroeg op ns-station | Ja, vooraf melden | Nee | | Ja, 2 uur vooraf aangeven, max 15 min te vroeg | | Ja, 2 uur vooraf aangeven |
| Hulp chauffeur | Ja, op verzoek | Ja | ja | | | Indien noodzakelijk | | | | | Ja, op verzoek |
| Betaling | Eigen bedragen in de taxi | | | Eigen bijdrage in taxi | Pashouders per kwartaal per factuur Niet-pash betalen contant | Bij voorkeur bij chauffeur. Incasso is mogelijk onder voorwaarden. | Contact / chipknip bij chauffeur | | | Eigen bijdrage in taxi | Eigen bijdrage in taxi |
| WMO'er als : | WMO-indicatie | Wmo-indicatie | | WMO-indicatie | | Pashouder. Elke gemeente hanteert daar eigen regels voor. | Medische indicatie en onder norm-inkomen | | | | Wmo-indicatie |
| Huisdieren | Kleine huisdieren in tassen en soho-honden | | | | Alleen hulphond | Hulphond gratis mee, vooraf wel melden. Huisdier mits op schoot of in mandje | | | | | Kleine huisdieren in tassen en soho-honden |
| Terugbelservice | Ja, automatisch | Ja, op verzoek | | | Ja, aangeven bij reserveren | Ja, 5 à 10 minuten voor de taxi voorrijdt | | Ja, aangeven bij reserveren | | | Ja, automatisch |
| Opmerkingen en overige punten | Gebruik passen met magneet-strip (aangeleverd door Yoonison) | | | In 4 delen aanbesteed: 1 regiecentrale en 3 vervoerders | Veel klachten over kwaliteit Eigen WMO-regeling per gemeente | Tarief nu zo laag door suppletie, maar die wordt afgebouwd | Kinderen tot 4 jaar gratis | Call center/vervoerders gescheiden Twee jaar aanloopproblemen Alle reizigers krijgen spelregelboekje | | | Gebruik passen met magneet-strip (aangeleverd door Yoonison) |

BIJLAGE F: VERGELIJKING UITVOERINGS PROCES WMO

Naast de vergelijking van de WMO-regelingen zijn in de werkgroep WMO/CVV de verschillende processen met betrekking tot de twee huidige CVV-systemen (Regiotaxi Bollenstreek en Regiotaxi Leidse Regio) met elkaar vergeleken en zijn de verschillen tussen deze processen geïnventariseerd. Hierbij is het totale proces opgesplitst in drie deelprocessen, te weten indicatiestelling, ritafhandeling en financiële afhandeling. Per deelproces is aangegeven wat de huidige stand van zaken is, welke verschillen er zijn en hoe daarmee kan worden omgegaan.

Deelproces van indicatiestelling

Het deelproces van indicatiestelling loopt vanaf het moment dat een potentiële WMO-cliënt een aanvraag voor een vervoersvoorziening indient tot het moment dat de vervoerder de cliënt in haar systeem opneemt. Hieronder is voor zowel de regiotaxi Bollenstreek als de regiotaxi Leidse Regio het deelproces schematisch weergegeven.



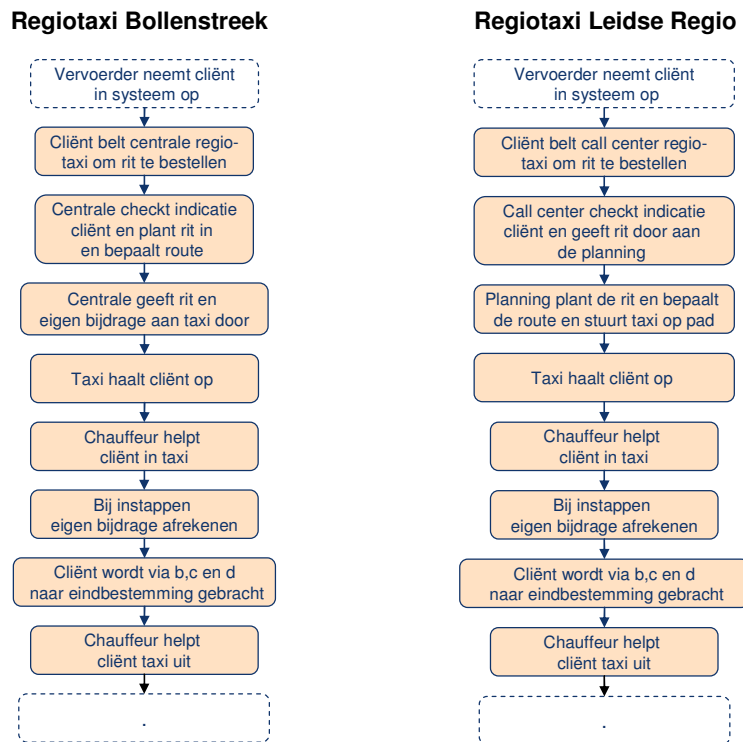
Er zijn twee verschillen tussen bovenstaande deelprocessen te benoemen. Ten eerste dienen de cliënten in de ISD-gemeenten een aanvraag om in aanmerking te komen voor een vervoersvoorziening in bij de ISD en niet bij de gemeenten zelf. Deze gemeenten hebben de WMO-indicering uitbesteed aan de ISD. In de gemeenten in de voormalige Leidse Regio dienen de cliënten de aanvraag bij hun eigen gemeenten in. Dit verschil hoeft geen problemen op te leveren om te komen tot een regiodekkend CVV-systeem. Wel zal in de communicatie naar de burgers duidelijk moeten worden aangegeven waar men de aanvraag voor indicering moet indienen, eigen gemeente of ISD.

Ten tweede wordt bij de regiotaxi Bollenstreek door de ISD rechtstreeks bij de vervoerder een nieuwe WMO-cliënt gemeld. Bij de regiotaxi Leidse Regio loopt deze melding via het bedrijf Yoonison. In de regiotaxi Leidse Regio wordt gewerkt met een pasje met magneetstrip. Yoonison is het bedrijf, die deze pas maakt en aan de cliënt verstrekt. De melding naar de vervoerder loopt via dit bedrijf.

Door de werkgroep wordt voorgesteld om in het nieuwe regiodekkend CVV-systeem voor alle gemeenten te werken met een pas met magneetstrip. Deze pas kan worden gezien als een extra controlemogelijkheid op de kwaliteit van de dienstverlening. Met gebruik van de strip vindt tijdsregistratie plaats.

Proces ritafhandeling

Het deelproces van ritafhandeling loopt vanaf de bestelling van een rit door een cliënt tot het moment dat de cliënt op de plaats van bestemming uit de taxi stapt. Hieronder is voor zowel de regiotaxi Bollenstreek als de regiotaxi Leidse Regio het deelproces schematisch weergegeven.



Er zijn twee verschillen tussen de bovenstaande deelprocessen te benoemen die van belang zijn. Zo geldt voor de regiotaxi Bollenstreek dat er optioneel gebruik kan worden gemaakt van een terugbelservice om de cliënt te laten weten dat de taxi er aan komt. De regiotaxi Leidse regio werkt met een automatisch terugbelservice. Zodra de taxi op weg gaat naar de cliënt, wordt via de centrale naar de cliënt gebeld dat de taxi onderweg is. Door de werkgroep wordt voorgesteld om in het CVV-systeem voor de hele regio te gaan werken met standaard terugbelservice.

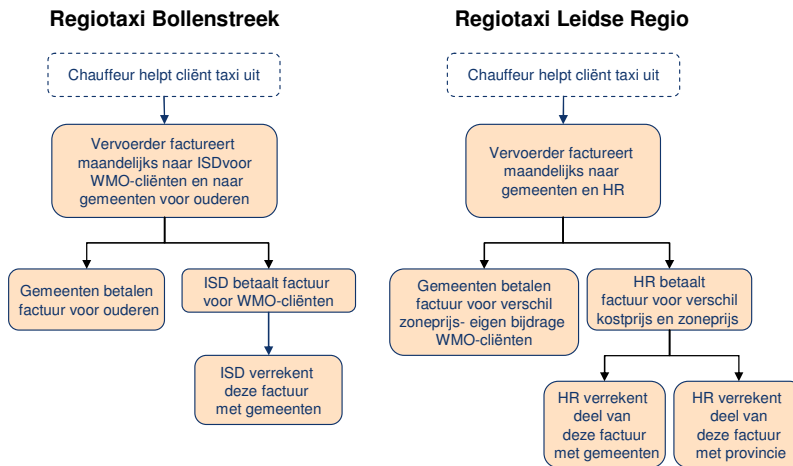
Doordat een cliënt met andere personen in de taxi zit, betekent dat de cliënt niet altijd rechtstreeks naar zijn eindbestemming wordt gebracht. Mogelijk worden eerst anderen op hun bestemming afgezet. In het contract van de regiotaxi Leidse Regio is vastgelegd hoelang zo'n rit ten opzichte van een rechtstreekse verbinding mag duren. Duren de ritten te vaak toch langer, dan kan de vervoerder hierop worden aangesproken dan wel treedt een boeteclausule in werking. Bij de regiotaxi Bollenstreek is in het lopende contract niet vastgelegd hoelang de 'omweg' mag duren.¹³

¹³ Naar verwachting zal in het nieuwe contract voor de periode 2009 tot 2011 dit wel in het contract worden opgenomen.

Door de werkgroep wordt voorgesteld om voor het regiodekkend CVV-systeem contractueel vast te laten leggen hoe lang een rit mag duren en dit mee te nemen in de boeteclausule van het contract.

Proces financiële afhandeling

Het deelproces van financiële afhandeling loopt vanaf de maandelijkse facturatie van vervoerder tot de verrekening van de kosten naar de verschillende financiers. Hieronder is voor zowel de regiotaxi Bollenstreek als de regiotaxi Leidse Regio het deelproces schematisch weergegeven.



Het verschil in bovenstaande processen ligt met name bij de verrekening van de factuur met de diverse financiers. De Regiotaxi Bollenstreek wordt, op de eigen bijdrage van de cliënt na, gefinancierd door de gemeenten (rechtstreeks of via de ISD). Bij de Regiotaxi Leidse Regio is, naast de gemeenten en de eigen bijdrage cliënt, ook de provincie een financierende partij. Een deel van de factuur van de vervoerder wordt dan ook via Holland Rijnland verrekend met de provincie. In het geval dat er wordt gekozen voor een gecombineerd regiodekkend systeem met zowel een WMO- als OV-component vanaf 2011, dan zal de provincie financieel blijven bijdragen voor wat betreft de OV-ritten. En dan zal de beheersorganisatie van dat CVV-systeem een deel van de vervoerdersfactuur verrekenen met de provincie.

BIJLAGE G: OVERZICHT ZONEINDELING

Met de dikke oranje lijn is het maximale bereik van de Regiotaxi Leidse Regio aangegeven. De dunne oranje lijn geeft de zonegrens aan.

