

Position Paper

Kleinschalig Personenvervoer

Focus op de Regiotaxi

Ministerie van Verkeer en Waterstaat
Dhr. R. Hegger

AGV-Movares
Projectteam AGV-Movares

Utrecht, augustus 2010

Inhoudsopgave**blz**

1	Inleiding	3
1.1	Doel	3
1.2	Gebruik rapportage	3
1.3	Achtergrond rapportage	3
1.4	Leeswijzer	4
2	Het indelingskader	5
2.1	Overzicht be-grippen	5
2.2	Openbaar vervoer	6
2.3	CVV: een bijzondere vorm van OV	6
2.4	Besloten bus-vervoer en taxivervoer	6
2.5	Rubricering	6
2.6	Visualisatie en toelichting	7
3	Positie Regiotaxi	9
3.1	CVV	9
3.2	Productformule Regiotaxi	9
3.3	Vergelijking	10
3.4	Samenvatting vergelijking	14
4	Vormen Kleinschalig Personenvervoer	15
4.1	Openbaar vervoer, gemarkeerde haltes en dienstregeling	16
4.2	Openbaar vervoer gemarkeerde haltes, geen dienstregeling	17
4.3	Openbaar vervoer vrije haltes, geen dienstregeling	17
4.4	Besloten vervoer, gemarkeerde haltes, dienstregeling	18
4.5	Besloten vervoer, gemarkeerde haltes, vrije dienstregeling	19
4.6	Besloten vervoer, geen haltes, geen dienstregeling	20
4.7	Overig	21
5	Beschrijving per vervoersvorm	22
5.1	AWBZ-vervoer	22
5.2	Collectief Vraagafhankelijk Vervoer: de Regiotaxi	24
5.3	Leerlingen-vervoer	26
5.4	Treintaxi	29
5.5	Valys	30
5.6	Vervoer op afroep naar de halte: de Opstapper	31
5.7	Wijk- of Buurtbus	32
5.8	Wmo-vervoer	33
5.9	Zittend Ziekenvervoer	34
Bijlagen		
1	Literatuurlijst	
2	Gezamenlijke productformule Regiotaxi	
3	Overige vervoervormen	

1 Inleiding

‘Doelgroepenvervoer’, ook wel Kleinschalig Personenvervoer, bestaat uit een breed scala van lokale vervoervormen die buiten het reguliere Openbaar Vervoer (zoals een lijnbus) vallen. Van veel van deze vervoervormen is landelijk weinig bekend, zowel van de kenmerken als van de beschikbaarheid ervan.

1.1 Doel Dit rapport biedt een overzicht van (de kenmerken van) verschillende relevante vormen van kleinschalig personenvervoer; het vervoer dat tussen de commerciële taxi en de reguliere lijnbus in valt. Kleinschalig is daarbij gedefinieerd als vervoer dat in doelgroep, geografisch bereik en / of omvang is beperkt. Het doel is om een landelijk, samenhangend beeld te schetsen van het brede scala van kleinschalige vervoervormen. Het rapport heeft tevens tot doel de positie van de Regio-taxi ten opzichte van deze vervoervormen aan te geven. De primaire doelgroep van deze rapportage wordt gevormd door OV-autoriteiten en andere aanbestedende partijen. Secundair vormt de rapportage ook voor belangenorganisaties en reizigers een bron van informatie.

1.2 Gebruik rapportage Het rapport is een position paper en in de eerste plaats bruikbaar als naslagwerk. Doordat een uitgebreide beschrijving van de verschillende vervoersystemen is opgenomen, is de lezer in de gelegenheid zijn kennis over de systemen en de overeenkomsten en verschillen te vergroten. Het rapport biedt ondersteuning bij het formuleren van antwoorden op praktijkvraagstukken, bijvoorbeeld wanneer welke soort vervoer in te zetten is.

Door de uitgebreide vergelijking van de (kenmerken van de) Regiotaxi met andere vervoervormen in hoofdstuk 3, vormt het rapport daarnaast een basis voor discussie met en tussen OV-autoriteiten over de positie van de Regiotaxi. Deze vergelijking kan bovendien een bijdrage leveren aan de beantwoording van de vraag “welke combinatie van vervoersvormen werkt voor welke regio en onder welke voorwaarden worden deze vormen succesvol?”.

1.3 Achtergrond rapportage Vaak wordt gesteld dat regulier OV (met lijnbussen) de ruggengraat vormt van de regionale en lokale mobiliteitsmogelijkheden in Nederland. Daarnaast stelt de Nota Mobiliteit dat vervoersautoriteiten de plicht hebben “vervoer op maat” aan te bieden voor hen die dat nodig hebben. De vorm van dit vervoer wordt niet voorgeschreven. Dit leidt tot een grote verscheidenheid aan vervoervormen. Deze verscheidenheid wordt verder vergroot door de vele al dan niet commerciële initiatieven die zijn ontstaan naast de vanuit publiek geld gefinancierde vervoervormen.

De vervoersoorten vormen een divers geheel. De verantwoordelijkheden liggen bij verschillende partijen en op verschillende niveaus. Ook de wettelijke kaders verschillen sterk. Er kan sprake zijn van een voorzieningwet, een compensatieplicht of een verzekerd recht. Het vervoer kan ook op privaatrechtelijke wijze zijn vormgegeven. Het vervoer kan openbaar toegankelijk of besloten zijn, rijden volgens een dienstregeling of vraagafhankelijk zijn en halteren op vaste plekken of op gevraagde locaties. Tenslotte zijn er ook belangrijkste verschillen in de kostenstructuur, het gebruikte voertuig, de toegankelijkheid etc.

Hoewel lokaal en/of regionaal veel bekend is over bepaalde vervoervormen, ontbreekt landelijk een samenhangend beeld van het hele scala van kleinschalige vervoervormen. De grote verscheidenheid aan vormen en kenmerken is daarmee verwarrend voor reizigers en opdrachtgevers. Vragen over het wettelijk kader, de verantwoordelijkheden en aansprakelijkheid zijn door deze veel-

ziddigheid voor geïnteresseerden lastig te beantwoorden. Er is geen overzicht in de beschikbare systemen en kenmerken; dit maakt het zeer lastig om de systemen met elkaar te vergelijken. Tenslotte is de positie van deze systemen, ten opzichte van de Regiotaxi, lastig vast te stellen.

Om in deze leemte te voorzien heeft het Ministerie van Verkeer en Waterstaat AGV-Movares opdracht gegeven een position paper op te stellen.

1.4 Leeswijzer In dit rapport schetsen we in hoofdstuk 2 het kader van indeling van vervoersvormen, waarbij we onder andere ingaan op de definities voor openbaar en besloten (personen)vervoer. In dit hoofdstuk geven we ook aan hoe we de informatie in dit rapport hebben gerubriceerd. In hoofdstuk 3 positioneren we de Regiotaxi en hoofdstuk 4 bevat een analyse van de verschillende vervoerconcepten. Het uitgebreide hoofdstuk 5 bevat de detailinformatie per vervoervorm. In de bijlagen gaan we tenslotte in op de manier waarop deze informatie is verzameld. Ook treft u hier aanvullende informatie aan over de Productformule Regiotaxi en enkele overige vervoersvormen, die op enige wijze raken aan het Kleinschalig Personenvervoer.

2 Het indelingskader

Bij het inventariseren van alle vervoervormen tussen de commerciële taxi en de lijnbus, blijkt al snel dat het gaat om een zeer groot aantal systemen, met uiteenlopende kenmerken. Om overzicht te creëren en voldoende aandacht te kunnen besteden aan de systemen die raken aan de Regiotaxi (om een goede vergelijking mogelijk te maken), hanteren we een indelingskader. In dit hoofdstuk schetsen we dit kader. We baseren dit kader op de in de Wet personenvervoer 2000 (Wp 2000) gehanteerde definities van het openbaar vervoer (OV), besloten busvervoer en taxivervoer.

- 2.1 Overzicht be-
grippen
- In de WP2000 staan de volgende definities (artikel 1) van de verschillende vervoervormen:
- Voor openbaar vervoer (lid h): voor een ieder openstaand personenvervoer volgens een dienstregeling met een auto, bus, trein, metro, tram of een via een geleidesysteem voortbewogen voertuig;
- Voor besloten busvervoer (lid i): personenvervoer per bus, anders dan bedoeld in onderdeel h;
- Voor taxivervoer (lid j): personenvervoer per auto, anders dan bedoeld in onderdeel h, tegen betaling.

Behalve tussen openbaar vervoer, besloten busvervoer en taxivervoer, wordt in artikel 99 van het Besluit personenvervoer 2000 onderscheid gemaakt tussen geregeld en ongeregeld vervoer:

Geregeld vervoer

‘Het vervoer van personen met een bepaalde regelmaat en langs een bepaalde reisweg, waarbij op vooraf vastgestelde stopplaatsen reizigers mogen worden opgenomen of mogen worden afgezet.’ Al het openbaar vervoer valt hieronder, zoals bijvoorbeeld lijnvluchten (luchtvaart) of lijndiensten (bussen). Daarnaast zijn er enkele bijzondere vormen van geregeld vervoer. Deze omvatten het vervoer van bepaalde categorieën reizigers; met name:

- (1) vervoer naar en van het werk van werknemers,
- (2) vervoer naar en van de onderwijsinstelling van scholieren en studenten,
- (3) vervoer tussen land van oorsprong en plaats van legering van militairen en hun gezinnen en
- (4) stedelijk vervoer in grensgebieden¹

Ongeregeld vervoer

‘Het vervoer van vooraf samengestelde groepen op initiatief van een opdrachtgever, of van de vervoerder zelf.’ Het is besloten vervoer, bijvoorbeeld besloten busvervoer of chartervervoer in de luchtvaart.

In de volgende paragrafen lichten we de definities van openbaar vervoer, besloten busvervoer en taxivervoer verder toe. Het onderscheid tussen geregeld en ongeregeld vervoer gebruiken we in het indelingskader in het vervolg van dit hoofdstuk.

¹ definitie afkomstig van www.verkeerenwaterstaat.nl – loket. De teksten zijn samengesteld uit verschillende gedeeltes van de webpagina

- 2.2 Openbaar vervoer Openbaar vervoer is “voor een ieder openstaand personenvervoer volgens een dienstregeling met een auto, bus, trein, metro, tram of een via een geleidesysteem voortbewogen voertuig” (Wp 2000, artikel 1 lid h). Vervoer dat niet aan deze definitie voldoet, is besloten vervoer.

Voor een ieder openstaand

Het feit dat dit vervoer “voor een ieder openstaand” is, betekent dat het personenvervoer is waarvan iedereen die dat wil gebruik kan maken. Openbaar vervoerders hebben een vervoerplicht die hen dwingt iedereen die daar om vraagt (tegen het geldende tarief) te vervoeren. Dit in tegenstelling tot besloten vervoer, waar de eigenaar van het vervoermiddel beslist wie wel en niet mee mag. Commerciële taxi's en vliegtuigen zijn daarmee geen openbaar vervoermiddelen!

Dienstregeling: halteplaatsen en tijdstippen

Het volgende onderscheidende begrip in de definitie van openbaar vervoer is dat het vervoer “volgens een dienstregeling” wordt uitgevoerd. Een dienstregeling is in de wet gedefinieerd als “voor een ieder kenbaar schema van reismogelijkheden waarin zijn aangeduid de halteplaatsen waartussen en de tijdstippen waarop openbaar vervoer wordt verricht, zo nodig onder de vermelding of de halteplaatsen of tijdstippen door de reiziger kunnen worden beïnvloed” (Wp 2000, artikel 1 lid g).

Deze definitie gaat ervan uit dat de reismogelijkheden vooraf bekend moeten worden gemaakt aan het algemene publiek of, in het geval van regelmatig vervoer zoals een lijndienst, aan “belanghebbende reizigers”. Bovendien moet er een halteplaats zijn, een vast punt waar de passagier kan opstappen / uitstappen en een tijdstip waarop dat gebeurt.

De combinatie van halteplaats en tijdstip is geënt op de ‘traditionele’ lijndienst. Het laatste deel van de definitie bepaalt echter dat de halteplaatsen en tijdstippen door de reiziger kunnen worden beïnvloed. Hierdoor is ook mogelijk dat er op andere tijdstippen en plaatsen gestopt wordt, en kunnen ook vraagafhankelijke ritten onder het openbaar vervoer vallen. Daarbij blijft het een vereiste dat sprake is van halteplaatsen, maar dit kunnen ook bijvoorbeeld halteplaatsen ‘aan huis’ zijn. (KpVV, 2006).

- 2.3 CVV: een bijzondere vorm van OV Vervoer dat wel voor een ieder openstaat, maar niet volgens een dienstregeling wordt verricht èn met een personenauto (tegen betaling) wordt uitgevoerd, kan via artikel 6 van het Besluit Personenvervoer 2000 onder werking van de Wp 2000 vallen. Er moet dan wel sprake zijn van een overeenkomst tussen de vervoerder en de bevoegde concessieverlener, de reiziger moet zich vooraf aanmelden en het vervoer moet fungeren in de plaats van een opgeheven, of in aanvulling op een bestaande openbaar vervoervoorziening. In feite gaat het hier om collectief vraagafhankelijk vervoer, CVV.

- 2.4 Besloten busvervoer en taxivervoer Vervoer (over de weg) dat geen openbaar vervoer is, is in de Wp 2000 besloten vervoer. Voor dit rapport zijn hierbij alleen besloten busvervoer of taxivervoer van belang. Het onderscheid tussen besloten busvervoer en taxivervoer zit in het gebruikte voertuig. Wordt een voertuig ingezet waar meer dan acht reizigers in gaan (‘bus’), dan is er sprake van besloten busvervoer. Bij acht personen of minder (‘auto’) is er sprake van taxivervoer, indien het vervoer plaatsvindt tegen betaling. Vervoer met een auto dat gratis wordt aangeboden, valt *niet* onder de werking van de Wp 2000, net zo min als vervoer voor optochten, rouw- en trouwstoeten etc..

- 2.5 Rubricering In Nederland zijn nog geen rapportages voorhanden die landelijk inzicht geven in de verschillende (flexibele) kleinschalige vervoervormen. Dit betekent dat geen eenduidig indelingskader voor-

handen is. De definities van vervoervormen uit de vorige paragrafen geven een kapstok voor de gewenste indeling.

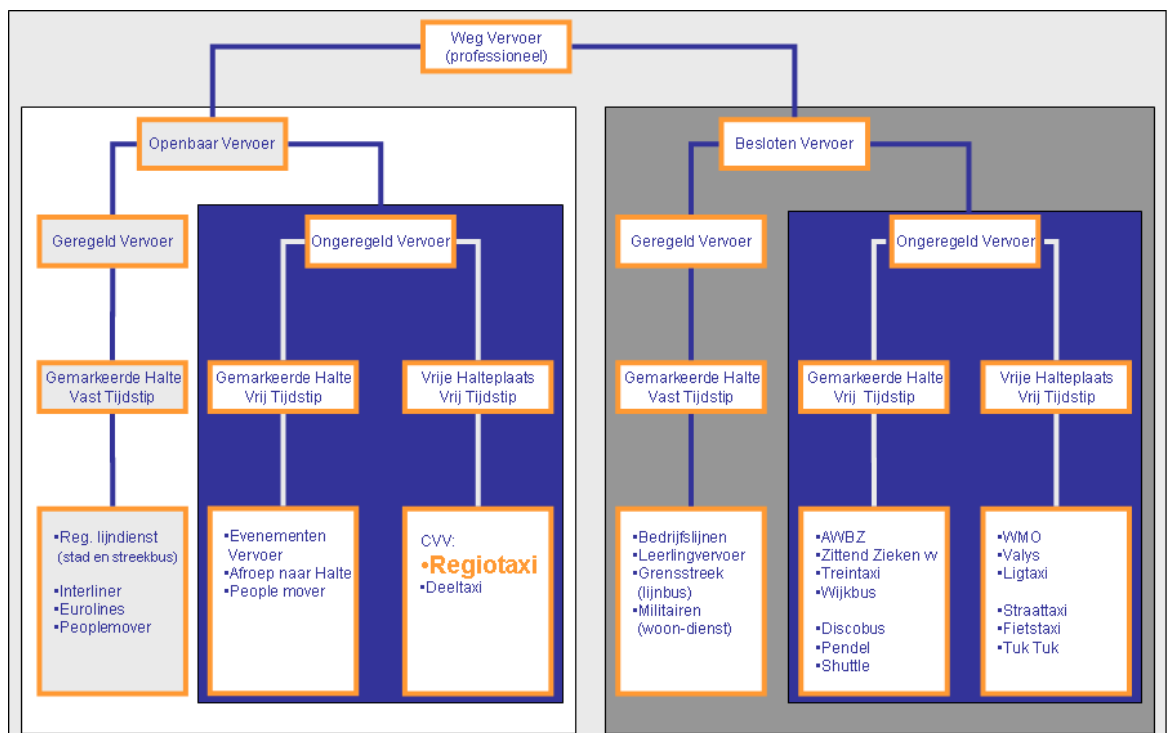
De gekozen rubricering is gebaseerd op het onderscheid tussen het regulier openbaar vervoer en het commerciële taxivervoer en de bijzondere vervoersvormen die zich tussen en om deze twee uitersten bevinden. Bovendien is het onderscheid tussen geregeld en ongeregeld vervoer maatgevend. We bepalen de indeling van de gevonden diensten aan de hand van een aantal vragen:

- Is er sprake van openbaar of besloten vervoer?
- Is er een sprake van geregeld of ongeregeld vervoer?
- Is er sprake van een dienstregeling en gemarkeerde haltes?
- Met welk vervoermiddel wordt het vervoer uitgevoerd?

Door de antwoorden op deze vragen te combineren, ontstaan rubrieken. Deze rubrieken gebruiken we als kapstok. Per rubriek beschrijven we één of meerdere diensten, die feitelijk verschillende “archetype” vormen of vervoerconcepten. Per concept noemen we één of meerdere voorbeelden. De belangrijkste reden voor de keuze van deze rubricering, is dat deze uitgaat van deelantwoorden op de primaire vragen die te stellen vallen bij het beschouwen van vervoersystemen in Nederland: is er sprake van geregeld of ongeregeld en van openbaar of besloten vervoer?

2.6 Visualisatie en toelichting

Deze rubricering biedt een totaaloverzicht. Een visualisatie van deze indeling hiervan treft u hieronder aan. In hoofdstuk 3 volgt een vergelijking van de Regiotaxi met de overige vervoervormen. Hoofdstuk 5 behandelt de vervoervormen afzonderlijk: u treft daarin een uitgebreide beschrijving van elke vorm aan².



² In het schema zijn enkele vormen opgenomen die in deze rapportage verder alleen in de bijlage of geheel niet voorkomen. Voor een duidelijk beeld van de ('afwijkende') vervoermogelijkheden in Nederland is ervoor gekozen het schema zo volledig mogelijk in te vullen.

Bij deze indeling zijn we uitgegaan van diensten en niet van organisaties, vervoermiddelen of namen. Zo worden de producten ‘taxi naar Schiphol’ en ‘commercieel taxivervoer’ in aparte rubrieken ingedeeld. Tegelijk worden alle lijndiensten, onder welke naam ze ook bekend staan in de markt, in dezelfde rubriek ingedeeld.

Tenslotte een noot. We realiseren ons dat de keuze voor een indelingskader enigszins arbitrair is. Zo kunnen diensten die vervoerkundig erg op elkaar lijken, door het gekozen kader toch in verschillende rubrieken worden ingedeeld. Om verwarring aan de hand van deze indeling te voorkomen nemen we bij elke beschrijving "noten" op, die verwijzen naar gerelateerde diensten.

3 Positie Regiotaxi

In dit hoofdstuk bepalen we de positie en vervoerkenmerken van de Regiotaxi en vergelijken die met de kenmerken van verschillende andere concepten.

3.1 CVV Collectief Vraagafhankelijk Vervoer (CVV) biedt een uitkomst voor gebieden met dunne reizigersstromen. Het CVV rijdt als aanvulling op het OV netwerk daar waar het aanbod van regulier openbaar vervoer te weinig kostenefficiënt is. Daarnaast wordt het vaak ingezet als vervoer voor Wmo-gerechtigden. Het is echter bedoeld voor alle reizigers en is niet beperkt tot één doelgroep. CVV is het best te begrijpen als een mengvorm van bus en taxi. Er is sprake van CVV als (BP, artikel 5b):

- het vervoer openstaat voor iedereen;
- het vervoer niet volgens een dienstregeling wordt verricht, maar op afroep van reizigers die dat vervoer vóór een bepaalde tijd hebben besteld;
- het vervoer in de plaats komt van een opgeheven (onrendabele) OV-voorziening, of een gewenste aanvulling is op bestaande OV-voorzieningen;
- het vervoer verricht wordt per auto door een vervoerder met een taxivergunning;
- er een schriftelijke overeenkomst is tussen de OV-overheid en de vervoerder;
- de overeenkomst tot stand is gekomen, conform de Europese Richtlijn Diensten, na een aanbestedingsprocedure;
- de tarieven en de modellen van vervoerbewijzen zijn vastgesteld door de OV-overheid (bij CVV hebben de OV-overheden tariefvrijheid).

3.2 Productformule Regiotaxi Sinds 1 januari 2004 heeft het Collectief Vraagafhankelijk Vervoer (CVV), op basis van het succes dat deze regeling al snel na de opzet in 1997 had, een structurele status in de wetgeving voor het Openbaar Vervoer (WP/BP2000). Veel van de CVV-systemen bestonden al in 2002 en vertoonden dezelfde kenmerken. Op basis van het overzicht aan systeemkenmerken en uitgevoerd onderzoek, werd een productformule in het Nationaal Mobiliteits Beraad (NMB) aangenomen (november 2004), die bekend staat onder de naam ‘productformule Regiotaxi’.

De productformule bevat de volgende aspecten (zie bijlage 2 voor de volledige formule):

- keuze voor garantie aankomsttijd;
- terugbelservice;
- fysieke toegankelijkheid;
- chauffeursservice;
- omrijtijd;
- herkenningssticker;
- beschikbaarheid;
- vooraanmeldingstijd (reserveringstijd);
- vooraanmeldingstijd bij aankomstgarantie;
- tarief en tariefsystemen;
- marge vertrektijd.

Naast een uniform gebruik van de naam Regiotaxi en het kenmerkende logo, staat ook de uniformiteit van de andere kenmerken voorop. Daarbij wordt specifieke aandacht besteed aan de eisen die reizigers met een beperking stellen. De invulling van de kernmerken houdt rekening met het feit dat het CVV-vervoer voor veel van haar gebruikers de enige vorm van openbaar vervoer is

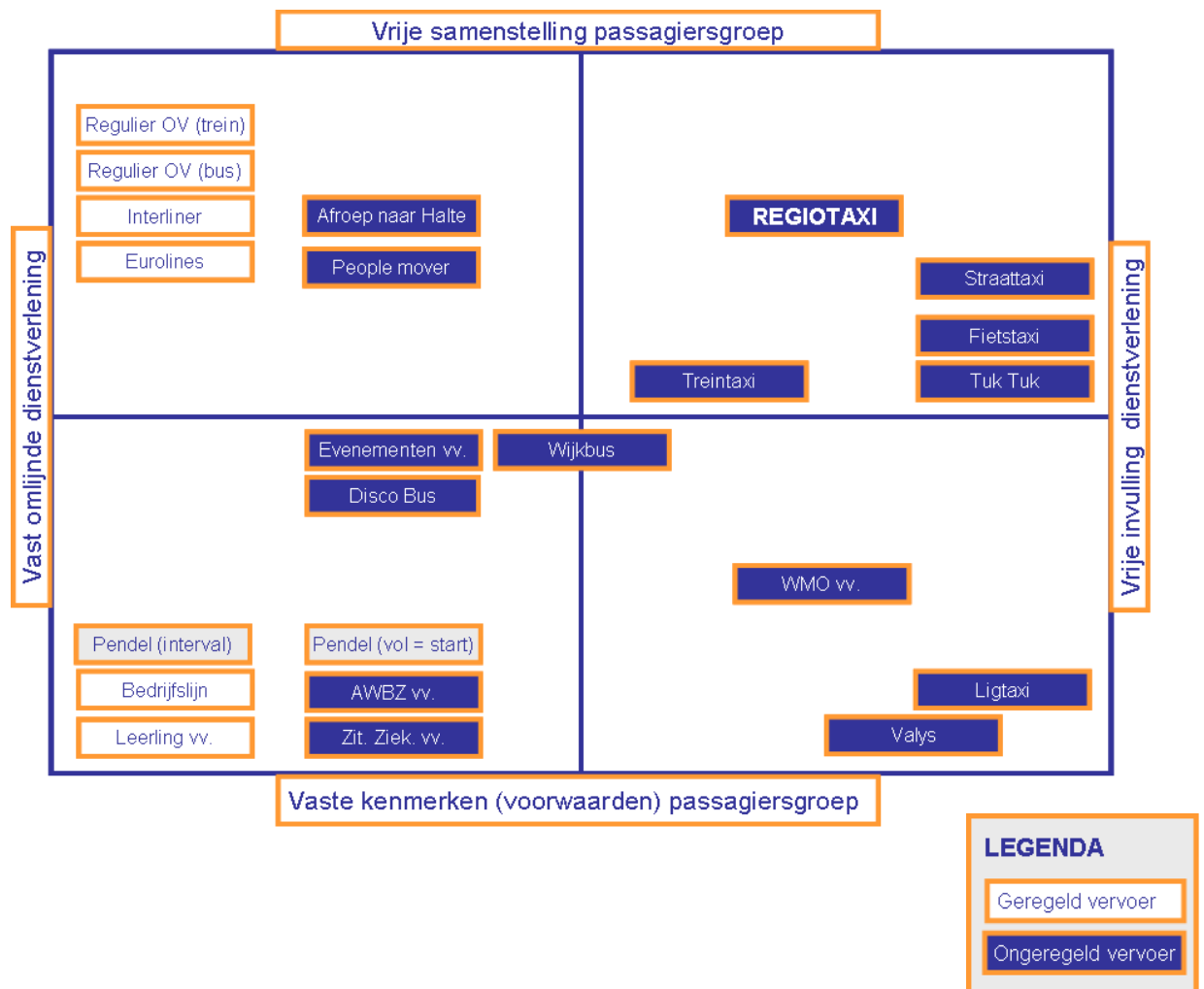
waar zij gebruik van kunnen maken. Dat betekent dat niet alleen wordt gelet op de toegankelijkheid en service, maar ook op de uren waarin het systeem beschikbaar is en op de aanmeldingstijd.

3.3 Vergelijking Om de regiotaxi te kunnen positioneren zijn alle vervoersvormen uit het kader (zie hoofdstuk 2) ten opzichte van elkaar uitgezet met behulp van de volgende begrippen:

- format van de dienstverlening (collectief / individueel, kenmerken passagiers);
- invloed van de passagier op de dienstregeling (tijdstip, halteplaatsen);
- geboden serviceniveau per voertuigtype (chauffeursservice; toegankelijkheid).

Vergelijking op format

Voor de vergelijking van de Regiotaxi met andere vervoersvormen zijn de belangrijkste onderscheidende kenmerken of er sprake is van openbaar of besloten vervoer en (in dat laatste geval) of der sprake is van individueel of collectief vervoer. Verder is het van belang of er vooraf voorwaarden aan passagiers worden gesteld om mee te mogen met het vervoer. In onderstaande figuur wordt de positie van de Regiotaxi weergegeven aan de hand van de formats die de verschillende vervoersvormen hanteren.



De mogelijkheid om gebruik te maken van het vervoer (of een passagier mee te nemen) wordt bepaald door de voorwaarden die gesteld worden aan de passagiers maar ook door de aanwezigheid van vrij beschikbare plaatsen. Het is slecht mogelijk om een introducé (extra passagier) mee te nemen op een bedrijfslijn omdat de school van deze persoon toevallig naast het bedrijf ligt. Het is niet zo ongewoon om een introducé mee te nemen op de wijkbus en al helemaal niet om een (willekeurige) extra passagier mee te nemen in een discobus, lijnbus of regiotaxi. Doordat de regiotaxi slechts over een bepaald aantal plaatsen beschikt en er altijd van tevoren gereserveerd moet worden laat de regiotaxi niet evenveel ruimte voor eigen groepssamenstelling als bijvoorbeeld de lijnbus.

De mogelijkheid om de dienstverlening als maatwerk in te vullen wordt bepaald door de keuzevrijheid in de halteplaatsen en de routevrijheid tijdens de rit voor de chauffeur  n passagier. Hierin bestaat een duidelijk verschil tussen de collectieve en individuele vervoersvormen. Bij de lijnbus, maar ook bij het leerlingenvervoer zijn bijvoorbeeld zowel de mogelijkheden voor opstap- als uitstapplaats door de opdrachtgever van het vervoer vooraf bepaald. Bij de reguliere commerciële taxi is de passagier zelf de opdrachtgever van het vervoer, de keuze voor halteplaatsen en route zijn dan ook per rit vrij te bepalen. Bij de regiotaxi is de keuze voor opstap/uitstapplaatsen zeer ruim. Doordat het collectief vervoer is heeft de passagier echter wel te maken met een ‘koopmansroute’: een route die de op- en afstap plaatsen van verschillende passagiers met elkaar verbindt. Hierdoor duren de ritten van de passagiers meestal langer. Het is als het ware een combinatie tussen de vastomlijnde dienstverlening van de lijnbus en de routevrijheid van de commerciële taxi.

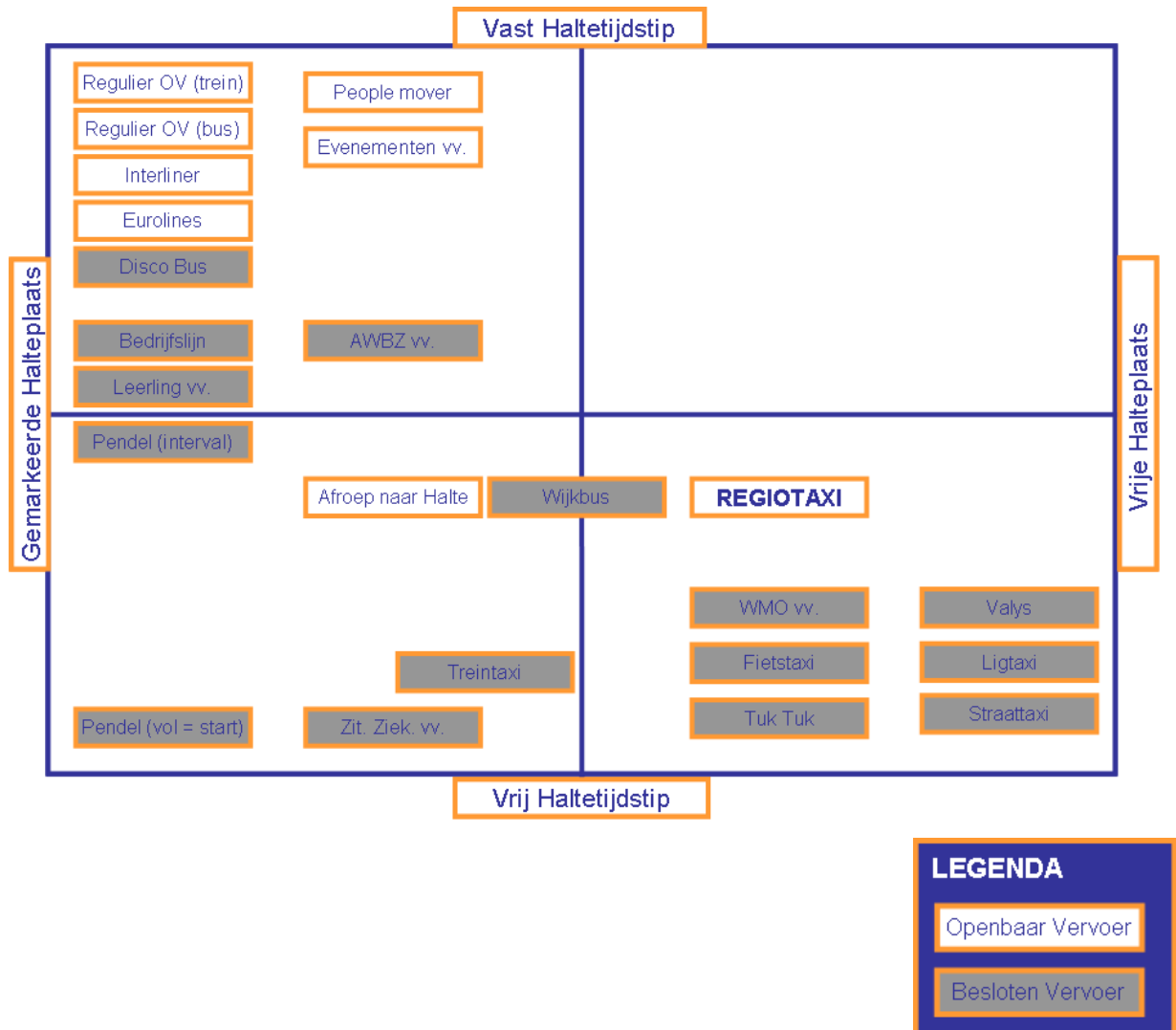
In het Wmo-vervoer bestaat een grotere vrijheid van passagierssamenstelling dan bijvoorbeeld in het Valysvervoer (bovenregionaal taxivervoer voor mensen met een handicap en ouderen). Dit komt omdat in enkele regio’s iedereen die ouder dan 65 jaar is van het Wmo vervoer gebruik mag maken. Voor Valys gelden veel strengere voorwaarden om van de voorziening gebruik te maken. Deze vervoersvorm heeft echter een groter geografisch bereik dan de regiotaxi, en daarmee meer vrijheid in het invullen van de dienstverlening.

Vergelijking op mogelijkheid beïnvloeding dienstregeling

In de figuur op de volgende blz. wordt de positie van de regiotaxi weergegeven aan de hand van de invloed die de passagier kan uitoefenen op de dienstregeling. Dat wil zeggen: op het tijdstip dat de rit wordt uitgevoerd en de keuzemogelijkheid voor op- en uitstapplaatsen:

De mogelijkheid om de bestemming zelf in te vullen wordt bepaald door de keuzevrijheid in op- en uitstapplaatsen voor de passagier. De regiotaxi valt binnen de vervoersvormen waarbij (na aanvraag) de op- en uitstap plaatsen geheel vrij zijn. De regiotaxi kent echter net als de meeste vervoersvormen een bereik dat beperkter is dan de commerciële taxi. De vervoersvorm waarin een voertuig op afroep naar een halte komt, heeft naast een beperkt bereik ook een beperking in op- en uitstap plaats. De Treintaxi, het AWBZ vervoer en het zittend ziekenvervoer kennen tenminste één vaste, gemarkeerde halteplaats van de rit.

Het doel van een pendel, bedrijfslijn maar ook lijndienst is om tussen een beperkt aantal plaatsen heen en weer te rijden en zo een groot aantal mensen te voorzien in hun vervoersbehoefte. Deze vervoersvorm biedt dan ook weinig keuzevrijheid in op- en uitstapplaats en is ongeschikt voor mensen die niet (globaal) dezelfde bestemming hebben als de bedoelde passagiersgroep.



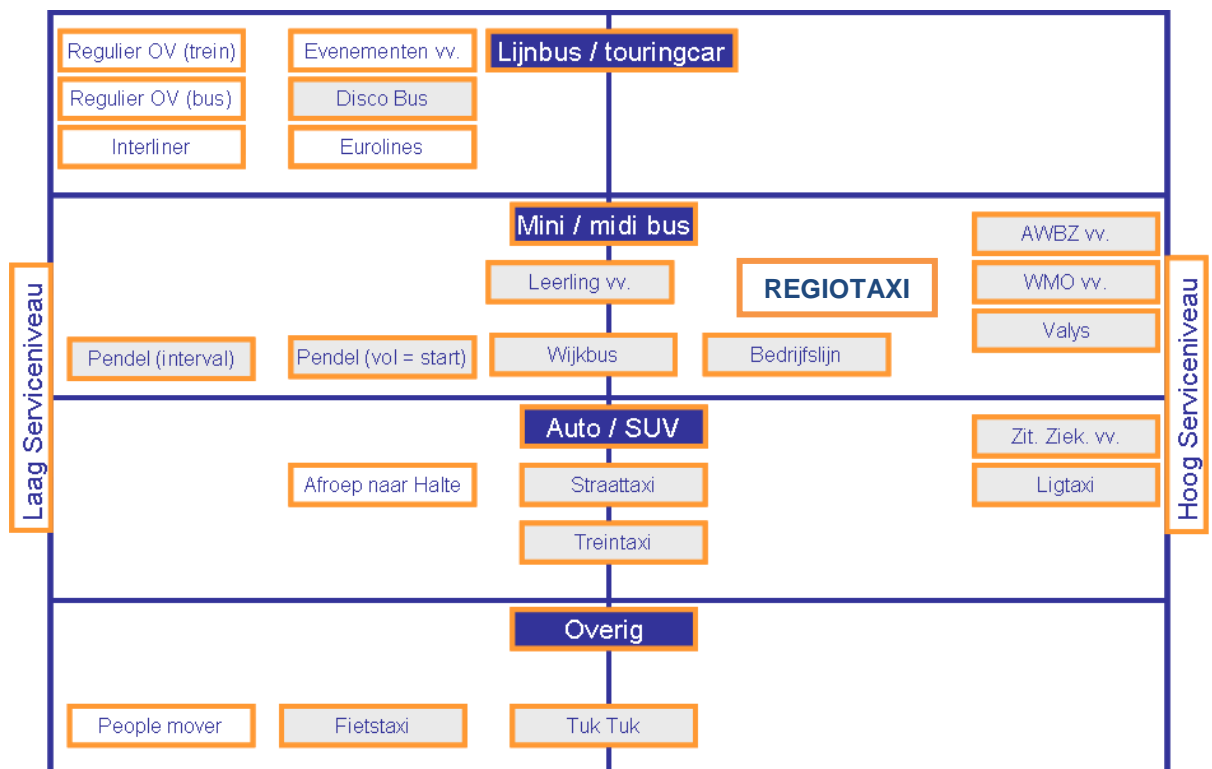
De mogelijkheid om het tijdstip van de rit te beïnvloeden wordt bepaald door de striktheid van de dienstregeling. Bij het reguliere OV en geautomatiseerde vervoersvormen is het tijdstip van uitvoering van de rit vooraf vastgelegd. De passagier heeft keuze in het tijdstip door de frequentie van de dienst. De reguliere commerciële taxi kent geen dienstregeling. De passagier kan zelf bepalen wanneer hij vervoer wil laten rijden. Dat heeft echter ook nadelen: zonder eigen initiatief van de reiziger (aanvraag) is de vervoersvorm niet beschikbaar. Om zeker te zijn van vervoer rond een bepaalde tijd moet de passagier zelf een afspraak maken, hoe drukker het tijdstip, hoe eerder hij moet reserveren.

Bij de speciale vormen van taxivervoer (AWBZ, Wmo, Deeltaxi) hebben de vervoerders een duidelijker beeld van de te verwachten ritaanvraag. Zij krijgen van de opdrachtgever van vervoer inzage in de te verwachten passagiers / ritaanvragen, en moeten afspraken over beschikbaarheid van de dienst bij aanvraag nakomen. Hierdoor mag een passagier bij deze vormen (in principe!) meer vrijheid verwachten om zelf het tijdstip van de rit te bepalen.

Vergelijking op serviceniveau

De Regiotaxi wordt veel ingezet voor mensen met een beperking. Veel van hen gebruiken de Regiotaxi tegen een gereduceerd tarief (de Wmo geïndiceerden). De chauffeur van de Regiotaxi is speciaal getraind om deze mensen te begeleiden (van voordeur tot voertuig en andersom).

Daarom is het interessant te bekijken hoe geschikt de Regiotaxi eigenlijk is voor deze doelgroep ten opzichte van andere vervoersvormen. Deze bruikbaarheid is niet afhankelijk van de service alleen, maar ook van de kenmerken van het ingezette voertuigtype. In onderstaande figuur wordt de positie van de Regiotaxi weergegeven aan de hand van de geboden chauffeursservice per voertuigtype:



Ten opzichte van de Regiotaxi is de geboden (chauffeurs)service in het reguliere OV (grote voertuigen) veel beperkter: de chauffeur mag zijn stoel bijvoorbeeld niet verlaten om een passagier te helpen instappen. De lage vloerbussen die in het OV vaak worden toegepast zijn echter beter geschikt om zonder hulp van de chauffeur in te stappen dan de voertuigen van de Regiotaxi. Dit betekent dat alleen zij die zonder hulp van een chauffeur kunnen, kunnen kiezen voor lijnbus (bijvoorbeeld door begeleider mee te nemen.)

Daarnaast is voor de geschiktheid van het vervoer vooral de mentale toegankelijkheid die de passagier ervaart belangrijk. De passagier moet het vertrouwen hebben dat hij in staat is om met het vervoerstype van A tot B te komen. Daarbij is het heel belangrijk dat de passagier niet het gevoel heeft dat hij vanwege de extra tijd en hulp die hij nodig heeft een lastpost is voor chauffeur of medepassagiers. Dit uit zich bijvoorbeeld in het verschil tussen de reguliere commerciële taxi en het zittend ziekenvervoer. Omdat deze laatste vervoersvorm speciaal voor hen bedoeld is durven

de passagiers gemakkelijker aan te geven welke service zij nodig hebben (terwijl in bijna alle gevallen de chauffeur van beide vervoersvormen hen deze service kan bieden).

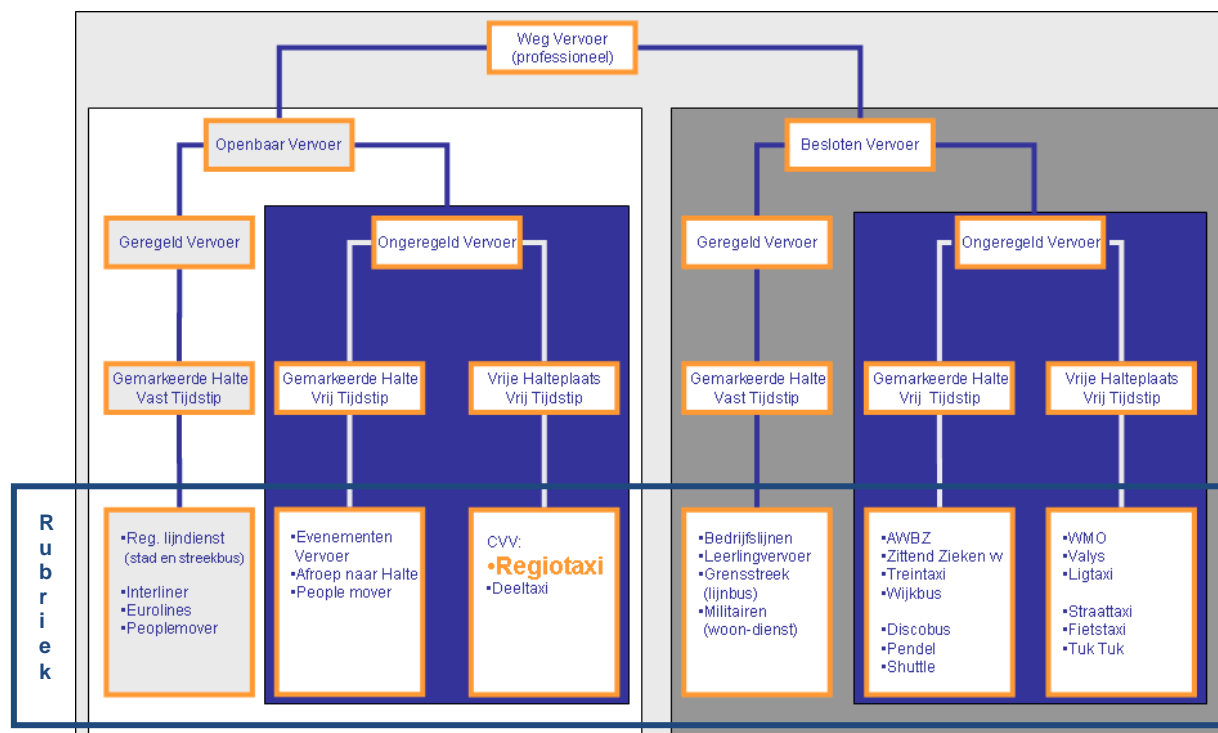
3.4 Samenvatting vergelijking
Samengevat betekent het bovenstaande dat de Regiotaxi een openbaar vervoersvorm is die functioneert als een combinatie van lijnbus en commerciële taxi. Vanwege de vrijheid in route en dienstregeling (ongeregeld vervoer) is het vervoermiddel voor bijna alle doelen te gebruiken. Door het toepassen van een speciaal tarief voor bepaalde doelgroepen, gebruiken relatief veel mensen met een Wmo indicatie de Regiotaxi.

De gebruiksmogelijkheden van het vervoermiddel voor mensen met een functiebeperking zijn gunstig. Dit ligt echter voornamelijk aan de service die de chauffeur kan leveren, en niet aan de fysieke verschijningsvorm van het gemiddelde Regiotaxi-voertuig. De minibusjes met lift of oprijdplaat zijn feitelijk minder goed toegankelijk dan een lagevloer bus (eventueel in combinatie met gelijkvloerse haltehoogte) omdat bij het Regiotaxivoertuig als gevolg van de voertuiguitvoering vaker hulp bij instappen nodig is. Opdrachtgeverschap ligt bij dezelfde partij als de lijnbus – de OV autoriteit – en verschilt op dat punt wezenlijk van bijvoorbeeld leerlingenvervoer en de commerciële taxi.

Voor weggebruik en regels dient de Regiotaxi zich te houden aan de regels waaraan alle persenvoertuigen waarmee acht passagiers vervoerd mogen worden zich dienen te houden. Verder moet er natuurlijk ook voldaan worden aan alle aanvullende (wettelijke) eisen ten aanzien van voertuig en inrichting (zoals voor rolstoelvervoer) en alle (wettelijke) eisen ten aanzien van de dienstverlening van taxivervoer (zoals Chauffeurspas en ondernemersvergunning).

4 Vormen Kleinschalig Personenvervoer

In dit hoofdstuk beschrijven we de verschillende rubrieken en geven een samenvatting van de archetypen van vervoersdiensten (-vormen) die bij de rubriek horen. Deze ordening is ontstaan uit een uitgebreide inventarisatie van de verschillende vervoervormen in Nederland en het kader zoals toegepast in hoofdstuk 3. In onderstaand schema is een totaaloverzicht opgenomen:



In het vervolg van dit hoofdstuk wordt elke vervoervorm kort beschreven, aan de hand van de hierboven (in de onderste laag van de figuur) gevisualiseerde rubrieken:

- openbaar vervoer, gemarkeerde haltes en dienstregeling;
- openbaar vervoer, gemarkeerde haltes, zonder dienstregeling;
- openbaar vervoer, vrije halteplaats, zonder dienstregeling;
- besloten vervoer, gemarkeerde haltes, dienstregeling;
- besloten vervoer, gemarkeerde haltes, zonder dienstregeling;
- besloten vervoer, vrije halteplaats, zonder dienstregeling.

In hoofdstuk 5 treft u, op alfabet gesorteerd, uitgebreide beschrijvingen aan van de verschillende vervoervormen.

4.1 Openbaar vervoer, gemarkeerde haltes, dienstregeling

Het gaat in deze rubriek om vervoer dat voor iedereen beschikbaar is, waarbij de reiziger naar een vaste halte gaat en waarbij het vervoermiddel op kenbare tijden stopt bij die halte.

Het voertuig dat daarbij wordt ingezet is gekozen op basis van een vooraf ingeschatte passagiersstroom. De reiziger hoeft voor het vervoer in deze rubriek doorling tot de Regiotaxi) niet te reserveren (een uitzondering Eurolines). Dat heeft als voordeel dat de reiziger zich leggen, en zijn plannen elk gewenst moment kan wijzigt ‘binnen de grenzen van de dienstregeling’ immers tegelijkertijd (zowel voor reizigers als voor opdrachtgevers van het vervoer) dat het daadwerkelijk rijden volgens de dienstregeling (stiptheid) een belangrijk criterium is voor de kwaliteit van deze vervoersvormen. De chauffeur zal in zijn service naar de passagiers daarop sturen.



gaans (in tegenstelling is bijvoorbeeld niet hoeft vast te gen. Het vervoer altijd. Dit betekent

Enkele van de vervoersvormen in deze rubriek voldoen aan het klassieke beeld dat we hebben bij ‘collectief busvervoer’. Dat wil zeggen vervoer in bussen voor meer dan 40 passagiers. Deze vervoersvormen (reguliere lijndienst stad en streek, hoge snelheidslijnen en internationaal busvervoer) worden in deze rapportage anders dan op deze plaats, niet verder uitgewerkt. Maar de rubriek is breder: er is ook een exoot die ver van dit soort voertuigen af staat, te weten de People Mover. In deze rubriek onderscheiden we vier vormen van openbaar vervoer met gemarkeerde haltes en een dienstregeling:

- **Reguliere lijndiensten stad en streek** Lijndienstvervoer is collectief vervoer volgens een publiekelijk gecommuniceerde dienstregeling langs vaste haltes. Zowel dienstregeling als haltes zijn als zodanig herkenbaar voor reizigers. De vervoerder heeft de plicht de reiziger te vervoeren mits de reiziger aan zijn betalingsverplichting (direct of indirect via algemene kaart- en abonnementsoorten) voldoet.
- **Hoge snelheidslijn: de Interliner** De Interliner is een dienst op de middellange afstanden, tussen steden en op trajecten waar de Nederlandse Spoorwegen niet rijdt. Vanaf januari 2004 rijden er nog maar vijf lijnen. Toegang is openbaar maar er bestaat een afwijkende tariefstructuur, in de vorm van prijs per kilometer.
- **Internationaal openbaar busvervoer: Eurolines** Eurolines is een samenwerkingsverband van Europese busbedrijven dat grensoverschrijdend openbaar lijndienstvervoer aanbiedt. Het vervoer is openbaar toegankelijk, maar werkt met een eigen tariefstructuur en eigen kaartsoorten.
- **People Mover** People movers, oftewel *automated guided vehicles* (AGV's), zijn voertuigen zonder bestuurder die een verbinding aanbieden tussen een aantal halteplaatsen. De people mover die in deze rubriek is ingedeeld rijdt een vaste route met een vast tijdsinterval. Dit systeem kent nog geen wijdverbreid gebruik. Verantwoordelijkheid over de voertuigen, de baan waar zij op rijden en eventuele kruisingen met regulier verkeer zijn erg van belang.

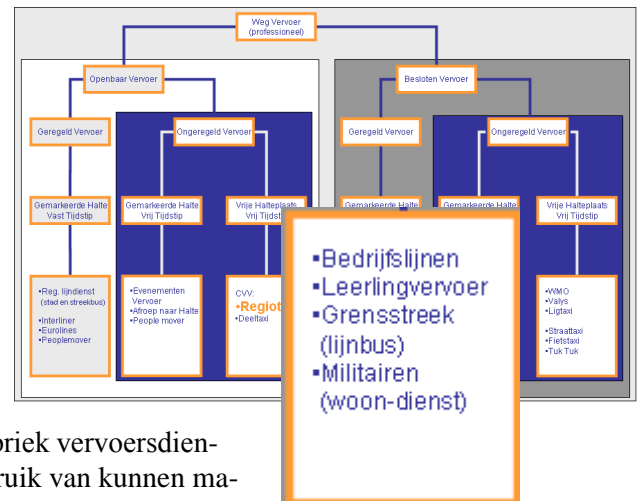
In dit type vervoer bestaat de vervoersplicht en de plicht om reisinformatie kenbaar te maken. Deze CVV-systemen zijn dan ook beschikbaar bij 9292 Reisinformatie. Het vervoer wordt georganiseerd door middel van een contract tussen de vervoerder en de vervoersautoriteit. In de praktijk is dit systeem vaak gekoppeld aan vervoer voor Wmo-geïndiceerden. Dit betekent dat de toegankelijkheid van de voertuigen in de meeste gevallen goed is. Wmo-vervoer zelf valt echter in een andere rubriek omdat het Besloten Vervoer is. In het voertuig van de Regiotaxi worden in de praktijk dus twee verschillende passagiersstromen gebundeld: OV-reizigers en Wmo-reizigers (een besloten groep).

Op basis van het overzicht aan systeemkenmerken en uitgevoerd onderzoek, werd in het Nationaal MobiliteitsBeraad (NMB) een productformule voor het CVV aangenomen (in november 2004), die bekend staat onder de naam 'Regiotaxi'. Dit is de naam waaronder die in veel van de CVV-systemen wordt gebruikt. Een andere veelvoorkomende naam is Deeltaxi.

4.4 Besloten vervoer, gemarkeerde haltes, dienstregeling

In deze rubriek gaat het om besloten geregeld vervoer. Daaronder wordt verstaan: vervoer dat de kenmerken van openbaar vervoer heeft (haltes, dienstregeling, vaste routes), maar slechts voor een bepaalde groep beschikbaar is.

Het gaat hier zowel om diensten die voor een vaste reizigersgroep, op vaste tijden, vaste routes rijden, als om systemen waarin de ritten aangevraagd moeten worden om gebruik te kunnen maken van de vaste opstapplaats ('halte') en vertrektijd. Tot slot zijn er binnen deze rubriek vervoersdiensten waar reizigers zonder voor aankondiging gebruik van kunnen maken.



Deze grote spreiding in systemen is terug te voeren op het feit dat de indeling van de vervoersvormen onder de kop 'besloten geregeld vervoer', niet gebaseerd is op vervoerkundige kenmerken van het vervoer. De vier verschillende vervoersvormen die we onderscheiden binnen deze rubriek zijn vastgelegd in de WP2000:

- **Bedrijfslijnen.** Bedrijfslijnen zijn besloten vervoerssystemen die door bedrijven worden opgezet om hun medewerkers van en naar de werkplek te brengen. Zowel ritten die van tevoren moeten worden aangevraagd als dagelijkse ritten komen voor. Tarifiering gebeurt volgens een intern systeem.
- **Leerlingvervoer.** Leerlingvervoer is het vervoer van leerlingen naar scholen voor basisonderwijs en (voortgezet) speciaal onderwijs. In de praktijk zijn er in grote lijnen drie vormen van leerlingvervoer mogelijk: de gemeente verstrekt een openbaar vervoerabonnement, de gemeente zorgt voor georganiseerd vervoer of ouders krijgen een vergoeding. Als de gemeente zorgt voor georganiseerd vervoer met een bus of taxi wordt dit 'aangepast vervoer' genoemd. In dit rapport bespreken we het aangepast vervoer.
- **Grensstreekvervoer.** Op het moment dat een reguliere lijnbus (stads of streekvervoer) een landsgrens passeert wordt dit vervoer tijdelijk 'besloten vervoer'. Op het moment dat de lijn-

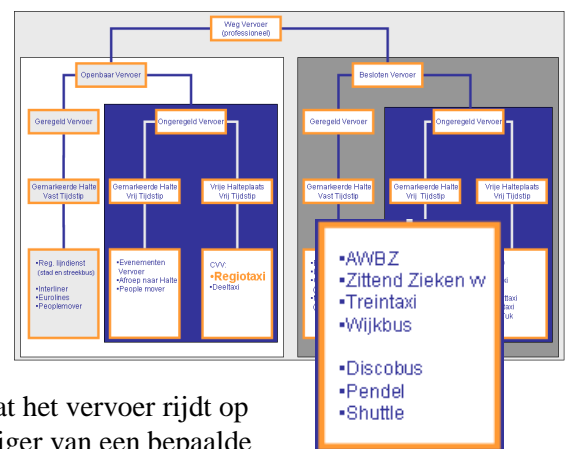
bus weer op eigen grondgebied komt gelden weer alle kenmerken van ‘openbaar vervoer’. In de meeste gevallen zijn er geen halteplaatsen buiten de landsgrenzen dit type vervoer wordt niet apart genoemd bij in hoofdstuk 5, maar als onderdeel van de reguliere lijndiensten beschouwd. Deze vervoervorm wordt in deze rapportage niet verder uitgewerkt.

- **Woon-dienstvervoer.** Het vervoer voor militairen en hun gezinnen tussen land van oorsprong en plaats van legering van militairen geldt wettelijk gezien ook als geregeld besloten vervoer. Er is sprake van vaste opstaptijden en opstapplaatsen. Deze kunnen omdat het een zeer specifieke groep betreft echter zeer specifiek worden ingevuld, waardoor deze vervoersdienst enige gelijkenis vertoont met een pendeldienst. Ook deze vervoervorm wordt niet apart beschreven in hoofdstuk 5.

4.5 Besloten vervoer, gemarkeerde haltes, vrije dienstregeling

In deze rubriek gaat het om besloten vervoer dat wel een vast omschreven vertrek- en aankomstpunt (haltes) kent, maar een grote vrijheidsgraad in dienstregeling heeft.

Deze vrijheid in dienstregeling heeft twee oorzaken. In de eerste plaats wordt de vervoersvorm door particulieren opgezet. De rittijden worden flexibel naar wens van de kleine groep reizigers ingericht. Er is wel een richttijd, maar deze kan veel sneller aangepast worden dan een vaste dienstregeling. Een tweede reden kan zijn dat het vervoer rijdt op afroep, dat wil zeggen na reservering door de reiziger van een bepaalde tijd.



De uitvoering van de dienstregeling is dus net als andere vormen van ongeregeld vervoer sterk vraag-gestuurd. We onderscheiden verschillende vervoersvormen binnen deze rubriek:

- **AWBZ-Vervoer.** AWBZ-vervoer is medisch noodzakelijk vervoer van en naar een instelling (de vaste halte), voor verzekerden die gedurende een dagdeel of dag in een instelling ondersteunende of activerende begeleiding ontvangen (de specifieke reizigersgroep). Het vervoer wordt georganiseerd door zorginstellingen, en wordt meestal collectief aangeboden. De verzekerde kan de ‘verzekering’ (het vervoer) in natura of in een persoonsgebonden budget uitgekeerd krijgen. De vorm zoals hier beschreven gaat uit van uitbetaling in natura.
- **Zittend ziekenvervoer.** Ook het zittend ziekenvervoer valt in deze rubriek. Het betreft medisch noodzakelijk vervoer van een beperkte groep verzekerden (nierpatiënten, kankerpatiënten, rolstoelgebruikers, blinden en slechtienden) naar en van hun medische behandeling.
- **Treintaxi.** Een derde vorm is de Treintaxi: deeltaxivervoer, in een reguliere taxi voor een laag tarief, uitsluitend van en naar het station. De treintaxi rijdt wanneer er treinen rijden, van de eerste tot en met de laatste trein, en moet worden gereserveerd.
- **Discobussen.** Discobussen rijden in de weekeinden naar grotere discotheken vanuit plaatsen in de omgeving daarvan. Hierbij hebben ze een vaste vertrektijd en een vaste locatie, maar ze rijden slechts op de avonden dat de discotheek open is. Het komt ook voor dat ritten van te voren aangevraagd moeten worden.
- **Continue Pendeldiensten, Pendels met vaste vertrektijden of Shuttleservice vanaf hotels.** De eerste vorm van pendeldiensten zijn die van parkeerlocaties naar een attractie of evenement, die niet volgens dienstregeling rijden. Een andere vorm van pendeldiensten zijn de pendelsystemen die door particulieren worden opgezet. Zowel halte als dienstregeling is aanwe-

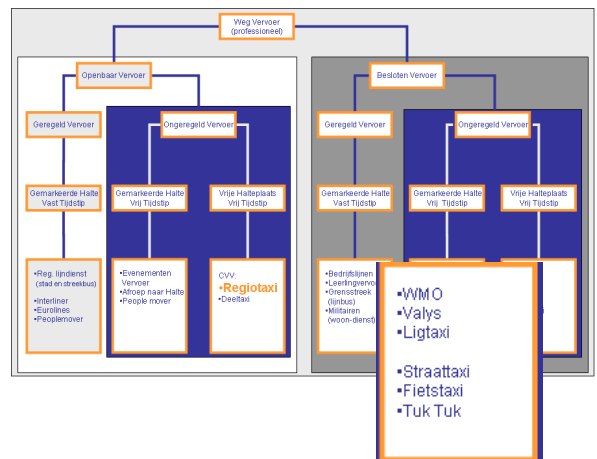
zig, maar het voertuig is alleen toegankelijk voor klanten of bezoekers van de bestemming.. Ook shuttleservices vanaf hotels naar stations of luchthavens vallen in de categorie pendeldiensten. Zij hebben wel vaste haltes (het hotel en een beperkt aantal bestemmingen, zoals een vliegveld of station), zijn niet voor een ieder toegankelijk (alleen voor hotelgasten of reizigers) en hebben geen dienstregeling (want vertrekken op aangevraagde tijden).

- **Wijkbus.** De wijkbus is een vervoersconcept dat aanvullend vervoer verzorgt voor ouderen en/of mensen met een functiebeperking. Er zijn ook andere vervoersconcepten die de naam wijkbus dragen. Deze wijkbussen rijden ook in afzonderlijke wijken, maar zijn bijvoorbeeld niet gericht op een speciale doelgroep en vallen daarmee onder de het Collectief Vraagafhankelijk Vervoer (CVV). Ook zijn er vormen die volgens een vaste route vervoer verzorgen en bijvoorbeeld onderscheid naar doelgroepen maken via prijsmechanismen. Deze vormen vallen onder het archetypen regulier stad- en streekvervoer. Voorbeeld hiervan is de Buurtbus in de provincie Noord-Brabant.

4.6 Besloten vervoer, geen haltes, geen dienstregeling

Deze vervoersvorm bestaat uit vervoer dat niet voor iedereen toegankelijk is, en geen vaste vertrek- of aankomstpunten gelden, en bovendien geen kenbare dienstregeling is. Reizigers kunnen zelf vertrek- en aankomstpunt en het tijdstip van de reis bepalen, maar moeten voldoen aan de voorwaarden van de vervoerder die hen mag weigeren als dat niet het geval is.

We onderscheiden verschillende vervoersvormen binnen deze rubriek:

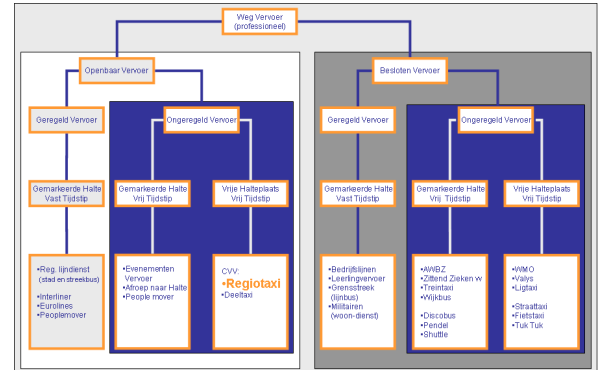


- **Wijkbus.** Zie vorige paragraaf
- **Valys.** Valys is bedoeld voor sociaal recreatieve uitstapjes op bovenregionale afstanden voor ouderen en reizigers met een functiebeperking. Bovenregionaal is gedefinieerd als het verschil tussen vertrekpunt en bestemming van meer dan 5 openbaar vervoerszones.
- **Wmo-vervoer.** Naast vervoer van Wmo-geïndiceerden door vervoerssystemen zoals de Regiotaxi, bestaan er ook nog afzonderlijke systemen van Wmo-vervoer. Met name in de grote steden rijden vervoerssystemen die niet in het concurrentieveld van regulier vervoer opereren. In Amsterdam heet dit vervoerssysteem bijvoorbeeld AOV, Aanvullend Openbaar Vervoer.
- **Straattaxi.** Met de 'straattaxi' wordt een taxivoertuig bedoeld, dat door het publiek gehuurd kan worden op straat, op een standplaats of via de telefoon.
- **Fietstaxi.** De fietstaxi werkt op min of meer dezelfde basis als de reguliere straattaxi. Wel heeft ze een beperkter bereik dan de straattaxi.
- **Tuk Tuk.** De Tuk Tuk is een vervoersconcept dat onder andere operationeel is in Amsterdam, Delft, Den Bosch, Den Haag, Hoorn, Nijmegen, Rotterdam, Tilburg, Utrecht en Zandvoort. Het werkt op dezelfde basis als de fietstaxi, maar is wel gemotoriseerd en heeft dus een groter bereik. Anders dan bij de fietstaxi's en de reguliere straattaxi's is het tariefsysteem gebaseerd op een zonesysteem.

4.7 Overig Behalve de hierboven uitgewerkte rubrieken en daarbij behandelde vervoersvormen, zijn er nog meer opties denkbaar waarvoor echter geen Nederlands aanbod gevonden is.

Dit zijn:

- openbaar vervoer, vrije haltes en vaste tijden (mèt dienstregeling);
- besloten vervoer, vrije haltes, en vaste tijden (mèt dienstregeling).



Openbaar vervoer, vrije haltes en vaste tijden (mèt dienstregeling)

Een voorbeeld van een dergelijke dienst vormen verschillende Marshrutka lijnen in bijvoorbeeld Oekraïne. In Nederland hebben we geen voorbeeld van een dergelijk systeem aangetroffen. Deze vervoersvorm past ook niet zonder meer in onze verkeersregelgeving.

Besloten vervoer, vrije haltes, en vaste tijden (mèt dienstregeling)

In Zuid-Amerika zijn er talloze particuliere taxi-ondernemers die met kleine busjes rijden volgens een algemeen bekende, vaste route, maar zonder vaste haltes. Er wordt een laag tarief gehanteerd en de voertuigen zijn van slechte kwaliteit. Het ontbreken van een soortgelijke vervoersvorm / dienst binnen deze rubriek in Nederland is onder andere het gevolg van het laatste kenmerk. Deze vervoersvorm is waarschijnlijk voor een ondernemer niet op rendabele basis aan te bieden, als hij de Nederlandse wetgeving volgt.

In deze rapportage zijn een aantal andere vervoersvormen, die wel in Nederland rijden, niet meegenomen. Deze rapportage richt zich op legale, professionele, openbare en besloten vervoersvormen over de weg en hun verhouding tot het Collectief Vraagafhankelijk Vervoer (de Regiotaxi). Daarmee vallen in de eerste plaats de vervoersvormen af die een volledig vrijwillig initiatief vormen. Ook het railgebonden vervoer, in de vorm van trein en tram, maar ook het openbaar en besloten vervoer te water, zijn buiten beschouwing gelaten. Tenslotte vallen illegale vervoersvormen, zoals ‘snorders’ buiten de scope van de rapportage.

5 Beschrijving per vervoersvorm

In dit hoofdstuk is een selectie opgenomen van de in hoofdstuk 4 beschreven vervoersvormen. Het betreft negen vervoersvormen die qua kenmerken het dichtst bij de Regiotaxi staan, namelijk:

1. AWBZ-vervoer
2. Collectief Vraagafhankelijk Vervoer
3. Leerlingenvervoer
4. Treintaxi
5. Valys
6. Vervoer op afroep naar een halte
7. Wijk- of buurtbus
8. Wmo-vervoer
9. Zittend ziekenvervoer

De vormen zijn aan de hand van een vast format uitgewerkt. In een aantal gevallen wordt een type aan de hand van een voorbeeld uitgewerkt en / of wordt aangegeven waar de lezer extra informatie kan vinden. In hoofdstuk 4 zijn ook een aantal andere vervoersvormen benoemd. Deze zijn verder uitgewerkt en opgenomen in bijlage 3. Het gaat om de volgende vervoersvormen:

- *Bedrijfslijnen*
- *Discovervoer*
- *Fietstaxi*
- *Openbaar Evenementenvervoer*
- *Pendel en Shuttle diensten*
- *People Mover*
- *Tuk Tuk*

5.1 AWBZ-vervoer Vervoer in het kader van de AWBZ (Algemene Wet Bijzonder Ziektekosten) is medisch noodzakelijk vervoer van en naar een instelling, voor verzekerden die gedurende een dagdeel of dag in een instelling ondersteunende of activerende begeleiding ontvangen. De verzekerde kan de verzekering in natura of in een persoonsgebonden budget uitgekeerd krijgen. De vorm zoals hier beschreven gaat uit van uitbetaling in natura.

Organisatie en wettelijk kader

De AWBZ biedt vervoer van en naar AWBZ-dagbesteding. De AWBZ biedt een verzekering voor zware geneeskundige risico's, die niet via de ziekenfondsverzekering of particuliere verzekering worden gedekt, zoals opname in een verpleeghuis of opname in een psychiatrische inrichting. De dagbesteding en het vervoer worden georganiseerd door zorginstellingen, daartoe gecontracteerd door zorgkantoren. Het vervoer wordt eventueel aanbesteed en uitgevoerd door een vervoerorganisatie, maar kan ook intern worden georganiseerd.

Het ministerie van VWS is systeemverantwoordelijk en beleidsverantwoordelijk voor de AWBZ. Het Centrum Indicatiestelling Zorg (CIZ) stelt de indicatie en neemt ook het besluit. Bij indicatie is van belang de noodzaak van zorg, de medische noodzaak van vervoer en dat betrokkene niet in staat is zelfstandig regulier OV of eigen vervoer te gebruiken. Zie artikel 10 van het Besluit Zorgaanspraken AWBZ.

Omvang en beschikbaarheid

De totale kosten van de AWBZ zijn bekend, maar niet na te gaan is welk percentage hiervan aan vervoer wordt uitgegeven. De omvang van AWBZ-vervoer is daarom moeilijk na te gaan. AWBZ is een volksverzekering, het vervoer is beschikbaar voor alle geïndiceerden.

Haltes en routes

Het vervoer rijdt van het woonadres naar de instelling waar de ondersteunende of activerende begeleiding plaatsvindt. Tussen het woonadres en dit laatste adres kunnen meerdere adressen worden aangedaan, waarbij andere cliënten opstappen. Het vervoer wordt gereden volgens vaste routes, waarbij al deze adressen worden aangedaan. In die zin is er sprake van zowel haltes als van routes.

Dienstregeling / vooraanmelding

Aanvragen van begeleiding bij de zorgverzekeraar kan op basis van een indicatie van het Centrum Indicatiestelling Zorg.

In het AWBZ-vervoer worden cliënten in principe eenmalig aangemeld. De opdrachtgever of vervoerder informeert de cliënten naar aanleiding van een aanmelding over de ophaaltijden en over de tijden waarop de cliënt weer thuis wordt afgezet. Tussendoor kan sprake zijn van een tijdelijke afmelding, in verband met ziekte of bijzondere afwezigheid. De aankomsttijd is in principe gegarandeerd: de cliënt dient op tijd op instelling aanwezig te zijn om de besteding bij te kunnen wonen. Afspraken over marges bij het ophalen en de omrijtijden, worden door de opdrachtgever aangegeven in het programma van eisen bij de aanbesteding.

Kostenstructuur

Voor het vervoer naar AWBZ-dagbesteding geldt géén eigen bijdrage. De verzekerde kan van de verzekering in natura of via persoonsgebonden budget uitgekeerd krijgen. Met een persoonsgebonden budget (pgb) krijgt hij (op indicatie) een budget om zelf zorg en ook vervoer in te kopen.

De kostenstructuur die de zorginstelling hanteert in haar contract met de vervoerder, mag door de zorginstelling zelf worden vastgesteld. Zowel vaste bedragen per cliënt, kosten per kilometer als kosten per (beladen) tijdseenheid worden gehanteerd.

Serviceniveau

Verzekerden, die gebruik maken van het door de instelling georganiseerde AWBZ-vervoer, kunnen via de cliëntenraden hun opvattingen en wensen kenbaar maken. De instelling kan deze dan betrekken bij de beslissing op welke wijze zij het AWBZ-vervoer organiseert en bij een eventuele aanbesteding.

Chauffeurs dienen in het bezit te zijn van de juiste wettelijk vereiste diploma's. Opdrachtgevers (instellingen) bepalen zelf of zij aanvullende eisen stellen aan de chauffeurs. De auto's of busjes die worden ingezet, zijn eventueel herkenbaar aan de huisstijl en / of naam van de opdrachtgever of het vervoerbedrijf dat het vervoer uitvoert. Voertuigen dienen toegankelijk te zijn voor rolstoelzittenden.

5.2 Collectief Vraagafhankelijk Vervoer: de Regiotaxi
 CVV is vervoer van deur tot deur op afroep met een met andere reizigers gedeelde taxi of taxibus. Tot ongeveer 2002 was de deeltaxi alleen toegankelijk voor mensen met een Wvg-budget (Wet voorzieningen gehandicapten) maar sinds die tijd kan iedereen van deze dienst gebruikmaken. Het CVV staat landelijk bekend onder de naam Regiotaxi: de naam die is geïntroduceerd als onderdeel van de productformule. Naam en logo zijn in 2006 door Minister Peijs geïntroduceerd.

Organisatie en wettelijk kader

Hoewel het vervoer voor een ieder open staat, is het vooral geschikt voor situaties waarin mensen met een beperking of ouderen het reguliere openbaar vervoer niet kunnen gebruiken. Dit kan bijvoorbeeld zijn omdat de haltes of de bussen slecht toegankelijk zijn, de bevoegde concessieverlener het lokale of regionale CVV inzet als aanvulling op het reguliere OV, of voor Wmo-geïndiceerden (wet maatschappelijk ondersteuning). Het vervoer wordt aanbesteed en uitgevoerd door gespecialiseerde vervoerondernemingen. Bevoegde concessieverleners zijn OV-autoriteiten.

Sinds 1 januari 2004 heeft het Collectief Vraagafhankelijk Vervoer (CVV) een structurele status via artikel 6 van het Besluit Personenvervoer 2000. Dit is voortgekomen uit het feit dat het vervoer voor een ieder openstaat, maar niet volgens een dienstregeling wordt verricht en met een auto wordt uitgevoerd. Voorwaarde is dat sprake moet zijn van een overeenkomst tussen de vervoerder en de bevoegde concessieverlener, de reiziger zich vooraf moet aanmelden en het vervoer moet fungeren in de plaats van een opheffen, of in aanvulling op een bestaande openbaar vervoervoorziening. Het ministerie van V&W draagt de systeemverantwoording.

Omvang en beschikbaarheid

Op 1 juni 2009 waren er 39 CVV-systemen in Nederland. Deze systemen rijden op lokaal of regionaal niveau. Reizigers mogen in veel gevallen tot maximaal vijf zones per keer reizen. Bijna alle systemen³ zijn beschikbaar volgens de normen van de productformule Regiotaxi (minimaal van 07:00-24:00 (week) en 09:00-23:00 (weekend)), of ruimer. Ook in het weekend, op vrijdag en zaterdag, is er vervoer beschikbaar, tot een later tijdstip dan de rest van de week. Elk systeem biedt ook op zondag vervoer aan, veelal binnen dezelfde marges op als maandag tot en met donderdag.

Haltes en routes

CVV kent geen haltes of routes: de reiziger wordt thuis opgehaald en op de bestemming afgezet.

Dienstregeling / vooraanmelding

Daar waar de productformule niet één op één wordt gevolgd, kennen de systemen vaak betere voorwaarden voor de klant. Het meeste duidelijke voorbeeld hiervan is de beschikbaarheid: alle systemen zijn in het weekend langer beschikbaar dan de tijden van de productformule (van 9:00 tot 23:00 uur). Ook op weekdays kennen 25 systemen (64%) ruimere tijden waarop het vervoer beschikbaar is dan de tijden volgens productformule (van 07:00 tot 24:00 uur). De belangrijkste argumenten voor deze ruimere beschikbaarheid zijn de service aan de klanten en het aanhouden van gelijke tijden met het overige openbaar vervoer (dat vaak al vroeger start).

De vereiste vooraanmeldtijd voor de reiziger is ten hoogste 1 uur en als de reiziger een aankomstgarantie vraagt is de vereiste vooraanmeldingstijd ten hoogste 2 uur. De reiziger kan verzoeken om (gratis, ook naar mobiel) minimaal 5 minuten voor aankomst voertuig gebeld te worden dat

³ Situatie zoals vastgesteld door AGV-Movares in 2009.

het voertuig er bijna is. De reiziger wordt opgehaald binnen een marge van 15 minuten vóór tot 15 minuten na het gewenste tijdstip. Er geldt een maximale omrijtijd voor combinatieritten van 30 minuten en de reiziger hoort bij het reserveren de ritprijs.

Kostenstructuur

Bij CVV zijn de nationale vervoerbewijzen niet geldig. De tarieven zijn meestal wel gebaseerd op de strippenkaart: de reiziger betaalt aan de chauffeur een vast bedrag per OV-zone tussen de 1 en 1,50 euro binnen het CVV-gebied en ongeveer het drievoudige voor elke zone buiten dat gebied. Net als bij de strippenkaart, moeten reizigers een extra zone als basistarief betalen. Voor Wmo-geïndiceerden is het CVV-tarief lager: 0,45 euro de prijs van een gewone strippenkaartstrip. De decentrale overheden differentiëren indien gewenst het tarief (en daarmee de mate van subsidiëring) naar doelgroep, tijd en plaats. Op termijn vervangt de OV-chipkaart de strippenkaart. Dit jaar (2010) lopen er proefprojecten met de Regiotaxi.

Per concessie worden afspraken gemaakt over eventuele groepskorting en het al dan niet gratis of met korting mee kunnen laten reizen van een OV-begeleider en / of hulphond.

Serviceniveau

Met betrekking tot het serviceniveau geldt voor het CVV het volgende:

Chauffeurs

Voor chauffeurs zijn een theorie, én een praktijkexamen verplicht. Er geldt een uitzondering voor taxichauffeurs die voor 1 juli 2001 werkzaam zijn in het taxivervoer. Er zijn twee verschillende diploma's. Met het volledige chauffeursdiploma taxi, mag de chauffeur alle soorten taxivervoer verrichten. Met het beperkte diploma mag de chauffeur slechts werkzaam zijn in een beperkt deel van het contractvervoer (dat wil zeggen, het vervoer van bijvoorbeeld zieken, leerlingen en gehandicapten). Chauffeurs kunnen dit examen alleen aanvragen als ze:

- op vaste routes;
- op vaste tijden;
- met vaste klanten/passagiers rijden en
- de prijsafspraken in een contract zijn geregeld.

Een geslaagd examen geeft recht op een aangepaste chauffeurspas van de Inspectie Verkeer en waterstaat (IVW) waarmee alleen contractvervoer mag worden uitgevoerd. Chauffeurs worden onder andere getest op de volgende onderdelen:

- klantgerichtheid;
- kennis van het voertuig;
- handelen bij ongelukken en ongevallen;
- Wet- en regelgeving;
- rijvaardigheid.

Herkenbaarheid

Het Nationaal Mobiliteits Beraad (NMB, het overleg van decentrale overheden met de Minister van V&W) stelde in 2004 vast dat een gezamenlijke productformule de vraagafhankelijke vervoerssystemen een landelijke herkenbaarheid moest geven. Het betreft onder andere bandbreedtes voor de beschikbaarheid, vooraanmeldingstijd, terugbelservice, vertrektijd en omrijtijd, service van de chauffeur en de eventuele aankomstgarantie. De reiziger hoort bij de reservering van de rit hoeveel de rit gaat kosten.

In 2009 wordt de naam ‘Regiotaxi’ door 26 van de 39 CVV-systemen wordt gebruikt (inclusief de variant ‘Stadsregiotaxi’). Dit komt overeen met 67%, een ruime meerderheid. De andere systemen hebben een naam met een variant op ‘taxi’ (zoals OV-taxi, Deeltaxi of TaxiBus) of ‘Hopper’ (onder andere TaxiHopper, RijnstreekHopper). Eén systeem geeft aan in de toekomst de naam te wijzigen in Regiotaxi. De andere CVV-systemen houden vast aan de eigen naam, met als belangrijkste argument de naamsbekendheid in de betreffende regio. Het Regiotaxi-logo wordt minder gebruikt dan de naam. Het logo is bij 16 systemen (41%) terug te vinden op de voertuigen. Vier systemen geven aan het logo in de toekomst te gaan hanteren; twee systemen houden de mogelijkheid hiervoor open³.

Toegankelijkheid

Elk CVV-systeem heeft voldoende voor gehandicapten toegankelijke voertuigen. Daarbij wordt speciale aandacht besteed aan het vervoer van rolstoelinzittenden. In dit type vervoer bestaat naast de vervoersplicht, ook de verplichting voor de vervoerder om reisinformatie kenbaar te maken. Informatie over de CVV-systemen is dan ook beschikbaar via 9292 Reisinformatie.

5.3 Leerlingenvervoer Leerlingenvervoer betreft vervoer van leerlingen naar scholen voor basisonderwijs en (voortgezet) speciaal onderwijs. In de praktijk zijn er daarmee in grote lijnen drie vormen van leerlingenvervoer mogelijk:

- de gemeente verstrekt een openbaar vervoerabonnement (en eventueel een abonnement voor de begeleider) of geeft hiervoor een vergoeding;
- de gemeente zorgt voor georganiseerd vervoer met een bus of taxi;
- ouders krijgen een vergoeding voor het zelf halen en brengen van hun kind (fiets of auto).

Het uitgangspunt voor het verzorgen van passend vervoer is dat elke leerling geacht wordt gebruik te maken van het openbaar vervoer. In principe wordt daarom een vergoeding gegeven voor de kosten van openbaar vervoer (met of zonder begeleiding). Leeftijd kan een reden zijn waarom iemand niet van het Openbaar Vervoer gebruik kan maken. De Vereniging van Nederlandse Gemeenten (VNG) heeft in haar modelverordening gesteld dat kinderen tot 9 jaar begeleiding nodig hebben in het openbaar vervoer. Een (verstandelijke) handicap kan één van de andere uitzonderingsredenen zijn waarom iemand niet van het openbaar vervoer gebruik kan maken. Als openbaar vervoer ontbreekt, dan hebben mensen recht op aangepast vervoer, of ontvangen ouders een vergoeding voor het zelf halen en brengen van hun kind. Als de gemeente zorgt voor georganiseerd vervoer met een bus of taxi wordt dit 'aangepast vervoer' genoemd. In dit rapport bespreken we het aangepast vervoer.

Organisatie en wettelijk kader

In de modelverordening van de VNG is opgenomen dat er recht ontstaat op aangepast vervoer, wanneer de reistijd met openbaar vervoer meer dan anderhalf uur bedraagt en de reistijd met aangepast vervoer tot 50 % of minder kan worden teruggebracht. De gemeente is niet verplicht deze regel in haar eigen verordening op te nemen.

De Wet gemeentelijke regelingen leerlingenvervoer is in 1987 in werking getreden. De wet is gebaseerd op drie onderwijswetten, te weten:

- de Wet op het primair onderwijs (WPO);
- de Wet op de expertisecentra (WEC) en
- de Wet op het voortgezet onderwijs.

Het Ministerie van OCW is verantwoordelijk voor het beleid ten aanzien van de regeling leerlingenvervoer; de individuele gemeenten zijn belast met de uitvoering ervan. In de wet krijgt de ge-

meenteraad de opdracht om een verordening vast te stellen voor het vervoer van leerlingen naar scholen voor basisonderwijs en (voortgezet) speciaal onderwijs. Het betreft raamwetgeving, waarin enerzijds de rechten van leerlingen en ouders worden vastgelegd en anderzijds de vrijheid van gemeenten om bepaalde zaken naar eigen inzicht te regelen. Er mag geen onderscheid worden gemaakt tussen openbaar en bijzonder onderwijs. De op godsdienst of levensbeschouwing van ouders berustende keuze van een school moet geëerbiedigd worden.

Aansprakelijkheid

In het aangepaste vervoer zijn de verantwoordelijkheden verdeeld tussen de gemeente, als opdrachtgever van het vervoer, en de vervoerder, als uitvoerende partij. Leerlingenvervoer maakt gebruik van de openbare weg. Infrastructuur voor regulier OV (zoals busbanen) mag dit vervoer niet gebruiken (enkele ontheffingen uitzonderd). Ouders geven wijzigingen, ziekte, afwezigheid of andere relevante informatie tijdig door aan het vervoerbedrijf en zijn aansprakelijk voor schade die hun kinderen aan het voertuig aanbrengen.

Omvang en beschikbaarheid

Het aangepast vervoer wordt op gemeentelijk niveau georganiseerd. De dienst is vaak kostbaar en kan uitkomen boven het drempelbedrag voor Europese, openbare aanbesteding. De gemeente is in dat geval verplicht openbaar, Europees aan te besteden. In een aanbesteding wordt het vervoer ingedeeld in geografische of vervoerkundige percelen. Vervoerders kunnen afhankelijk van het gehanteerde bestek een aanbieding doen voor één of meerdere percelen.

Het vervoer wordt aangeboden op schooldagen, en rijdt op vaste tijden die worden vastgesteld op basis van schooltijden. Vanzelfsprekend moeten leerlingen in ieder geval gedurende de volledige schooltijd de lessen bij kunnen wonen. Als de stage een onderdeel is van het onderwijsprogramma en de leerling normaal gesproken dagelijks leerlingenvervoer heeft naar de school, dan bestaat in beginsel aanspraak op leerlingenvervoer naar het stageadres. Het kan zijn, dat de stage plaatsvindt op andere tijden dan de officiële schooltijden. De huidige regeling van leerlingenvervoer voorziet niet in financiering van het vervoer van school naar geïndiceerde kortverblijfopvang elders, zoals bijvoorbeeld in geval van logeren.

Haltes en routes

Het vervoer rijdt van het huisadres of een opstapplaats naar het school- of stage adres. Tussen de opstapplaats en dit laatste adres kunnen meerdere adressen worden aangedaan, waarbij andere leerlingen opstappen. Het vervoer wordt gereden volgens vaste routes, waarbij al deze adressen worden aangedaan. In die zin is er sprake van zowel haltes als van routes.

Dienstregeling / vooraanmelding

In het leerlingenvervoer worden leerlingen in principe per schooljaar aangemeld. De opdrachtgever of vervoerder informeert de leerlingen en zijn ouders naar aanleiding van een aanmelding over de ophaaltijden en over de tijden waarop de leerling weer thuis wordt afgezet. Tussendoor kan sprake zijn van een tijdelijke afmelding (door de ouders / verzorgers), in verband met ziekte of bijzondere afwezigheid. De aankomsttijd is op de heenweg gegarandeerd: de leerling dient op tijd op school aanwezig te zijn om de lessen bij te kunnen wonen. Afspraken over marges bij het ophalen en de omrijtijden, worden door de opdrachtgever aangegeven in het programma van eisen bij de aanbesteding.

Kostenstructuur

De uitvoering van het leerlingenvervoer wordt door gemeenten bekostigd uit de algemene uitkering van het Gemeentefonds. Dit bedrag is niet geormerkt. In de wet zijn enkele instrumenten opgenomen voor gemeenten om de kosten van het leerlingenvervoer te kunnen beheersen:

- de afstand tussen woning en voor de leerling toegankelijke school;
- beperking van de vergoeding voor leerlingen boven een bepaalde leeftijd;
- drempelbedragen;
- inkomensafhankelijke bijdragen.

In de wet en de modelverordening van de Vereniging Nederlandse Gemeenten wordt uitgewerkt in welke gevallen en hoe deze instrumenten ingezet kunnen worden.

Het drempelbedrag is gekoppeld aan de kilometergrens. Ouders boven de inkomensgrens moeten de kosten van het vervoer tot aan deze kilometergrens zelf betalen (Inkomensgrens 2010: € 23.400,-). De gemeente kan voor het drempelbedrag een tarief hanteren dat gelijk ligt aan een busabonnement voor 1 (€ 279,-) of 2 zones (€ 458,-). Dit is afhankelijk van de afstand van de woning tot de kilometergrens. De bedragen worden jaarlijks aangepast (genoemde zone bedragen zijn vastgelegd voor de modelverordening van 2010).

De gemeente mag geen drempelbedrag in rekening brengen voor leerlingen van het speciaal onderwijs. Ook voor leerlingen met een handicap die het reguliere onderwijs bezoeken en die niet of niet zelfstandig gebruik kunnen maken van het openbaar vervoer wordt geen drempelbedrag in rekening gebracht.

De kostenstructuur die de gemeente hanteert in haar contract met de vervoerder, mag door de gemeente zelf worden vastgesteld. Zowel vaste bedragen per kind, kosten per kilometer als kosten per (beladen) tijdseenheid worden gehanteerd.

Serviceniveau

Taxichauffeurs moeten verplicht en met goed gevolg examen afleggen voor een basisopleiding taxichauffeur. In de overeenkomst die de gemeente met de vervoerder sluit, kunnen verdere kwaliteitseisen voor de chauffeur zijn opgenomen.

Het voertuig waarmee de leerlingen worden vervoerd, moet veilig zijn. In de overeenkomst die de gemeente met de vervoerder sluit, kunnen kwaliteitseisen voor het vervoer en het voertuig worden opgenomen. Om te beginnen moet het voertuig natuurlijk aan wettelijke eisen voldoen. Sinds 1 januari 2004 is deze regeling zo aangepast, dat kinderen in taxibussen recht hebben op een eigen zitplaats. Sinds maart 2006 geldt de gordelplicht voor elke inzittende, en moeten voor alle kinderen onder de 135 cm kindersitjes gebruikt worden. In alle auto's en busjes gebouwd vanaf oktober 1999 moeten driepunts-autogordels aanwezig zijn en worden gebruikt op alle naar voren en naar achteren gerichte plaatsen (Voertuigreglement).

Er worden nauwelijks eisen gesteld aan de herkenbaarheid van de voertuigen. Voertuigen dienen toegankelijk te zijn voor rolstoelinzittenden, als er leerlingen zijn die gebruik maken van een rolstoel.

5.4 Treintaxi De Treintaxi is deeltaxivervoer, in een reguliere taxi voor een laag tarief, van en naar het station.

Organisatie

De Treintaxi wordt betaald door lokale en regionale overheden. Het concept is bedacht door de Nederlands Spoorwegen, maar zij hebben sinds april 2004 de exploitatie van de treintaxi gestaakt. Treintaxi's worden nu gereden door lokale taxi-ondernemingen waarvan het tekort in exploitatie wordt aangevuld door een lokale of regionale overheid, zoals bijvoorbeeld de Provincie Noord-Brabant. NS voert nog wel de regie, maar financiert dus niet.

Wettelijk kader

Er is geen specifiek wettelijk kader voor treintaxi. Het gaat in feit om losse overeenkomsten tussen taxivervoerders en overheden

Omvang en beschikbaarheid

Er zijn Treintaxi's bij 38 stations in Nederland. Treintaxi is specifiek bedoeld als aansluiting op het treinverkeer. De treintaxi rijdt wanneer er treinen rijden, van de eerste tot en met de laatste trein. Op dit moment (2010) loopt er ook een proef met NS zone taxi in Amersfoort, Eindhoven, Leeuwarden, Maastricht en Utrecht Centraal. Daarbij gelden vaste tarieven voor elke zone, voorwaarde is dat de passagier een geldig ns vervoersbewijs kan overleggen.

Haltes en routes

Treintaxi's reizen alleen van en naar het station. Onderweg worden meerdere reizigers opgehaald dan wel afgezet. Door het delen van de taxi ontstaat een route. De chauffeur bepaalt per reis de beste route.

Dienstregeling / vooraanmelding

De reiziger kan van en naar het station reizen. Op het station meldt de reiziger zich in alle gevallen bij de Treintaxichauffeur of, als er geen taxi staat, via de knop op de zuil. De wachttijd op een treintaxi waarin de reiziger meereist is maximaal 10 minuten. De treintaxi wordt gedeeld met andere reizigers, waardoor omrijtijd kan ontstaan.

Voor de reis naar het station dient minimaal een half uur vóór aanvang van de reis gebeld te worden. Het is de verantwoordelijkheid van de reiziger om rekening te houden met de eventuele omrijtijd die ontstaat door het delen van de taxi. Reizigers die 's ochtends vóór 07.00 uur (in het weekend vóór 08.00 uur) met de Treintaxi willen reizen, dienen de avond ervoor, vóór 22.00 uur, te bellen.

Kostenstructuur

Een Treintaxirit kost € 4,70 (2010). Kaartjes zijn te koop bij alle NS-servicepunten en NS-kaartautomaten. Als een reiziger bij een kaartautomaat met aanraakscherm vijf kaartjes koopt, krijgt hij een zesde kaartje gratis. Een kaartje náár het station bij de chauffeur kopen, kost € 5,50. Blindengeleidehonden, hulphonden en kleine huisdieren die op schoot of in een mand of tas reizen, mogen gratis mee in de Treintaxi. Per volwassene mag één kind tot drie jaar gratis mee achter in de Treintaxi.

Serviceniveau

De Treintaxistandplaats is herkenbaar aan de blauw-gele zuil. Chauffeurs dienen in het bezit te zijn van de juiste wettelijk vereiste diploma's. De auto's die worden ingezet, zijn in veel gevallen herkenbaar als treintaxi (aan de hand van het blauwe kenteken en de naam 'treintaxi'). In andere gevallen vormt een bordje achter de voorruit en het feit dat de taxi stopt bij de specifiek daarvoor bedoelde zuil, de verwijzing naar het feit dat het een treintaxi betreft. Naast handbagage mag per persoon maximaal één stuk bagage mee dat in de kofferbak past (geen ski's). Bij een teveel aan bagage van alle passagiers samen, ligt de uiteindelijke beslissing wat wel en niet mee kan bij de chauffeur. Er worden geen bijzondere eisen aan de toegankelijkheid gesteld.

- 5.5 Valys Valys is bedoeld voor sociaal recreatieve uitstapjes op bovenregionale afstanden voor ouderen en reizigers met een functiebeperking. Bovenregionaal is gedefinieerd als het verschil tussen vertrekpunt en bestemming van meer dan 5 openbaar vervoerzones.

Organisatie en wettelijk kader

De opdracht van het Valys vervoer is verleend aan Connexxion Taxi Services B.V. Deze vervoerder verzorgt:⁴

- het plannen en het (laten) uitvoeren van het Valys-vervoer;
- het uitgeven van de Valys-passen;
- het beheer van het Persoonlijk Kilometerbudget (zie hierna);
- de organisatie en het (laten) uitvoeren van Assistentie Verlening Gehandicapten (AVG);
- de afrekening van de door de pashouder gemaakte kosten;
- de regie in geval van reserverstoring;
- verstrekken van informatie aan de pashouder.

Het ministerie van VWS is verantwoordelijk voor het Valysstelsel. Dit vervoer is op privaatrechtelijke wijze vorm gegeven. Het heeft ook een publiekrechtelijk karakter vanwege de toelating tot het systeem (indicatiestelling).

Omvang en beschikbaarheid

De dekking van Valys is landelijk. Er zijn op dit moment ongeveer 280.000 Valys-pashouders.⁵

Vooraanmelding

Boeken kan 24 uur per dag via www.valys.nl of door tussen 06:00 uur 's ochtends en 01:00 uur 's nachts te bellen naar 0900-9630. Valys meldt een voorkeur voor een vooraanmeldtijd van 24 uur, maar geeft ook aan dat een vooraanmeldtijd van 1 uur ook mogelijk is.. Bij een rit met assistentieverlening is de vooraanmeldtijd 4 uur. Het vervoermiddel is maximaal een kwartier voor vertrektijd tot maximaal een kwartier na vertrektijd op het afgesproken vertrekpunt.

Kostenstructuur

Iedere pashouder heeft recht op een standaard Persoonlijk Kilometerbudget (pkb). Men kan ook in aanmerking komen voor een hoog pkb. Door het Ministerie van VWS worden de kilometerbudgetten vastgesteld. Het standaard kilometerbudget is gelijk gebleven voor 2010 en bedraagt 750 kilometer per jaar. Ook het hoog kilometerbudget blijft onveranderd 2.250 kilometer per jaar.

⁴ Algemene voorwaarden Valys-vervoer

⁵ Valys nieuwsbrief 2010

Tariefsysteem

Om van Valys gebruik te maken is het hebben van een Valys-pas noodzakelijk. De voorwaarden voor een pas zijn:

- in het bezit zijn van een bewijs van de gemeente dat de reiziger recht heeft op een Wmo-rolstoel of scootmobiel;
- in het bezit zijn van een gehandicaptenparkeerkaart van de gemeente;
- in het bezit zijn van een OV-begeleiderskaart.

De pas kost eenmalig € 6,80. Valys-pashouders krijgen jaarlijks een persoonlijk kilometerbudget. Met een Valys-kilometerbudget kan men voor € 0,18 per kilometer reizen. Bij overstijging van het Valys-kilometerbudget, reist men voor een kilometerprijs van € 1,10.

Serviceniveau

Chauffeurs zijn in deze vervoervorm speciaal opgeleid om mensen te helpen bij in- en uitstappen en het vastzetten van rolstoel of scootmobiel. Voertuigen die worden ingezet voor het Valys-vervoer zijn niet voorzien van een speciaal Valys-logo. Voertuigen vallen onder Connexion Taxi Services en kunnen als zodanig ook ingezet worden voor andersoortig vervoer dan Valys-vervoer. Bij Valys is het mogelijk een begeleider gratis mee te nemen en nog maximaal drie reisgenoten. Reisgenoten betalen eenzelfde tarief van € 0,18 per kilometer (prijsniveau 2010). Het meenemen van rolstoel of scootmobiel is mogelijk. Valys biedt ook de mogelijkheid assistentie bij overstap naar trein van te voren aan te vragen.

5.6 Vervoer op afroep naar de halte: de Opstapper

Onder vervoer op afroep wordt verstaan: vervoer – gereden met een taxibus of taxi – dat voor iedereen op afroep toegankelijk is, in principe van halte naar halte. Vanaf de dichtstbijzijnde halte, waar op dat moment geen bus rijdt, wordt de reiziger naar een halte gebracht waar nog wel een reguliere lijn rijdt, of omgekeerd. Dit gebeurt onder andere als onderdeel van een openbaar vervoerconcessie (in Friesland), maar ook als onderdeel van Wmo-vervoer (Meertaxi in Haarlemmermeer). Deze dienst is in verband met de beschikbare informatie uitgewerkt aan de hand van de ‘Opstapper’ in Fryslân.

Organisatie en wettelijk kader

De Opstapper is een initiatief van de Provincie Fryslân. Het is een vorm van Individueel Openbaar Vervoer (IOV) voor Friese dorpen op het platteland waar geen bus (meer) rijdt. De opstapper-dienst wordt uitgevoerd door het vervoerbedrijf en maakt deel uit van de OV-concessie.

Voor een klacht over het openbaar vervoer dient de reiziger in eerste instantie contact op te nemen met het vervoerbedrijf dat verantwoordelijk is voor het vervoer waarop de klacht betrekking heeft. Indien de reiziger niet tevreden is over de afhandeling door de vervoerder, kan hij terecht bij het onafhankelijke meldpunt.

Omvang en beschikbaarheid

In Friesland is dit vervoer, bekend onder de naam De Opstapper, beschikbaar in 17 gemeenten en zo'n 140 kernen op momenten dat er geen Belbus of vaste rit wordt geboden, binnen de volgende marges:

- op maandag t/m vrijdag van 06.30 - 23.30 uur;
- op zaterdag van 07.30 - 23.30 uur;
- op zondag van 08.30-23.30 uur.

Haltes en routes

De busdienst rijdt van halte tot halte. Er is geen sprake van formele vaste routes.

Dienstregeling / vooraanmelding

Een reis met het vervoer op afroep moet telefonisch of via e-mail worden gereserveerd, in veel gevallen maximaal een maand tot minimaal een uur voor aanvang van de rit. Bij De Opstapper moet een reservering per e-mail twee uur voor aanvang van de rit bekend zijn bij de vervoerder. Wanneer de bus of trein waarmee de reiziger aankomt op de halte, om naar de dichtstbijzijnde halte bij het huisadres te worden vervoerd, te laat aankomt bij een halte of station, wacht De Opstapper.

Kostenstructuur

Voor De Opstapper geldt een toeslag van € 2,- per persoon per enkele reis, bovenop de kosten voor de reguliere OV-rit (prijsniveau 2010). Dit bedrag wordt door de reiziger aan de chauffeur betaald. Reizigers met een OV-jaarkaart, jaarabonnement of meermaandabonnement, reizen gratis met De Opstapper. De reiziger moet daarvoor bij reservering het abonnementnummer doorgeven.

Serviceniveau

Aan chauffeurs van vervoer op afroep naar de halte zoals De Opstapper worden dezelfde ‘service’-eisen gesteld als aan chauffeurs van reguliere lijndiensten. Opstapper is – net als een reguliere lijndienst – herkenbaar aan de stijl die door de OV-autoriteit is voorgeschreven (bijvoorbeeld de huiskleuren van de vervoerder). Veelal worden net als op lijndiensten, toegankelijke bussen ingezet. Om de toegankelijkheid van De Opstapper als systeem te vergroten biedt de vervoerder in Boarnsterhim, Gaasterlân-Sleat, Lemsterland, Skarsterlân en Wymbritseradiel de voordeurservice aan. In deze gemeentes rijdt De Opstapper van een adres naar het woonadres van de reiziger binnen de bebouwde kom. Deze voordeurservice kost € 3,- (instaptarief) per enkele reis + € 0,10 per kilometer.

5.7 Wijk- of Buurt- bus Het gaat hier om vervoer dat voor een bepaalde doelgroep beschikbaar is, waarbij de reiziger (binnen de gestelde kaders) zowel de haltes als de tijden bepaalt.

Organisatievorm

De wijkbus is een vervoersconcept dat is georganiseerd binnen stichtingen van wijkbusorganisaties. Deze worden gesubsidieerd door gemeenten en worden bemenst door vrijwilligers (bestuur, chauffeurs en reservering).

Omvang en beschikbaarheid

Wijkbussen zijn actief in de grote steden Den Haag (Wijkbus Moerwijk/Morgenstond) en Rotterdam:

- Wijkbus Lombardijen/ Vreewijk;
- Wijkbus Charlois;
- Wijkbus Alexander;
- Wijkbus Centrum;
- Wijkvervoer Hillegersberg/ Schiebroek;
- Wijkbus Overschie;
- St. SWH/Aanvullend Vervoer Hoogvliet.

De wijkbusorganisaties rijden elk in hun eigen gebied, dat meestal bestaat uit de verschillende wijken binnen een deelgemeente. De wijkbussen rijden in de regel op werkdagen tussen 08.30 tot 17.00 uur.

Haltes en routes

Passagiers van de Wijkbus worden thuis opgehaald en naar een bestemming naar keuze gebracht. Deze dient echter wel binnen de wijk te liggen, wat betekent dat de actieradius van het systeem niet groot is. Bij evenementen of speciale gelegenheden kan de wijkbus bestemmingen buiten de wijk toevoegen, wat in de zomer bijvoorbeeld gebeurt met een recreatiegebied net buiten de wijk in Rotterdam Alexander.

Dienstregeling / vooraanmelding

Reservering moet minimaal één dag van te voren plaats vinden. Klanten moeten ongeveer 10 minuten voor de afgesproken tijd gereed te staan.

Kostenstructuur

De ritprijzen variëren per organisatie en liggen tussen € 0,85 en € 1,30 voor een enkele reis. Een aantal organisaties werkt bovendien met een abonnement rond de € 7,- per jaar.

Serviceniveau

Zeer individueel gericht, bijna persoonlijke relatie tussen bestuurders en passagiers, ook vanwege het feit dat de Wijkbus gebaseerd is op vrijwilligers.

5.8 Wmo-vervoer Wmo-vervoer is vervoer dat wordt georganiseerd in het kader van de Wet maatschappelijke ondersteuning. Mensen die niet meer zelfstandig per auto of met het openbaar vervoer kunnen rijden komen in aanmerking voor Wmo-vervoer. Dit gaat vaak via een pas, waarbij met die pas tegen gereduceerd tarief of gratis van georganiseerd vervoer gebruik gemaakt kan worden. Wmo-vervoer wordt in de uitvoering vaak gecombineerd met de Regiotaxi (zie 5.2).

CASUS:

Een voorbeeld van Wmo-vervoer is AOV in Amsterdam. AOV is speciaal vervoer voor inwoners van Amsterdam van 65 jaar en ouder of voor inwoners met een beperking. Het is vervoer van ‘deur tot deur’ dat zeven dagen per week rijdt. Bestemmingen dienen *sociale en recreatieve bestemmingen* te zijn.

Omvang en beschikbaarheid

Er vallen 5 soorten onder AOV-vervoer:

- beschermd vervoer (65+);
- deur tot deur (samenreizend) vervoer;
- deur tot deur Plusvervoer;
- kamer tot kamervervoer;
- verstandelijk gehandicaptenvervoer.

Het vervoer is in handen van Stadsmobiel en Connexxion. AOV-vervoer is beschikbaar voor elke inwoner van Amsterdam binnen 4 zones vanaf het huisadres.

Vooraanmelding

Ritreservering moet minimaal een uur van te voren plaatsvinden.

Kostenstructuur en tariefsysteem

Het instaptarief bedraagt € 0,45 (2010) net als het bedrag per afgelegde zone. Reisgenoten betalen eenzelfde instap- en reistarief.

- 5.9 Zittend Ziekenvervoer betreft medisch noodzakelijk vervoer van verzekerden (nierdialysepatiënten, kankerpatiënten die een chemokuur of radiotherapie ondergaan, blinden en slechtzienenden en rolstoelgebruikers) naar en van hun medische behandeling. Daarnaast is een hardheidsclausule toegevoegd aan de regeling. Op grond van deze clausule kunnen mensen in uitzonderlijke gevallen ("in geval van kennelijke hardheid") gebruik van de regeling maken.

Zorgverzekeraars Nederland ontwikkelde in 2004 een landelijke richtlijn, waarbij aanvragers moeten voldoen aan drie criteria:

- minimaal 5 maanden aaneengesloten vervoer nodig hebben;
- minimaal 2 maal per week;
- en minimaal 25 km enkele reisafstand (OV) of 1 uur met eigen vervoer.

De verzekeraar besluit of iemand op grond van de hardheidsclausule voor een vervoersvergoeding in aanmerking komt en voor welk soort: openbaar vervoer, auto of taxi.

Organisatie en wettelijk kader

Het zittend ziekenvervoer is een regeling die valt binnen de Zorgverzekeringswet (Zvw). Het ministerie van VWS is systeem- en beleidsverantwoordelijk voor de Zvw. De zorgverzekeraars zijn verantwoordelijk voor de uitvoering.

Het liggend ziekenvervoer dat per ambulance plaatsvindt, wordt bekostigd uit premiemiddelen die beschikbaar zijn gesteld voor ambulancevervoer. Dit is vastgelegd in de Wet Ambulancevervoer.

Haltes en routes

Het betreft individueel vervoer dat gereden wordt van het huisadres naar de behandellocatie. In dat opzicht is er wel sprake van haltes (vast opstapadres en zeer beperkt aantal uitstapadressen) maar niet van routes: vooraf is niet vastgelegd op welke wijze van de ene naar de andere halte wordt gereden.

Kostenstructuur

De cliënt heeft van tevoren toestemming nodig van de zorgverzekeraar voor deze vorm van vervoer. De verzekeraar beoordeelt welk vervoer hij vergoedt: het openbaar vervoer, de taxi of de eigen auto. Zittend ziekenvervoer zit in de basisverzekering van de Zorgverzekeringswet. De cliënt betaalt een eigen bijdrage. Deze bedroeg € 91,- in 2010 (in 2009 € 89,-). Vervolgens valt het vervoer onder het door de verzekerde eventueel gekozen vrijwillig extra eigen risico. Daarboven worden de kosten van het vervoer vergoed. Het tarief wordt jaarlijks door VWS berekend.

Voor cliënten in een AWBZ-instelling wordt het zittend ziekenvervoer betaald uit de Algemene Wet Bijzondere Ziektekosten (AWBZ). Maar ook dan regelt de zorgverzekeraar de vergoeding. AWBZ-instellingen zijn bijvoorbeeld verpleeghuizen, instellingen voor verstandelijk gehandicapten, verzorgingshuizen en dagverblijven voor mensen met een handicap.

Bijlagen

Literatuurlijst

bijlage 1

- De kwaliteit in het contractvervoer, TNS Consult:, februari 2010
- Evaluatie productformule Regiotaxi 2004 - 2009, AGV Movares, oktober 2009
- Quick-scan CVV-systemen - Onderzoek naar de productformule 'Regiotaxi' in Nederland, AGV-Movares, juli 2007
- Langs de rand van het openbaar vervoer – een verkenning naar de exclusiviteit van concessies, Kennisplatform Verkeer en Vervoer, november 2006
- Marktwerking op de rit: het borgen van publieke belangen op de taximarkt. Poort, et al., 2005
- Openbaar Vervoer en Doelgroepenvervoer – inventarisatie van de regelingen en verkenning van de mogelijkheden voor synergie in het doelgroepenvervoer, Kennisplatform Verkeer en Vervoer, april 2005
- Wet personenvervoer 2000 – tekst en toelichting, Van der Meent en Stellingwerff Beintema, editie 2003
- Nieuwe markten en concepten voor Vraagafhankelijk Vervoer, Diepens en Okkema, december 2002
- Eindrapport evaluatie CVV, Berenschot BV, november 2001
- Oplossingen voor collectief vervoer in dunbevolkte gebieden – lessen uit binnen- en buitenland, Adviesbureau voor Mobiliteit, december 2000
- Evaluatie CVV (Collectief Vraagafhankelijk Vervoer) - Inventarisatie stand van zaken, Kennisplatform Verkeer en Vervoer, eind 2000

Websites

In de loop van het onderzoek hebben we een groot aantal website geraadpleegd. De belangrijkste daarvan zijn:

<http://www.minvws.nl>

<http://www.verkeerenwaterstaat.nl>

<http://www.kpvv.nl>

<http://www.ivw.nl>

www.leerlingenvervoer.net

<http://www.iats.nl>

<http://www.verkeerskunde.nl>

<http://www.ikwileenbus.nl/>

<http://www.velotaxidelft.nl/>

<http://nl.wikipedia.org/>

<http://www.tx-keur.nl/>

<http://www.peoplemovers.nl>

<http://www.ov-chipkaart.nl>

<http://www.cbr.nl>

Gezamenlijke Productformule Regiotaxi

bijlage 2

1. Nieuwe uniforme kenmerken

De onderstaande punten zijn momenteel niet in alle systemen geldig. Deze punten vormen dus een toevoeging aan de huidige situatie en winst voor de reiziger en de herkenbaarheid en bruikbaarheid van de Regiotaxi.

- Keuze voor garantie aankomsttijd: de reiziger kan kiezen voor een gegarandeerde aankomsttijd met een marge van 15 minuten vóór het afgesproken tijdstip.
- Terugbelservice: een terugbelservice (gratis, ook naar mobiel) minimaal 5 minuten voor aankomst voertuig
- Toegankelijk: elk systeem heeft voldoende voor gehandicapten toegankelijke voertuigen.
- Chauffeursservice: in elk systeem begeleidt de chauffeur de gehandicapte naar de buitendeur van het pand.
- Omrijtijd: een maximale omrijtijd voor combinatieritten van 30 minuten.
- Herkenningssticker: Op de voertuigen wordt een herkenningssticker goed zichtbaar aangebracht. De herkenningssticker bevat de aansprekende soortnaam voor 'collectief vraagafhankelijk vervoer' te weten REGIOTAXI met bijbehorend logo.

2. Grootste gemene deler

De reiziger weet daarmee welke service hij of zij minimaal krijgt, terwijl de overheid de ruimte houdt om gunstiger voorwaarden te hanteren. Ook dat is winst voor de herkenbaarheid en bruikbaarheid.

- Beschikbaarheid: REGIOTAXI is op de dagen dat het rijdt minimaal beschikbaar van 07:00-24:00 uur (week) en 09:00-23:00 uur (weekend).
- Vooraanmeldingstijd (reserveringstijd): de vereiste vooraanmeldtijd voor de reiziger is ten hoogste 1 uur.
- Vooraanmeldingstijd bij aankomstgarantie: als de reiziger een aankomstgarantie vraagt is de vereiste vooraanmeldingstijd ten hoogste 2 uur.
- Tarief en tariefsystemen: de reiziger hoort bij het reserveren hoeveel de rit gaat kosten. De overheden differentiëren indien gewenst het tarief (en daarmee de mate van subsidiëring) naar doelgroep, tijd en plaats.
- Marge vertrektijd: de reiziger wordt opgehaald binnen een marge van 15 minuten vóór tot 15 minuten na het gewenste tijdstip.

Overige vervoervormen

bijlage 3

B1. Bedrijfsvervoer Bedrijfslijnen zijn vervoerssystemen die door bedrijven worden opgezet om hun medewerkers van en naar de werkplek te brengen. Medewerkers gebruiken deze lijnen om van en naar hun werk te reizen, en doen dat door bij een vaste halte in- en uit te stappen op tijden die van te voren gekend zijn. Heeft een bedrijf niet zoveel werknemers dat een echte 'lijndienst' kan worden opgezet, en wil men toch vervoer aan de werknemers bieden, dan is een 'vanpool' een mogelijke oplossing: het bedrijf stelt kleine busjes ter beschikking, waarin groepjes werknemers die dezelfde kant op gaan, elkaar naar huis brengen.⁶

Organisatie

Bedrijfsvervoer is besloten vervoer. Dat wil zeggen dat alleen medewerkers die bij de organisatie werkzaam zijn die het vervoer organiseert worden toegelaten in de voertuigen. Het komt ook voor dat bedrijfslijnen georganiseerd worden door meerdere bedrijven op één bedrijventerrein.

Wettelijk kader

Door het besloten karakter van dit vervoer is de regelgeving van het openbaar vervoer niet van toepassing, en hoeft de concessiehouder geen toestemming te geven voor het bieden van een verbinding. Bedrijven zijn vrij om dit vervoer te organiseren als ze het vervoer niet voor een ieder openstellen.

Omvang en beschikbaarheid

De precieze omvang van het totale bedrijfsvervoer in Nederland is onbekend. Aangezien het om besloten vervoer gaat, zijn organisaties niet verplicht om het vervoer ergens te publiceren. Wat betreft beschikbaarheid zal elk bedrijf of groep van bedrijven de uitvoering van het bedrijfsvervoer optimaal afstemmen op de wensen van de gebruikers, de eigen medewerkers. Beschikbaarheid hangt dus af van begin- en eindtijden van het werk en de specifieke afspraken die tussen medewerkers en het bedrijf worden gemaakt.

Haltes en routes

Bedrijfslijnen zoals hier bedoeld hebben vaste haltes. Het vervoermiddel haalt de medewerkers dus niet thuis op, maar halteert op een aantal punten waar de meereizende medewerkers zich hebben verzameld. Dit kan bij reguliere OV-haltes te zijn maar kan ook op andere punten plaatsvinden.

Afhankelijk van het vooraf opgegeven aantal reizigers of de reizigers die nog in het voertuig zitten kan afgeweken worden van de route: er is geen vervoerplicht, dus als er nog slechts enkele reizigers in de bus zitten hoeven niet alle haltes te worden afgegaan maar kan doelgericht naar de relevante haltes gereden worden.

⁶ Langs de rand van het openbaar vervoer, KpVV 2006

Dienstregeling / vooraanmelding

Voor bedrijfsvervoer zoals hier bedoeld geldt een kenbare dienstregeling. Dit betekent dat er elke dag op dezelfde tijd personeel van en naar het werk wordt vervoerd. Medewerkers tekenen in op dit vervoer en de bus komt op de afgesproken tijd. Op het moment dat de medewerker niet intekent, bijvoorbeeld in vakantieperiodes, weet de vervoerder dat die persoon niet rekent op zijn/haar bus op zijn/haar reguliere tijd.

Kostenstructuur

Elk bedrijf of elke groep van georganiseerde bedrijven bepaalt haar eigen manier van omgaan met de kosten van het bedrijfsvervoer. Dit kan lopen van volledige betaling door de werkgever, tot een forse bijdrage van de medewerker. In collectieve en individuele arbeidsovereenkomsten wordt dit nader overeengekomen tussen medewerker (de reiziger) en het bedrijf (de vervoeraanbieder).

Serviceniveau

Het serviceniveau verschilt per bedrijfslijn. De chauffeur dient in het bezit te zijn van de juiste wettelijke diploma's. Indien gebruik gemaakt wordt van vaste voertuigen dan wordt veelal gebruik gemaakt van herkenbare (bedrijfs)kleuren. In andere gevallen wordt door middel van bordjes achter de voorruit de bestemming aangegeven, vaak inclusief de bedrijfsnaam. Het vervoer hoeft veelal niet te voldoen aan bijzondere toegankelijkheidseisen, hoewel bedrijven de toegankelijkheid kunnen aanpassen aan de behoefte van de reizigers.

B2. Discovervoer Onder discovervoer wordt hier verstaan bussen (of andere vervoermiddelen) die van en naar discotheken rijden. Ze doen daarbij een aantal haltes aan en zijn alleen toegankelijk voor reizigers van en naar die disco: het betreft besloten vervoer. Het onderscheid met reguliere bedrijfslijnen zit hem in het feit dat er hier geen medewerkers, maar bezoekers worden vervoerd. Ook is het publiek wat betreft tijdstip en leeftijdsgroep zeer specifiek. Hier worden dus niet de nachtbussen bedoeld die voor iedereen toegankelijk zijn, ook al halteren deze óók bij discotheken. Discovervoer wordt veelal gebruikt door jongeren in landelijk gebieden, waar de reguliere nachtbussen ontbreken.

Organisatie en wettelijk kader

Er komen meerdere organisatievormen voor. Discovervoer wordt vaak georganiseerd door een discotheek of door discotheken die bij elkaar in de buurt zitten. Ook komt het voor dat een (taxi-) bedrijf los van de discotheek vervoer aanbiedt 's nachts. Dit onderscheid is het best zichtbaar in de tarieven die worden gebruikt en of in de toegang, als toegang tot de discotheek en vervoer in één ticket worden aangeboden.

Omvang en beschikbaarheid

Voor discovervoer geldt dat de totale omvang voor heel Nederland moeilijk in te schatten is en bovendien erg verschilt per avond. Doorgaans komt discovervoer alleen voor in de weekeinden (vrijdag- en zaterdagavond) en het meest in de landelijke gebieden waar het reguliere openbaar (nacht-)vervoer in mindere mate voorhanden is. Discovervoer is in principe beschikbaar voor eenieder die zich van of naar de discotheek laat vervoeren. Om aangemerkt te worden als besloten

vervoer, dient controle op toegangsbewijzen van de discotheek in kwestie plaats te vinden door de chauffeur⁷.

Haltes en routes

Discovervoer zoals hier bedoeld maakt gebruik van vaste in- en uitstapplaatsen. Dit zijn niet per se regulier haltes van het openbaar vervoer, maar kunnen ook centrale punten zijn in de dorpen die door het discovervoer worden aangedaan. Sommige vormen van discovervoer doen meerdere discotheken aan; in het geval dat één van de discotheken op de avond van het aangeboden vervoer gesloten is, vervalt de halte bij deze discotheek die avond. Routes zijn in zoverre bekend dat deze per week, afhankelijk van het programma in de discotheek, kunnen veranderen, maar niet tijdens het vervoer zelf.

Dienstregeling / vooraanmeldingstijd

Discovervoer sluit altijd aan op het programma van de discotheek. Als de discotheek gesloten is, dan rijdt er ook geen discovervoer. Dit betekent dat bijvoorbeeld op 2^e Kerstdag, een dag waarop veel discotheken open zijn, er ook veel discovervoer rijdt. Het komt voor dat er vooraanmelding vereist is van een bepaald minimum aantal personen om het discovervoer te laten rijden, of dat een deel van de route alleen wordt gereden als zich van tevoren reizigers hebben aangemeld.

Serviceniveau

Verschilt sterk per aangeboden vorm van discovervoer. Zowel kleine busjes als grote touringcars komen voor. Chauffeurs dienen in het bezit te zijn van de juiste wettelijk vereiste diploma's en voeren kaartcontrole uit. De auto's die worden ingezet, zijn in veel gevallen herkenbaar als taxi (blauw kenteken). Busjes en touringcars zijn vaak herkenbaar als discovervoer aan een bordje achter de voorruit, waarop herkomst en bestemming en / of de naam van de discothe(e)k(en) zijn vermeld. Er worden geen specifieke eisen aan de toegankelijkheid van de voertuigen gedaan.

Voorbeelden

Discovervoer rijdt in heel Nederland, maar vooral in landelijk(er) gebied. Voorbeelden van discovervoer zijn:

- Discobus naar La Baraque (http://www.labaraque.nl/bus_route.html)
- Uitgaansbus regio Oost-Brabant (<http://www.uitgaansbus.nl/?show=best-pm>)
- of algemene informatie op de website <http://www.ikwileenbus.nl/>

B3. Fietstaxi Een fietstaxi is een fiets waarmee men tegen betaling een rit kan maken. De fietstaxi rijdt op spierkracht en vaak een hulpmotor in het voor- of achterwiel. De fietstaxi kent nog geen wijdverbreid gebruik. In 2010 rijden er fietstaxi's in oa Amsterdam, Arnhem, Delft, Den Bosch, Den Haag, Dordrecht, Hoorn, Nijmegen, Rotterdam, Tilburg, Utrecht en Zandvoort.

Organisatie en wettelijk kader

De chauffeurs vallen onder de categorie Straatartiest, wat betekent dat zij een vergunning nodig hebben om hun werkzaamheden in de openbare ruimte te verrichten, en zijn freelancers, franchisenemers en zelfstandigen.

⁷ Langs de randen van het OV, KpVV 2006

Omvang en beschikbaarheid

Sinds 2003 rijdt Wielertaxi in Amsterdam met 15 velotaxi's. Vanaf de zomer 2006 is er een tweede fietstaxibedrijf bijgekomen: Fiets Taxi Amsterdam die met 15 gele fietstaxi's door Amsterdam rijden. In Amsterdam rijden de fietstaxi's van 10 uur 's morgens tot 3 of 5 uur 's nachts. Sinds 2010

Haltes en routes

De fietstaxi halteert niet op vaste plekken, hoewel er vaste standplaatsen bestaan, bijvoorbeeld bij stations. Standplaatsen in Amsterdam zijn Damrak, Leidseplein, Rembrandtplein, Oudezijds Voorburgwal, Oudezijds Achterburgwal, Nieuwmarkt en Koningsplein. Omdat het ook voorkomt dat op deze plaats geen fietstaxi voorhanden is en er in dat geval gebeld moet worden, is er hier sprake van een wachtlocatie en geen halte. De fietstaxi rijdt in principe geen (vaste) routes. De fietstaxi dient bijvoorbeeld in Dordrecht behalve als taxi echter ook nadrukkelijk als toeristisch vervoermiddel: er is sinds de oprichting een "rondje Dordt" opgezet waarin toeristen langs de interessantste bezienswaardigheden van het historische centrum worden rondgereden. Bij evenementen rijden de fietstaxi's in Arnhem pendeldiensten.

Dienstregeling / vooraanmelding

Fietstaxi's rijden niet volgens een dienstregeling. De fietstaxi is op afroep beschikbaar, te vinden op standplaatsen of aan te houden op straat.

Kostenstructuur

De reiziger betaalt de chauffeur rechtstreeks, per rit, op basis van de afgelegde afstand of op basis van een vaste prijs voor een bepaalde vaste (toeristische) route. De meest voorkomende variant is een vast tarief per uur, ongeacht de afstand die in die tijd wordt afgelegd, gecombineerd met een minimum aantal minuten wat van de taxi gebruik gemaakt dient te worden.

Serviceniveau

Door de typische vervoermiddelen is de fietstaxi zeer herkenbaar. De toegankelijkheid van de vervoermiddelen is goed, door de service die de chauffeur kan bieden. De vervoervorm wordt dan ook vaak als pendel gebruikt door reizigers die bijvoorbeeld een (lichte) mobiliteitsbeperking. Aan chauffeurs worden geen wettelijke eisen gesteld, buiten dat zij een vergunning nodig hebben als die van straatartiest (zie boven). De diverse bedrijven stellen hun eigen eisen aan de chauffeurs (zoals sociaal vaardig, goede conditie etc.), maar de chauffeurs opereren zelfstandig.

B4. Openbaar evenementenvervoer Openbaar evenementenvervoer betreft voor iedereen toegankelijk (bus)vervoer, dat alleen tijdens en vlak voor en / of vlak na een grootschalig evenement rijdt. Het vervoer is sterk afhankelijk van de schaal van het evenement. Het gaat vaak om vervoer op de korte afstand, waarvoor in veel gevallen een afwijkend tarief geldt, eventueel gekoppeld aan een afwijkende kaartsoort.

Organisatie en wettelijk kader

Het vervoer maakt geen deel uit van de concessie, maar wordt geregeld tussen de organisatie van het evenement, eventueel in samenwerking met andere betrokkenen, en de vervoerder. De concessiehouder participeert in een aantal gevallen financieel, ook indien deze geen opdrachtgever is, bijvoorbeeld bij regionale evenementen. De vervoerder biedt deze dienst in een aantal gevallen als (extra) service aan.

Omvang en beschikbaarheid

Het vervoer rijdt in een vooraf vastgestelde periode, veelal gekoppeld aan de evenementtijden. Het aantal voertuigen en bedieningsgebied is afhankelijk van het evenement. In alle gevallen wordt in ieder geval één treinstation in de route opgenomen.

Haltes en routes

Het vervoer rijdt in alle gevallen een vaste route langs gemarkeerde haltes. Deze haltes zijn in een aantal gevallen speciaal voor het evenement gemarkeerd en herkenbaar door gebruik van beeldmateriaal van het evenement.

Dienstregeling / vooraanmelding

In veel gevallen wordt met een vast interval gereden. De reiziger hoeft zich niet vooraf aan te melden, maar meldt zich bij een halte om vervoerd te worden.

Kostenstructuur

In veel gevallen geldt een afwijkend tarief, eventueel gekoppeld aan een afwijkende kaartsoort. Er wordt gewerkt met een vaste prijs.

Serviceniveau

Aan chauffeursservice, en / of toegankelijkheid worden zover bekend in de meeste gevallen door de opdrachtgever geen eisen gesteld, anders dan de wettelijke eisen die aan een chauffeur van een (mini)bus worden gesteld. Dit heeft onder andere te maken met de korte termijn waarop het vervoer moet worden ingezet. De herkenbaarheid van het systeem wordt in veel gevallen gewaarborgd door het plaatsen van bordjes achter het raam van het voertuigen, waarop de naam van het evenement en aankomst en vertrekplaats van het voertuig zijn vermeld.

Voorbeelden

Openbaar evenementenvervoer rijdt op verschillende plaatsen in Nederland en is veelal gekoppeld aan grootschalige evenementen. Voorbeelden hiervan zijn De Nijmeegse Vierdaagse, Dodenherdenking in Wageningen, de Landmachtdagen, Carnaval en verschillende Schuttersfeesten.

B5. Pendels en Shuttlediensten Een pendel met vaste vertrektijden is een verbinding tussen twee vaste locaties (de haltes) volgens een bepaald kenbaar schema (de dienstregeling). Er worden de pendels bedoeld die alleen toegankelijk zijn voor een afgebakende groep mensen, bijvoorbeeld gasten van een hotel of restaurant of bezoekers van een besloten evenement (bijv. een voetbalwedstrijd). Het onderscheid tussen deze pendels en de besloten pendeldiensten zonder vaste vertrektijden is erg dun. Zeker rondom besloten evenementen (popfestivals, voetbalwedstrijden) lijkt het redelijk om aan te nemen dat er niet wordt gewacht op de dienstregelingsinterval (iedere x minuten) maar dat er continu heen en weer wordt gereden. De systeembeschrijving hieronder is dan ook nagenoeg gelijk aan de systeembeschrijving van pendels zonder vaste vertrektijden.

Daarnaast vallen in deze categorie shuttleservices. Shuttleservices zoals hier bedoeld zijn taxidiensten van en naar hotels e.d., die alleen toegankelijk zijn voor gasten van die hotels. Zij hebben een vaste halteplaats (het punt van vertrek, oftewel het hotel) maar geen dienstregeling.

Organisatie en wettelijk kader

De pendel met een vaste vertrektijd wordt doorgaans georganiseerd in het verlengde van een commerciële activiteit. Dit kan een restaurant- of hoteleigenaar zijn die gasten een verbinding van en naar een parkeerplaats wil aanbieden die op vaste tijden vertrekt. Dit type pendeldienst is dan ook alleen toegankelijk voor deelnemers aan de commerciële activiteit waarvoor het vervoer wordt georganiseerd. Hierbij valt ook te denken aan vervoer voor bezoekers van een voetbalwedstrijd, die alleen in de bus mogen als zij een toegangskaartje kunnen laten zien. De organisatie van de pendel zonder vaste vertrektijd ligt doorgaans in handen van de organisator van het evenement en/of de gemeente. Deze staan voor de taak een vervoerder bereid te vinden het vervoer uit te voeren en daar een contract mee af te sluiten.

Shuttleservice is een integraal onderdeel van de dienst die hotels aanbieden aan hun gasten. Naast de geboekte overnachting en bijvoorbeeld een ontbijt is vervoer van en naar het hotel één van de services die wordt aangeboden. Er is hier dus geen sprake van een op zichzelf staand vervoerssysteem met een specifieke organisatievorm, maar van een service als onderdeel van een groter geheel. Hotels maken afspraken met vervoer- of taxibedrijven die dit vervoer voor hen uitvoeren. Dit gaat door middel van contractuele afspraken tussen de twee partijen. Dit kan op incidentele basis (een enkel hotel) maar gebeurt ook grootschalig in bijvoorbeeld de Schiphol Hotel Shuttle, waarin Connexion vervoer levert naar meer dan 100 hotels in Amsterdam.

Omvang en beschikbaarheid

Bij besloten evenementen (voetbalwedstrijden, popfestivals) is de omvang doorgaans afgestemd op de vervoervraag. Dit geldt ook voor de beschikbaarheid: de tijden waarop het vervoer rijdt zijn afgestemd op de begin- en eindtijden van het evenement. Het aantal pendels tussen parkeerplaatsen aan de ene en horecagelegenheden aan de andere kant is moeilijk in te schatten. Dit type pendels wordt aangeboden als onderdeel van het bezoek aan de horecagelegenheid en wordt georganiseerd en geadverteerd als 'service' die inbegrepen is bij het bezoek aan de horecagelegenheid. Schaal en omvang zijn lastig in te schatten.

De beschikbaarheid van de shuttleservices is op afroep. Hierin vertoont het systeem grote gelijkenissen met de reguliere taxi. De omvang van de rest van het vervoer wisselt van hotels die zelfstandig vervoer organiseren, tot ketens die vervoer bij al hun vestigingen inkopen, tot de voornoemde Schiphol Hotel Shuttle waarbij meer dan 100 hotels hun vervoer centraal inkopen en door een vervoerder laten uitvoeren.

Haltes en routes

Pendelvervoer zoals hier bedoeld heeft een vaste opstaphalte (bij een verzamelplek, zoals parkeerplaats of stations) en een vaste uitstaphalte (bij de horecagelegenheid of bij de ingang van het evenemententerrein). Doorgaans zijn er geen haltes onderweg en wordt de kortste route gereden naar de bestemming.

De 'haltes' van de shuttleservice zijn de vertrekplaatsen van de shuttle (dus de hotels) en eventueel een beperkt aantal aankomstlocaties (met name Schiphol is hier een goed voorbeeld). Vaste routes worden hierbij niet gereden.

Dienstregeling / vooraanmelding

De eerste vorm van pendelvervoer heeft vaak een dienstregeling die wordt gepubliceerd als ‘iedere x minuten’, dus zonder vaste vertrektijden maar wel met de garantie dat de wachttijd nooit langer is dan het aantal gepubliceerde minuten. Vooraanmelding kan, indien de service kleinschalig is zoals bijvoorbeeld bij restaurants, nodig zijn. Pendels die zonder vaste dienstregeling rijden, kunnen vertrekken als de bus vol zit of kunnen continu heen en weer rijden zonder vooropgezet schema. Rondom begin- en eind tijden van evenementen (concerten, voetbalwedstrijden) is de stroom reizigers doorgaans groot genoeg om zonder dienstregeling door te kunnen rijden.

De shuttleservice is permanent op afroep beschikbaar. Vaak geldt een vooraanmeldingstijd tot bijvoorbeeld 2 uur voor vertrek (Schiphol Hotel Shuttle). De receptie van het hotel zal in de praktijk de aanvraag doen aan de vervoerder, omdat dit geen losstaand vervoerssysteem is maar een onderdeel van de service van het hotel.

Kostenstructuur

Doorgaans zitten de kosten van het pendelvervoer al inbegrepen in het toegangskaartje van de activiteit op de bestemming, al dan niet tegen een meerprijs van die activiteit. Dit toegangskaartje moet dan aan de chauffeur van het voertuig worden getoond.

Afhankelijk van het serviceniveau wat het hotel wil leveren en de kosten die de vervoerder berekent moet de passagier zelf nog bijbetalen voor de shuttleservice. Gratis services komen voor, maar ook services waarbij een taxitarief betaald moet worden.

Serviceniveau

Het serviceniveau van hier bedoelde pendeldiensten loopt erg uiteen. Voor meer exclusieve horecagelegenheden heeft ook de pendeldienst een exclusief karakter. Bij grootschalige evenementen, zoals popfestivals, is de service wisselend. Chauffeurs dienen in het bezit te zijn van de juiste wettelijk vereiste diploma's en voeren (soms) kaartcontrole uit. De auto's die worden ingezet, zijn in veel gevallen herkenbaar als taxi (blauw kenteken). Busjes en touringcars zijn vaak herkenbaar aan een bordje achter de voorruit, waarop herkomst en bestemming en / of de naam van de organisatie zijn vermeld of zelfs aan de huisstijl(kleuren) van de commerciële organisatie die het vervoer organiseert. Er worden vaak geen specifieke eisen aan de toegankelijkheid van de voertuigen gesteld. Het serviceniveau van de shuttleservice is afhankelijk van de service die het hotel wil leveren.

B6. People Mover: Phileas, Parkinghopper en Parkshuttle

Het woord 'people mover' wordt gebruikt om automatische vervoerssystemen voor personenvervoer tussen een aantal halteplaatsen aan te duiden, die rijden op een eigen infrastructuur. Het is dan ook een verkorting van 'automated people mover'. In deze rapportage gaan we uit van collectief vervoer (GRT) op basis van elektronische geleiding (in plaats van op basis van fysieke geleiding, waarvan we in Nederland geen voorbeelden kennen). Na een korte toelichting op de Phileas en de Parkinghopper, richten we ons in de rest van de beschrijving op de Parkshuttle.

Aan het einde van de jaren negentig van de vorige eeuw startte het Samenwerkingsverband Regio Eindhoven (SRE) met het demonstratieproject Hoogwaardig Openbaar Vervoer regio Eindhoven. Een door het bedrijfsleven in de regio uitgedacht concept lag hieraan ten grondslag. Er werd een compleet nieuw voertuig ontwikkeld en vrije busbanen aangelegd op het traject Eindhoven

NS/Neckerspoel naar Eindhoven Airport met een aftakking naar Veldhoven. Na een jaar testen in 2005 werd het traject stilgelegd. Na uitgebreide onderhandelingen en aanscherpingen van het contract met de leverancier van de voertuigen, werd vanaf zomer 2008 uitvoerig getest. Start van het vervoer wordt voorzien voor 2009.

Parkinghopper

In Nederland hebben drie people movers gereden; philleas, de parkinghopper en de parkshuttle. De ParkingHopper reed met 4 voertuigen sinds 1997 op langparkeerterrein P3 op Schiphol. Het systeem vervoerde mensen van parkeerplaats P3 naar de haltes van de pendelbussen. Deze pendelbussen, met chauffeur, verzorgen het vervoer over 3 km naar de vertrekhallen. Het project is inmiddels niet meer operationeel.

Parkshuttle

De parkshuttle is opnieuw operationeel. Het systeem rijdt in Rotterdam en werkt als een horizontale lift. Het systeem rijdt na twee eerdere pogingen (tussen 1999 en 2002 en eind 2005) vanaf februari 2009 in testritten. Reizigers kunnen echter – al vanaf 1 september 2009 – meerijden.

Organisatie en wettelijk kader

De opdrachtgever is kaderwetgebied SRR (Stadsregio Rotterdam) en de exploitant van de ParkShuttle is Connexxion. Binnen de nieuwe onderneming is Advanced Cargo Transshipment verantwoordelijk voor de techniek en Spijkstaal voor de voertuigen.

De ParkShuttle is een gewone vorm van openbaar vervoer. De strippenkaart en streekabonnementen zijn daarom van toepassing. De opdrachtgever was kaderwetgebied SRR (Stadsregio Rotterdam) en de exploitant van de ParkShuttle is Connexxion.

Het bedieningspaneel in de ParkShuttle, waarop de halte van bestemming kan worden gekozen, is nog wel buiten gebruik tijdens deze laatste testfase. De Shuttle stopt zolang nog automatisch op iedere halte, maar gebruik maken van de ParkShuttle kan dus sinds 1 september 2008 weer.

Verantwoordelijkheid over de voertuigen, de baan waar zij op rijden en eventuele kruisingen met regulier verkeer zijn van groot belang.

Omvang en beschikbaarheid

In totaal gaat het om 6 Parkshuttles en 8 haltes op een lineair tracé van 1800 meter. De voertuigen van de ParkShuttle hebben een vervoerscapaciteit van maximaal 20 personen. Sinds 1 september 2008 rijdt de parkshuttle weer maandag tot en met vrijdag van 06.00 tot 21.00 uur.

Bij metrostation Kralingse Zoom bevindt zich een automatisch laadstation. Hier worden de accu's van de in totaal drie wagentjes iedere dag buiten de spitsuren opgeladen.

Haltes en routes

ParkShuttle rijdt van metrostation Kralingse Zoom in Rotterdam naar kantoorpark Rivium in Capelle aan de IJssel. De people mover heeft een maximumsnelheid van 30 kilometer per uur.

Dienstregeling / vooraanmelding

De people mover rijdt in een vast interval, een vaste route. In de spits wordt om de 2 ½ minuut gereden en daarbuiten op afroep, waarbij de maximale wachttijd 6 minuten is.

Kostenstructuur

De ParkShuttle is een reguliere vorm van openbaar vervoer. De strippenkaart en sterabonnementen zijn daarom van toepassing (zie reguliere stads- en streeklijnen).

Serviceniveau

Er is geen sprake van service in persoon op de parkshuttle; de voertuigen hebben geen chauffeur. De voertuigen rijden op een eigen baan en zijn herkenbaar aan de Connexxionkleuren.

B7. Tuk Tuk De tuktuk (ook: toektoek) is een in Aziatische landen en met name in Thailand algemeen bekende vorm van openbaar vervoer. Het is een gemotoriseerde riksja waarin een aantal passagiers kan worden vervoerd. Voor de aandrijving wordt meestal een tweetaktmotor gebruikt die een karakteristiek toek-toek-geluid voortbrengt. Daarmee is de naam meteen verklaard. Vanaf juli 2006 worden tuktuks ook in Nederland voor personenvervoer gebruikt.

Organisatie en wettelijk kader

Tuktuk-vervoer wordt aangeboden door commerciële vervoerorganisaties, speciaal gericht op deze vervoervorm. In veel gevallen wordt een combinatie aangeboden van straatvervoer en de mogelijkheid om de voertuigen in te huren voor evenementen.

Inmiddels zijn er ook samenwerkingsverbanden ontstaan tussen Tuktuk-vervoerders en overige vervoerders zoals de NS. Hierbij gaat het nog wel met name om natransport bij evenementen: *“Tuk Tuk Company mag sinds kort ook de NS tot haar klanten rekenen. Wij verzorgen voor de NS natransport vanaf de stations Den Haag Centraal en Hollands Spoor. Daar komen binnenkort de stations Amsterdam Amstel en Bijlmer/Arena bij”*.

Omvang en Beschikbaarheid

Het exacte aantal tuktuk's is onduidelijk, maar bedraagt circa 40. In eerste instantie werden tuktuk's ingezet in Zandvoort, maar nu ook in Den Haag, Amsterdam, Utrecht, Nijmegen, Rotterdam, Delft, 's Hertogenbosch, Tilburg, Alkmaar en Hoorn.

Haltes en route

De tuktuk rijdt in principe geen vaste route, hoewel vaste toeristische routes bestaan.

Dienstregeling / vooraanmelding

De tuktuk kan worden aangehouden op straat. Ook zijn ze te vinden op vaste plekken (standplaatsen). Daarnaast kan de tuktuk telefonisch worden besteld.

Kostenstructuur

De reiziger betaalt een vaste prijs voor de rit, die vooraf bekend wordt gemaakt. Ook de speciale (toeristische) routes wordt een vaste prijs in rekening gebracht.

Serviceniveau

Voor het besturen van de tuktuk is een auto rijbewijs B nodig. Er worden door de verschillende vervoerbedrijven wisselende eisen gesteld aan de chauffeursservice. Het kenmerkende uiterlijk van de tuktuk maakt de voertuigen zeer herkenbaar. De toegankelijkheid van de vervoermiddelen is goed, door de service die de chauffeur kan bieden. De vervoervorm wordt dan ook tevens als pendel gebruikt door reizigers die bijvoorbeeld een (lichte) mobiliteitsbeperking hebben.

Colofon

Opdrachtgever Ministerie van Verkeer en Waterstaat

Status Definitief

Auteurs Jan Duffhues,
Lars de Jong,
Ronald de Jong,
Karin van der Vaart,
Anne van der Graaf

Projectnummer mr-100649

Kenmerk 3030