



Heroriëntatie RegioTaxi Haaglanden

**Den Haag
9 oktober 2008**

1. Inleiding

Op 6 februari 2008 heeft het Dagelijks Bestuur van het Stadsgewest Haaglanden besloten om, vanwege de tegenvallende prestaties, de overeenkomst voor de uitvoering van de RegioTaxi met BTR niet te verlengen na 1 september 2009. Tijdens deze bijeenkomst heeft het Dagelijks Bestuur ook het besluit genomen om een heroriëntatie op de RegioTaxi uit te gaan voeren. Dit ter voorbereiding van de volgende aanbesteding.

Op 31 maart 2008 heeft er overleg plaatsgevonden tussen Peter Smit en de wethouders Wmo van de gemeenten binnen Haaglanden. Tijdens dit overleg is de opzet van de "heroriëntatie" aan de orde gesteld. Afsproken is dat de "heroriëntatie" in nauw overleg met de gemeenten uitgevoerd zou worden. Het onderzoek moet antwoord geven op de volgende vragen:

- Wat is de functie van de RegioTaxi? Wie maken er gebruik van?
- Is de verantwoordelijkheidsverdeling tussen Haaglanden en de gemeenten in evenwicht met het gebruik vanuit Wmo en OV?
- Haaglanden is nu opdrachtgever; kan een gemeente ook opdrachtgever worden? Of zijn er andere mogelijkheden om het opdrachtgeverschap in te vullen?
- Hoe zit het met de financiering? Hoe zien de geldstromen er uit? Wie betaalt wat?
- Wat zijn de wensen van de gemeenten t.a.v. het vervoer van Wmo geïndiceerden met de RegioTaxi?
- Wat is de relatie met Valys; het bovenregionaal vervoersysteem voor gehandicapten?
- Is een opdeling in meerdere percelen wenselijk in combinatie met een splitsing tussen callcenter en vervoer? Welke mogelijkheden zijn er?

Verder zijn er tijdens dit overleg de volgende uitgangspunten meegegeven:

- Er is behoefte om de ongelijkheid tussen de gemeenten die er nu is, bij te sturen; gelijke monniken, gelijke kappen!
- Het Stadsgewest Haaglanden is bereid de OV-functie van de RegioTaxi te financieren en als het nodig is deze voort te laten bestaan. Maar Haaglanden ziet geen noodzaak om vanuit de BDU de Wmo functie van de RegioTaxi te betalen.

Op 11 juni 2008 heeft het Dagelijks Bestuur besloten de overeenkomst met BTR te beëindigen. Deze beëindiging heeft plaatsgevonden per ingang van 1 juli 2008. Er is een tijdelijke overeenkomst gesloten met Connexxion Taxi Services met een looptijd van 1 juli 2008 tot 1 september 2009. Indien door Haaglanden gewenst, kan deze overeenkomst nog met twee maal drie maanden verlengd worden. De datum waarop een vernieuwde RegioTaxi op zijn vroegst van start kan gaan blijft 1 september 2009. De voorbereidingen van een aanbesteding nemen ongeveer 9 maanden in beslag.

2. Werkwijze onderzoek heroriëntatie RegioTaxi Haaglanden

Zoals in de inleiding is aangegeven, is er voor gekozen om de heroriëntatie in nauw overleg met de gemeenten uit te voeren. Dit heeft geresulteerd in de volgende werkwijze waarbij een achttal stappen zijn te onderscheiden:

1. Peter Smit heeft op 31 maart 2008 de Wmo bestuurders geïnformeerd.
2. De Wmo en V&W ambtenaren van de 9 gemeenten zijn over het onderzoek schriftelijk geïnformeerd.
3. De gegevens over gebruik en kosten van de RegioTaxi en de Wmo beleid zijn verzameld.
4. Er is een interview ronde langs alle 9 gemeenten gehouden, waarbij wensen van gemeenten zijn geïnventariseerd.

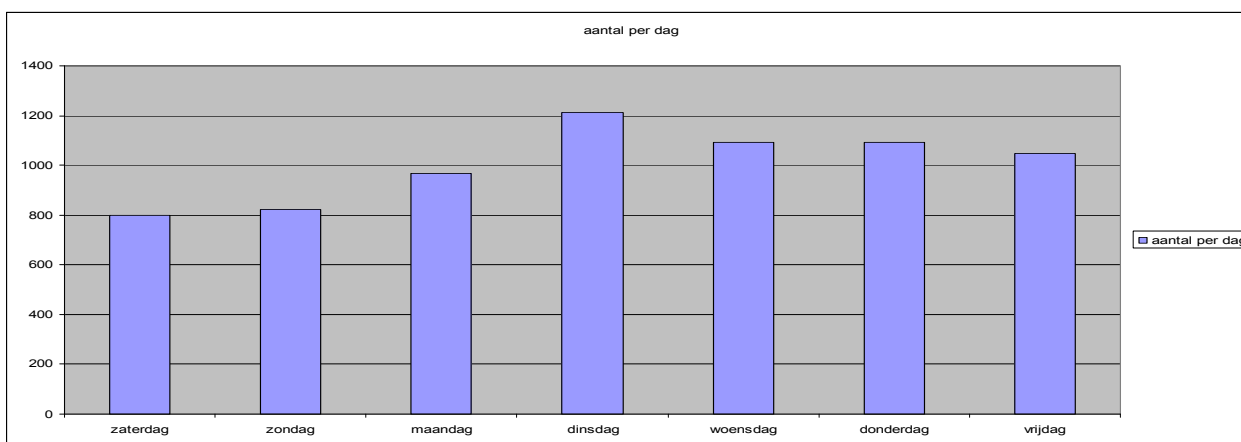
5. Werkconferentie 1 voor Wmo en V&W ambtenaren van de 9 gemeenten waar een terugkoppeling is gegeven over de inventarisatie, analyse gebruik en de interview ronde. Tevens heeft tijdens deze werkconferentie het adviesbureau Mobycon een uiteenzetting gegeven over de verschillende Regiotaxi vervoerssystemen in binnen- en buitenland.
6. Werkconferentie 2 voor Wmo en V&W ambtenaren van de 9 gemeenten waar Haaglanden de uitgangspunten vanuit Haaglanden heeft ingebracht. Tevens is er tijdens deze conferentie gesproken over de geldstromen. De gemeenten hebben in deze werkconferentie ook voorkeur uitgesproken over verschillende varianten.
7. Werkconferentie 3 voor Wmo en V&W ambtenaren van de 9 gemeenten. In deze werkconferentie is vooral gesproken over de varianten die ontstaan als een aantal gemeenten ervoor kiezen om zelf een vervoerssysteem als de RegioTaxi op te zetten.
8. Bestuurlijk overleg tussen Peter Smit als portefeuillehouder Verkeer en Vervoer van Haaglanden en de wethouders van de 9 gemeenten die verantwoordelijk zijn voor V&V en de wethouders die verantwoordelijk zijn voor de Wmo. Tijdens dit overleg zullen de resultaten van de stappen 1 t/m 7 worden gepresenteerd. De discussiepunten die tijdens dit overleg op 9 oktober aan de orde zijn geweest, worden weergegeven in bijlage 1.

In dit rapport wordt ten behoeve van de leesbaarheid niet de processtappen gevolgd, maar is gekozen om de resultaten per onderwerp te beschrijven.

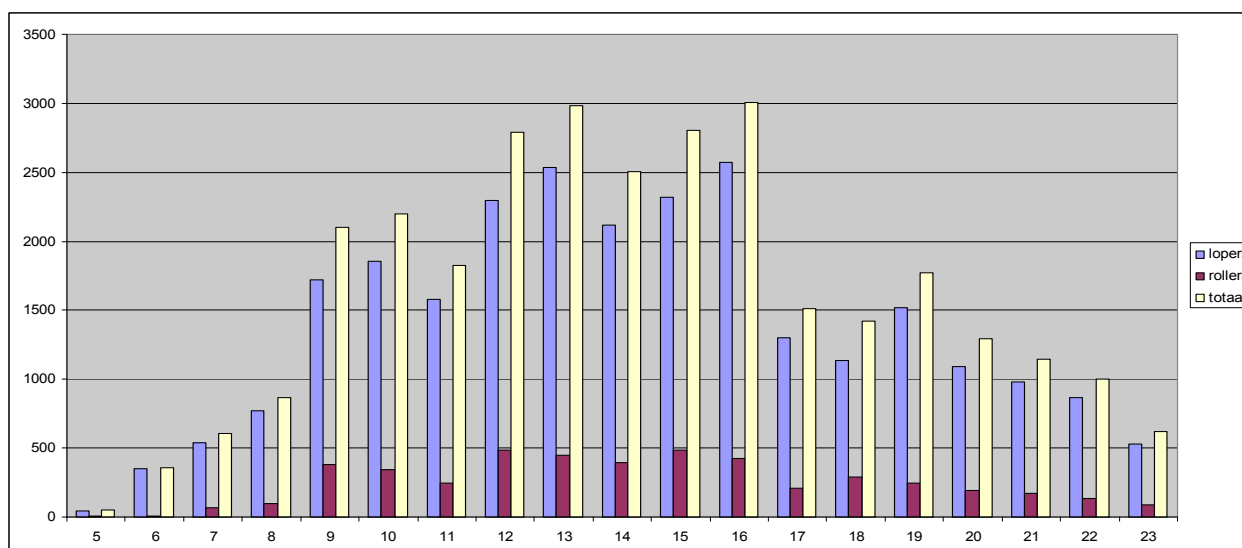
3. Gebruik RegioTaxi

3.1 Vervoergegevens

Maandelijks worden er met de RegioTaxi ruim 31.500 personen vervoerd. Hieronder zijn bijna 14.000 personen die reizen met een rollator, rolstoel of scootmobiel. De gemiddelde reisafstand is zo 'n 7 km. Welke dagen het drukst zijn, ziet u in onderstaand plaatje:



De piektijden op een dag liggen tussen 12.00 en 16.00. Zie hieronder:

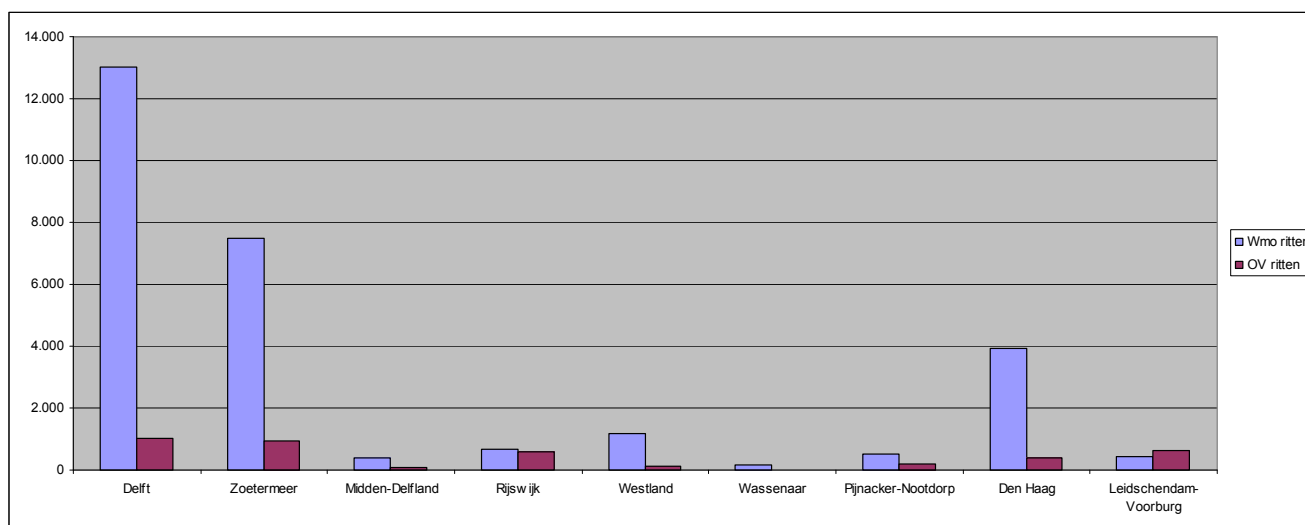


3.2 Vervoer Wmo geïndiceerden en OV reizigers

Het grootste deel van alle ritten betreft ritten van Wmo geïndiceerden. Onder Wmo geïndiceerden wordt in dit kader verstaan alle inwoners van de desbetreffende gemeente waarvoor de gemeente een deel van de vervoerkosten betaalt. In een aantal gemeenten kunnen dit ook ouderen zijn. Voor de gemeenten Delft, Zoetermeer en Midden-Delfland weten we het aantal exact. Ongeveer 91% van alle ritten in deze drie gemeenten zijn Wmo ritten. Op basis van dit percentage is ook een doorrekening gemaakt voor de overige gemeenten waarbij later de aantallen van Rijswijk, Pijnacker-Nootdorp en Leidschendam-Voorburg na een bestandsvergelijking, nog zijn aangepast. Uiteindelijk vormen de Wmo ritten van alle gemeenten 88% van het totaal.

	Aantal Wmo ritten	Aantal OV ritten
Delft	13.018	1.007
Zoetermeer	7.499	954
Midden-Delfland	377	61
Rijswijk	666	569
Westland	1.167	113
Wassenaar	148	14
Pijnacker-Nootdorp	494	201
Den Haag	3.936	381
Leidschendam-Voorburg	412	623
Totaal	27.717 (88%)	3.923 (12%)

Grafisch ziet de verhouding Wmo en OV gebruik er als volgt uit:



Tijdens de interview ronde is aan de gemeenten gevraagd wat de OV functie van de RegioTaxi is in de betreffende gemeente. Hieruit kwam duidelijk naar voren dat de OV functie van de RegioTaxi zeer beperkt is. Alleen in plaatsen waar geen bus rijdt, is men blij dat de RegioTaxi er is, omdat inwoners die niet over een auto beschikken daarmee toch een alternatief hebben. Op basis van de cijfers is duidelijk dat het OV gebruik binnen de RegioTaxi zeer laag is.

4. Gegevens Wmo beleid

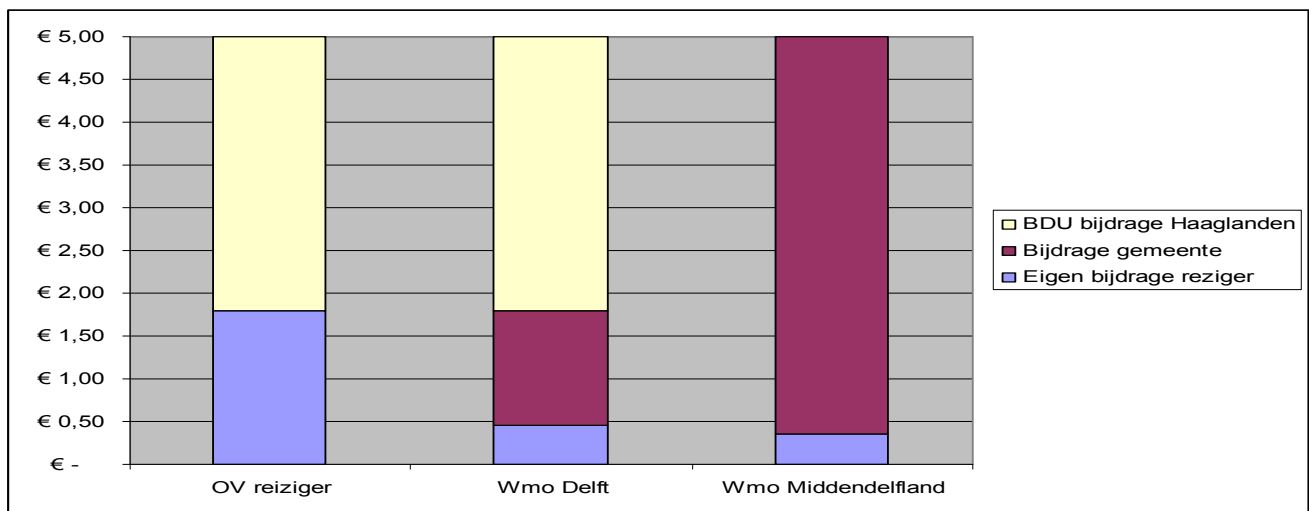
In beeld is gebracht welke gemeenten de RegioTaxi aan Wmo geïndiceerden opleggen als voorziening waarvan men gebruik moet maken en gemeenten die aan Wmo geïndiceerden een Persoonsgebonden budget (Pgb) verstrekken. In onderstaand overzicht wordt deze informatie weergegeven.

	RegioTaxi collectief vervoer	Pgb voor vervoer	Aantal geïndiceerden	Kosten gemeenten voor Wmo vervoer
Delft	ja	nee	5658	€ 480.000
Zoetermeer	ja	nee	4500	€ 450.000
Midden-Delfland	ja	nee	260	€ 80.000
Rijswijk	nee	ja	820	€ 375.000
Westland	nee	ja	1627	€ 982.871
Wassenaar	nee	ja	460	€ 441.000
Pijnacker-Nootdorp	nee	ja	354	€ 325.125
Den Haag	Taxibus	nee	9705	€ 5.000.000
Leidschendam-Voorburg	nee	ja	1274	€ 765.000

5. Financiering en geldstromen

5.1 Huidige gebruikerstarieven en exploitatiekosten RegioTaxi

De RegioTaxi kost de OV reiziger € 1,80 per zone. Er wordt net als in OV met een opstapzone gewerkt. Na de 3^{de} zone wordt het tarief verdubbeld naar € 3,60. Voor de Wmo geïndiceerden in Delft, Zoetermeer en Midden-Delfland gelden afwijkende (lagere) tarieven. De gemeenten betalen het verschil tussen het Haaglanden OV-tarief en het lagere Wmo tarief. De exploitatiekosten bedragen iets meer dan € 5,00 per zone. De klant (en gemeente) betaalt € 1,80 per zone. Haaglanden betaalt vanuit de BDU € 3,20 per zone. Uitzondering hierop is Midden-Delfland. Midden-Delfland betaalt de volledige exploitatiekosten van de Wmo reizigers. Midden-Delfland ontvangt achteraf van Haaglanden nog jaarlijks € 12.000 aan BDU op basis van de historische opbouw.



5.2 Bijdrage gemeenten en bijdrage Haaglanden aan de RegioTaxi + kosten Pgb per gemeente.

Het huidige beleid binnen Haaglanden is dat gemeenten die de RegioTaxi als verplichte voorziening voorschrijven aan Wmo geïndiceerden, zelf de exploitatiekosten moeten betalen voor deze groep minus het deel dat zij in het verleden in de BDU opgebouwd hebben. In de huidige situatie betekent dit dat Delft en Zoetermeer hier vooral van profiteren.

	Aantal ritten per maand	Bijdrage gemeenten aan RegioTaxi per jaar	Kosten Pgb per gemeente per jaar	Bijdrage Haaglanden aan RegioTaxi per jaar
Delft	14025	€ 627.984	0	€ 1.731.804
Zoetermeer	8453	€ 485.940	0	€ 1.043.772
Midden-Delfland	438	€ 66.912	0	€ 19.536
Rijswijk	1245	0	€ 375.000	€ 153.732
Westland	1280	0	€ 982.871	€ 158.052
Wassenaar	162	0	€ 441.000	€ 20.004
Pijnacker-Nootdorp	516	0	€ 325.125	€ 63.720
Den Haag	4317	0	€ 5.000.000*	€ 533.064
Leidschendam-Voorburg	1065	0	€ 765.000	€ 131.508
Totaal	31501	€ 1.180.824	€ 7.889.000	€ 3.862.192

*zijn de kosten van Den Haag aan de Taxibus

Bij de start van de RegioTaxi in 2001, zijn de eigen reeds bestaande CVV vervoersystemen van Zoetermeer en Delft ingebracht in de RegioTaxi. Op deze wijze kregen de gemeenten beschikking over een vervoerssysteem met een uitgebreider vervoergebied en kon een hoger bedrag aan reizigersinkomsten in aanmerking komen voor de suppletierегeling (voorloper BDU) van V&W. Dit, in combinatie met het voorschrijven van de RegioTaxi als verplicht te gebruiken voorziening, heeft ertoe geleid dat het gebruik van de RegioTaxi in Zoetermeer en Delft veel hoger is dan in de andere gemeenten. Daarnaast gaat Delft ruimhartig om met het toegang geven tot de RegioTaxi van 65+ers. Den Haag heeft er bij de start van de RegioTaxi voor gekozen om hun eigen vervoerssysteem, de Taxibus, niet samen te voegen met de RegioTaxi.

5.3 Geldstromen

Voor alle gemeenten zijn de geldstromen in kaart gebracht. Het overzicht is gebaseerd op de gegevens van maart 2008 en is geëxtrapoleerd naar heel 2008. Per gemeente staat vermeld welke bijdragen betaald worden door de Wmo reiziger, de OV reiziger, de gemeenten, en uiteindelijk welk bedrag Haaglanden betaalt vanuit de BDU.

	Aantal ritten	Aantal ritten Wmo tegen gereduceerd tarief	Aantal ritten tegen OV Tarief	Exploitatiekosten (aantal zones * 5,23)	Eigen bijdrage Wmo reiziger (Delft: 0,46, Zoetermeer: 0,00, Midden-Delfland gemiddeld: 0,30)	Subsidie Wmo vanuit gemeente (1,80 - eigenbijdrage Wmo)	Bijdrage gemeente in exploitatie	Eigen bijdrage OV reiziger (1,80)	Totaal bijdrage gemeente + eigen bijdrage Wmo reiziger + OV reiziger	Subsidie vanuit BDU Haaglanden
Delft	14025	13018	1007	220.052	17.965	52.332		5.438	75.735	144.317
Zoetermeer	8453	7499	954	132.628	-	40.495		5.152	45.646	86.981
Midden-Delfland	438	377	61	6.872	339	1.697	3.879	329	2.365	1.628
Rijswijk	1245	0	1245	19.534	-	-	-	6.723	6.723	12.811
Westland	1280	0	1280	20.083	-	-	-	6.912	6.912	13.171
Wassenaar	162	0	162	2.542	-	-	-	875	875	1.667
Pijnacker-Nootdorp	516	0	516	8.096	-	-	-	2.786	2.786	5.310
Den Haag	4317	0	4317	67.734	-	-	-	23.312	23.312	44.422
Leidschendam-Voorburg	1065	0	1065	16.710	-	-	-	5.751	5.751	10.959
Totaal	31501	20894	10607	494.251	18.304	94.523	3.879	57.278	170.105	321.266
Op jaarbasis	378012	250728	127284	5.931.008	219.650	1.134.282	46.552	687.334	2.041.265	3.855.192

6. Redeneringen van het Stadsgewest Haaglanden t.a.v. voortzetting van de RegioTaxi

In overleg met de portefeuillehouder Verkeer en Vervoer van Haaglanden is gekomen tot de volgende redenering:

1. De RegioTaxi is een vervoersysteem voor Wmo geïndiceerden en ouderen. Gebleken is dat 88% van de ritten gemaakt worden door deze groep. De RegioTaxi is daarmee niet echt een OV

product. Oorspronkelijk is er binnen de BDU € 2.800.000 opgebouwd vanuit de RegioTaxi. Het bedrag dat Haaglanden momenteel betaalt aan de RegioTaxi, ad € 3.800.000, staat niet in verhouding tot wat oorspronkelijk is opgebouwd en nog minder in verhouding tot het OV-gebruik van 12%. Gelet op bovenstaande verhoudingen in gebruik door Wmo en OV reizigers, zou het zelfs gerechtvaardigd zijn als door Haaglanden slechts 12% van de kosten van de RegioTaxi gefinancierd zou worden. Dit komt neer op € 456.000.

2. Aangezien in het verleden een bedrag in de BDU is opgebouwd door zowel de OV als de Wmo reiziger, valt te overwegen om ook in de toekomst toch nog een bijdrage vanuit de BDU in te zetten voor de Regiotaxi.
3. Het Stadsgewest wenst niet langer de gemeentelijke taak van het WMO-vervoer van de gemeenten over te nemen. Gemeenten kunnen kiezen tussen "zelf een vervoersysteem opzetten" of "Haaglanden vragen dit voor hen te doen". De kostenverantwoordelijkheid gaat in beide gevallen over van Haaglanden naar de gemeenten. Zowel gemeenten die er voor kiezen om zelf een vervoersysteem op te zetten, als de gemeenten die Haaglanden vragen dit voor hen te doen, en daarin ook de OV reizigers meenemen, kunnen hiervoor vanuit de BDU een bijdrage ontvangen. Indien een gemeente de OV reizigers niet wil meenemen in het vervoersysteem, dan ontvangt de gemeente geen bijdrage van de BDU en zal Haaglanden de OV functie van de RegioTaxi in deze gemeente overnemen.
4. Op dit moment profiteert de ene gemeente veel meer dan de andere van de BDU-bijdrage van Haaglanden. Haaglanden is, zoals reeds in het bestuurlijk overleg op 31 maart 2008 tussen de portefeuillehouder Verkeer en Vervoer en de Wmo wethouders van de gemeenten is aangegeven, voorstander van een verdeling van de BDU-bijdrage op basis van "gelijke monniken, gelijke kappen".

De huidige ongelijkheid kan weggewerkt worden als de bijdrage vanuit de BDU verdeeld zou worden op basis van inwonersaantallen per gemeente. Uitgaande van een bijdrage van € 2.800.000 ziet dit er als volgt uit.

	aantal inwoners	Huidige BDU verdeling RegioTaxi	Verdeling BDU (€ 2.800.000) op basis van aantal inwoners
Delft	95.379	€ 1.731.804	€ 268.960
Zoetermeer	118.024	€ 1.043.772	€ 332.817
Midden-Delfland	17.536	€ 19.536	€ 49.450
Rijswijk	47.041	€ 153.732	€ 132.651
Westland	98.869	€ 158.052	€ 278.802
Wassenaar	25.608	€ 20.004	€ 72.212
Pijnacker-Nootdorp	43.718	€ 63.720	€ 123.281
Den Haag	473.941	€ 533.064	€ 1.336.470
Leidschendam-Voorburg	72.824	€ 131.508	€ 205.357
Totaal	992.940	€ 3.855.192	€ 2.800.000

Deze verdeling doet het meeste recht aan het principe van "gelijke monniken, gelijke kappen".

Een alternatieve regeling, vooral met het oog op het financiële verschil voor de gemeenten Delft en Zoetermeer is een verdeelsleutel gebaseerd op 50% inwonersaantallen en voor 50% op de verhouding aan ritten in maart 2008. Deze regeling zou dan gecombineerd worden met een afbouw in bijvoorbeeld vijf jaar naar een verdeling gebaseerd op uitsluitend inwonersaantallen.

Uitgaande van € 2.800.000 levert dit de volgende verdeling op:

	aantal inwoners	Huidige BDU verdeling RegioTaxi	Verdeling BDU (€ 2.800.000) op basis van aantal inwoners	Verdeling BDU (€ 2.800.000) op basis van aantal ritten	Verdeling BDU (€ 2.800.000) voor 50% op basis van ritten en voor 50% op basis van inwoners
Delft	95.379	€ 1.731.804	€ 268.960	€ 1.261.725	€ 765.342
Zoetermeer	118.024	€ 1.043.772	€ 332.817	€ 760.452	€ 546.634
Midden-Delfland	17.536	€ 19.536	€ 49.450	€ 5.490	€ 27.470
Rijswijk	47.041	€ 153.732	€ 132.651	€ 112.003	€ 122.327
Westland	98.869	€ 158.052	€ 278.802	€ 115.151	€ 196.976
Wassenaar	25.608	€ 20.004	€ 72.212	€ 14.574	€ 43.393
Pijnacker-Nootdorp	43.718	€ 63.720	€ 123.281	€ 46.424	€ 84.852
Den Haag	473.941	€ 533.064	€ 1.336.470	€ 388.370	€ 862.420
Leidschendam-Voorburg	72.824	€ 131.508	€ 205.357	€ 95.812	€ 150.584
Totaal	992.940	€ 3.855.192	€ 2.800.000	€ 2.800.000	€ 2.800.000

Nadere bestudering van de BDU wet- en regelgeving heeft een beperking opgeleverd aan het bovengenoemde verdelingsvoorstel. Verstreckte BDU moet jaarlijks verantwoord worden met een accountantsverklaring waaruit blijkt dat de BDU besteed is aan vervoer of vervoersystemen die voor iedereen ontstaan.

Dit onderstreept het Haaglanden standpunt, dat RegioTaxi BDU alleen kan worden doorgegeven aan gemeenten met een vervoersysteem, dat openstaat voor OV reizigers.

Daarnaast is het zo dat niet besteed geld ook niet verantwoord kan worden. In het voorstel waarbij de bijdrage uit de BDU wordt verdeeld, ontvangen een aantal gemeenten meer dan ze uitgeven aan de RegioTaxi. Deze gemeenten zullen dit deel weer terug moeten betalen aan Haaglanden. Om die reden wordt voorgesteld het deel dat over is te herverdelen, op basis van aantal inwoners per gemeente, over die gemeenten die tekort hebben.

Vanuit de bijdrage uit de BDU moeten tevens de kosten voor aanbesteding, contractbeheer, monitoring, uitvoering klanttevredenheidsonderzoek en klachten meldpunt betaald worden. Op dit moment bedragen deze kosten ongeveer € 200.000 op jaarbasis.

7. Standpunten van de gemeenten ten aanzien van de toekomst van de RegioTaxi

Alle gemeenten zien belang in het behoud van een regionaal vervoersysteem als de RegioTaxi.

Onderkend wordt dat de belangrijkste functie van de RegioTaxi het vervoer van Wmo geïndiceerden is. Om die reden wordt door alle gemeenten, uitgezonderd Midden-Delfland en Pijnacker-Nootdorp, een overheveling van de verantwoordelijkheid voor de RegioTaxi van Haaglanden naar de gemeenten onderschreven. Midden-Delfland en Pijnacker-Nootdorp zijn van mening dat RegioTaxi OV is, en dus een verantwoordelijkheid van Haaglanden. Haaglanden is

het met deze gemeenten eens dat de RegioTaxi in de huidige vorm OV genoemd mag worden. Alleen is Haaglanden niet verplicht om een product als de RegioTaxi aan de inwoners van Haaglanden aan te bieden; zeker niet bij een zeer laag gebruik door OV reizigers.

Alle gemeenten willen graag dat er een regionaal RegioTaxi vervoersysteem blijft. Van de 9 gemeenten willen er 7 gemeenten de huidige situatie continueren. Zij zijn tevreden over het product RegioTaxi en de wijze waarop Haaglanden dit vorm geeft. Wel hopen deze gemeenten dat de kwaliteit van de uitvoering van de RegioTaxi beter zal worden dan het afgelopen jaar.

Den Haag wil ook doorgaan met de huidige opzet met de eigen Taxibus voor hun Wmo geïndiceerden. Den Haag houdt de mogelijkheid nog wel open om eventueel aan te sluiten bij een gezamenlijk callcenter indien Haaglanden een scheiding zou aanbrengen tussen callcenter en vervoer. Ook overweegt Den Haag het vervoersysteem open te stellen voor OV reizigers.

Delft wil wel onderdeel uit blijven maken van een regionaal RegioTaxi vervoersysteem, maar overweegt dit voor hun Wmo geïndiceerden zelf te doen. Delft houdt nog open om Haaglanden hiervoor te vragen indien er tot goede afspraken gekomen kan worden over samenwerking en uitwisseling informatie. Delft houdt de mogelijkheid ook nog open om eventueel aan te sluiten bij een gezamenlijk callcenter indien Haaglanden een scheiding zou aanbrengen tussen callcenter en vervoer. Ook overweegt Delft het vervoersysteem open te stellen voor OV reizigers.

Westland wil verder met een door Haaglanden georganiseerde RegioTaxi. Maar Westland sluit niet uit op termijn naast de RegioTaxi een eigen vervoersysteem in te gaan voeren.

De voor- en nadelen van een gezamenlijk Callcenter moeten nog uitgewerkt worden.

Hoewel alle gemeenten onderkennen dat de Wmo ritten verreweg het grootste aandeel vormen binnen de RegioTaxi, zien met name Delft en Zoetermeer liever dat de volledige € 3,8 milj beschikbaar zou blijven.

	Huidig systeem voortzetten?	Eigen perceel? Of zelf doen?	Regionaal vervoer wel via RegioTaxi?	Vervoersafstand maximaal 5 OV zones?
Delft	ja/nee	ja	ja	ja
Zoetermeer	ja	nee	ja	ja
Midden-Delfland	ja	nee	ja	ja
Rijswijk	ja	nee	ja	ja
Westland	ja	nee/ja	ja	ja
Wassenaar	ja	nee	ja	ja
Pijnacker-Nootdorp	ja	nee	ja	ja
Den Haag	ja	Ja (Taxibus)	ja	ja
Leidschendam-Voorburg	ja	nee	ja	ja

8. Modellen voor het behoud van een regionaal RegioTaxi vervoerssysteem

Om duidelijk te maken wat de keuzes zijn, zijn er een drietal modellen ontwikkeld waaruit duidelijk wordt hoe keuzes uit kunnen pakken.

Model 1: Den Haag en Delft kiezen voor zelf doen, inclusief OV. Overige gemeenten vragen Haaglanden.

Model 2: Den Haag en Delft kiezen voor zelf doen, zonder OV. Overige gemeenten vragen Haaglanden en Haaglanden regelt OV deel in Delft en Den Haag

Model 3: Alleen Den Haag kiest voor zelf doen, zonder OV. Overige gemeenten vragen Haaglanden en Haaglanden regelt OV deel in Den Haag

Model 1: Den Haag en Delft kiezen voor zelf doen, inclusief OV. Overige gemeenten vragen Haaglanden.

- RegioTaxi Haaglanden valt uiteen in 3 stukken: Delft, Den Haag en rest. Er kan gekozen worden voor een gezamenlijk callcenter of één nummer voor de 3 delen met daarachter een keuzemenu. Als hier geen overeenstemming over komt dan houdt ieder deel zijn eigen callcenter bij de vervoerder.
- Het totale vervoergebied wordt Haaglanden met schil van 4 OV zones en er wordt een maximale ritlengte gehanteerd van 5 OV zones.
- Het vervoergebied van Delft en Den Haag is de gemeente plus een schil van 4 OV zones en er wordt een maximale ritlengte gehanteerd van 5 OV zones.
- Vervoer in Delft en Den Haag staat open voor Wmo en OV reizigers
- Delft en Den Haag ontvangen een bijdrage uit de BDU; de andere gemeenten ook.
- Delft en Den Haag regelen zelf aanbesteding en sturen vervoer aan.
- Delft en Den Haag betalen de kosten van de volgende ritten:
 - Alle ritten Wmo geïndiceerden
 - Alle ritten OV reizigers met vertrekadres in Delft of Den Haag plus de retourritten die gelijktijdig met de heenreis zijn geboekt
- Zoetermeer en Midden-Delfland betalen de kosten van de volgende ritten:
 - Alle ritten Wmo geïndiceerden
 - Alle ritten OV reizigers met vertrekadres in Zoetermeer en Midden-Delfland plus de retourritten die gelijktijdig met de heenreis zijn geboekt
- Overige gemeenten (met Pgb) betalen de kosten van de volgende ritten:
 - Alle ritten OV reizigers met vertrekadres in hun gemeente plus de retourritten die gelijktijdig met de heenreis zijn geboekt. Omdat deze gemeenten een Pgb verstrekken worden deze reizigers als OV reizigers beschouwd
- Alleen door gemeenten geïndiceerden ontvangen een pas; OV reizigers (incl. Wmo-Pgb) niet.
- Gemeenten Den Haag, Delft, Zoetermeer en Midden-Delfland bepalen zelf tarief voor Wmo geïndiceerden. Haaglanden stelt OV tarief vast.

Model 2: Den Haag en Delft kiezen voor zelf doen, zonder OV. Overige gemeenten vragen Haaglanden en Haaglanden regelt OV deel in Delft en Den Haag

- RegioTaxi Haaglanden valt uiteen in 3 stukken: Delft, Den Haag en rest. De Wmo geïndiceerden van Delft en Den Haag bellen hun eigen vervoerder. De OV reizigers in Delft en Den Haag en de RegioTaxi reizigers van de overige gemeenten bellen de vervoerder van RegioTaxi Haaglanden

- Het totale vervoergebied wordt Haaglanden met schil van 4 OV zones en er wordt een maximale ritlengte gehanteerd van 5 OV zones.
- Het vervoergebied van Wmo Delft en Wmo Den Haag is de gemeente plus een schil van 4 OV zones en er wordt een maximale ritlengte gehanteerd van 5 OV zones.
- Vervoer in Delft en Den Haag is alleen open voor Wmo reizigers
- Delft en Den Haag ontvangen geen bijdrage vanuit de BDU; de andere gemeenten ontvangen wel een deel vanuit de BDU.
- Delft en Den Haag regelen zelf aanbesteding van hun Wmo vervoer en sturen vervoer aan. Haaglanden doet dat voor het OV deel van Delft en Den Haag plus het vervoer voor de overige gemeenten.
- Delft en Den Haag betalen de kosten van de volgende ritten:
 - Alle ritten Wmo geïndiceerden
- Haaglanden betaalt de kosten van de volgende ritten:
 - Alle ritten OV reizigers met vertrekadres in Delft of Den Haag plus de retourritten die gelijktijdig met de heenreis zijn geboekt
- Zoetermeer en Midden-Delfland betalen de kosten van de volgende ritten:
 - Alle ritten Wmo geïndiceerden
 - Alle ritten OV reizigers met vertrekadres in Zoetermeer en Midden-Delfland plus de retourritten die gelijktijdig met de heenreis zijn geboekt
- Overige gemeenten (met Pgb) betalen de kosten van de volgende ritten:
 - Alle ritten OV reizigers met vertrekadres in hun gemeente plus de retourritten die gelijktijdig met de heenreis zijn geboekt. Omdat deze gemeenten een Pgb verstrekken worden deze reizigers als OV reizigers beschouwd
- Alleen door gemeenten geïndiceerden ontvangen een pas; OV reizigers (incl. Wmo-Pgb) niet.
- Gemeenten Den Haag, Delft, Zoetermeer en Midden-Delfland bepalen zelf tarief voor Wmo geïndiceerden. Haaglanden stelt OV tarief vast.

De belangrijkste verschillen met model 1 zijn:

- Vervoersysteem in Delft en Den Haag is alleen voor Wmo geïndiceerden.
- OV reizigers in Den Haag en Delft worden met de RegioTaxi van Haaglanden vervoerd
- Delft en Den Haag ontvangen geen deel vanuit de BDU; dit deel blijft bij Haaglanden omdat Haaglanden dit vervoer voor haar rekening neemt.

Model 3: Alleen Den Haag kiest voor zelf doen, zonder OV. Overige gemeenten vragen Haaglanden en Haaglanden regelt OV deel in Den Haag

Dit model is nagenoeg gelijk aan model 2; alleen wordt Delft op dezelfde wijze behandeld als de overige gemeenten.

Model 3 is mogelijk haalbaar voor Delft als er goede afspraken gemaakt kunnen worden over de samenwerking tussen Delft en Haaglanden en de uitwisseling van de informatie. In het volgende hoofdstuk wordt hier verder op in gegaan.

Samengevoegd zien de 3 modellen er als volgt uit:

	Model 1		Model 2		Model 3	
	Wmo	OV	Wmo	OV	Wmo	OV
Delft	Stadstax	Stadstax	Stadstax	RegioTaxi	RegioTaxi	RegioTaxi
Zoetermeer	RegioTaxi	RegioTaxi	RegioTaxi	RegioTaxi	RegioTaxi	RegioTaxi
Midden-Delfland	RegioTaxi	RegioTaxi	RegioTaxi	RegioTaxi	RegioTaxi	RegioTaxi
Rijswijk	RegioTaxi	RegioTaxi	RegioTaxi	RegioTaxi	RegioTaxi	RegioTaxi
Westland	RegioTaxi	RegioTaxi	RegioTaxi	RegioTaxi	RegioTaxi	RegioTaxi
Wassenaar	RegioTaxi	RegioTaxi	RegioTaxi	RegioTaxi	RegioTaxi	RegioTaxi
Pijnacker-Nootdorp	RegioTaxi	RegioTaxi	RegioTaxi	RegioTaxi	RegioTaxi	RegioTaxi
Den Haag	Taxibus	Taxibus	Taxibus	RegioTaxi	Taxibus	RegioTaxi
Leidschendam-Voorburg	RegioTaxi	RegioTaxi	RegioTaxi	RegioTaxi	RegioTaxi	RegioTaxi

9. Samenwerking tussen gemeenten en Haaglanden

9.1 Samenwerkingsovereenkomst

Tussen iedere gemeente en Haaglanden dient samenwerkingsovereenkomst ten behoeve van de RegioTaxi opgesteld te worden. Voorgesteld wordt om in deze overeenkomst de volgende punten op te nemen:

- Verantwoordelijkheden ten aanzien van de kosten
- Toebedeling van de ritten
- Vervoergebied van de RegioTaxi
- Aandeel BDU
- Overleg
- Taakverdeling
- Informatie die per gemeente beschikbaar moet zijn over gebruik, financiën en kwaliteit
- Overhead kosten

9.2 Rittoebedeling

De toebedeling van de ritten geschiedt op basis van de volgende uitgangspunten:

Aan een gemeente wordt toebedeeld:

- Aan een gemeenten met RegioTaxi als verplicht te gebruiken vervoersysteem, worden alle ritten van de eigen Wmo geïndiceerden toebedeeld
- Bij gemeenten die met een Pgb werken, worden de Wmo geïndiceerden beschouwd als OV reizigers
- Alle ritten van OV reizigers met vertrekplaats in de betreffende gemeente plus de retourritten die gelijktijdig met de heenrit geboekt worden, worden aan de betreffende gemeente toebedeeld
- Ritlengte maximaal 5 OV zones
- Vervoergebied gemeenten is gemeente + 5 OV zones

9.3 Up to date management informatie

Indien de voorgestelde toebedeling van de ritten akkoord bevonden wordt, is het mogelijk aan iedere gemeente maandelijks informatie te verschaffen over het gebruik, de kosten en de kwaliteit. Mogelijk kan dit zelfs on line via een internet applicatie geregeld worden. Dit betekent dat alle gemeenten

maandelijks management informatie ontvangen over gebruik en kwaliteit van het vervoer met de RegioTaxi door hun inwoners.

9.4 Overleg

Tijdens de werkconferentie is gebleken dat er behoefte is aan een structureel overleg tussen gemeenten en Haaglanden over de RegioTaxi. De gehouden werkconferenties zijn als leerzaam en constructief ervaren. Voorgesteld wordt om ieder kwartaal met alle gemeenten gezamenlijk overleg te plegen over de voortgang, het gebruik, de kwaliteit en de ontwikkelingen van de RegioTaxi. Tijdens dit overleg zal, indien gewenst, de vervoerder(s) aanwezig zijn.

10. Valys en de invoering van een maximale ritlengte van 5 OV zones.

Maandelijks worden er ongeveer 250 ritten gemaakt van 6 OV zones en langer. Dit is minder dan 0.8% van het aantal ritten. Deze ritten zijn voor de opdrachtgever kostbaar en bovendien verstoren deze lange ritten de exploitatie opzet van de vervoerder omdat de vervoerder zijn voertuig een lange tijd kwijt is en er bijna geen combinaties mogelijk zijn.

Daarnaast is het bovenregionale vervoerproduct Valys beschikbaar voor deze afstanden. Wmo geïndiceerden hebben recht op een Valys pas als zij deze aanvragen. Voor de klant is Valys goedkoper dan de RegioTaxi en het kost de opdrachtgever niets. De gemeenten zijn vanuit de Wmo richtlijnen verantwoordelijk voor het vervoer t/m 5 OV zones. Voor mensen die op de grens van Haaglanden wonen, is het huidige vervoergebied van de RegioTaxi te beperkt. Deze mensen kunnen in de noordelijke, oostelijke en zuidelijke richting niet altijd 5 OV zones reizen.

Om bovengenoemde redenen wordt voorgesteld het voor alle inwoners van Haaglanden mogelijk te maken 5 OV zones met de RegioTaxi te kunnen reizen. Omdat Valys vanaf 5 OV zones beschikbaar is, wordt voorgesteld de maximale ritlengte ook op 5 OV zones te stellen.

11. Eén callcenter, één telefoon nummer of voor ieder RegioTaxi deel een eigen nummer

Indien de RegioTaxi Haaglanden in delen gesplitst zal worden zijn er een drietal varianten waarop het aannemen van de ritten georganiseerd kan worden. Deze drie varianten zijn:

Variant 1:

Indien bijvoorbeeld Den Haag en Delft ervoor kiezen om een eigen vervoersysteem op te zetten, dan kunnen Den Haag, Delft en Haaglanden ervoor kiezen om gezamenlijk 1 callcenter te contracteren voor de 3 delen. Op deze wijze kunnen alle inwoners van Haaglanden via 1 nummer de RegioTaxi/Taxibus bellen. Het callcenter splitst de ritaanvragen uit naar de Delft, Den Haag en Haaglanden.

Variant 2:

Indien bijvoorbeeld Den Haag en Delft ervoor kiezen om een eigen vervoersysteem op te zetten, dan kunnen Den Haag, Delft en Haaglanden ervoor kiezen om alle ritaanvragen binnen te laten komen op één telefoonnummer met daaronder een keuzemenu. Dit zou er als volgt uit zien:

Nummer 0800-xxxx

1: Pashouder (toets 1 indien u een RegioTaxi pas hebt)

2: Een pashouder (toets 2 indien u geen RegioTaxi pas hebt)

Vervolg op keuze 1:

- 1: Woont in Delft
- 2: Woont in Den Haag
- 3: Woont in Zoetermeer
- 4: Woont in Midden-Delfland

Vervolg op keuze 2:

- 1: Vertrekadres in Delft
- 2: Vertrekadres in Den Haag
- 3: Vertrekadres in andere gemeente

Variant 3:

Indien bijvoorbeeld Den Haag en Delft ervoor kiezen om een eigen vervoersysteem op te zetten, dan kunnen Den Haag, Delft en Haaglanden er voor kiezen om de ritaanvragen binnen te laten komen op de centrale van hun eigen vervoerder. Hiermee krijgt de RegioTaxi 3 telefoonnummers. Hoewel dit ingewikkeld lijkt, is het aantal reizigers dat op meerdere nummers is aangewezen beperkt. De vervoergebieden van de drie delen zijn ruim bemeten. Iedere reiziger kan 5 OV zones reizen met zijn eigen vervoerder. Indien bij het opgeven van de heenrit tegelijk ook de terug rit gereserveerd wordt, dan is heeft de klant altijd maar met 1 vervoersysteem te maken.

Een eigen nummer per onderdeel RegioTaxi geeft de meeste ruimte om invloed te hebben op je eigen vervoersysteem. Het gezamenlijk inkopen van 1 callcenter betekent een gezamenlijk contract met 1 callcenter waarbij het erg ingewikkeld wordt als 1 vervoersysteem er uit wil stappen of wijzigingen wil aanbrengen.

Hoewel het aantal reizigers dat gebruik moet maken van meerdere vervoersystemen zeer beperkt is, is 1 nummer voor 3 vervoersystemen wel het eenvoudigst te communiceren.

Voorgesteld wordt om eerst de keuzes van de gemeenten tussen "zelf doen" of "Haaglanden vragen" af te wachten en daarna de voor- en nadelen van de verschillende varianten op een rij te zetten.

12. Beleidsontwikkeling stimulering gebruik OV door ouderen en mensen met een handicap

In de 1^{ste} werkconferentie hebben de gemeenten aangegeven die zij graag samen met Haaglanden beleid willen ontwikkelen, om het gebruik van het regulier OV door ouderen en mensen met een handicap, te stimuleren. Op diverse plaatsen in het land zijn er experimenten gehouden waar veel van de ervaringen geleerd kan worden. In dit kader zijn reeds 2 punten aangegeven:

- zorg er voor de reizigerstarieven van RegioTaxi hoger zijn dan die van regulier OV
- een goede voorlichting aan Wmo geïndiceerden en ouderen over toegankelijkheid en gebruik van het OV

Indien gewenst kan er een werkgroep gevormd worden die een voorstel gaat maken dit beleid verder vorm te gaan geven.

13. Samenvatting heroriëntatie RegioTaxi Haaglanden

Een analyse betreffende het gebruik van de RegioTaxi, een interview ronde langs de 9 gemeenten en 3 ambtelijke werkconferenties hebben de volgende opvattingen opgeleverd:

De RegioTaxi heeft primair een functie voor het vervoer van Wmo geïndiceerden en ouderen; 88% van het aantal ritten betreft vervoer van Wmo geïndiceerden.

RegioTaxi is een goed vervoersysteem voor Wmo geïndiceerden. Mogelijk kan een andere opzet leiden tot verbetering van de kwaliteit.

De OV functie van de RegioTaxi is zeer beperkt; 12% van de ritten worden gemaakt door OV reizigers. Voor woon-werk vervoer is de RegioTaxi niet echt geschikt. Het moeten bellen in combinatie met de speling in ophaaltijd en het omrijden, maakt het product hiervoor niet echt geschikt.

Op basis van het beperkte aandeel van OV reizigers is Haaglanden van mening dat:

- De verantwoordelijkheid voor de RegioTaxi hoort bij de gemeenten.
- Gemeenten zelf kunnen kiezen tussen de RegioTaxi zelf op te zetten of Haaglanden vragen dit voor hen te doen.
- Op basis van het gegeven dat slechts 12% van de ritten gemaakt worden door OV reizigers, is het te rechtvaardigen om slechts 12% van de huidige kosten vanuit BDU te financieren. Dit zou neerkomen op een bedrag van € 456.000.
- Aangezien OV reizigers en Wmo reizigers ervoor gezorgd hebben dat er nu binnen de BDU € 2.800.000 is opgebouwd, valt te overwegen blijvend een BDU-bijdrage aan te wenden voor de RegioTaxi.
- Een bijdrage uit de BDU is alleen mogelijk indien gemeenten ook de OV reiziger opnemen in het vervoersysteem.
- De bijdrage vanuit de BDU wordt verdeeld op basis van inwonersaantallen. Een alternatief is een verdeling op basis van 50% inwonersaantallen en voor 50% op basis van ritten maart 2008 gecombineerd met een afbouwregeling naar uitsluitend inwoneraantallen.

Alle gemeenten zien belang in het behoud van een regionaal vervoersysteem als de RegioTaxi.

Gemeenten onderkennen dat de belangrijkste functie van de RegioTaxi het vervoer van Wmo geïndiceerden is. Om die reden wordt door alle gemeenten, uitgezonderd Midden-Delfland en Pijnacker-Nootdorp, een overheveling van de verantwoordelijkheid voor de RegioTaxi van Haaglanden naar de gemeenten onderschreven. Midden-Delfland en Pijnacker-Nootdorp zijn van mening dat RegioTaxi OV is, en dus een verantwoordelijkheid van Haaglanden. Haaglanden is het met deze gemeenten eens dat de RegioTaxi in de huidige vorm OV genoemd mag worden. Alleen is Haaglanden niet verplicht om een product als de RegioTaxi aan de inwoners van Haaglanden aan te bieden; zeker niet bij een zeer laag gebruik door OV reizigers.

Hoewel alle gemeenten onderkennen dat de Wmo ritten verreweg het grootste aandeel vormen binnen de RegioTaxi, zien met name Delft en Zoetermeer liever dat de volledige € 3.800.000 beschikbaar zou blijven.

Van de 9 gemeenten willen er 7 gemeenten de huidige situatie continueren. Zij zijn tevreden over het product RegioTaxi en de wijze waarop Haaglanden dit vorm geeft. Wel hopen deze gemeenten dat de kwaliteit van de uitvoering van de RegioTaxi beter zal worden dan het afgelopen jaar.

Den Haag wil ook doorgaan met de huidige opzet met de eigen Taxibus voor hun Wmo geïndiceerden. Den Haag houdt de mogelijkheid nog wel open om eventueel aan te sluiten bij een

gezamenlijk callcenter indien Haaglanden een scheiding zou aanbrengen tussen callcenter en vervoer. Ook overweegt Den Haag het vervoersysteem open te stellen voor OV reizigers.

Delft wil wel onderdeel uit blijven maken van een regionaal RegioTaxi vervoersysteem, maar overweegt dit voor hun Wmo geïndiceerden zelf te doen. Delft houdt nog open Haaglanden hiervoor te vragen indien er tot goede afspraken gekomen kan worden over samenwerking en uitwisseling informatie. Delft houdt de mogelijkheid nog wel open om eventueel aan te sluiten bij een gezamenlijk callcenter indien Haaglanden een scheiding zou aanbrengen tussen callcenter en vervoer. Ook overweegt Delft het vervoersysteem open te stellen voor OV reizigers.

Westland wil verder met een door Haaglanden georganiseerde RegioTaxi. Maar Westland sluit niet uit op termijn naast de RegioTaxi een eigen vervoersysteem in te gaan voeren.

De voor- en nadelen van een gezamenlijk Callcenter moeten nog uitgewerkt worden.

Tussen gemeenten en Haaglanden worden een samenwerkingsovereenkomsten opgesteld waarin afspraken worden vastgelegd over management informatie, kwaliteitsbewaking, financiën taakverdeling en overleg.

De ritlengte van de RegioTaxi wordt beperkt tot 5 OV zones. Daarna kunnen Wmo geïndiceerden gebruik maken van Valys

Over een eventueel gezamenlijk callcenter of 1 nummer voor alle reserveringen wordt pas een besluit genomen nadat de keuzes tussen "zelf doen" of "Haaglanden vragen" gemaakt zijn. Den Haag en Delft hebben reeds aangegeven reserves te hebben ten aanzien van een splitsing van Callcenter en Vervoer.

Een ambtelijke werkgroep zal een notitie opstellen over het stimuleren van het gebruik van regulier OV door Wmo geïndiceerden en ouderen.

Nagekomen bericht van de gemeente Westland:

Westland overweegt toch om een eigen vervoersysteem op te zetten dat openstaat voor zowel Wmo als OV reizigers. Er zal nog nader overleg met Westland plaatsvinden om te bepalen of het Westlandse vervoersysteem onderdeel kan zijn van een totaal RegioTaxi systeem of dat dit vervoersysteem zodanig afwijkt van de rest dat het een apart systeem gaat worden. Indien het een apart systeem wordt, zoals in model 1 beschreven, dan kunnen reizigers vanuit het Haaglanden systeem reizen naar Westland zolang de rit niet langer is dan 5 OV zones en ook terug reizen indien ze de terugreis gelijktijdig met de heenreis boeken. Inwoners vanuit Westland kunnen naar het Haaglanden gebied reizen en met de Westlandse vervoerder terug reizen als deze terugreis gelijktijdig met de heenreis boeken. Ook hier geldt een maximale ritlengte van 5 OV zones.

Bijlage 1:

Discussiepunten uit het overleg met wethouders WMO en VV 9 oktober

Discussiepunt 1.

De portefeuillehouder stelt vast dat hij portefeuillehouder VV is en geen portefeuillehouder WMO. Het gaat niet om de fundamentele discussie of Regiotaxi nu WMO-vervoer is of als OV+ moet worden beschouwd. Het gaat er volgens de portefeuillehouder om dat voor beide overheidstaken aparte geldstromen bestaan, die nu door elkaar lopen en uit elkaar dienen te worden gehaald. Eind jaren negentig is het RegioTaxi-vervoer onder de OV-vlag geschaard, enkel omdat er zo via de suppletie extra subsidie voor kon worden verkregen. Het is geen OV omdat het vervoer eigenschappen van OV vertoont. De systeemeigenschappen van Regiotaxi lijken niet op die van OV.

De verhouding tussen WMO/VV in het RegioTaxi gebruik is 88/12. In de BDU is met de suppletie 2,8 miljoen euro opgebouwd. De portefeuillehouder is bereid dit budget voor de RegioTaxi beschikbaar te houden. De meerkosten dienen de gemeenten zelf te dragen. In Den Haag en de rest van Nederland is het zo dat het WMO-vervoer volledig met WMO-geld wordt gefinancierd. Gemeentelijk beleid komt nu voor rekening van het Stadsgewest, hetgeen niet de bedoeling kan zijn.

Het bespaarde miljoen komt ten goede van het reguliere OV, maar niet persé voor toegankelijkheid. Aan toegankelijkheid van het OV worden komende jaren reeds een veelvoud van het Regiotaxi-budget uitgegeven.

Discussiepunt 2.

De gemeenten kunnen zich vinden in een herverdeling van de BDU-bijdrage over de gemeenten. Voorkeur wordt gegeven aan een herverdeling voor 50% gebaseerd inwonersaantallen en voor 50% op basis van ritten. De oorspronkelijke door de portefeuillehouder voorgestelde verdeelsleutel op basis van uitsluitend inwoneraantallen heeft voor Zoetermeer en Delft grote financiële consequenties. De portefeuillehouder stelt daarom een overgangsregeling voor van tweejaar, waarbij de eerste twee jaar de 50/50 verdeelsleutel wordt gebruikt, en vervolgens uitsluitend de inwonersaantallen. De portefeuillehouder wil mee werken om de harde kanten van deze beleidsverandering af te halen.

Discussiepunt 3.

Verschillende gemeenten geven aan dat uitstel van de aanbesteding tot 1 januari 2010 gewenst is in verband met het vaststellen van de begroting. Indien dit aanbestedingstechnisch/juridisch geen problemen oplevert, neemt het Stadsgewest dit voorstel over.

Discussiepunt 4.

Gemeenten Delft, Zoetermeer en Westland geven aan wel iets te zien in stimuleren, verbreden en versterken van de RegioTaxi, omdat door genereren van volume de prijs kan worden gedrukt. De portefeuillehouder wijst erop dat elke rit met de Regiotaxi tien keer duurder is dan een gemiddelde OV-rit. Deze prijs zal niet lager worden door een hogere combinatiegraad. Daarbij kan de combinatiegraad slechts fractioneel worden verhoogd.

Het Stadsgewest wil met het toegankelijk maken van het OV juist zo veel mogelijk mensen in het reguliere OV krijgen. Dat past veel meer in het ideaal van maatschappelijke participatie. Bundelen van doelgroepenvervoer is moeilijk en verlaagd de combinatiegraad verder. De systeemeigenschappen zijn namelijk niet te stroomlijnen. Den Haag heeft bijvoorbeeld al moeilijkheden met de bundeling van kamer-tot-kamer vervoer met WMO-vervoer. Den Haag stelt haar systeem daarom ook niet open. Een uitbreiding van het systeem met een OV-component brengt te veel problemen met zich mee.

Discussiepunt 5.

Gemeente Delft en Westland zien veel in het aanbesteden van een eigen perceel, met de hoop dat dan een lokale vervoerder de Regiotaxi zal gaan uitvoeren. Het is bij een aanbesteding echter nooit gegarandeerd dat een lokale vervoerder het vervoer wordt gegund.

In het vervolgtraject, in aanloop naar de nieuwe aanbesteding, zullen de voor- en nadelen van aparte percelen tegenover elkaar worden gezet.

Discussiepunt 6.

Een aantal gemeenten zouden graag zien dat de reiziger binnen Haaglanden verder kan reizen dan de voorgestelde maximale ritlengte van 5 OV zones. Nadeel hiervan is dat deze lange ritten duur zijn, en de exploitatieopzet verstoren. Bovendien heeft de WMO-reiziger een alternatief dat ook nog goedkoper is dan de RegioTaxi; het bovenregionaal vervoersysteem Valys. Valys wordt gesubsidieerd door het Rijk.