

Pilot Inclusief Reizen - rapport

Resultaten van de proef met gratis OV voor Wmo-gerechtigden

Geschreven door: Petra Buitenhuis, met
hulp van Roel Coenen en Freya de Mink

Versie: mei 2023



INHOUDSOPGAVE:

1. Inleiding
2. Onderzoeksvragen
3. Methode
4. Resultaten
5. Conclusies en aanbevelingen

1. Inleiding

In samenwerking met Arriva, OV-bureau Groningen Drenthe en de werkgroep hubtaxi, is de eerste pilot “Inclusief reizen” van start gegaan in november 2021. Deze pilot gaat over het verminderen van Wmo-vervoer en het verder faciliteren van het gebruik van het openbare vervoer door middel van het aanbieden van een “Voor elkaar” pas. Dit is een pas waarmee Wmo-gerechtigden gratis gebruik kunnen maken van het openbaar vervoer.

Wmo-vervoer is een vervoersvoorziening die vanuit de Wet maatschappelijke ondersteuning kan worden ingezet voor mensen die niet meer zelf in staat zijn om te reizen. Met het Wmo-vervoer kunnen gebruikers een taxi bestellen om hun vervoer te faciliteren. De “Voor elkaar” pas is een pas in de vorm van een normale OV-chipkaart waarmee de deelnemers van de pilot een half jaar lang gratis met het openbaar vervoer kunnen reizen. Als het nodig is, kan een deelnemer een begeleider meenemen die gratis mee mag reizen.

De afgelopen jaren zijn veel bussen en bushaltes aangepast om het openbaar vervoer voor iedereen toegankelijk te maken. Hierdoor is het voor meer mensen mogelijk geworden om gebruik te maken van het openbaar vervoer. De pilot wil kijken of de Wmo pashouders in staat zijn om hier gebruik van te maken. De deelnemende pashouders kunnen ongewijzigd gebruik blijven maken van de Wmo taxi en kunnen daarnaast de OV-kaart gebruiken tijdens de pilot.

De pilot is in eerste instantie van start gegaan in de regio Noord Midden Drenthe en Westerkwartier waar 954 Wmo-taxi pashouders waren uitgenodigd voor de pilot. Vanwege de interessante resultaten toonde gemeente Groningen ook interesse en heeft de tweede pilot ook plaatsgevonden. In gemeente Groningen zijn 927 Wmo-taxi pashouders uitgenodigd om ook mee te doen aan de pilot.

Uiteindelijk hebben circa 400 pashouders deelgenomen aan de pilot tijdens de periode april t/m september 2022. Om de resultaten te evalueren is een enquête afgenomen onder deelnemers om kwalitatieve inzichten te verkrijgen over de beweegredenen om wel of geen gebruik te maken van de pas. Ook is een analyse gestart om kwantitatieve resultaten inzichtelijk te maken uit reisgegevens van taxivervoerders en OV bedrijven. Met gebruik van een nieuwe privacy-technologie, genaamd Multi-Party Computation, was het mogelijk om gegevens van verschillende organisaties te combineren en inzicht te krijgen in het reisgedrag uitgesplitst naar leeftijdsgroepen en woonsituatie (mate van stedelijkheid).

2. Onderzoeksvragen

Het onderzoek richt zich op het verminderen van Wmo-vervoer en het verder faciliteren van het gebruik van het openbare vervoer door middel van het aanbieden van een “Voor elkaar” pas.

De primaire hypothese is: **Het stimuleren van openbaar vervoer gebruik onder Wmo-reizigers leidt tot kostenreductie en maatschappelijke waarde.**

Drie deelhypotheses zijn uitgewerkt voor het kwantitatieve onderzoek:

- Gratis openbaar vervoer verlaagt de totale reiskosten voor de gemeente met [xx%] voor een stabiel of toenemend aantal reiskilometers
- Gratis openbaar vervoer is het meest effectief voor jongere reizigers en minder effectief voor de oudere reizigers
- Gratis openbaar vervoer is het meest effectief in stedelijke gebieden en minder effectief in landelijke gebieden

3. Onderzoeksmethode

Kwantitatieve aanpak:

Voor het kwantitatieve deel zijn gegevens opgevraagd van taxivervoerders, gemeenten en OV-bedrijven, om het reisgedrag onder deelnemers te analyseren. In de resultaten zijn alleen reizigers mee genomen die reeds in 2019 actief gebruikt maakten van Wmo-taxivervoer, zodat de ontwikkeling van reisgedrag in de jaren rond Covid-19 goed in beeld gebracht wordt. De analyse laat zien hoe reisgedrag verschilt tussen leeftijdsgroepen en woonsituatie (mate van stedelijkheid). Voor elk jaar worden alleen reiskilometers meegenomen uit de maanden april t/m september. Er worden alleen resultaten getoond voor groepen van minimaal 10 reizigers.

De benodigde gegevens worden beheerd door verschillende organisaties: taxivervoerders, gemeenten en OV bedrijven. Het betreft gevoelige gegevens, die niet zomaar voor analyse gedeeld kunnen worden. Met hulp van een nieuwe privacy-techniek, genaamd Multi-Party Computation, zijn de benodigde persoonsgegevens over verschillende organisaties heen gekoppeld en geanalyseerd, zonder dat gegevens over individuele reizigers toegankelijk waren. Deze techniek zorgt ervoor dat gevoelige gegevens aan de bron versleuteld worden, en verspreid worden over meerdere plekken. Tijdens de berekening blijven alle gegevens versleuteld en verspreid staan. Alleen uitkomsten die vooraf zijn goedgekeurd worden zichtbaar voor de analist. Voor deze analyse is afgesproken dat alleen uitkomsten voor groepen met een minimale omvang van 10 personen zichtbaar is.

Kwalitatieve aanpak:

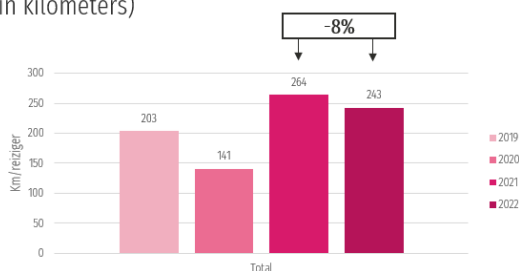
Er zijn aanvankelijk 1.881 enquêtes zijn verstuurd naar Wmo-pashouders. Van de 1.881 enquêtes waren er 613 responses (32,6%). Van de 613 responses waren er uiteindelijk 371 die graag wilden deelnemen aan de pilot om een half jaar gratis met het openbare vervoer te reizen. Na afloop van de proef is nogmaals een enquête verstuurd aan de groep die heeft deelgenomen. Daarnaast zijn tijdens de proef een aantal telefonische interviews afgenomen met pashouders. Het doel van deze interviews was om de ervaring van deelnemers op een persoonlijker niveau te begrijpen.

4. Resultaten

Deze sectie gaat in op resultaten uit de eerste analyse van taxi en gemeente data, en conclusies uit het kwalitatieve onderzoek. Op het moment van schrijven was OV-data nog niet beschikbaar.

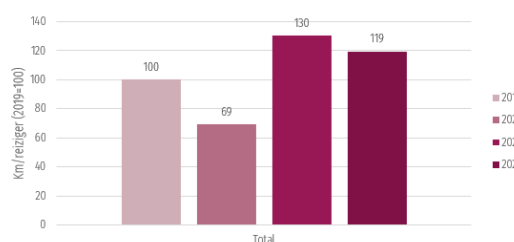
Gebruik van de WMO-taxi

Taxi-reisafstand per deelnemer (in kilometers)



Aantal deelnemers actief in 2019 = 241

Taxi-reisafstand per deelnemer (index, ten opzichte van 2019)



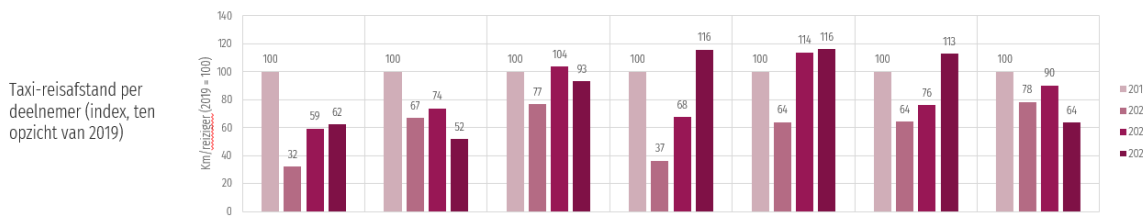
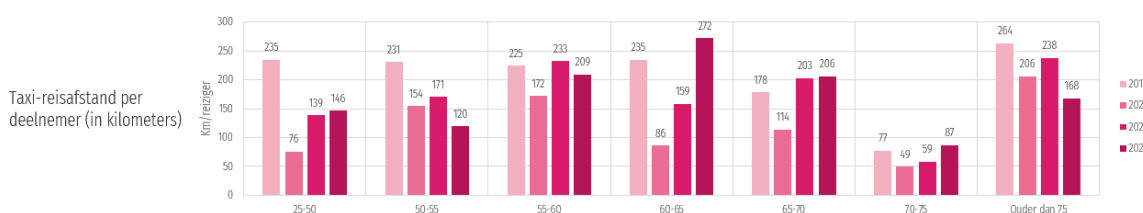
Aantal deelnemers actief in 2019 = 241

* Voor elk jaar worden reiskilometers getoond in de periode april t/m september (de looptijd van de proef). Getoonde gemiddelden per reiziger zijn berekend over de groepsvomvang die in 2019 minimaal 1 keer per taxi reisde.

Onder de groep van deelnemers is een lichte afname van taxikilometers te zien in 2022 ten opzichte van 2021 (-8%). Het aantal gereisde kilometers is wel hoger dan in 2019 (pre-corona). De eerste deelhypothese (dat reiskosten afnemen bij een gelijke reisafstand) lijkt daarmee te worden bevestigd, maar OV-gegevens (die nog niet beschikbaar zijn) zullen dit uiteindelijk kunnen bevestigen.

Overzicht: variatie in reisgedrag tussen leeftijdsgroepen

Leeftijdsgroep	25-50	50-55	55-60	60-65	65-70	70-75	Ouder dan 75
Aantal deelnemers in 2019	52	17	43	28	44	32	12



* Voor elk jaar worden reiskilometers getoond in de periode april t/m september (de looptijd van de proef). Getoonde gemiddelden per reiziger zijn berekend over de groepsvomvang die in 2019 minimaal 1 keer per taxi reisde.

Uitsplitsing naar leeftijdsgroepen laat zien dat er veel variatie is in het aantal gereisde kilometers, niet alleen tussen leeftijdsgroepen, maar ook over de jaren heen.

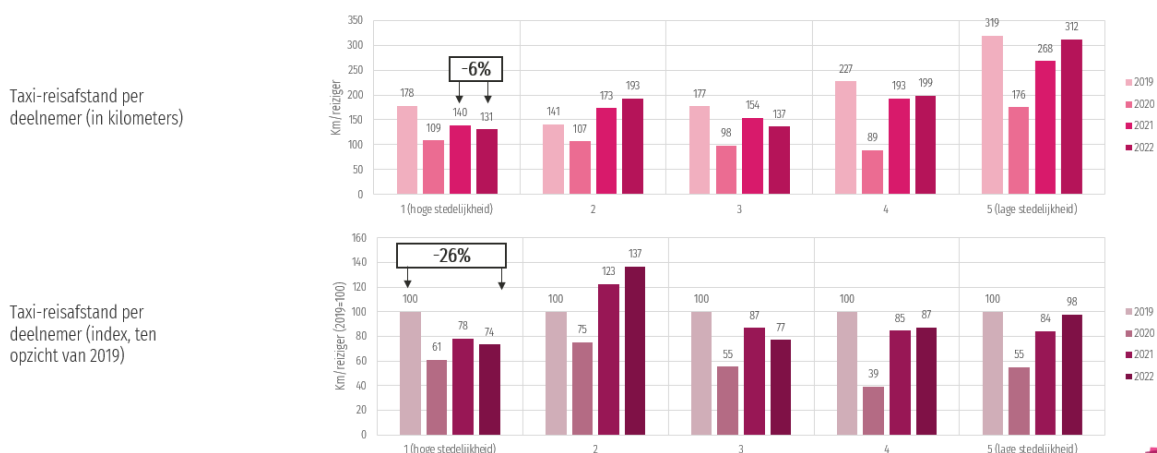
Er zijn twee leeftijdsgroepen (50-55 en ouder dan 75) waarin een afname van taxi-reiskilometers zichtbaar is ten opzichte van alle voorgaande jaren. Deze afname wordt mogelijk gedreven door de gratis OV-pas. De groep

van 25-50 jaar oud laat ook een sterke afname zien ten opzichte van 2019 (-38%), maar reist wel meer dan in tussenliggende jaren. Er is daarentegen een stijging te zien voor reizigers tussen 60-65 jaar oud. Deze groep maakt in 2022 tijdens de proef meer taxi-kilometers dan in alle voorgaande jaren. De standaardafwijking binnen deze groep is in 2022 ook opvallend veel hoger dan voorgaande jaren, wat suggereert dat dit een of enkele uitzonderlijk actieve reizigers betreft.

Over het geheel ontstaat hiermee de indruk dat de jongere cohorten (onder 55 jaar) mogelijk meer reisbewegingen per taxi hebben vervangen door gebruik van OV. Dit moet met de OV data worden bevestigd. Deze zijn op dit moment nog niet beschikbaar.

Overzicht: variatie in reisgedrag per woonsituatie (mate van stedelijkheid)

Mate van stedelijkheid	1 (hoge stedelijkheid)	2	3	4	5 (lage stedelijkheid)
Aantal deelnemers in 2019	104	32	30	27	41



* Voor elk jaar worden reiskilometers getoond in de periode april t/m september (de looptijd van de proef). Getoonde gemiddelden per reiziger zijn berekend over de groepsgrootte die in 2019 minimaal 1 keer per taxi reisde.

14

De uitsplitsing naar stedelijkheid laat zien dat een groot aantal deelnemers woonachtig is in zeer stedelijk gebied. Deze groep maakt in 2022 iets minder taxi-kilometers dan in 2021 (-6%), en aanzienlijk minder dan in 2019 (-26%). De afname lijkt gedreven door een groep van 12 reizigers die in 2022 helemaal geen gebruik heeft gemaakt van de taxi.

Voor deelnemers binnen de overige groepen is geen eenduidige verandering in reisgedrag in 2022 ten opzichte van voorgaande jaren. Wel is te zien dat taxi-kilometers in de minst stedelijke gebieden (4 en 5) tot circa 2-maal hoger is in vergelijking tot reizigers uit meer stedelijke gebieden (1,2,3).

Over het geheel geeft dit het beeld dat Wmo-gerechtigden in zeer stedelijk gebied reisbewegingen hebben verplaatst van Wmo-taxi naar OV.

Kwalitatieve resultaten

De enquêtes die zijn afgenomen na afloop van de proef bevestigen het beeld dat deelnemers reizen hebben verplaatst van taxi naar bus of trein:

- Van 229 respondenten geven 150 mensen (50%) na de proef aan dat ze wekelijks gebruik maakten van de WMO-taxi, in tegenstelling tot 177 (77%) wekelijkse gebruikers voor de pilot.
- Van 229 respondenten geven 125 mensen (55%) na de proef aan dat ze wekelijks met de bus reizen, in tegenstelling tot 113 (49%) voor de pilot.
- Van 229 respondenten geven 91 mensen (40%) na de proef aan dat ze wekelijks gebruik van de trein, in tegenstelling tot de 84 (37%) voor de pilot.

Er zijn voor en na de pilot dus verschillen te zien bij deelnemers tussen het gebruik van de OV-chipkaart en de Wmo-taxi pas. Volledige resultaten zijn beschikbaar in een externe bijlage.

Uit de enquêtes komt verder naar voren wat voor ervaringen mensen hebben gehad bij de verschillende vervoersmiddelen. Respondenten geven aan dat ze over het algemeen negatievere ervaringen met het openbaar vervoer hebben dan met de Wmo-taxi. Uit de resultaten van de eerste enquêtes (gehouden voorafgaand aan de proef) is de beredenering dat het openbaar vervoer niet altijd even makkelijk is door de afstand, moeite en de mogelijkheid met betrekking tot mentale en fysieke handicaps. Om ervoor te zorgen dat meer mensen onder de Wmo gaan reizen met het openbaar vervoer zijn maatregelen nodig om het openbaar vervoer aantrekkelijker te maken dan de Wmo-taxi. De prijs van het openbaar vervoer is momenteel niet een struikelblok waardoor minder gereisd wordt met het openbaar vervoer maar eerder het gemak en gebruikersvriendelijkheid van de Wmo-taxi.

Tijdens de proef zijn een aantal pashouders gesproken in een telefonisch interview. Het doel van het interview is om op een persoonlijker niveau te begrijpen wat voor ervaringen zij hebben meegemaakt. Het interview biedt ook de mogelijkheid om wat meer de diepte in te gaan en kan in sommige gevallen andere ondervindingen van de enquêtes bevestigen of verwerpen. De interviews zullen hieronder kort toegelicht worden en zullen anoniem blijven.

Interview 1: In het eerste interview is gesproken met een persoon van 64 jaar uit Assen. Tijdens het interview gaf de persoon aan dat hij/zij al gebruik maakte van het openbaar vervoer voor de pilot. Ondanks een fysieke handicap reisde de persoon ongeveer 4 keer per maand met het openbaar vervoer. Sinds het ontvangen van de OV-chipkaart heeft de persoon niet meer gereisd dan normaal. Hij/zij gaf aan dat het OV alleen handig was voor vaste bezoeken aan het ziekenhuis en dat wanneer hij/zij bijvoorbeeld boodschappen zou doen of ergens op recreatief bezoek zou zijn dat de WMO-taxi aantrekkelijker was in verband met het feit dat de deur tot deur verbinding dan sneller was. De persoon gaf aan dat naast de WMO-taxi, familie en vrienden ook regelmatig een lift konden bezorgen waardoor het openbaar vervoer ook geen alternatief zou zijn. Vervolgens is er gevraagd wat in haar/zijn opzicht het openbaar vervoer aantrekkelijker zou maken. De persoon gaf aan dat het grootste probleem was dat het openbaar vervoer over het algemeen langer en moeizamer was dan het deur tot deur afzetten van de WMO-taxi. Bij de ziekenhuis bezoeken is dit niet het geval en daarom wordt hier voor het openbaar vervoer gekozen. De persoon gaf wel aan dat de haltes in de omgeving makkelijk te bereiken zijn maar dat vaak eindhaltes nog een te groot stuk afliggen van de plaats van bestemming wat het niet aantrekkelijk genoeg maakt om met het openbaar vervoer te reizen.

Interview 2: In het tweede interview is gesproken met een persoon van 71 jaar uit Westerkwartier. Deze persoon gaf aan dat hij/zij totaal geen gebruik heeft gemaakt van de gratis OV-chipkaart sinds hem te hebben ontvangen. De persoon heeft een handicap waardoor het erg lastig is om van huis naar een station te komen. De persoon gaf aan dat hij/zij in bezit was van een rolstoel waardoor de mobiliteit nog voldoende was. Echter liggen de haltes en stations op een te grote afstand om het aantrekkelijk te maken om met het openbaar vervoer te reizen. Met recreatief bezoek werd de persoon vaak opgehaald en weggebracht door een kennis. De persoon gaf ook aan dat er voor hem/haar waarschijnlijk niet een verandering zou komen in het voorkeurs vervoersmiddel vanwege het ongemak van de handicap en de afstand van huis naar de bushalte.

Interview 3: In het derde interview is gesproken met een persoon van 46 jaar uit Groningen. Deze persoon gaf aan dat hij/zij sinds de pilot vaker met het openbaar vervoer reist dan eerder. Vanwege een handicap zit deze persoon in de WMO maar dit heeft er niet voor gezorgd dat hij/zij niet meer met het openbaar vervoer kan reizen. Doordat de bushaltes en treinstations niet te ver zijn van huis vindt hij/zij het niet erg om met het openbaar vervoer te reizen. Wat de belangrijkste overweging was om met het openbaar vervoer te reizen is dat het in het algemeen een snellere optie is dan met de Wmo-taxi. Hij/zij gaf wel toe dat dit deels komt door het feit dat hij/zij redelijk op een centrale plek woont en dat wanneer dit niet het geval zou zijn de Wmo-taxi in sommige gevallen aantrekkelijker wordt.

5. Conclusies en aanbevelingen

Is de pilot erin geslaagd om OV-gebruik onder Wmo-gerechtigden te stimuleren? Mogelijk. Onder de totale groep deelnemers is een lichte daling van Wmo taxi-gebruik te zien, die (naar verwachting) is te verklaren door gebruik van de 'Voor elkaar' pas. Onder bepaalde leeftijdsgroepen en onder deelnemers in zeer stedelijk gebied is deze verandering groter. Deelnemers waren veelal reizigers die reeds gebruik maakten van het openbaar vervoer. De analyse van gereisde (taxi-)kilometers en de responses op reisgedrag voor en na de proef suggereren dat deze groep door de 'Voor elkaar' pas frequenter is gaan reizen.

Er is echter ook een groep voor wie de pas niet geschikt is. Het belangrijkste argument voor ondervraagden om geen gebruik te maken van het openbaar vervoer is een fysieke of psychische handicap. Voor deze groep is het ook niet aantrekkelijk genoeg om met het openbaar vervoer te reizen aangezien het vervoer naar de halte het grootste probleem is. Pashouders geven aan dat een handicap vaak een te grote uitdaging is om dan nog met het openbaar vervoer te reizen en deelnemers willen ook niet af van het deur aan deur gemak die de Wmo-taxi biedt. De pas voor gratis OV lost dit niet op. Hiervoor is een oplossing voor the first and last mile nodig. Bijvoorbeeld de hubtaxi van het OV bureau.

Op basis van de voorlopige resultaten bevelen wij het volgende aan:

- Uitrol van de 'Voor elkaar'-pas in meer gemeenten. Met name in stedelijke gebieden zien we dat Wmo-gerechtigden reeds gebruik maken van het OV. Met deze extra stimulans verwachten we dat kosten voor Wmo-taxi vervoer afnemen bij een gelijk of groeiend aantal reiskilometers.
- Blijf het gebruik van Wmo taxi en OV meten onder nieuwe deelnemers, zodat de sociale en financiële impact goed in beeld komt.
- Onderzoek maatwerk-oplossingen om het OV voor meer mensen bereikbaar te maken, bijvoorbeeld door hulp van deur tot halte in de vorm van de hubtaxi.
- Onderzoek hoe het OV met additionele maatregelen ook voor mensen in minder stedelijk gebieden aantrekkelijker kan worden.

De OV data van de reizigers binnen deze pilot zijn nodig om eenduidige conclusies te kunnen trekken en een aantal hypothesen te kunnen toetsen. Publiek Vervoer spant zich op dit moment in om deze data te verkrijgen.