

Beleidsvisie Publiek Vervoer Oldambt 2026-2030

Inhoud

Beleidsvisie Publiek Vervoer Oldambt 2026-2030.....	1
1. Aanleiding en context	2
1.1. Maatschappelijke en demografische ontwikkelingen.....	2
1.2. Proces & strategische kaders	3
1.3. Wettelijke kaders.....	3
1.4. Samenhang met andere beleidsdomeinen.....	4
1.5. Opgaven	4
2. Situatie en positionering van Publiek Vervoer.....	4
2.1. Wat verstaan we onder publiek vervoer?.....	4
2.2. Verantwoordelijkheden.....	6
2.3. Feiten en cijfers in Oldambt	7
3. Visie en beleidsambities.....	7
3.1. Visie, Missie en kernwaarden	7
3.2. Beleidsambities	8
4. Financieel perspectief	9
4.1. Risico's en beheersmaatregelen	10
5. Monitoring en evaluatie	10
6. Communicatie en implementatie.....	10
Bibliografie	11

1. Aanleiding en context

Voor alle inwoners van Oldambt is het van groot belang dat zij voorzieningen, werk, onderwijs, familie en vrienden kunnen bereiken. Voor sommige groepen – zoals inwoners met een beperking of een kwetsbare gezondheid – is zelfstandig reizen echter niet vanzelfsprekend. Voor hen is Publiek Vervoer een belangrijke voorwaarde om volwaardig te kunnen participeren in de samenleving.

Onder Publiek Vervoer verstaan we momenteel het geheel aan collectieve vervoersdiensten¹ die worden georganiseerd via de gemeenschappelijke regeling *Publiek Vervoer Groningen Drenthe*. In de gemeente Oldambt gaat het momenteel om Wmo-vervoer (vervoer op grond van de Wet maatschappelijke ondersteuning), leerlingenvervoer, participatiewetvervoer en de hubtaxi.

In recente jaren ontbrak in de gemeente Oldambt een integrale beleidsvisie op Publiek Vervoer. Dit leidde tot een gebrek aan duidelijke kaders en doelstellingen, waardoor het lastiger werd om beleid effectief te sturen en te monitoren. Hierdoor ontstaan risico's op versnippering, hogere kosten en oneigenlijk gebruik. Ook heerst er onduidelijkheid over rollen, verantwoordelijkheden en informatievoorziening.

Sinds 2018 wordt gewerkt met het huidige vervoerscontract. De gemeenschappelijke regeling *Publiek Vervoer Groningen Drenthe* fungeert hierbij als regisseur, en de uitvoering van het vervoer ligt bij de vervoerder. Het huidige contract loopt af in juli 2027. Het nieuwe vervoerscontract, dat per augustus 2027 moet ingaan, wordt momenteel aanbesteed. Dit vormt een belangrijk moment om het beleid te concretiseren. Het contract bepaalt in sterke mate de wijze van uitvoering en bepaalt mede de mogelijkheden voor innovatie en kwaliteitsverbetering. Een heldere beleidsvisie is noodzakelijk om sturing te geven aan dit contract. Zo kunnen we afstemmen met de gemeentelijke doelstellingen en behoeften van de inwoners.

Tegelijkertijd staat de gemeente voor de uitdaging om het Publiek Vervoer toegankelijk en betaalbaar te houden in een context van toenemende vraag en beperkt beschikbare middelen. Met deze beleidsvisie geeft de gemeente Oldambt richting aan een systeem dat aansluit bij maatschappelijke ontwikkelingen en ook in de toekomst zo toegankelijk en betaalbaar mogelijk blijft, met behoud van kwaliteit.

1.1. Maatschappelijke en demografische ontwikkelingen

De vraag naar Publiek Vervoer in Oldambt neemt de komende jaren naar verwachting toe. De vergrijzing en de verwachte toename van inwoners met een ondersteuningsvraag zijn daarbij een belangrijke drijvende kracht. In Oldambt bestaat in 2024 al 36% van de huishoudens uit 65-plussers, tegenover 31% in de provincie. Dit aandeel groeit naar verwachting door naar 45% in 2041 (provincie: 35%). Het aantal huishoudens dat gebruik maakt van Wmo-voorzieningen (exclusief verblijf en opvang) stijgt in dezelfde periode naar verwachting met 23%, van 4.380 naar 5.395 met de huidige inzet² (Stec Groep, 2024; GGD Goningen, 2024). Daarmee neemt de druk op het Wmo-vervoer de komende jaren verder toe.

Ook in het leerlingenvervoer zijn ontwikkelingen zichtbaar. Landelijk wordt een lichte groei verwacht in het gebruik van leerlingenvoorzieningen, waarvan gemiddelde ongeveer 80% via aangepast vervoer (taxi of busje) reist (de Roode & de Geus, 2024). In Oldambt blijft het gebruik

¹ Collectieve vervoersdiensten zijn een vorm van personenvervoer waarbij een voertuig wordt gedeeld met medepassagiers die mogelijk verschillende opstapplaatsen en bestemmingen hebben.

² Gebaseerd op huidig Wmo-gebruik per leeftijdsklasse en uitgaand van ongewijzigd beleid; nieuwe preventieve maatregelen of alternatieven zijn hierin niet meegenomen.

vooral nog relatief stabiel, met een lichte afname van de gemiddelde ritlengte. De verwachting is dat ook hier de vraag in de toekomst niet substantieel zal afnemen, al stimuleert de gemeente waar mogelijk al dat leerlingen zelfstandig of met hulp van hun netwerk reizen.

Naast de verwachte groei in de vraag zijn er bredere maatschappelijke trends die van invloed zijn op het vervoerssysteem. Zo maakt het landelijke tekort aan chauffeurs en zorgmedewerkers de uitvoering kwetsbaarder en is er een algemene trend dat de kosten in het doelgroepenvervoer stijgen. Tegelijkertijd bieden nieuwe ontwikkelingen juist kansen. Digitalisering en innovatieve (deel)vervoersconcepten maken het mogelijk vervoer slimmer te organiseren (publieke mobiliteit) (KNV, 2025), terwijl ouderen steeds digitaal vaardiger worden en daardoor makkelijker gebruik kunnen maken van alternatieve vervoervormen naast het Wmo-vervoer (CBS, 2023). Ook de energietransitie en fondsen zoals het Europese Social Climate Fund bieden mogelijkheden om vervoer schoner, duurzamer en betaalbaarder te maken.

Kortom: de demografische ontwikkelingen zorgen voor een groeiende vraag naar Publiek Vervoer, terwijl maatschappelijke en technologische trends zowel uitdagingen als kansen bieden. Dit benadrukt het belang van een toekomstgerichte aanpak die inspeelt op deze veranderingen, zodat inwoners van Oldambt ook in de komende jaren kunnen blijven deelnemen aan de samenleving.

1.2. Proces & strategische kaders

De *Beleidsvisie Publiek Vervoer Oldambt 2026-2030* is ontwikkeld in samenhang met de *Beleidsvisie Wmo 2026-2030*. Deze koppeling was procesmatig logisch, maar ook inhoudelijk van belang, aangezien het Wmo-vervoer het grootste deel van Publiek Vervoer bestaat. Beide trajecten volgen hetzelfde participatie- en consultatieproces, zodat er een breed gedragen koers binnen de gemeente en bij partners ontstaat.

Om tot een breed gedragen visie te komen, zijn zowel de verschillende beleidsdomeinen als de praktijk betrokken. Consulanten, backoffice, participatieraad en welzijnsorganisaties hebben actief bijgedragen aan de totstandkoming, zodat de visie strategisch verankerd is én aansluit bij de dagelijkse uitvoering.

De visie sluit aan bij bestaande strategische kaders, waaronder het coalitieakkoord *Zaaien en Oogsten 2022–2026*, *Het Oldambtster Perspectief ‘Raak’* en het *Koersdocument Sociaal Domein 2023–2027*. Hierin staan preventie en samenwerking centraal. Publiek Vervoer wordt binnen die kaders gezien als een schakel tussen beleidsdomeinen en als voorwaarde voor samen- en zelfredzaamheid, participatie, positieve gezondheid en bestaanszekerheid. Voor een uitgebreide uiteenzetting van dit proces en de strategische kaders wordt verwezen naar de *Beleidsvisie Wmo 2026-2030*.

1.3. Wettelijke kaders

Gemeenten zijn op basis van de Wmo 2015 en de Jeugdwet verantwoordelijk voor passend vervoer voor inwoners die zich niet zelfstandig kunnen verplaatsen, bijvoorbeeld naar zorg of behandeling. Daarnaast zijn er raakvlakken met de Leerplichtwet (leerlingenvervoer) en de Participatiewet (ondersteuning richting werk en participatie). Voor detail en uitwerking wordt verwezen naar de onderliggende wet- en regelgeving.

1.4. Samenhang met andere beleidsdomeinen

Publiek Vervoer raakt direct aan meerdere gemeentelijke beleidsvelden, waaronder Wmo, Jeugd, onderwijs, Werk & Inkomen en verkeer en vervoer. Een goede afstemming met deze domeinen is noodzakelijk omdat vervoersvoorzieningen vaak onderdeel zijn van een bredere ondersteuningsvraag. De gelijktijdige ontwikkeling van nieuw beleid binnen deze domeinen biedt een kans om samenhang te borgen en versnippering te voorkomen.

1.5. Opgaven

In het licht van de maatschappelijke en demografische ontwikkelingen staan voor de gemeente Oldambt voor twee kernopgaven centraal:

- **Toekomstbestendig organiseren**

De gemeente Oldambt zorgt voor een toegankelijk, betrouwbaar en betaalbaar systeem van Publiek Vervoer. Dit vraagt om duidelijke kaders, heldere rolverdeling en goede afstemming met partners. Door te sturen op kwaliteit, doelmatigheid en samenhang blijft het systeem ook in de toekomst uitvoerbaar en betaalbaar.

- **Transformatie stimuleren**

De gemeente stimuleert inwoners zoveel mogelijk met algemene voorzieningen zoals openbaar vervoer, vrijwilligersinitiatieven of via hun eigen netwerk te reizen. Daarmee blijft Publiek Vervoer beschikbaar voor wie het écht nodig heeft en versterken we zelfredzaamheid en participatie onder onze inwoners.

De aanbesteding van het nieuwe vervoerscontract vormt een belangrijke mijlpaal. De afspraken die daarin zijn vastgelegd, bepalen de kaders waarbinnen de gemeente haar ambities kan realiseren. Zo kunnen we de komende jaren toewerken naar een systeem dat uitvoerbaar en betaalbaar is, en dat bijdraagt aan inclusiviteit, bereikbaarheid en bestaanszekerheid voor onze inwoners.

2. Situatie en positionering van Publiek Vervoer

2.1. Wat verstaan we onder publiek vervoer?

Onder Publiek Vervoer verstaan we het geheel aan collectieve vervoersdiensten die worden georganiseerd via de gemeenschappelijke regeling *Publiek Vervoer Groningen Drenthe*, niet zijnde openbaar vervoer met een dienstregeling. In de gemeente Oldambt gaat het om **Wmo-vervoer**, **leerlingenvervoer**, **participatiewetvervoer** en de **hubtaxi**. In het aankomende vervoerscontract vanaf 2027 wordt daar **jeugdwetvervoer** aan toegevoegd. Onderstaande tabel definieert deze onderdelen.

Wmo-vervoer	Collectief deur-tot-deur taxivervoer voor mensen met een beperking of mobiliteitsprobleem, zodat zij kunnen deelnemen aan het sociale en maatschappelijke leven (uitgezonderd vervoer van en naar de dagbesteding voor mensen met een Wmo-indicatie).
Leerlingenvervoer	Aangepast taxivervoer voor kinderen die niet zelfstandig naar school kunnen reizen.
Participatiewetvervoer	Taxivervoer voor medewerkers met een indicatie WSW of nieuw beschut werk.
Hubtaxi	Aanvraaggestuurd vervoer voor iedereen, zowel deur-tot-deur als naar een hub, zodat reizigers aansluiting kunnen vinden op andere vervoervormen.
Jeugdwetvervoer	Vervoer voor jeugdigen met een zorg- of ondersteuningsvraag, zodat zij veilig en passend naar zorg- of behandelvoorzieningen kunnen reizen.

Publiek Vervoer wordt uitgevoerd in taxibusjes van de gecontracteerde vervoerder. Omdat al het vervoer onder hetzelfde contract valt, ontstaan voordelen voor zowel de gemeente als de vervoerder. Zo kan het gebruik van voertuigen en personeel efficiënt worden afgestemd en is er één aanspreekpunt voor planning en uitvoering. Daarnaast maakt een integraal contract het mogelijk om gegevens over gebruik en prestaties te verzamelen, waardoor de gemeente beter kan inspelen op veranderingen in vraag en behoeften van de reizigers.

2.1.1. Toevoeging Jeugdwetvervoer

Het jeugdwetvervoer wordt tot op heden ingekocht via de RIGG (Regionale Inkooporganisatie Groninger Gemeenten). Door de krappere marges wordt het voor vervoerders steeds minder aantrekkelijk om kleinschalige contracten, zoals het jeugdwetvervoer, uit te voeren. Voertuigen staan hierdoor vaak lange tijd stil of rijden vrijwel leeg. Het combineren van verschillende vervoersstromen is daarom noodzakelijk om het vervoer efficiënt, doelmatig en rendabel te organiseren. Om deze reden is besloten om het jeugdwetvervoer vanaf 2027 onder te brengen bij Publiek Vervoer.

2.1.2. Positie ten opzichte van andere collectieve vervoervormen

Naast Publiek Vervoer kunnen zelfredzame reizigers in de regio natuurlijk ook gebruik maken van het openbaar vervoer. Het openbaar busvervoer in de regio wordt verzorgd door Qbuzz en de regionale trein door Arriva. Deze vervoersbedrijven onderhouden nauwe banden met het OV-bureau Groningen Drenthe, de regionale opdrachtgever van het openbaar vervoer en *Publiek Vervoer Groningen Drenthe*. Momenteel vindt er afstemming plaats tussen de hubtaxi en het openbaar vervoer, waarbij reizigers met de hubtaxi naar de dichtstbijzijnde hub worden gebracht waarmee ze vervolgens verder kunnen reizen met een van de verschillende vormen van (openbaar) vervoer die daar samen komen.

In de gemeente Oldambt zijn ook verschillende vrijwillige vervoersinitiatieven beschikbaar voor mensen die dat nodig hebben. Zo kan gebruik gemaakt worden van Automaatje en Op-StapBus Zuidoost Groningen. Daarnaast bestaat ook de mogelijkheid om een Welzorg GO rolstoelauto te huren. Deze initiatieven zijn nog relatief onbekend en kleinschalig en hebben tot op heden voornamelijk een sociaal-recreatieve functie, waarbij het vooral voor kwetsbaren en ouderen toegang geeft tot sociale contacten en de mogelijkheid om recreatieve reizen te maken. Integratie met doelgroepenvervoer en andere modaliteiten is er momenteel nog niet, maar biedt wel potentie in de toekomst.

2.1.3. Doorontwikkeling naar Publieke mobiliteit

Landelijk zijn verschillende regio's bezig met doorontwikkeling naar Publieke mobiliteit en de daarbij horende verdergaande integratie tussen verschillende vervoervormen. Publieke mobiliteit gaat verder dan Publiek Vervoer, en omvat naast het collectieve taxivervoer verdergaande integratie met al het vervoer waarvoor reizigers niet een eigen vervoermiddel willen of kunnen gebruiken. Denk aan treinen, bussen, buurt- en belbussen, vrijwilligersvervoersinitiatieven maar ook aan deelfietsen en deelauto's en scootmobielpools.

Publiek Vervoer Groningen Drenthe speelt hierin een actieve rol. Als Koploperregio ontvangt de organisatie subsidie, worden ontwikkelingen op de voet gevolgd en wordt deelgenomen aan relevante pilots en projecten. Een voorbeeld is de integratie van de bedrijfsvoeringstaken van Publiek Vervoer en het OV-bureau Groningen Drenthe, waardoor nauwere samenwerking tussen beide partijen ontstaat.

Waar de gemeenschappelijke regeling Publiek Vervoer kansen ziet voor doorontwikkeling, bijvoorbeeld in pilots of nieuwe initiatieven, staat de gemeente open voor deelname. Hierbij wordt afstemming gezocht met verkeer en vervoer om de verbinding tussen het sociaal en fysiek domein te versterken en integrale mobiliteitsoplossingen optimaal te benutten. Op deze manier draagt de gemeente bij aan een toekomstbestendig en samenhangend mobiliteitssysteem voor alle inwoners.

2.2. Verantwoordelijkheden

Sinds 2018 wordt Publiek Vervoer in de regio uitgevoerd via de gemeenschappelijke regeling *Publiek Vervoer Groningen Drenthe*, waarin de provincies Groningen en Drenthe, al haar gemeenten en het OV-bureau Groningen Drenthe samenwerken. Het gebied is opgedeeld in 7 verschillende percelen en in ieder perceel is een apart contract tussen vervoerder en gemeenten van kracht. De gemeente Oldambt maakt deel uit van perceel Oost-Groningen samen met gemeenten Midden-Groningen, Pekela, Stadskanaal, Veendam en Westerwolde.

Percelen werken op ambtelijk en bestuurlijk niveau samen om de uitvoering van Publiek Vervoer te monitoren, te innoveren en mee te beslissen over de inhoud van het vervoerscontract. De samenwerking binnen een perceel biedt schaalvoordelen, zoals efficiënte bundeling van vervoersstromen en gezamenlijke afspraken over contractvoorwaarden.



Tegelijkertijd behouden gemeenten binnen het perceel beleidsvrijheid om in te spelen op lokale omstandigheden of specifieke beleidsprioriteiten. Zo kan een gemeente zelf beslissen of participatiewetvervoer wordt toegevoegd, eigen indicering uitvoeren, tarieven vaststellen en het maximale aantal kilometers voor een Wmo-indicatie bepalen. Gemeenten blijven daarnaast verantwoordelijk voor de monitoring en evaluatie van de doelmatigheid van het vervoer. Deze vrijheid is belangrijk om maatwerk te kunnen bieden, maar dient zorgvuldig te worden ingezet zodat de voordelen van samenwerking en schaal behouden blijven.

In de uitvoering van Publiek Vervoer spelen een aantal partijen een centrale rol. In het geval van Wmo-vervoer, leerlingenvervoer en in het in de toekomst toe te voegen jeugdwetvervoer zijn dat er drie. De gemeente bepaalt de toegang voor inwoners en is verantwoordelijk voor de indicering. De vervoerder plant en rijdt de ritten. *Publiek Vervoer Groningen Drenthe* verzorgt de coördinatie, klachtenafhandeling en projecten en pilots om doorontwikkeling te realiseren.

Voor participatiewetvervoer is sociaal ontwikkelbedrijf Afeer, namens de gemeenten Oldambt, Pekela en Westerwolde, opdrachtgever en regelt het vervoer rechtstreeks voor haar medewerkers. Het gaat hierbij om Wsw- en Nieuw Beschut medewerkers. Omdat Afeer formeel buiten de gemeenschappelijke regeling Publiek Vervoer valt, wordt dit vervoer via de gemeente meegenomen in het contract. Op termijn kan worden verkend of er, binnen de bestaande kaders van de Participatiewet en in samenwerking met relevante partners, aanvullende vervoersondersteuning wenselijk of haalbaar is voor inwoners in de lagere treden van de participatieladder. Voor de Hubtaxi is OV-bureau Groningen Drenthe de opdrachtgever.

2.3. Feiten en cijfers in Oldambt

De gemeente Oldambt telt circa 39.586 inwoners (CBS, 2025). Ongeveer 2.500 of 6,3% daarvan kunnen gebruik maken van het wmo-vervoer, participatiewetvervoer, leerlingenvervoer of het jeugdwetvervoer (Wmo / Leerlingenvervoer Analyse en Rapportages, 2025). De Hubtaxi is voor iedereen beschikbaar mits er geen passende ov-verbinding is, of als aanvulling op het openbaar vervoer. De onderstaande tabel geeft een globale weergave van de onderdelen, de verantwoordelijke partijen en het geschatte aantal gebruikers en ritten.

Onderdeel	Aantal gebruikers / betrokkenen	Aantal ritten per jaar (indicatief)	Opdrachtgever
Wmo-vervoer	ca. 2.300 pashouders waarvan ca. de helft actief	ca. 36.000	Gemeente
Leerlingenvervoer	ca. 180 unieke leerlingen	ca. 40.000	Gemeente
Participatiewetvervoer	ca. 50 medewerkers (Afeer)	12–15 busjes per dag (geen exact rittenaantal bekend)	Afeer
Hubtaxi	Iedereen kan hier gebruik van maken	ca. 1.500	OV-bureau Groningen Drenthe
Jeugdwetvervoer (vanaf 2027)	ca. 45	Variabel ³	Gemeente

Het gebruik van Publiek Vervoer is de afgelopen jaren relatief stabiel. Het grote merendeel van de ritten betreft Wmo-vervoer en leerlingenvervoer. Deze grootste vervoersstromen onderstrepen het belang van nauwe samenhang met de beleidsdomeinen onderwijs, jeugd en Wmo. Voor deze doelgroepen geldt dat vervoersvoorzieningen vaak onderdeel zijn van een bredere ondersteuningsvraag. Zonder goede afstemming met deze domeinen dreigt het risico dat vervoer te geïsoleerd wordt benaderd, terwijl de echte opgave ligt in het verbinden tot een samenhangend geheel.

3. Visie en beleidsambities

3.1. Visie, Missie en kernwaarden

Ons uitgangspunt is: “Preventief waar mogelijk, maatwerk waar nodig.”

Op basis hiervan zetten wij ons als gemeente, samen met inwoners, welzijnsinstellingen, zorgaanbieders en andere maatschappelijke partners in voor een samenleving waarin mensen zo gezond, veerkrachtig en zelfstandig mogelijk kunnen leven.

Voor publiek vervoer is dit uitgangspunt vertaald naar de opgaven *toekomstbestendig organiseren* en *transformatie stimuleren*. In lijn met de transformatiegedachte stimuleren we inwoners eerst zelf of via hun netwerk oplossingen te vinden voordat zij een beroep doen op gemeentelijke voorzieningen. We geloven in de kracht van zelf- en samenredzaamheid, waarin de hulpvraag van inwoners centraal staat – niet het recht op een voorziening. De gemeente biedt alleen ondersteuning wanneer dit écht nodig is. Dit uitgangspunt sluit aan bij de rode draad in al ons beleid: zelfredzaamheid, participatie en preventie.

Bij de geformuleerde opgaven zijn een aantal beleidsambities geformuleerd. Hierbij maken we onderscheid naar twee overkoepelende ambities en vijf ambities per opgave. Deze ambities zijn opgesteld op basis van vigerende beleidsstukken, maatschappelijke ontwikkelingen en de geleverde input door collega's en partners.

³ Door de wisselende en individueel bepaalde zorgtrajecten varieert het aantal jeugdwetritten sterk per jaar, waardoor geen representatief jaargemiddelde kan worden vastgesteld.

3.2. Beleidsambities

Overkoepelende beleidsambities

Om de visie te realiseren zetten we in op efficiëntie en doorontwikkeling. Daarbij hanteren we twee overkoepelende ambities:

- **Samenwerking:** We versterken de samenwerking met partners, zoals Afeer, zorginstellingen, welzijnsorganisaties, vrijwilligers en gemeenten binnen perceel Oost-Groningen, om kwaliteit, samenhang, innovatie en de mogelijkheid om alternatieven te stimuleren te borgen.
- **Doorontwikkeling naar publieke mobiliteit:** *Publiek Vervoer Groningen Drenthe* bereidt initiatieven voor om de verbinding tussen publiek vervoer en andere vervoersvormen, zoals openbaar vervoer en deelmobiliteit, te versterken. De gemeente Oldambt sluit hier actief bij aan, zodat inwoners in de toekomst kunnen profiteren van een breder en beter afgestemd mobiliteitsaanbod.

Opgave 1: Toekomstbestendig organiseren

Doel: Publiek Vervoer blijft zo toegankelijk, betrouwbaar en betaalbaar mogelijk, met behoud van kwaliteit voor degenen die er afhankelijk van zijn.

Beleidsambities:

- **Kwaliteit en betrouwbaarheid:** Reizigers moeten kunnen rekenen op voorspelbare ritplanning, redelijke wachttijden en klantgerichte dienstverlening, conform de afspraken in het vervoerscontract.
- **Transparante informatievoorziening:** Inwoners ontvangen duidelijke, actuele en begrijpelijke informatie over hun rechten, mogelijkheden en procedures binnen Publiek Vervoer.
- **Monitoring en sturing:** Door gebruik, kosten en doelmatigheid structureel te monitoren en evalueren, houden we zicht op de uitvoering en kunnen we tijdig bijsturen. We versterken daarbij de inzet van middelen en instrumenten om kwaliteit, effectiviteit en efficiëntie beter te borgen.
- **Interne rolverdeling binnen de gemeente:** Een duidelijke interne rolverdeling tussen beleid, toezicht, uitvoering en contractmanagement is een randvoorwaarde voor toekomstbestendig Publiek Vervoer. Deze functies zijn op elkaar afgestemd en beschikken over de benodigde middelen en instrumenten om kwaliteit, effectiviteit en continuïteit te bewaken en waar nodig te interveniëren. Heldere taken, korte lijnen en eenduidige afspraken voorkomen versnippering en borgen een betrouwbare uitvoering in het belang van onze inwoners.
- **Duidelijke rolverdeling met partners:** Rollen en taken van gemeente, regio, vervoerders, zorgaanbieders en andere partners zijn eenduidig belegd en duidelijk gecommuniceerd, zodat versnippering en onduidelijkheid worden voorkomen.

Opgave 2: Transformatie stimuleren

Doel: Inwoners worden gestimuleerd zelfstandig te reizen en gebruik te maken van hun netwerk, waardoor Publiek Vervoer beschikbaar blijft voor degenen die het écht nodig hebben.

Beleidsambities:

- **Bewustwording, informatie en stimuleren van alternatieven:** Inwoners worden actief geïnformeerd over vervoersmogelijkheden, alternatieven en rechten. Voorlichting en communicatiecampagnes stimuleren het gebruik van algemene voorzieningen zoals openbaar vervoer en vrijwilligersinitiatieven voordat maatwerkvoorzieningen worden ingezet. Daarbij wordt ook ingezet op het vergroten van de bekendheid en beschikbaarheid van bestaande vervoersvoorzieningen, zodat inwoners gemakkelijker toegang hebben tot passende oplossingen.

- **Zelfredzaamheid en eigen netwerk:** Het versterken van het eigen netwerk van inwoners wordt gestimuleerd, zodat zij zoveel mogelijk op eigen kracht kunnen reizen. Maatwerkvoorzieningen blijven beschikbaar voor degenen die dit niet zelf kunnen organiseren.
- **Ondersteuning en waardering vrijwilligers en vrijwilligersvervoer:** Vrijwilligersinitiatieven leveren een waardevolle bijdrage aan lokaal vervoer. De gemeente ondersteunt en faciliteert deze initiatieven, en biedt ruimte aan verdere ontwikkeling waar dat bijdraagt aan de vervoersbehoefte van inwoners.
- **Innovatie en pilots:** Via doorlopende uitvoeringsprogramma's starten en doen we mee aan projecten die alternatieve vervoervormen stimuleren en bijdragen aan zelfredzaamheid onder onze inwoners op het gebied van vervoer.
- **Laagdrempeligheid:** Informatievoorziening wordt toegankelijk ingericht, zodat inwoners eenvoudig de juiste vervoersoplossing kunnen vinden en gebruiken.

Met deze beleidsambities geeft de gemeente Oldambt richting aan de doorontwikkeling van Publiek Vervoer. We sturen op toekomstbestendigheid én transformatie, zodat Publiek Vervoer kwalitatief op niveau blijft en betaalbaar is voor reizigers en gemeente.

4. Financieel perspectief

De kosten van Publiek Vervoer staan de komende jaren naar verwachting onder druk. Door de mogelijke toename in vervoer en de algemene trend van stijgende kosten en tarieven is het aannemelijk dat ook de uitgaven verder oplopen (VNG, 2025). Tegelijkertijd stijgen de gemeentelijke budgetten niet automatisch mee, waardoor scherp sturen op gebruik en doelmatigheid noodzakelijk is. Wat het nieuwe contract vanaf 2027 exact betekent voor de kosten, is nog onzeker en afhankelijk van factoren zoals de toevoeging van het jeugdwetvervoer en eventuele aanpassingen in het Programma van Eisen voor de vervoerder.

Op hoofdlijnen geldt dat de gemeente jaarlijks structureel circa € 1.030.000 begroot voor Wmo-vervoer (Taxiplus) en € 635.000 voor leerlingenvervoer. Deze bedragen worden niet automatisch geïndexeerd, maar kunnen jaarlijks bij de begrotingsvoorbereiding meerjarig worden bijgesteld. In de afgelopen jaren zijn incidentele bijramingen en bezuinigingen toegepast, bijvoorbeeld door afname van vervoersbewegingen tijdens de COVID-pandemie, indexaties of gewijzigde tarieven. Over het algemeen ontstaan hierdoor geen grote tekorten of overschotten, waardoor het begrotingsbeeld redelijk stabiel blijft.

De bijdrage aan de gemeenschappelijke regeling Publiek Vervoer Groningen Drenthe bedraagt circa € 50.000 per jaar, een relatief klein deel van de totale kosten. Voor de hubtaxi ligt de verantwoordelijkheid bij het OV-bureau en zijn er geen gemeentelijke middelen opgenomen. Het participatiewetvervoer wordt rechtstreeks bekostigd door Afeer, maar vraagt wel blijvende afstemming en samenwerking.

Het jeugdwetvervoer is op dit moment minder voorspelbaar dan het Wmo- en leerlingenvervoer. In 2023 bedroegen de totale kosten circa € 80.000, in 2024 ongeveer € 130.000 en in 2025 wordt een verdere stijging verwacht, aangezien in september al € 140.000 is gedeclareerd. De vervoersbehoefte hangt sterk af van individuele, vaak snel veranderende zorgtrajecten, waardoor de kosten moeilijk te voorspellen zijn. Momenteel wordt vervoer grotendeels ingekocht via de RIGG, met aanvullend gebruik van niet-gecontracteerde zorg en incidentele maatwerkconstructies, zoals het vergoeden van benzinekosten. Deze diversiteit maakt de uitvoering complex en vergroot de financiële onzekerheid.

Door het jeugdwetvervoer vanaf 2027 onder te brengen bij Publiek Vervoer ontstaat meer grip op de vervoersstromen, meer eenduidigheid in uitvoering en een betere voorspelbaarheid van

kosten. Voor de interne implementatie is het belangrijk om hier tijdig aandacht aan te besteden, zodat afspraken over maatwerkvoorzieningen helder zijn en zorgvuldig worden overgedragen. Gezien de ontwikkelingen binnen het jeugdzorglandschap blijft de gemeente de kosten en uitvoering nauwlettend monitoren.

De gemeente Oldambt richt zich de komende jaren op het stimuleren van eigen kracht, alternatieve vervoervormen, duidelijke processen, betere monitoring en scherpere sturing. Hiermee beogen we de kosten binnen de begroting te houden.

4.1. Risico's en beheersmaatregelen

De gemeente Oldambt ziet drie hoofdrisico's voor Publiek Vervoer de komende jaren:

- **Financieel** – De mogelijke groei van het aantal gebruikers en de daarmee stijgende kosten in de vervoerssector, met name binnen het Wmo- en jeugdwetvervoer. Daarnaast renderen preventie-investeringen in basisvoorzieningen vaker pas op lange termijn, wat tot tijdelijke kostenstijgingen kan leiden.
- **Capaciteit** – Personeelstekorten bij vervoerders, binnen de gemeente en bij maatschappelijke en regionale partners kunnen de kwaliteit en betrouwbaarheid van vervoer onder druk zetten.
- **Organisatie** – Onduidelijkheid in rollen, taken en informatievoorziening kan leiden tot inefficiënt gebruik van middelen en onvoldoende grip op de uitvoering. Daarnaast beperkt het ontbreken van een geïntegreerd monitorsysteem het inzicht in kwaliteit, effectiviteit en kosten, waardoor doelgerichte sturing lastiger wordt.

Om deze risico's te beperken wordt ingezet op strakke monitoring van uitgaven, prestaties, doelmatigheid, heldere procesafspraken en een nauwe samenwerking met regionale partners en de vervoerder. Hiermee beogen we de financiële, capacitaire en organisatorische risico's tijdig te signaleren en waar nodig bij te sturen, zodat de continuïteit en kwaliteit van Publiek Vervoer geborgd blijven.

5. Monitoring en evaluatie

In deze visie geven we de richting aan Publiek Vervoer voor de periode 2026-2030. De concrete uitvoering en het opvolgen daarvan worden verder uitgewerkt in uitvoeringsplannen. In deze plannen leggen we vast wat we willen bereiken en hoe we de voortgang gaan volgen en beoordelen. Op korte termijn starten we met:

- Opstellen Monitoring en evaluatie plan doelmatigheid gebruik Publiek Vervoer
 - o Met betrokkenen binnen de gemeente kijken we op basis van deze visie en de inhoudelijke programma's van eisen die in Q1 van 2026 worden vastgesteld ten behoeve van het nieuwe vervoerscontract waar we op willen sturen en welke doelen we willen behalen met betrekking tot de uitvoering van Publiek Vervoer.
- Strategisch niveau – de beleidsvisie Publiek Vervoer
 - o Naast het volgen van de concrete acties in het monitoring- en evaluatieplan en de uitvoeringsagenda's, evalueren we periodiek ook of de beleidsvisie Publiek Vervoer als geheel de gewenste effecten bereikt. Dit biedt de mogelijkheid om de koers van beleid waar nodig bij te stellen en te zorgen dat de visie blijft aansluiten bij de behoeften van inwoners. Omdat in 2026 wordt gestart met de eerste acties, vindt begin 2028 een eerste strategische evaluatie plaats.

6. Communicatie en implementatie

Een zorgvuldige communicatie en implementatie zijn randvoorwaarden voor de toekomstbestendigheid en de transformatieopgave van Publiek Vervoer. Inwoners, consultants en partners moeten beschikken over duidelijke en toegankelijke informatie over het gebruik van Publiek Vervoer en over alternatieve vervoervormen. De gemeente zorgt daarom voor actuele

informatievoorziening en stemt communicatie-inspanningen af met regionale en lokale partners. Communicatie en bewustwording spelen hierbij een belangrijke rol. Via uitvoeringsprogramma's in samenwerking met betrokken beleidsdomeinen zetten we in op het informeren van inwoners over alternatieven en het stimuleren van zelfstandig reizen.

Daarnaast sluiten we aan bij projecten van Publiek Vervoer Groningen Drenthe die gericht zijn op de ontwikkeling van nieuwe vervoersmogelijkheden. Waar nodig en gewenst verkennen we de mogelijkheid om samen te werken met maatschappelijke organisaties, zoals SWO, bij het ondersteunen van inwoners in hun mobiliteit. Dit kan bijvoorbeeld gaan om het wegwijs maken van reizigers in het gebruik van het openbaar vervoer. Dergelijke initiatieven dragen bij aan de zelfredzaamheid van inwoners, terwijl Publiek Vervoer beschikbaar blijft voor degenen die dat het meest nodig hebben.

Ook de interne implementatie verdient nadrukkelijke aandacht. Binnen de gemeente werken we aan het verbeteren van processen, het verhelderen van taakverdelingen en het versterken van informatievoorziening. Dit zorgt ervoor dat medewerkers het beleid beter kunnen toepassen in de praktijk en inwoners sneller de juiste ondersteuning ontvangen. Tot slot worden inwoners en partners actief betrokken bij de evaluatie en doorontwikkeling van Publiek Vervoer. Hun ervaringen en inzichten dragen bij aan een betere afstemming tussen beleidsdoelen en de praktijk. De participatieraad en reizigersfeedback spelen hierin een belangrijke rol en zorgen ervoor dat de dienstverlening aansluit bij de behoeften van de gebruikers.

Bibliografie

- CBS. (2023, 11 10). Opgehaald van Nederlanders steeds digitaal vaardiger:
<https://www.cbs.nl/nl-nl/nieuws/2023/45/nederlanders-digitaal-steeds-vaardiger>
- CBS. (2025). Opgehaald van Dashboard bevolking Jongeren en Ouderen per gemeente:
<https://www.cbs.nl/nl-nl/visualisaties/dashboard-bevolking/regionaal/jongeren-en-ouderen>
- de Roode, J., & de Geus, W. (2024). *Monitor Leerlingenvervoer meting 2024*. Utrecht: Oberon onderzoek & advies.
- Gemeente Oldambt. (2022-2026). *Coalitieakkoord Oldambt 2022-2026: Zaaïen en Oogsten*.
- Gemeente Oldambt. (2023). *Koersdocument Sociaal Domein Oldambt 2023-2027*.
- GGD Goningen. (2024). *Gezondheidsmonitor Volwassenen en Ouderen*. Opgehaald van GGD Groningen: <https://ggdgroningen.incijfers.nl/dashboard/gezondheidsmonitor-veno-2024/1--over-het-onderzoek>
- KNV. (2025). Opgehaald van Digitalisering van mobiliteit:
<https://www.knv.nl/thema/digitalisering-van-mobiliteit/>
- Publiek Vervoer Groningen Drenthe. (sd). *Regio in beeld*. Opgehaald van Publiek Vervoer:
<http://publiekvervoer.nl/organisatie/vervoerders/cijfers-3-3>
- Stec Groep. (2024). *Woonzonderzoek provincie Groningen*.
- VNG. (2025). *Publieke Mobiliteit VNG - Position Paper*. Den Haag: Vereniging van Nederlandse Gemeenten.
- Wmo / Leerlingenvervoer Analyse en Rapportages. (2025, 10 09). Opgehaald van Publiek Vervoer PowerBI: <https://app.powerbi.com/>