

## **Integratie doelgroepenvervoer en kleinschalig OV**

Plan van aanpak door Holland Rijnland, Midden Holland en de provincie Zuid-Holland  
- definitieve versie 7 juni 2016 -

### **1. Inleiding**

In het bestuurlijk overleg (BO) doelgroepenvervoer van 5 februari jl. hebben de provincie en de regio's Holland Rijnland en Midden Holland ingestemd met een werkgroep die zich gaat buigen over de mogelijkheden voor integratie tussen doelgroepenvervoer en kleinschalig OV in de lopende OV-concessie Zuid-Holland Noord. Daarbij komen ook de mogelijke consequenties voor de volgende OV-concessie aan bod. Het BO heeft de werkgroep i.o. het volgende meegegeven:

- Zorg voor een preciezere opdracht en scope formulering waarin het budget, de verwachtingen en het tijdsplan zijn opgenomen.
- Maak in de planning de deelaspecten en bestuurlijke beslismomenten helder.
- Neem de ruimte om naar inzicht vervoerders en consumentenorganisaties te betrekken.

Dit plan van aanpak voorziet in bovengenoemde punten.

### **2. Doelstelling**

Het realiseren van slimme integratie van gemeentelijk doelgroepenvervoer en kleinschalig OV waarbij publieke middelen efficiënter ingezet worden en reizigers in hun mobiliteitsbehoefte kunnen blijven voorzien.

### **3. Opdracht en scope**

Uitwerken van de integratiemogelijkheden binnen de huidige ZHN concessie en het in beeld brengen van mogelijke consequenties voor de volgende OV-concessie. Dit moet uitmonden in een advies over implementatie van mogelijke pilots. Hierbij worden zowel voor zover relevant de ervaringen die in de provincie worden opgedaan (pilots in Goeree-Overflakkee en DAV) en de ervaringen elders in het land meegenomen.

De scope is enerzijds alle vormen van doelgroepenvervoer (Wmo vervoer, vervoer naar dagbesteding, leerlingenvervoer, WSW en vervoer in het kader van de Jeugdwet) en anderzijds het openbaar vervoer met de nadruk op kleinschalige vormen (oproepafhankelijk deur-halte vervoer en oproepafhankelijk halte-halte vervoer). Indien relevant worden ook andere kleinschalige vervoersvormen meegenomen zoals bijvoorbeeld de GHZ-regiobus.

**De nadruk ligt op slimme combinaties tussen Wmo en kleinschalig OV. De redenen hiervoor zijn dat het Wmo vervoer het grootste is in volume en dat de ervaring van de regio's leert dat gegevens over het leerlingenvervoer, WSW vervoer, dagbesteding vervoer en vervoer in het kader van de Jeugdwet slechts gefragmenteerd beschikbaar is.**

In de mogelijkheden voor integratie zijn op voorhand grofweg drie varianten, die elkaar niet uitsluiten, geïdentificeerd:

- Kleinschalig OV en doelgroepenvervoer in één gezamenlijk systeem vormgeven.
- Doelgroepenvervoer (deels) dienstregelingsgebonden aanbieden.
- Mogelijke aanpassingen aan de OV-lijnvoeringen, dienstregelingen of materieel waardoor de overstap van mensen in het doelgroepenvervoer naar het OV wordt bevorderd.

Ook andere mogelijkheden kunnen zich gaandeweg het onderzoek voordoen. Randvoorwaardelijk is dat het juridisch uitvoerbaar is.

#### 4. Resultaat

De voorziene resultaten van dit onderzoek en mogelijke pilots:

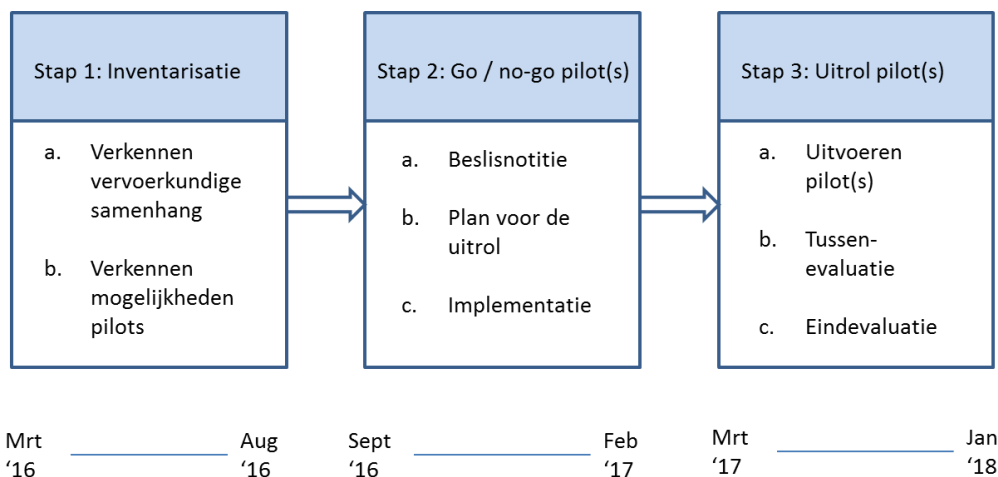
- Zicht op de consequenties voor reizigers.
- Zicht op de organisatorische, financiële en juridische aspecten bij de ontwikkeling van integratie pilots.
- Zicht op de mate waarin publieke middelen efficiënter kunnen worden ingezet.
- Zicht op klanttevredenheid van reizigers in een geïntegreerd systeem.

Deze resultaten vormen voor de provincie input voor de provinciale heroverweging over het OV-deel van de Regiotaxi Holland Rijnland en de Groene Hart Hopper.

Voor de regio's geldt dat de resultaten van invloed kunnen zijn op de keuzes die gemaakt worden voor de toekomst van hun doelgroepenvervoer.

#### 5. Project activiteiten

De volgende activiteiten zijn voorzien:



## Stap 1. Inventarisatie (maart-aug)

### a. Verkennen vervoerkundige samenhang

In deze deelstap wordt de samenhang tussen de vervoerstromen in het doelgroepenvervoer, kleinschalig OV en mogelijke andere vormen van kleinschalig vervoer geanalyseerd. Daarbij wordt gestreefd naar één integraal visueel beeld.

- Voor het OV geldt dat het gebruik van de belbus wordt bekeken, en daarnaast de dunbezette lijnen in de concessie. De (voorlopige) maat voor dunbezette lijnen is gemiddeld minder dan 8 reizigers per rit. Hierbij wordt rekening gehouden met de verhouding tussen spits en dal. Uitgegaan wordt van 2015 cijfers. De provincie werkt hierbij nauw samen met Arriva.
- Voor het doelgroepenvervoer moet de herkomst-bestemmingsdata geanalyseerd worden. Begonnen wordt met het Wmo-vervoer voor Holland Rijnland en Midden Holland (Wmo is het grootste deel van het vervoer). Geïnteriseerd wordt of het ook mogelijk en wenselijk is om leerlingvervoer en Wmo-begeleiding (dagbesteding) mee te nemen. Ook hier is het uitgangspunt 2015 data.
- Voor het Wmo-vervoer dient een schatting te worden gemaakt van de potentie om Wmo-ers in het reguliere OV te krijgen. Deze (quick scan) analyse is de verantwoordelijkheid van de regio's en dient om zicht te krijgen op de mate van meer-gebruik van OV-lijnen. Daarnaast kan dan worden gezien welke invloed deze overgang zal hebben op het totale Wmo-vervoer.
- Voor de OV-component van de CVV systemen (Groen Hart Hopper en Regiotaxi Holland Rijnland) wordt geanalyseerd in hoeverre deze ritten ook met het reguliere OV kunnen worden gedaan. Ook hier is het uitgangspunt 2015 data. De provincie is verantwoordelijk voor deze analyse.
- Ook andere vormen van kleinschalig vervoer die reeds bestaan worden bekeken, bijvoorbeeld de Groene Hart Ziekenhuis regiobus of vrijwillige initiatieven. Het gaat om het identificeren van deze vervoersvormen, indien informatie beschikbaar is over herkomst en bestemmingen dan wordt deze ook meegenomen.

De vervoerkundige analyses worden op kaartbeeld met o.a. OV-routes en attractiepunten voor doelgroepenvervoer ingetekend. Op die manier ontstaat een beeld van mogelijke overlap tussen verschillende vervoersstromen. Dit geeft een eerste beeld van mogelijke samenvoegingen tussen de deelsystemen.

### b. Verkennen mogelijke pilots

Op basis van de vervoerkundige samenhang worden de mogelijkheden van samenvoegingen beschreven met inachtneming van de beperkingen van de doelgroep. Deze mogelijkheden zijn onderverdeeld in:

- Kleinschalig OV en doelgroepenvervoer in één gezamenlijk systeem vormgeven.

- Doelgroepenvervoer (deels) dienstregelingsgebonden aanbieden.
- Mogelijke aanpassingen aan de OV-lijnvoeringen, dienstregelingen of materieel waardoor de overstap van mensen in het doelgroepenvervoer naar het OV wordt bevorderd.

Deze mogelijkheden sluiten elkaar niet uit. Bijvoorbeeld onderdelen van het vervoer kunnen dienstregeling-gebonden worden en tegelijkertijd kan de toegankelijkheid verbeterd worden. Ook kunnen andere mogelijkheden zich in het onderzoek aandienen.

De volgende deelstap is om de consequenties te verkennen:

- Voor reizigers. Voor hoeveel reizigers gaat er iets veranderen als de betreffende samenvoeging wordt ingevoerd? Wat zijn de kenmerken van deze reizigers (reismotief, mobiel/beperking etc.)?
- Financiële aspecten. Het doel is dat door samenvoeging(en) de publieke middelen van overheden efficiënter worden ingezet. De financiële gevolgen van samenvoeging moeten in beeld worden gebracht, zowel voor provincie en gemeenten als voor de vervoerders.
- Juridische aspecten. Door de samenvoeging(en) wordt mogelijk getornd aan de contractuele afspraken tussen provincie en Arriva, maar ook wellicht tussen gemeenten en taxivervoerders. Tevens is het van belang om te onderzoeken hoe dit initiatief zich verhoudt tot de huidige concessie en de huidige opvattingen over de ontwikkelrol van Arriva.
- Organisatorische aspecten. Een samenvoeging betekent mogelijk een andere rolverdeling tussen vervoerders, provincie, regio's en gemeenten. Tevens kan het gevolgen hebben voor de benodigde personele capaciteit van deze organisaties.

Tenslotte wordt een afwegingskader opgesteld waarin in ieder geval bovenstaande aspecten terug komen. In het afwegingskader krijgen ook de relevante lessen uit de lopende pilots (Goeree-Overflakkee en DAV) en elders een plaats. Dit afwegingskader wordt per mogelijke samenvoeging ingevuld. Dit vormt de basis voor de keuze van een of meerdere pilots.

In het bestuurlijk overleg doelgroepenvervoer op 1 juli 2016 wordt dit plan van aanpak toegelicht en de stand van zaken van stap 1 gepresenteerd. Dit BO wordt vooraf gegaan door de Stuurgroep ZHN concessie. Daar presenteert Arriva de definitieve uitgangspunten voor de dienstregeling 2017. De werkgroep stemt met Arriva af in hoeverre ruimte moet zijn voor pilots.

## **Stap 2. Go/no-go pilot(s) (sept. – feb. 2017)**

### **a. Beslisnotitie**

De eerste deelstap is om – op basis van stap 1 – een beslisnotitie op te stellen voor een bestuurlijk overleg doelgroepenvervoer voorzien eind oktober 2016. De belangrijkste vraag die daarin beantwoord moet worden is of één of meerdere pilots worden gestart. Daarnaast is de fasering van de pilots belangrijk, rekening moet worden gehouden met de aanbestedingen CVV (per juli 2016 gaat nieuw contract in) en Regiotaxi (per januari 2017 gaat nieuw contract in).

b. Concept plan voor uitrol (incl. planning)

Indien gekozen wordt voor een of meerdere pilots, dan is de volgende deelstap om een plan van aanpak voor de betreffende pilot op te stellen.

c. Implementatie

In deze deelstap worden de voorbereidingen getroffen om de pilot(s) ook daadwerkelijk uit te kunnen gaan voeren.

**Stap 3. Uitrol pilot(s) en evaluatie (mrt. 2017 – jan. 2018)**

De uitrol van pilot(s) sluit zo veel mogelijk aan bij het reguliere voorbereidingsproces rond de totstandkoming van de dienstregeling van Arriva. Gezien de tijd die nodig is voor de analyses en voorstellen voor de pilot(s) is het niet haalbaar om de pilot(s) bij ingang van de nieuwe dienstregeling eind 2016 in te laten gaan. De voorziene start van mogelijke pilot(s) is maart 2017 en het einde is voorzien voor in maart 2018.

Het is belangrijk dat de pilot(s) minimaal 12 maanden lopen, anders is er onvoldoende tijd om lessen te trekken. De mogelijkheid wordt open gehouden om de pilot(s) langer door te laten lopen.

De eindevaluatie van de pilot(s) is voorzien uiterlijk in januari 2018. Tussentijds vindt een tussenevaluatie plaats. Daarbij worden ook de andere pilots in Goeree-Overflakkee en de DAV concessie betrokken en lessen elders in het land. De eindevaluatie wordt gebruikt voor de heroverweging van de deelname van de provincie aan de Regiotaxi Holland Rijnland (huidige deelname tot uiterlijk december 2018), de Groene Hart Hopper (huidige deelname tot uiterlijk juli 2018). Daarnaast kan het een rol spelen in de keuze wel of geen verlenging van de huidige OV-concessie ZHN (afloop december 2020, verlengingsmogelijkheid 2 jaar)

**6. Project planning en fasering**

De projectplanning is afgestemd op de belangrijkste beslismomenten van de regio's en de provincie. Deze beslismomenten zijn:

- Holland Rijnland: maart 2016, keuzerichting doelgroepenvervoer / aanbesteding Regiotaxi
- BO integratie doelgroepenvervoer: 1 juli 2016, plan van aanpak en stand van zaken uitvoering stap 1 dit BO is gekoppeld aan de Stuurgroep OV-concessie ZHN.
- BO integratie doelgroepenvervoer: go/no-go pilot(s)
- Midden Holland: november 2016 – keuze wel/geen verlenging Groene Hart Hopper contract
- PZH: juni 2017, wel/geen verlenging OV-concessie ZHN

- PZH: jan 2018, heroverweging CVV<sup>1</sup>

In de figuur op de volgende pagina staat de planning in een balkenschema.

## **7. Projectorganisatie**

Het project wordt uitgevoerd door een werkgroep met daarin vertegenwoordigers van de provincie en de regio's vanuit verkeer en vervoer en het sociale domein.

De werkgroep bestaat uit:

- Provincie: Bas Scholten (PL), Lenie Wijnen (plv. PL), Tom Verhaar (concessiemanagement), Ruud Bos (CVV)
- Holland Rijnland: Iris de Bruyne (verkeer en vervoer, PL doelgroepenvervoer, incl. Regiotaxi beleid)
- Midden Holland: Mohamed Kalai (verkeer en vervoer), Marjoke van Rooijen (Groene Hart Hopper), PM (PL doelgroepenvervoer)

Arriva en het ROCOV Hollands Midden worden bij alle stappen betrokken. De gecontracteerde vervoerders in het doelgroepenvervoer worden alleen bij stap 1 betrokken gezien de lopende en aankomende aanbestedingen in beide regio's.

De werkgroep komt minimaal tweemaandelijks bij elkaar om de voortgang met elkaar te delen. Deze overleggen vinden om beurt plaats in Leiden, Gouda en Den Haag.

---

<sup>1</sup> Bijdrage PZH in huidige vorm eindigt voor de Groene Hart Hopper uiterlijk juli 2018, en voor Regiotaxi Holland Rijnland uiterlijk eind 2018.

## 8. Personele inzet en begroting

De schatting van de ambtelijke personele inzet voor stap 1 en 2 is als volgt:

	Stap 1	Stap 2	Stap 3
Holland Rijnland	100	50	PM
Midden Holland	100	50	
Provincie Zuid Holland (incl. projectleider)	430	210	
Externe betrokkenen (ROCOV, Arriva, etc.)	60	30	

De schatting van ureninzet is gebaseerd op 8 werkgroep vergaderingen tot 1 april 2017 inclusief voorbereiding en extra uren voor uitwerking en enkele workshops. Stap 3 is nog niet begroot aangezien nog niet bekend is of en zo ja hoeveel pilots gaan lopen.

Het is een globale raming op basis van een inschatting van de werkzaamheden. Deze personele inzet van de provincie en de regio's wordt niet in rekening gebracht.

Daarnaast is voorzien dat externe ondersteuning nodig is in de vervoerkundige analyses, het visualiseren van de vervoersstromen en mogelijk extern advies over de financiële en juridische aspecten. Het uitgangspunt is dat deze kosten worden verdeeld over de betrokken partijen waarbij de provincie het merendeel voor rekening neemt. In de werkgroep wordt vooraf afstemming gezocht voor de inhuur van externe expertise.

## 9. Risico's en aandachtspunten

De volgende risico's zijn geïdentificeerd:

- Planning. De inventarisatie en de go/no-go fase zijn cruciaal voor het vervolg. De doorlooptijd van de inventarisatie duurt langer waardoor er onvoldoende tijd overblijft om te pilot(s) uit te voeren en lessen/conclusies te trekken.
- Juridisch. De huidige contracten maken pilot(s) voor integratie onvoldoende mogelijk.
- Financieel. De financiële effecten van de pilot(s) zijn onevenwichtig verdeeld tussen de partijen.
- Draagvlak. Betrokkenen blijken niet op één lijn te zitten ten aanzien van de gezamenlijke ambitie en doelen.

Planning	2016												2017												2018		
	jan	feb	mrt	apr	mei	jun	jul	aug	sept	okt	nov	dec	jan	feb	mrt	apr	mei	jun	jul	aug	sept	okt	nov	dec	jan	feb	mrt
<b>Project integratie kleinsch. OV en dgV ZHN</b>																											
<b>Bestuurlijke afspraken regio's - provincie</b>																											
Bestuurlijk overleg (voorstel w erkgroep)																											
Bestuurlijk overleg (stand van zaken; beslismotie)																											
Stuurgroep OV-concessie ZHN																											
<b>Besluitvorming Holland Rijnland en M. Holland</b>																											
Keuzerichting dgV en aanbesteding Regiotaxi																											
Keuze w el/geen verlenging GHH contract																											
<b>Besluitvorming provincie</b>																											
Keuze w el/geen verlenging OV-concessie ZHN																											
Besluit heroverw eging GHH en Regiotaxi HR																											
<b>Dienstregeling OV-concessie ZHN</b>																											
Opstellen netw erkanalyse																											
Ambtelijk overleg netw erkanalyse																											
Voorstel en presentatie dienstregeling ('17 en '18)																											
Advies regio's																											
Advies ROCOV Hollands Midden																											
Opstellen definitieve dienstregeling																											
Start nieuw e dienstregeling OV																											
<b>Organiseren onderzoek en pilot(s) integratie</b>																											
<b>Stap 1 : Inventarisatie</b>																											
a. Verkennen vervoerkundige samenhang																											
b. Verkennen mogelijke pilot(s)																											
<b>Stap 2:Go-no/go pilot(s)</b>																											
a. Beslismotie																											
b. Plan van aanpak uitrol																											
c. Implementatie pilot(s)																											
<b>Stap 3: Uitvoering</b>																											
a. Uitvoeren pilot(s)																											
b. Tussenevaluatie																											
c. Enevaluatie, lessen (ook elders) en conclusies																											



## **Bijlage 1: Definities**

Kleinschalig OV = de verzamelterm voor OV uitgevoerd met auto's (i.c. voertuigen ingericht voor het vervoer van 8 personen, de bestuurder niet meegerekend, De provincie kent momenteel drie vormen van kleinschalig openbaar vervoer: buurtbus (dienstregeling-gebonden, met vrijwilligers), oproepafhankelijk deur-halte vervoer (OV-taxi) en oproepafhankelijk halte-halte vervoer (belbus). Deze vormen zijn allen op dit moment aanwezig in de concessies HWGO, ZHN en DAV.

Doelgroepenvervoer = de verzamelterm van verschillende vormen van vervoer waar gemeenten voor verantwoordelijk zijn. Hieronder vallen: Wmo vervoer, vervoer naar dagbesteding (Wmo-begeleiding, voorheen AWBZ vervoer), leerlingenvervoer, vervoer naar sociale werkplaatsen (WSW-vervoer) en vervoer in het kader van de Jeugdwet. Dit vervoer is publiek maar per definitie geen OV omdat het niet openbaar toegankelijk is (gemeentelijke indicatie noodzakelijk).

CVV = collectief vraagafhankelijk vervoer, bestaande uit Wmo-vervoer gemeenten en in drie gevallen (GroeneHart Hopper, Molenhopper en Regiotaxi Holland Rijnland) ook een provinciale deur-deur OV-component.

Migratie doelgroepenvervoer naar regulier OV = het toeleiden en begeleiden van mensen van het doelgroepenvervoer naar het regulier lijngebonden OV.

Integratie kleinschalig OV en doelgroepenvervoer = het door gemeenten en provincie gezamenlijk vormgeven van een systeem met oproepafhankelijk vervoer, voor het OV-deel kan dit deur-halte en/of halte-halte zijn. De buurtbus is lijn- en dienstregeling gebonden vervoer en komt niet in aanmerking.

Integratie binnen het doelgroepenvervoer = het door gemeenten samenvoegen van verschillende vormen van het doelgroepenvervoer (Wmo, leerlingen, WSW, dagbesteding, vervoer in het kader van de Jeugdwet) in één vervoersysteem.