

Oplegvel

1.	Onderwerp	Eindrapportage en aanbevelingen onderzoek doelgroepenvervoer		
2.	Rol van het samenwerkingsorgaan Holland Rijnland	Basistaak X Efficiencytaak Platformtaak volgens Dagelijks Bestuur Platformtaak volgens gemeente		
3.	Regionaal belang	Optimaliseren van de inrichting van het doelgroepenvervoer en mogelijk behalen van efficiencywinst binnen het doelgroepenvervoer. Daarbij staat (de kwaliteit voor) de klant voorop.		
4.	Behandelschema: DB Colleges PHO DB Gemeenteraad DB AB Gemeenteraad	Datum: Informerend	Datum: Adviserend	Datum: Besluitvormend
			20 januari 16 maart	31 maart 2016
5.	Advies PHO	<p>Het Dagelijks Bestuur te adviseren:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. De eindrapportage tweede fase onderzoek doelgroepenvervoer (concretisering maatregelen: effecten en haalbaarheid) vast te stellen. 2. Start per omgaande met de aanbesteding van de Regiotaxi Holland Rijnland (regionaal). 3. De aanbevelingen voortvloeiende uit het onderzoek over te nemen en deze verder op sub-regionaal niveau uit te werken. <p>De belangrijkste aanbevelingen zijn:</p> <ul style="list-style-type: none"> - start een lobby bij de provincie over subsidiering van OV zones en beheersorganisatie - start een meningsvormende discussie i.o.m. de portefeuillehouders Verkeer over de rol van de regio m.b.t. de onderste laag OV - start in bijvoorbeeld de Leidse Regio en /of de Duin- en Bollenstreek een pilot waarbij leerlingenvervoer en vervoer naar dagbesteding worden gecombineerd. - wissel onderling kennis via over de ontwikkelingen uit via een ambtelijk overleg en portefeuillehoudersoverleg (regiotaxi én subregionale initiatieven) - richt een beheersorganisatie in op regionaal of subregionale schaal - start op korte termijn met de (verdere) uitvoering van de aanbevelingen t.a.v. sturing van vraag naar vervoer. 		

6.	Reden afwijking eerdere besluitvorming en wijze afwijken	n.v.t.
7.	Essentie van het voorstel <i>(annotatie zoals op agenda staat)</i>	Vaststelling eindrapportage en aanbevelingen onderzoek doelgroepenvervoer
8.	Inspraak	Ja, door: Wmo platforms (afh. gemeentelijke afspraken)
9.	Financiële gevolgen	Kosten ritten regiotaxi komen ten laste van de gemeentelijke begroting. Inzicht in de verdere financiële gevolgen ontstaat bij de sub regionale uitwerking.
10.	Bestaand Kader	Relevante regelgeving: n.v.t.
		Eerdere besluitvorming: behandeling Pho januari 2015.
11.	Lokale context (in te vullen door griffier)	

* weghalen wat niet van toepassing is

Adviesnota PHO

Vergadering: PHO Maatschappij
Datum: 16 maart 2016
Tijd:
Locatie:
Agendapunt:
Kenmerk:

Onderwerp:

Eindrapportage en aanbevelingen onderzoek doelgroepenvervoer

Beslispunten:

Het Dagelijks Bestuur te adviseren

1. De eindrapportage tweede fase onderzoek doelgroepenvervoer (concretisering maatregelen: effecten en haalbaarheid) vast te stellen;
2. Start per omgaande met de aanbesteding van de Regiotaxi Holland Rijnland (regionaal).
3. De aanbevelingen voortvloeiende uit het onderzoek over te nemen en deze verder op sub-regionaal niveau uit te werken.
De belangrijkste aanbevelingen zijn:
 - start een lobby richting provincie over (verlenging van) subsidiering van OV zones en de beheersorganisatie.
 - start een meningsvormende discussie i.o.m. de portefeuillehouders Verkeer over de rol van de regio m.b.t. de onderste laag OV.
 - start in bijvoorbeeld de Leidse Regio en /of de Duin- en Bollenstreek een pilot waarbij leerlingenvervoer en vervoer naar dagbesteding worden gecombineerd.
 - wissel onderling kennis via over de ontwikkelingen uit via een ambtelijk overleg en het portefeuillehoudersoverleg (regiotaxi én subregionale initiatieven).
 - richt een serviceorganisatie in op regionale of subregionale schaal.
 - start op korte termijn met de (verdere) uitvoering van de aanbevelingen t.a.v. sturing van vraag naar vervoer.

Inleiding:

Als uitvoering van het in het plan van aanpak bij de Strategische Visie 3D (januari 2012) onderdeel vervoer is een werkgroep aan de gang gegaan met de in de visie beschreven opgave. In grote lijnen beoogde deze aanpak een inventarisatie van de verschillende vervoersvormen, -stromen en -systemen en inventarisatie van nieuwe vervoersvragen. Op basis van die gegevens is de werkgroep gevraagd scenario's voor slimmere verbindingen en organisatiemogelijkheden voor die vervoersvoorzieningen in kaart te brengen. Hierbij is het uitgangspunt het behalen van efficiencywinst en het realiseren van bezuinigingen geweest. Het stimuleren van de zelfredzaamheid van de klant speelde hierbij ook een belangrijke rol. Dit gold ook voor het mogelijk vereenvoudigen van de aanvragen van één van de vormen van vervoer. Als meest vergaande vorm een één loket functie voor de gehele regio of delen daarvan.

Vlak voor de zomer van 2014 is de eindrapportage 1^o fase vastgesteld. Deze fase is in 2015 gevolgd door de 2^o fase van het onderzoek. De opdracht was om de aanbevelingen voor korte en langere termijn verder uit te werken.

Op verzoek van de aangesloten gemeenten heeft Holland Rijnland de projectleiding van deze fase van dit onderzoek op zich genomen. Door de grote werkdruk in het sociaal domein waren gemeenten niet in staat voldoende menskracht te leveren voor deze taak. Het bureau Panteia heeft de 2^e fase van dit onderzoek begeleid.

Beoogd effect:

Het behalen van efficiencywinst en het mogelijk realiseren van bezuinigingen binnen de diverse vormen van (doelgroepen)vervoer. Het stimuleren van de zelfredzaamheid van de klant evenals het mogelijk vereenvoudigen voor de gebruiker van de aanvragen van één van de vormen van vervoer. Als meest vergaande vorm een één loket functie voor de gehele regio of delen daarvan.

Argumenten:

1.1 De rapportage is gebaseerd op gegevens van betrokken partijen

De rapportage is opgesteld nadat bij alle betrokken partijen gegevens (geactualiseerde data, contract-informatie, ervaringsgegevens etc.) zijn opgevraagd. In eerste instantie is gewerkt met enquêteformulieren. Deze formulieren zijn echter zeer divers ingevuld waardoor er onvoldoende of onduidelijke informatie is geleverd. Als aanvulling en verduidelijking is vervolgens overgegaan tot het voeren van verdiepende gesprekken met diverse partijen zoals gemeenten (diverse beleidsvelden), zorgaanbieders, scholen voor speciaal onderwijs, provincie en vervoerders.

1.2 Aanbevelingen mede gebaseerd op lopende contracten

Binnen de diverse beleidsvelden is sprake van lopende contracten met verschillende looptijden dan wel mogelijkheden tot verlenging. Het moment dat overgegaan kan worden tot eventuele combinatie van vervoerstromen hangt mede af van deze looptijden.

2.1 Aanbesteding van de Regiotaxi Holland Rijnland per 1 januari 2017 noodzakelijk

Het onderzoek heeft uitgewezen dat met ingang van 2017 nog geen totaal vervoersysteem te realiseren valt voor het doelgroepenvervoer in de regio. Een van de weinige vormen van vervoer waar gemeenten zich nagenoeg unaniem over uitgesproken hebben dit vooralsnog regionaal te willen continueren is het sociaal recreatief vervoer, de Regiotaxi Holland Rijnland. Aangezien het vervoerscontract per 31 december 2016 afloopt en er in 2017 nog geen sprake zal zijn van een uitgewerkt alternatief vervoersysteem is het aan te bevelen over te gaan tot aanbesteding van de Regiotaxi Holland Rijnland. Dit vervoer wordt voor de gehele regio door Holland Rijnland aanbesteed. Voorgesteld wordt ook de beheersorganisatie (het servicebureau) wordt bij Holland Rijnland gehandhaafd.

2.2 Afstemming contractperiode met doorlooptijd concessie Zuid-Holland Noord

De provincie Zuid-Holland heeft de regio's gelegen in het concessiegebied Zuid-Holland Noord recent benaderd met het voorstel gezamenlijk onderzoek te doen naar mogelijke inzet van het OV voor reizigers uit het doelgroepenvervoer. In dit onderzoek zal tevens gekeken worden of de minder goed bezette buslijnen vervangen kunnen worden door vervoer door middel van kleine bussen (bijvoorbeeld belbus, buurtbus). Een gezamenlijke actie op dit gebied wordt momenteel in gang gezet. De concessie loopt in 2020 af met een mogelijke verlenging tot 2022. Het is dus raadzaam de contractperiode van de

Regiotaxi en eventuele andere vormen van te combineren doelgroepenvervoer af te stemmen op dat moment.

Voorgesteld wordt dan ook om de Regiotaxi voor een periode van 4 jaar (t/m 2020) aan te besteden met mogelijke verlenging van 2x één jaar (t/m 2022).

2.3 Aanvulling huidig bestek

Het huidige contract van de Regiotaxi voldoet goed. Aanvullend aan het huidige bestek zou door enkele aanvullende maatregelen een hogere combinatiegraad bereikt worden. Het gaat dan om de wijziging van de vooraanmeldtijd naar 4 uur (nu is dat één uur) en de invoering van een spits- en daltarief voor de eigen bijdrage. De Wmo-platforms hebben aangegeven geen voorstander te zijn van de verlenging van de vooraanmeldtijd.

3.1 De volgende aanbevelingen komen voort uit het onderzoek

Naast de door het bureau Panteia opgestelde rapportage concretisering maatregelen: effecten en haalbaarheid heeft Panteia tevens een notitie met uitgewerkte aanbevelingen opgesteld. De aanbevelingen zijn verdeeld over de onderwerpen: “sturing van de vraag naar vervoer”, “het aanbod van vervoer”, “de organisatie van het vervoer: inkoop en beheer” evenals nog enkele overige aanbevelingen. Enkele van de belangrijkste en op korte termijn op te pakken aanbevelingen luiden:

- start een lobby richting provincie over (verlenging van) subsidiering van OV zones en de beheersorganisatie.
- start een meningsvormende discussie i.o.m. de portefeuillehouders Verkeer over de rol van de regio m.b.t. de onderste laag OV.
- start in bijvoorbeeld de Leidse Regio en /of de Duin- en Bollenstreek een pilot waarbij leerlingenvervoer en vervoer naar dagbesteding worden gecombineerd.
- wissel onderling kennis via over de ontwikkelingen uit via een ambtelijk overleg en het portefeuillehoudersoverleg (regiotaxi én subregionale initiatieven).
- richt een serviceorganisatie in op regionale of subregionale schaal.
- start op korte termijn met de (verdere) uitvoering van de aanbevelingen t.a.v. sturing van vraag naar vervoer.

Voor de meer uitgebreide informatie hierover wordt verwezen naar bijlage 2, notitie aanbevelingen.

3.2 De wensen over de invulling van het vervoer verschillen per subregio

Bovenstaande aanbevelingen kunnen gezien de verschillen in uitwerking per gemeente / subregio en contractvormen niet allen direct ingevoerd worden. Verder blijkt uit de (ambtelijke) gesprekken met de gemeenten dat niet alle wensen in de drie subregio's gelijklopend zijn. Op dit moment zoeken gemeenten elkaar per subregio op bij de inkoop van zorg, vervoer en aanbesteding van bijvoorbeeld leerlingenvervoer. Het is dan ook aan te bevelen om deze aanbevelingen per subregio verder uit te werken.

3.3 Lokale initiatieven kunnen een oplossing zijn

Voor een deel van het vervoer, met name de kortere ritten binnen de gemeente of tussen kernen kan een lokaal initiatief, bijvoorbeeld vrijwilligersvervoer of een al dan niet door de gemeente gesubsidieerde voorziening, een oplossing voor het terugdringen van de duurder taxiriten vormen. In enkele gemeenten is reeds sprake van een dergelijke vorm van vervoer. Vooral de kortere binnen de gemeente gereden ritten worden door dergelijk vervoer uitgevoerd. Dit vervoer kan het gebruik van de Regiotaxi terugdringen. De

uitbouw van deze initiatieven danwel de invoering van nieuwe systemen van bijvoorbeeld een buurtbus of een door vrijwilligers bediende boodschappenbus kost voorbereidingstijd. Aan te bevelen is om deze aanbevelingen per gemeente of subregio verder uit te werken.

3.4 Uitwisseling van kennis van is belang

Wanneer op subregionaal niveau gewerkt wordt aan de verdere uitwerking en invoering van de aanbevelingen is het regionaal uitwisselen van kennis tussen de subregio's evenals met de organisatie van de Regiotaxi van groot belang. Hiermee kan dubbel werk voorkomen worden. Tevens kunnen de subregionale ontwikkelingen ook gevolgen hebben voor de vervoersomvang van het CVV vervoer. Om die reden wordt dit onderwerp met enige regelmaat geagendeerd voor de portefeuillehoudersoverleggen Maatschappij en wordt voor de verdere ambtelijke communicatie over dit onderzoek aansluiting gezocht bij het ambtelijk overleg Regiotaxi.

3.5 Mogelijkheden van combinatie vormen vervoer

Het volgtijdelijk bundelen van dagbesteding, jeugd, leerlingenvervoer en sociaal recreatief vervoer in één aanbesteding, kan niet zonder regiecentrale, omdat het volume te groot is. Inmiddels is jurisprudentie beschikbaar waarbij kleinere vervoerders in het gelijk zijn gesteld n.a.v. het bezwaar maken tegen een aanbesteding met een grote vervoersomvang zonder dat er ook sprake is van een regiecentrale. Wel kunnen mogelijk op lokaal of mogelijk subregionaal niveau kleinere vervoerscombinatie worden gerealiseerd. Dit dient echter vooraf goed juridisch onderzocht te worden.

Wanneer overgegaan wordt tot combinatie van vervoerstromen wordt de meeste potentie gezien in:

- volgtijdelijk combineren leerlingenvervoer en dagbestedingsvervoer en SW vervoer
- zorgaanbieders met optimale planning
- bundelen jeugd- en leerlingenvervoer

De uitdaging zit erin dat vervoerders optimaal willen inplannen, én dat er door aanbieders rekening moet worden gehouden met zorgtijden.

Om de effecten van deze combinatie mogelijkheden in beeld te brengen zou op lokaal / subregionaal niveau een proef kunnen worden gehouden.

Kanttekeningen/risico's:

2.1 Verlenging volgens het contract is niet meer mogelijk

De contractperiode van de Regiotaxi Holland Rijnland loopt per 31 december 2016 af. In het bestek is geen mogelijkheid tot verlenging opgenomen. Uit juridisch advies is naar voren gekomen dat onvoldoende sprake is van bijzondere omstandigheden waardoor verlenging buiten het contract om alsnog mogelijk zou zijn. Er moet dus overgegaan worden tot aanbesteding.

2.2 Opstellen Nota van Uitgangspunten

Om een grotere combinatiegraad in de taxi te kunnen bereiken en daarmee mogelijk een lagere inschrijfprijs bij de aanbesteding, kunnen aan het huidige bestek enkele aanvullende eisen worden toegevoegd. Het gaat hierbij om een langere vooraanmeldtijd

van ritten, invoering van een dal en spitstarief en invoering van vaste ophaaltijden bij ziekenhuizen. De Wmo plaforms en –raden hebben te kennen gegeven grote bezwaren te hebben tegen de eerste twee maatregelen. Vervoerders hebben aangegeven dat wanneer vaste ophaaltijden bij ziekenhuizen worden ingevoerd, dit gevolgen zal hebben voor omrijtijden. Wanneer er meerdere reizigers staan te wachten die naar verschillende richtingen willen reizen, zal dit leiden tot langere ritten.

Voorgesteld wordt de Nota van Uitgangspunten voor de volgende contractperiode van de Regiotaxi alleen aan te vullen met invoering van een spitstarief. Wanneer hier de spits- en daluren van het OV (de NS) worden gevolgd zal deze aanpassing maar een zeer gering effect hebben op de spreiding van de ritten. Om dit wel te bewerkstelligen zullen de spitsuren van de regiotaxi aangehouden moeten worden. Deze spitsuren liggen tussen 09.00 uur en 17.00 uur. Hierdoor worden veel meer reizigers geconfronteerd met een spitstarief.

2.3 Gevolgen van eventuele stopzetting van de OV ritten

Wanneer de onder 3.3 genoemde gevolgen werkelijkheid worden en er geen OV ritten meer met de Regiotaxi worden uitgevoerd heeft dit gevolgen voor de gebieden waar de Regiotaxi als alternatief voor het OV wordt ingezet. Het betreft hier veelal het landelijk gebied. Wmo geïndiceerde reizigers van wie de zones aan het einde van het jaar op zijn reizen, met enige regelmaat, als OV reiziger in de Regiotaxi. Ook deze mensen kunnen door het stopzetten van dergelijke ritten gedupeerd worden.

2.4 Mogelijke gevolgen van het onderzoek van de provincie Zuid-Holland naar doelgroepenvervoer versus OV

In de stuurgroep van de OV- concessie Zuid-Holland Noord afgesproken om de plannen van de regio's Holland-Rijnland en Midden Holland te inventariseren voor de toekomst van hun doelgroepenvervoer. Op basis daarvan dient een eerste oriëntatie over de mogelijkheden ten aanzien van integratie tussen doelgroepenvervoer en kleinschalig OV plaats te vinden. De aanleiding van de provincie om slimme combinaties van doelgroepenvervoer en kleinschalig OV te onderzoeken is om efficiëntere inzet van publieke middelen te bereiken. De provincie heeft tevens te kennen gegeven vooralsnog alleen in 2017 en 2018 de OV ritten binnen de CVV systemen evenals de beheersorganisaties te willen subsidiëren. Nadien vindt heroverweging van deze subsidieafspraken plaats. De mogelijkheid is dus aanwezig dat deze vorm van subsidiering komt te vervallen. Gezien de kosten die de OV ritten met zich meebrengen zal in de aanbesteding van de Regiotaxi aangegeven dienen te worden dat vanaf 2019 mogelijk geen OV-ritten meer gereden zullen worden. De regio zal met de provincie in gesprek over mogelijke verlenging van de subsidieperiode.

3.1 Verdere uitwerking en opzet sub-regionale serviceorganisatie

Aanbevolen wordt om het pakket aan aanbevolen maatregelen verder sub-regionaal uit te werken. Hiervoor zal capaciteit met kennis van vervoer per subregio vrijgemaakt moeten worden. Dit geldt tevens voor de vorming van een sub-regionaal servicebureau. Wanneer deze aanbeveling wordt overgenomen zal ook hiervoor capaciteit moeten worden vrijgemaakt door de betrokken gemeenten. Dit aspect dient nadrukkelijk te worden betrokken bij de besluitvorming over het al dan niet overnemen van de aanbevelingen. De omvang van de personele inzet hangt af van de vervoervormen en werkzaamheden die bij een dergelijke serviceorganisatie worden ondergebracht.

Financiën:

Het eventuele stopzetten van de provinciale subsidie kan gevolgen hebben voor de begroting van Holland Rijnland. Momenteel ontvangt de regio € 45.000 als bijdrage in de beheerskosten. Vanaf 2019 heroverweegt de provincie deze bijdrage aan de CV systemen in Zuid-Holland. Dit kan stopzetting tot gevolg hebben.

Communicatie:

Van belang is dat de subregio's en eventuele gemeenten die lokale maatregelen op het gebied van doelgroepenvervoer ontwikkelen deze informatie met elkaar delen. Niet alleen kennisuitwisseling is van belang maar ook de eventuele gevolgen voor reeds aanbesteedde vormen van vervoer kunnen voor die lopende contracten gevolgen hebben.

Evaluatie:**Bijlagen:**

1. *Eindrapportage onderzoek Panteia. Concretisering maatregelen: effecten en haalbaarheid.*
2. *Notitie met aanbevelingen in relatie tot het doelgroepenvervoer.*