

**Definitief rapport onderzoek naar bestuurlijk
draagvlak doelgroepenvervoer en OV ZHN**

Laura Werger

Augustus 2017

Inhoudsopgave

1. Aanleiding onderzoek	2
2. Achtergrondinformatie en begrippen	2
2.1 Zuid-Holland Noord	2
2.2 Doelgroepenvervoer	2
2.3 Collectief vraagafhankelijk vervoer (CVV)	3
2.4 Kleinschalig OV	3
2.5 Migratie en integratie	3
2.6 Regiecentrale	3
2.7 Valys	3
2.8 Aantallen en financiën	4
3. Werkwijze	5
3.1 Portefeuillehouders	5
3.2 Gedeputeerde	5
3.3 Ambtelijke overleg	5
3.4 Provincie Zuid-Holland	6
3.5 Metropoolregio Rotterdam Den Haag	6
3.6 Vervoerder(s)	6
3.7 Overige informatiebronnen	6
4. Bevindingen	7
4.1 Draagvlak en vertrouwen	7
4.2 Maatschappelijke effecten	7
4.3 Regio's, posities en taken	8
4.4 Pilots	9
4.5 Ondersteuning en data	9
5. Conclusies en aanbevelingen	10
5.1 Gezamenlijk beleidskader	10
5.1.1 <i>Inwoners centraal</i>	10
5.1.2 <i>Vaste ambtelijke inzet</i>	10
5.1.3 <i>Vormgeven proces</i>	11
5.2 Werken aan vertrouwen	11
5.2.1 <i>Tijdsplanning</i>	11
5.2.2 <i>Commitment voor maart 2018</i>	12
5.2.3 <i>Leer elkaar kennen en leer van elkaar</i>	12
5.3 Samenhang, transparantie en gemeenschappelijke data	13
5.3.1 <i>Eén dataset</i>	13
5.3.2 <i>Het 'grotere plaatje' blijven zien</i>	13
5.4 Aandacht voor andere partijen en belanghebbenden	13
6. Lijst met geïnterviewden	15
7. Geraadpleegde informatiebronnen	15
8. Verslagen portefeuillehoudersoverleggen	16

1. Aanleiding onderzoek

De Provincie Zuid-Holland (PZH) staat aan de vooravond van het opstellen van de kaders voor de nieuwe concessieverlening voor het openbaar vervoer (OV) in het concessiegebied Zuid-Holland Noord (ZHN). De huidige OV-concessie ZHN loopt in 2020 af. Daarnaast dient in 2018 een heroverweging plaats te vinden rond de deelname van de Provincie bij het Collectief Vraagafhankelijke vervoer (CVV) in de Regio's Holland Rijnland (Regiotaxi) en Midden-Holland (Groene Hart Hopper).

Rond het OV en het doelgroepenvervoer zijn veel ontwikkelingen. Door slimme combinaties van doelgroepenvervoer en kleinschalig OV hoopt de Provincie efficiënte inzet van publieke middelen te bereiken. Hierbij gaat het niet alleen om de middelen van de Provincie, maar ook die van de gemeenten. Daarom wil de Provincie Zuid-Holland het proces rond de concessieverlening graag samen met de gemeenten in Zuid-Holland Noord (regio Hollands Midden) vormgeven.

Om te onderzoeken of er voldoende bestuurlijk draagvlak is, heeft de Provincie een bestuurlijke verkenner aangezocht. Deze inventariseert de wensen en behoeften van de gemeenten ten aanzien van de migratie en/of integratie van het doelgroepenvervoer in het openbaar vervoer (OV). Ook onderzoekt de verkenner het bij de gemeenten aanwezige bestuurlijke draagvlak voor samenwerking rond de migratie en/of integratie tussen doelgroepenvervoer en (kleinschalig) OV en onder welke voorwaarden dit kan plaatsvinden.

2. Achtergrondinformatie en begrippen

2.1 Zuid-Holland Noord

Het concessiegebied Zuid-Holland Noord omvat de regio's Holland-Rijnland (HR) en Midden-Holland (MH), samen vormen zij de regio Hollands Midden. De regio bestaat uit de volgende gemeenten:

Holland Rijnland

Alphen aan den Rijn, Hillegom, Kaag en Braassem, Katwijk, Leiden, Leiderdorp, Lisse, Nieuwkoop, Noordwijk, Noordwijkerhout, Oegstgeest, Teylingen, Voorschoten en Zoeterwoude.

Midden-Holland

Bodegraven-Reeuwijk, Gouda, Krimpenerwaard, Waddinxveen en Zuidplas.

2.2 Doelgroepenvervoer

Doelgroepenvervoer is de verzamelnaam van verschillende vormen van vervoer waar de gemeenten voor verantwoordelijk zijn. Hieronder vallen onder andere het leerlingenvervoer, Wmo-vervoer, vervoer van en naar de dagbesteding (Wmo-begeleiding, voorheen AWBZ vervoer), vervoer van en naar de sociale werkplaatsen (ex-Wsw-vervoer) en vervoer in het kader van de Jeugdwet. Dit vervoer is publiek, maar geen OV omdat het niet openbaar toegankelijk is. Er is een gemeentelijke indicatie noodzakelijk.

2.3 Collectief vraagafhankelijk vervoer (CVV)

CVV is vervoer van deur tot deur op afroep. Bestaande uit Wmo-vervoer van de gemeenten en bij de Groene Hart Hopper en de Regiotaxi Holland Rijnland ook met een provinciale deur tot deur OV-component.

2.4 Kleinschalig OV

Kleinschalig OV is het openbaar vervoer uitgevoerd met voertuigen ingericht voor het vervoer van acht personen, de bestuurder niet meegerekend. Zuid-Holland kent momenteel drie vormen van kleinschalig openbaar vervoer:

- De Buurtbus (dienstregeling-gebonden, met vrijwilligers);
- Oproepafhankelijk deur-halte vervoer (OV-taxi); en
- Oproepafhankelijk halte-halte vervoer (belbus).

2.5 Migratie en integratie

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

Integratie van kleinschalig OV en doelgroepenvervoer is 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.

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

2.6 Regiecentrale

Bij doelgroepenvervoer is het gebruikelijk dat de vervoerder de ritaanname, planning, dispatch (het verzenden van ritten naar een voertuig) en het vervoer zelf voor zijn rekening neemt. Bij een regiecentrale wordt de regiefunctie (oftewel de *operationele regie* bestaande uit ritaanname, planning en dispatch) van een of meerdere vormen van doelgroepenvervoer losgekoppeld van de daadwerkelijke uitvoering, het rijden. De operationele regie wordt hierbij uitgevoerd door de regiecentrale. Dit is een zelfstandig opererend orgaan, dat vervoeraanvragen voor meerdere vervoersystemen verzamelt, efficiënt plant en uitzet bij een of meerdere vervoerders.¹

2.7 Valys

Valys is bovenregionaal vervoer met een sociaal-recreatief karakter om meer geografische actieradius te geven. Het wordt bekostigd door het Ministerie van Volksgezondheid, Welzijn en Sport. Voor Wmo-vervoer geldt een beperking tot maximaal vijf zones, Valys is voor vijf zones of meer.

¹ CROW KpVV, *De regiecentrale: stand van zaken*, 2015

2.8 Aantallen en financiën

Het blijkt ingewikkeld om exacte aantallen reizigers in beeld te brengen voor Zuid-Holland Noord. Dit heeft onder meer te maken met het feit dat vanaf 2015 decentralisaties zijn ingevoerd en de gemeenten verantwoordelijk zijn voor de uitvoering. Daardoor zijn in het doelgroepenvervoer zowel de aantallen als de regelingen veranderd. De onderstaande tabel geeft een overzicht van de voornaamste regelingen binnen het doelgroepenvervoer (peiljaar 2015) op landelijk niveau.

Tot 2015	Wmo	Awbz	Valys	Zittend zieken vervoer	Leerlingen vervoer
Vanaf 2015	Wmo2015	Wlz, Wmo, e.a.			
Systeem	VWS	VWS	VWS	VWS	OC&W
Beleid	Gemeente	Meerderden	VWS	VWS	Gemeente
Uitvoering	Gemeente	Instellingen	VWS	Verzekeraars	Gemeente
Geïndiceerden (x1k)	650	?	390	80	73
Gebruikers (x1.000)	340 tot 380	?	172	66	58
Passagiersritten (mio)	17 tot 21	?	1	4,5	22,8
Passagierskms (mio)	140 tot 170	?	51	60 tot 80	250
Bezetting (pas/vt)	1,2	4 tot 6	>1,4	Laag	4 tot 5
Omzet (mio euro)	215 tot 270	?	72	111	210
Subsidie (mio euro)	200 tot 240	100 tot 150	60	108	190

2

Als het gaat om inzage in de kosten voor de Provincie op het niveau van Zuid-Holland Noord dan laat een zeer ruwe schatting zien dat het CVV ongeveer € 500.000,- per jaar kost (€ 90.000,- voor het beheer en een bedrag per gereden rit). De geschatte omvang van de OV concessie ZHN is ongeveer 31 miljoen Euro.

Wat de aantallen reizigers en kosten per gemeente in ZHN zijn voor alle vormen van door hen gefinancierd doelgroepenvervoer is op dit moment niet in beeld. Veel gemeenten zijn deze gegevens nog aan het verzamelen.

² Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid, *Cijfers en prognoses voor het doelgroepenvervoer in Nederland*, november 2016

3. Werkwijze

3.1 Portefeuillehouders

Hoofddoel van het onderzoek was om het bestuurlijke draagvlak in kaart te brengen. Daarvoor heeft overleg plaatsgevonden met de portefeuillehouders van de verschillende regio's. Aangezien het gebied Zuid-Holland Noord in totaal negentien gemeenten omvat, het doelgroepenvervoer en OV veelal in verschillende portefeuilles van verschillende wethouders is ondergebracht en het tijdsbestek waarbinnen het onderzoek plaats diende te vinden relatief kort was, is in eerste instantie gekozen voor aansluiting bij de gezamenlijke bestuurlijke overleggen in de regio's.

Op 10 mei 2017 is aangesloten bij het bestuurlijke overleg van Holland Rijnland. Op verzoek van de onderzoeker waren daar zowel de portefeuillehouders Maatschappij als de portefeuillehouders Leefomgeving/Mobiliteit aanwezig. Een dag later op 11 mei is overlegd met het Bestuurlijk Overleg Sociaal Domein Midden-Holland in aanwezigheid van de portefeuillehouders Verkeer & Vervoer van Midden-Holland.

Door de portefeuillehouders van beide beleidsvelden gelijktijdig te spreken hadden alle bestuurders toegang tot dezelfde informatie en kon men standpunten met elkaar uitwisselen. Hierdoor ontstond een gelijk speelveld en werd eventuele latere onduidelijkheid in het proces zoveel mogelijk voorkomen. Van de beide regionale overleggen is het verslag als bijlage bij dit rapport gevoegd.

Naar aanleiding van de gecombineerde overleggen in de regio's heeft met een aantal individuele portefeuillehouders een nader inhoudelijk overleg plaatsgevonden om specifiek op een aantal zaken in te gaan. Om welke bestuurders het gaat, is in de bijlage terug te vinden.

3.2 Gedeputeerde

Zowel voorafgaand aan het onderzoek als gedurende het onderzoek is gesproken met de Gedeputeerde. Dit om een beeld te krijgen van de wensen en ideeën van de Provincie Zuid-Holland, om de voortgang te bespreken en om de eerste bevindingen van het onderzoek voor te leggen.

3.3 Ambtelijke overleg

Voor het plannen van de verschillende overleggen met de portefeuillehouders heeft overleg plaatsgevonden met de (regio) ambtenaren. Ook waren bij de individuele gesprekken met bestuurders vaak ambtenaren aanwezig. Deze ambtenaren hebben een enkele keer ook aanvullende (schriftelijke) informatie verstrekt ten behoeve van het onderzoek. Echter omdat het onderzoek een bestuurlijke verkenning betreft is ervoor gekozen geen inhoudelijke overleggen met de (gemeente) ambtenaren te houden.

3.4 Provincie Zuid-Holland

De Provincie Zuid-Holland heeft voor het traject rond het openbaar vervoer en de diverse concessieverleningen een externe adviseur van Forseti/Concordis Groep ingehuurd. Deze adviseur doet onderzoek en begeleidt de (ambtelijke) processen. Op verschillende momenten gedurende het onderzoek heeft overleg met deze adviseur plaatsgevonden voor het verkrijgen van aanvullende informatie. Daarnaast is een aantal malen gesproken met de ambtelijk opdrachtgever van de Provincie om te rapporteren over de voortgang van het onderzoek.

3.5 Metropoolregio Rotterdam Den Haag

Omdat de regio Zuid-Holland Noord grenst aan de Metropoolregio Rotterdam Den Haag (MRDH) en de vervoersbewegingen van ZHN ook richting de MRDH gaan, is gesproken met de verantwoordelijk bestuurder van de MRDH.

3.6 Vervoerder(s)

Bij aanvang van het onderzoek is de optie opgehouden om ook in gesprek te gaan met de vervoerder(s). Gedurende het proces is echter gebleken dat voor het verkrijgen van een beeld van het bestuurlijke draagvlak onder de gemeenten de mening van de vervoerder(s) niet direct relevant was. Daar komt bij dat eventuele gesprekken mogelijk tot onrust en onduidelijkheid zouden kunnen leiden. Daarom is ervoor gekozen geen nadere gesprekken met de vervoerder(s) te houden voor dit onderzoek.

3.7 Overige informatiebronnen

Voor dit onderzoek zijn verschillende documenten geraadpleegd. Een volledige lijst van de gebruikte literatuur is opgenomen in de bijlage.

4. Bevindingen

4.1 Draagvlak en vertrouwen

Tijdens de gesprekken met alle partijen is gebleken dat er sprake is van een positieve grondhouding. Men realiseert zich dat dit het moment is om zaken gezamenlijk op te pakken. Er is winst te behalen en er liggen kansen. Alle partijen geven aan samen aan de slag te willen. Dit leidt tot de conclusie dat er voldoende bestuurlijk draagvlak aanwezig is om gezamenlijk het proces vorm en inhoud te geven. Belangrijke voorwaarde hiervoor is wel wederzijds vertrouwen en dat alle partijen zich committeren aan het proces.

“Het bredere effect van keuzes moet in een gemeenschappelijke visie komen.”

4.2 Maatschappelijke effecten

Gebleken is dat de verschillende partijen niet altijd dezelfde taal spreken en andere aanliegroutes hebben ten aanzien van het vervoersvraagstuk. Vanuit het OV geredeneerd lijkt het sec te gaan om de zogenaamde ‘dikke lijnen’ en grote stromen reizigers. Terwijl gemeenten juist vaak voor een kleinere doelgroep een soms groot effect proberen te bereiken. Ook blijken pieken in doelgroepenvervoer niet perse gelijk te zijn aan de OV pieken.

Gemeenten redeneren vanuit het maatschappelijke effect dat bereikt (kan) worden voor inwoners. Vervoer is daarbij een middel en geen doel op zich. Ook zien de gemeenten het als communicerende vaten. Wanneer binnen het OV keuzes worden gemaakt ten aanzien van specifieke buslijnen of doelgroepen dan kan dat een kostenopdrijvend effect hebben voor het (aanvullende) vervoer of de aanpalende voorzieningen die gemeenten vervolgens moeten realiseren.

“Met je OV jaarkaart kan je niets als er geen OV is.”

Het gaat om oorzaak en gevolg. Wanneer het OV zich terugtrekt uit bepaalde gebieden of de frequentie van het OV wordt teruggebracht, gaan inwoners alternatieven realiseren. Hierdoor wordt nog minder gebruik gemaakt van de voorziening waardoor het bestaansrecht ervan minimaal wordt. Omgekeerd is het logisch dat het vervoer wel effectief en efficiënt moet zijn en dat het laten rijden van lege bussen ongewenst is. Dat gemeenten en inwoners daarom zelf voor alternatieven zorgen is dan ook vanzelfsprekend, maar dit leidt vervolgens wel tot meerkosten voor individuele inwoners omdat bijvoorbeeld in de steden verkeersoverlast ontstaat en men allerlei maatregelen zoals betaald parkeren introduceert.

Andersom recreëren de inwoners uit de steden in het meer landelijke gebied. Omdat de bereikbaarheid met het openbaar vervoer beperkt is, maakt men gebruik van het eigen vervoer. Dit leidt tot grotere drukte op de wegen en parkeeroverlast in de recreatiegebieden.

Ook kunnen keuzes in het OV conflicteren met wet- en regelgeving die uitgevoerd moet worden door gemeenten. Wanneer leerlingen bijvoorbeeld verplicht een startkwalificatie moeten behalen, moet het wel mogelijk zijn voor hen om een school te bereiken. Waarbij de gemeenten ook graag zien dat jongeren een keuze maken voor een school op basis van hun capaciteiten en leerbehoefte en niet alleen omdat deze bereikbaar is met het openbaar vervoer. Iets dat voor veel verschillende gemeenten in de meer landelijke gebieden van ZHN een zorgpunt is.

“Je moet er ook gevoel bij krijgen. Het gaat om mensen.”

4.3 Regio's, posities en taken

Tijdens de gesprekken in de portefeuillehoudersoverleg met Holland Rijnland werd duidelijk dat sprake is van subregio's binnen deze regio. Het gaat om de subregio's Duin- en Bollenstreek, de Leidse regio en de Alphense regio. Binnen deze subregio's werken de verschillende gemeenten samen. Zo heeft de Duin- en Bollenstreek Forseti gevraagd een quickscan te doen naar de vervoersstromen in deze subregio.

Daarnaast blijkt dat de regio Midden-Holland niet direct naar de regio Holland Rijnland kijkt als het gaat om vervoersvraagstukken terwijl men wel onderdeel uitmaakt van één OV-concessie.

Ook zijn enkele individuele gemeenten actief bezig om eigen beleid te ontwikkelen, data te verzamelen en gemeentelijke pilots te realiseren. Dit is uiteraard het prerogatief van elke individuele gemeente en hoeft regionale samenwerking niet in de weg te staan, maar wanneer het om een grote concessie op het niveau van ZHN gaat, kan het verstandiger zijn alle ontwikkelingen en data in te brengen in het grotere geheel voor de realisatie van een gezamenlijke basis. Voor de Provincie Zuid-Holland is het namelijk bijna onmogelijk om met alle individuele belangen van alle negentien gemeenten rekening te houden bij de concessieverlening.

Als het gaat om de migratie van doelgroepen dan blijkt de PZH meer te doen qua financiën en inzet dan verplicht is, ook in verhouding tot de andere provincies in Nederland. Er lijkt een soort grijs gebied te zitten tussen de wettelijke taak van de Provincie en de wettelijke taken van de gemeenten. Juist in dit tussengebied liggen de kansen voor gezamenlijke (beleids)ontwikkelingen en pilots.

“Integraal denken dus ook integraal beleid.”

4.4 Pilots

Een van de aanleidingen om te komen tot een bestuurlijke verkenning was de discussie die ontstond over het eventueel realiseren van pilots in de regio's. De vraag is of het realiseren van een pilot een doel op zich is en wat men wil bereiken met een pilot.

Wanneer een vergelijking wordt gemaakt met bijvoorbeeld de Metropoolregio Rotterdam Den Haag (MRDH) dan heeft deze regio ervoor gekozen om geen pilots te realiseren en gewoon van start te gaan. Dat levert in de praktijk wel enkele juridische vraagstukken op omdat concessies redelijk strak geformuleerd zijn. Anderzijds geeft het ook de ruimte om te handelen naar bevind van zaken. Men gaat er bij de MRDH vanuit dat van te voren niet alles bedacht kan worden, maar dat men vooraf wel kan afspreken hoe men zaken op gaat lossen. Deze afspraken zijn in een gezamenlijk document gevat. Belangrijk verschil tussen de MRDH en ZHN is wel dat de MRDH zelf verantwoordelijk is voor de concessieverlening en de PZH hierin geen rol speelt.

Punt van aandacht bij pilots is ook de positie van de concessiehouder. Binnen een concessie is weinig ruimte om af te wijken of pilots te realiseren. De concessiehouder dient akkoord te gaan met wijzigingen. Eventuele aanpassingen of wijzigingen brengen het gevaar met zich mee dat de partijen die verloren hebben, bij de aanbesteding van de concessie, ook bezwaar gaan maken tegen een wijziging.

“Gemeenten financieren zoveel initiatieven op vier wielen, dat moet te combineren zijn.”

4.5 Ondersteuning en data

Hoewel niet uitvoerig gesproken is met de ambtenaren is gedurende het proces wel gebleken dat er wat verschillen zijn in de beschikbare ambtelijke capaciteit en inhoudelijke/adviserende ondersteuning van de bestuurders in de (sub)regio's en bij de regionale overleggen. Daarnaast lijkt de continuïteit van de ambtelijke inzet vanuit de Provincie soms ook wat beperkter dan gewenst en ietwat inhoudelijk gedreven.

Ook is gebleken dat er verschillende onderzoeken zijn gedaan waaruit data naar voren is gekomen waar men zich op baseert. Zo is er een rapport van Panteia dat hoofdzakelijk door Holland Rijnland wordt gebruikt. Midden-Holland en de Provincie gebruiken juist vaker de data uit het onderzoek van Forseti. Het rapport van Forseti is weer niet of nauwelijks bekend bij de bestuurders in Holland Rijnland. Dan is er ook nog een onderzoek dat is gedaan door Cissonius.

De data van de verschillende onderzoeken zijn niet altijd met elkaar vergelijkbaar en worden ook niet altijd aan derden verstrekt. Dit zorgt ervoor dat partijen verschillende startposities hebben en veelal gekeken wordt naar de verschillen tussen de diverse onderzoeken dan naar de gemeenschappelijke elementen.

5. Conclusies en aanbevelingen

5.1 Gezamenlijk beleidskader

Rond het doelgroepenvervoer en het openbaar vervoer gebeurt veel. Technologische en maatschappelijke ontwikkelingen maken steeds meer mogelijk, maar het blijft complexe materie waar veel verschillende belangen en veel geld mee gemoeid zijn. Om de concessieverlening in goede banen te leiden en een gedegen inhoudelijke heroverweging van de provinciale deelname aan het CVV te kunnen maken, wordt voorgesteld te komen tot een gemeenschappelijk beleidskader voor Zuid-Holland Noord.

In dit beleidskader kunnen de uitgangspunten benoemd worden voor de wijze waarop het doelgroepen vervoer en het openbaar vervoer zich in de komende jaren kunnen ontwikkelen in ZHN. Het gezamenlijke beleidskader geeft input voor de nieuwe concessieverlening en kan leiden tot gedragen pilots die bij voorkeur gemeentegrensoverschrijdend of in ieder geval in samenwerking tussen verschillende partijen worden gerealiseerd. Te overwegen valt om in navolging van de MRDH geen pilots te realiseren, maar gewoon op basis van het gezamenlijke beleidskader aan de slag te gaan.

Tevens wordt voorgesteld dat de Provincie Zuid-Holland het voortouw neemt voor de totstandkoming van het gemeenschappelijke beleidskader en het proces faciliteert. Het proces an sich heeft de grootste kans van slagen als het plaatsvindt op basis van gelijkwaardigheid tussen de deelnemers. Dit betekent dat bijvoorbeeld bij (sommige) bestuurlijke overleggen overwogen kan worden om een onafhankelijk voorzitter in te schakelen.

5.1.1 *Inwoners centraal*

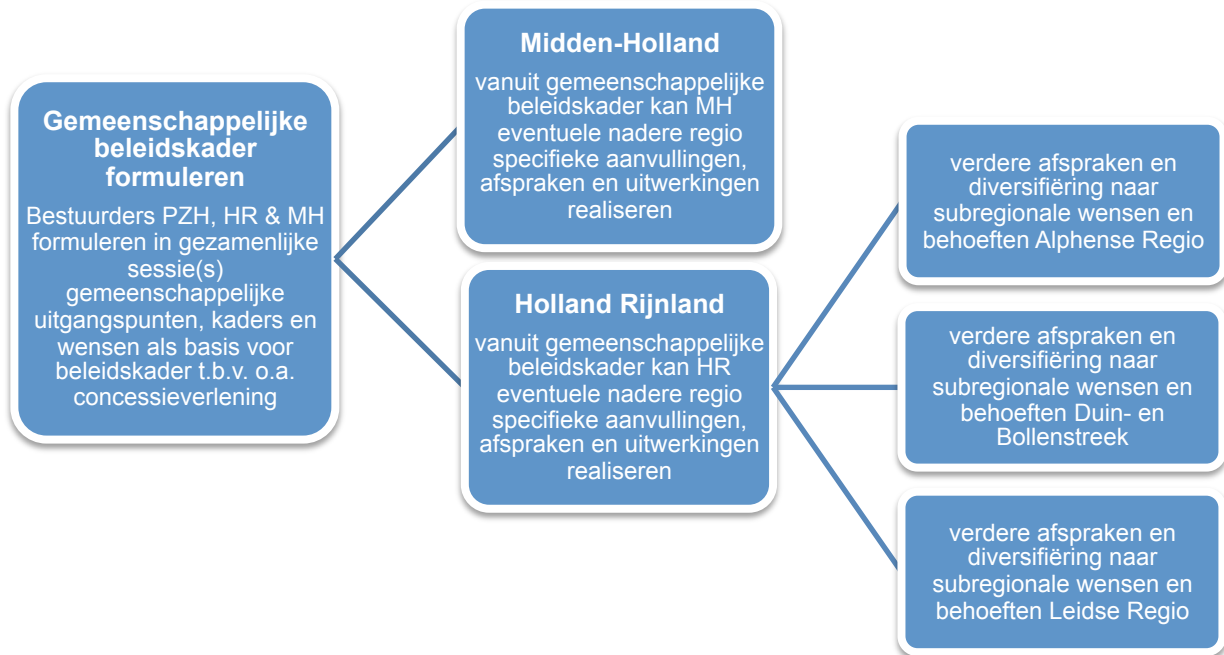
Vanuit de gemeenten is nadrukkelijke de wens geuit om de inwoners centraal te stellen en de maatschappelijke effecten en doelen te benoemen die gerealiseerd zouden moeten worden. Geadviseerd wordt dit als uitgangspunt voor het beleidskader te nemen. Waarbij nadrukkelijk ook aandacht is voor de samenhang met andere (gemeentelijke) beleidsterreinen zoals het onderwijs, ruimtelijke ordening, woningbouw en sport.

5.1.2 *Vaste ambtelijke inzet*

Denk bij opstellen gemeenschappelijk beleidskader ook aan de ambtelijke inzet vanuit de provincie en de gemeenten. Ten behoeve van de continuïteit kan het verstandig zijn om vanuit de provincie en de gemeenten een 'eigen' vaste (politiek sensitieve) ambtenaar aan te stellen om het proces te begeleiden. Uiteraard veranderen mensen soms van functie of baan, maar om blijvend vertrouwen in het proces te realiseren wordt geadviseerd geen 'interimmers' inzetten, maar vaste gezichten die op termijn ook met de uitkomsten van het proces aan de slag moeten.

5.1.3 Vormgeven proces

Om het proces rond het realiseren van een gezamenlijk beleidskader vorm te geven, wordt geadviseerd om te starten met het formuleren van de gezamenlijke basisuitgangspunten. Over welke zaken zijn alle partijen het met elkaar eens. Welke kaders en wensen dienen in ieder geval opgenomen te worden en kunnen als geldend voor de gehele regio Zuid-Holland Noord worden gezien. Vanuit deze basis kan verder gediversifieerd worden naar specifieke wensen en behoeften per regio en indien gewenst de eventuele subregio. Zie onderstaand schema voor een visuele weergave van het proces.



5.2 Werken aan vertrouwen

Als belangrijkste randvoorwaarde voor draagvlak in het proces werd wederzijds vertrouwen genoemd. Vertrouwen en commitment ontstaan wanneer men een gezamenlijke doel heeft en een gedeelde verantwoordelijkheid voelt voor het slagen van een proces. Hiervoor is het noodzakelijk om elkaars taal te spreken en van elkaar te begrijpen vanuit welke invalshoek een vraagstuk benaderd wordt. Dit kunnen partijen realiseren door verwachtingen naar elkaar uit te spreken en hierover met elkaar in gesprek te blijven. Afspraken kunnen vastgelegd worden in documenten en bekrachtigd worden door besluitvorming in de verschillende bestuursorganen. Hierbij geldt dat wanneer er één bestuurlijke visie is dit automatisch betekent dat er ook één ambtelijke visie is voor heel Zuid-Holland Noord.

5.2.1 Tijdsplanning

Het is verstandig om het proces rond de vorming van een gemeenschappelijke beleidskader zo snel mogelijk te starten en het vervolgens ook de tijd te gunnen om tot volle wasdom te komen. Immers er moeten twintig partijen op dezelfde 'vlieghoogte' komen en het met elkaar eens worden. Dat gaat niet van de ene op de andere dag.

Om de concessieverlening van 2020 tijdig te realiseren moet op enig moment gestart worden met de voorbereidende werkzaamheden. De provincie wordt geadviseerd deze werkzaamheden wel op korte termijn te starten, maar op basis van de voortgang en de resultaten van het gemeenschappelijke beleidsproces te overwegen of het eventueel uitstellen van de concessieverlening naar 2022 gewenst is.

Wanneer een beleidsvormingsproces in wordt gegaan waar een gezamenlijke visie op het doelgroepen vervoer en het openbaar vervoer onderdeel van uitmaakt dan lijkt het logisch om het heroverwegingsbesluit 2018 rond het collectief vraagafhankelijk vervoer (Regiotaxi en Groene Hart Hopper) op te schorten en onderdeel van dit proces te maken. Dit creëert rust en geeft vertrouwen in het proces.

5.2.2. Commitment voor maart 2018

Voor dit proces is commitment van alle partijen nodig. Dit commitment moet er zijn gedurende het gehele proces ook wanneer tijdens het proces verkiezingen plaatsvinden. Daarom wordt geadviseerd (op hoofdlijnen) afspraken te maken over het gezamenlijke proces, deze vast te leggen en alle partijen zich hier officieel aan te laten committeren voor de gemeenteraadsverkiezingen van 2018.

5.2.3 Leer elkaar kennen en leer van elkaar

Het doelgroepenvervoer en het openbaarvervoer zijn binnen de diverse gemeenten vaak ondergebracht bij verschillende portefeuillehouders. Deze portefeuillehouders kennen elkaar lang niet allemaal. Ook de ambtenaren die zich met het vervoer bezighouden zijn divers. Het doelgroepenvervoer is veelal ondergebracht bij zorg en/of welzijn terwijl het OV vaak valt onder infrastructuur of leefomgeving. Deze afdelingen spreken elkaar vaak weinig en veelal begrijpen ze elkaars 'taal' ook niet. Daarom is het goed iedereen met elkaar kennis te laten maken. Dit kan door een gezamenlijk werkbezoek te organiseren.

Denk bijvoorbeeld aan een bezoek aan de Texelhopper, de Provincie Limburg of Groningen. Belangrijk hierbij is dat men de tijd neemt voor het werkbezoek om er van te leren en om elkaar te leren kennen. Investeren in elkaar betekent investeren in een succesvol proces.

De regio ZHN kan ook leren van andere regio's in Zuid-Holland en daarbuiten. De ontwikkelingen die plaatsvinden binnen de MRDH zijn interessant, vooral het proces dat men doorloopt op Voorne-Putten. Daarnaast worden Holland Rijnland en Midden-Holland specifiek genoemd in de Ontwikkelagenda OV Zuidelijke Randstad.

Ook als het gaat om de concessieverlening zijn er ervaringen in andere Regio's. Zoals in Drechtsteden, Alblasserwaard en Vijfherenlanden (DAV) en Hoeksche Waard – Goeree-Overflakkee (HWGO). De Provincie was hierbij betrokken en kent de inhoud, maar voor de gemeenten in ZHN kan het geen kwaad met DAV en HWGO in gesprek te gaan en de door hen opgedane ervaringen mee te nemen in het eigen gezamenlijke proces.

ZHN is als het ware een nieuwe proeftuin waar de opgedane ervaringen ook als voorbeeld voor anderen kunnen dienen en mogelijk aan de basis kunnen staan van een nieuw provinciaal kader en nieuwe werkwijze voor concessieverleningen in de toekomst.

5.3 Samenhang, transparantie en gemeenschappelijke data

Eerder werd al geconcludeerd dat in ZHN sprake is van meerdere regio's en subregio's die elk soms een eigen koers lijken te varen. Daarnaast zijn er individuele gemeenten die ook allerlei beleid en activiteiten ontwikkelen. Ook de drie grote gemeenten Alphen aan den Rijn, Gouda en Leiden hebben soms andere belangen dan de meer landelijke kleinere gemeenten. Dit is uiteraard het prerogatief van elke individuele gemeente en hoeft regionale samenwerking niet in de weg te staan, maar er schuilt wel een risico in dat het gezamenlijke beleidsproces ondermijnd wordt omdat echte samenhang ontbreekt. Het betreft immers een grote regio met negentien gemeenten.

Het is daarom van belang dat de neuzen in dit proces dezelfde kant op staan en dat alle partijen echt gecommitteerd zijn aan het proces. Als men met elkaar besloten heeft tot een bepaalde route dan is dat de route die gevolgd wordt en kan er niet steeds 'terug onderhandeld' worden.

Randvoorwaarde hiervoor is een transparant proces met een level playing field. Alle partijen hebben toegang tot dezelfde informatie en zijn op dezelfde 'vlieghoogte'. Nu blijkt dat er verschillende rapporten zijn en dat subregio's en individuele gemeenten nader onderzoek laten uitvoeren.

5.3.1 Eén dataset

Geadviseerd wordt te komen tot één dataset. Deze dataset wordt vastgesteld en geldt als de basis voor het verdere proces. Alle partijen kunnen gebruik maken van deze data. De Provincie kan als beheerder van de data optreden.

Omdat er al veel data beschikbaar is moet het mogelijk zijn om deze, al dan niet met een kort aanvullend onderzoek, vergelijkbaar en compleet te maken. Daarnaast kunnen de verschillende gemeenten en subregio's die aanvullend onderzoek (laten) doen, gevraagd worden deze in te brengen in de gemeenschappelijke dataset en de data uitvraag zo in te richten dat de data met elkaar vergeleken en samengevoegd kan worden.

5.3.2 Het 'grotere plaatje' blijven zien

Een ander punt van aandacht is dat bestuurders te maken hebben met de waan van de dag en het lokale eigen belang. Het is logisch dat iedere gemeente het beste voor de eigen inwoners wil realiseren en dat het lokale belang soms conflicteert met het gemeenschappelijke belang. Ook kan het soms moeilijk zijn om het 'grotere plaatje' te blijven zien wanneer de waan van de dag aan het jasje van een bestuurder trekt. Daarom wordt geadviseerd om vanuit elke (sub)regio één bestuurders aan te wijzen die namens alle gemeenten in de (sub)regio het grotere plaatje blijft zien en de andere ook kan wijzen op de gemaakte afspraken.

5.4 Aandacht voor andere partijen en belanghebbenden

Een gemeenschappelijk beleidskader heeft effect op veel partijen. In het proces is het belangrijk om aandacht te hebben voor de belangen en de posities van deze andere partijen. Tijdig in gesprek gaan met de concessiehouder bij voorgestelde wijzigingen, maar ook met andere vervoerders en belangenorganisaties.

Zijn alle partijen in beeld? Welke partij dient op welk moment (al dan niet wettelijke) betrokken te worden? Welke positie hebben de verschillende adviesorganen van de gemeenten? Moeten zij individueel geraadpleegd worden of kan dit in een brede bijeenkomst? Soms willen deze adviesorganen gedurende het proces betrokken zijn zodat advisering over het definitieve resultaat slechts een laatste formaliteit is.

Hoe staat het met andere provincies of gemeenten in verband met provincie- en gemeentegrens overschrijdend vervoer? Moet een partij als Schiphol betrokken worden? De zorgverzekeraars financieren ook vervoer en hebben een belang. Wie praat er met hen? In sommige gevallen zijn er al contracten afgesloten tussen gemeenten, zorgverzekeraars en/of zorgverlenende organisaties over de realisatie en uitvoering van zorgvervoer. Zijn deze contracten bekend? Worden de bestaande contracten meegenomen in het proces en hebben deze consequenties voor een te realiseren gemeenschappelijk beleidskader?

Geadviseerd wordt om het gezamenlijke 'speelveld' vooraf in kaart te brengen. Maak inzichtelijke welke partijen er zijn. Welke contracten reeds zijn afgesloten. Welke looptijd deze contracten hebben en wat het effect van deze contracten is voor het gemeenschappelijke proces en beleidskader. Maak een overzicht van welke partijen op welk moment bij het proces betrokken dienen te worden, op welke wijze dat gebeurt, wie dat doet en hoe hierover verslag wordt uitgebracht. Overweeg ook ruimte te laten voor partijen die zich gedurende het proces melden.

Vergeet vooral niet om afspraken te maken over het regelmatig informeren en betrekken van de gemeenteraden. Dit kan het democratische proces ten goede komen.

Daarnaast kan gekeken worden naar totaalconcepten waar andere partijen bij betrokken zijn. Te denken valt aan het aanpassen van schooltijden en werktijden op de rijtijden van de bus. Dit vraagt overleg op uitvoerend niveau met bijvoorbeeld onderwijsinstellingen en werkgevers.

6. Lijst met geïnterviewden

In collectief verband:

- De portefeuillehouders Maatschappij en Leefomgeving/Mobiliteit van Holland Rijnland
- De leden van het Bestuurlijk Overleg Sociaal Domein en de Portefeuillehouders Verkeer & Vervoer van Midden-Holland

In individuele (nadere) gesprekken:

- Gedeputeerde F. Vermeulen, Provincie Zuid-Holland
- Wethouder C. Mourik, gemeente Nissewaard en MRDH
- Wethouder F. Schoonderwoerd, gemeente Kaag en Braassem
- Wethouder G. Mostert, gemeente Katwijk
- Wethouder A. Pietersen, gemeente Nieuwkoop
- Wethouder B. Gotink, gemeente Noordwijkerhout
- Wethouder A. Van Kempen, gemeente Teylingen
- Wethouder D. De Haas, gemeente Zuidplas
- De heer G. Hermans, Forseti/Concordis Groep
- De heer A. Heijman, waarnemend bureauhoofd Provincie Zuid-Holland

7. Geraadpleegde informatiebronnen

1. *Ontwikkelagenda OV Zuidelijke Randstad* (maart 2017). APPM management consultants en Goudappel Coffeng.
2. *Vervoerskundige analyse reizigers Midden-Holland en Holland Rijnland* (december 2016). Forseti/Concordis Groep.
3. *Plan van aanpak Integratie doelgroepenvervoer en kleinschalig OV* (juni 2016). Holland Rijnland, Midden-Holland en de Provincie Zuid-Holland.
4. *Pilotvoorstel stadslijnen Gouda* (december 2016). Holland Rijnland, Midden-Holland en de Provincie Zuid-Holland.
5. *Cijfers en prognoses voor het doelgroepenvervoer in Nederland* (november 2016). Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid.
6. *Tweede fase onderzoek doelgroepenvervoer Holland Rijnland, aanbevelingen* (maart 2016). Panteia.
7. *Tweede fase onderzoek doelgroepenvervoer Holland Rijnland, concretisering maatregelen: effecten en haalbaarheid* (maart 2016). Panteia.
8. *Kleinschalig vervoer in de Drechtsteden, Alblasserwaard en Vijfherenlanden: inventarisatie van het aanbod en voorbeelden ter inspiratie* (februari 2017). Provincie Zuid-Holland, Bureau OV.

8. Verslagen portefeuillehoudersoverleggen

Overleg met de Portefeuillehouders Maatschappij en Leefomgeving/Mobiliteit van Holland Rijnland 10 mei 2017, 12.30 tot 13.15 uur te Oegstgeest

Aanwezige portefeuillehouders

Gemeente Alphen aan den Rijn:	wethouders De Jager en Hoekstra
Gemeente Kaag en Braasem:	wethouder Schoonderwoerd
Gemeente Katwijk:	wethouder Mostert
Gemeente Leiden:	wethouders Damen en Strijk
Gemeente Leiderdorp:	wethouder Wassenaar
Gemeente Nieuwkoop:	wethouders Pietersen, Platen en Elkhuizen
Gemeente Noordwijkerhout:	wethouders De Jong en Gotink
Gemeente Oegstgeest:	wethouders Tönjann, Den Boer en Roeffen
Gemeente Teylingen:	wethouder Van Kempen
Gemeente Voorschoten:	wethouder Binnendijk
Gemeente Zoeterwoude:	burgemeester Bloemen

De voorzitter, wethouder van Kempen, geeft een korte toelichting op de gecombineerde bijeenkomst voor de portefeuillehouders Maatschappij en de wethouders Leefomgeving/Mobiliteit. Mede op verzoek van Holland Rijnland heeft de provincie besloten tot een bestuurlijke opdracht om het draagvlak rond de migratie en/of integratie van openbaar- en doelgroepenvervoer in de regio Hollands Midden (Zuid-Holland Noord), waar Holland Rijnland en Midden-Holland onder vallen, in kaart te brengen. Hiervoor is Laura Werger aangetrokken. Zij gaat in deze korte sessie in gesprek met de aanwezige bestuurders om een eerste beeld te krijgen van de mogelijkheden en het draagvlak in Holland Rijnland. Morgen heeft zij een zelfde soort bijeenkomst met de portefeuillehouders van Midden-Holland.

De voorzitter geeft Laura Werger het woord. Zij dankt de voorzitter en de aanwezigen voor het feit dat men tijd heeft willen vrijmaken om met haar in gesprek te gaan. Op haar verzoek zijn zowel de portefeuillehouders Maatschappij als Leefomgeving/Mobiliteit aanwezig zodat rond dit onderwerp alle bestuurders dezelfde informatie krijgen en hun standpunt kunnen verwoorden. Gezien de beperkte tijd en het grote aantal aanwezige portefeuillehouders is het niet mogelijk om heel uitvoerig en diepgaand op alle zaken in te gaan. Daarom worden eventueel naar aanleiding van de input vandaag aanvullende afspraken met individuele portefeuillehouders gemaakt.

Laura Werger geeft aan dat ontwikkelingen in de migratie en/of integratie van het openbaar vervoer en het doelgroepenvervoer in de regio Hollands Midden kansrijk lijken te zijn. Dit wordt gedeeld door de aanwezige portefeuillehouders. De vraag is alleen hoe de kansen verzilverd kunnen worden?

Nieuwkoop geeft daarbij aan dat bij het doelgroepenvervoer dan ook gekeken moet worden naar zowel de latente behoefte als oplossingen van mensen in de Wmo en (MBO) scholieren. Ook geeft Nieuwkoop aan nog steeds behoefte te hebben aan een pilot.

In Noordwijkerhout ontvangt men signalen dat jongeren de schoolkeuze laten afhangen van de bereikbaarheid van de school met openbaar vervoer. Er wordt veel met gemeenschapsgeld betaald. Daar liggen kansen. Er moet recht worden gedaan aan de vervoersbehoefte van inwoners.

Leiden geeft aan dat het evident is om naar de samenhang in het doelgroepen- en openbaarvervoer te kijken omdat er winst te behalen is. Belangrijk daarbij is wel een eerste analyse te doen van de logische gebieden voor eventuele pilots. Vervoer is een middel en geen doel op zich. Het gaat om zoveel meer zaken zowel dichtbij als verder weg.

Katwijk geeft aan dat men in de sub regio Duin- en Bollenstreek een initiatief is gestart om kleinere busjes te laten rijden die makkelijker inzetbaar zijn.

Leiderdorp is bereid om na te denken over een gezamenlijke beleidsvisie en te kijken naar de breedte van pilots. En oppert de mogelijkheid van een omgekeerde pilot geïnitieerd door de gemeenten.

Kaag en Braassem heeft er voor gekozen om juist het doelgroepenvervoer zoveel mogelijk door de zorgaanbieders te laten regelen.

Oegstgeest geeft aan behoefte aan maatwerk te hebben. Te veel aanbieders is niet goed. Ook vraagt men zich wat het doel is van een pilot. Welke effecten wil men bereiken. De verantwoordelijkheid en kosten van een pilot liggen niet alleen bij de gemeenten. Met dit laatste put is Katwijk het roerend eens.

Geopperd wordt om ook zorgorganisaties te prikkelen om mensen zelf te stimuleren dingen op te pakken. Dergelijke ontwikkelingen kunnen prima met andere partijen in het veld en eventueel de regio Midden-Holland opgepakt worden. Het gaat niet alleen om het efficiënt inzetten van geld. Het gaat ook om kwalitatieve waarden.

Gezien de beperkte tijd vraagt Laura Werger welke hartenkreet de aanwezige portefeuillehouders nog mee willen geven.

Gemeente	Hartenkreet
Alphen aan den Rijn	Meer samen optrekken
Katwijk	In hoeverre is de provincie Zuid-Holland maatschappelijk verantwoord bezig? De provincie kan ook dienstbaar zijn en het samen met de gemeenten oppakken.
Leiderdorp	Aandacht voor de maatschappelijke kosten. Luisteren naar de gemeenten en niet te veel macht bij de vervoerder
Nieuwkoop	Data delen met elkaar, luisteren naar gemeente, regelruimte voor gemeenten (bijvoorbeeld binnen de concessie) en de blik vooruit om tot verbeteringen te komen.
Noordwijkerhout	De vervoersbehoefte wordt afgeleid uit het aanbod van reizigers. Dit uitgangspunt zou moeten veranderen.
Teylingen	Zorgvuldigheid in het proces dat de provincie Zuid-Holland hanteert.

Voorschoten	Een bindend vervoersadvies geven.
Zoeterwoude	Kijk eens naar het buitenland waar vormen van OV zoals een 'cirkel bus' gratis zijn. Kan dat hier ook niet?

Naar aanleiding van deze bijeenkomst wordt met de portefeuillehouders van de gemeenten Kaag en Braassem, Katwijk, Nieuwkoop en Noordwijkerhout nog een aparte afspraak gepland om een aantal zaken verder door te spreken.

Overleg met het Bestuurlijk Overleg Sociaal Domein en de Portefeuillehouders Verkeer & Vervoer van Midden-Holland op 11 mei 2017, 12.30 tot 13.30 uur te Zuidplas

Aanwezige portefeuillehouders

Gemeente Gouda: wethouder Dijkstra
Gemeente Krimpenerwaard: wethouders Sleuwenhoek en Neven
Gemeente Waddinxveen: wethouders Nieboer en De Jong
Gemeente Zuidplas: wethouder De Haas
Vanuit de gemeente Bodegraven-Reeuwijk was alleen ambtelijke vertegenwoordiging aanwezig.

Mede op verzoek van de regio Holland Rijnland heeft de provincie Zuid-Holland besloten tot een bestuurlijke opdracht om het draagvlak rond de migratie en/of integratie van openbaar- en doelgroepenvervoer in de regio Hollands Midden (Zuid-Holland Noord), waar Midden-Holland en Holland Rijnland onder vallen, in kaart te brengen. Hiervoor is Laura Werger aangetrokken. Zij gaat in deze korte sessie in gesprek met de aanwezige bestuurders om een eerste beeld te krijgen van de mogelijkheden en het draagvlak in Midden-Holland. Gisteren vond eenzelfde soort bijeenkomst plaats met de portefeuillehouders van Holland Rijnland.

Op verzoek van Laura Werger zijn zowel de leden van het Bestuurlijk Overleg Sociaal Domein (BOSD) als de portefeuillehouders Verkeer & Vervoer aanwezig zodat rond dit onderwerp alle bestuurders dezelfde informatie krijgen en hun standpunt kenbaar kunnen maken. Gezien de beperkte tijd is het waarschijnlijk niet mogelijk om heel uitvoerig en diepgaand op alle zaken in te gaan. Indien er na deze bijeenkomst nog behoefte bestaat voor een nader inhoudelijk toelichting dan kan hiertoe met individuele portefeuillehouders een afspraak worden gemaakt.

Laura Werger geeft aan dat ontwikkelingen in de migratie en/of integratie van het openbaar vervoer en het doelgroepenvervoer in de regio Hollands Midden kansrijk lijken te zijn. Dit wordt gedeeld door de aanwezige portefeuillehouders. De vraag is alleen hoe de kansen verzilverd kunnen worden.

Zuidplas geeft aan dat het doel efficiënt en effectief vervoer voor de inwoners is waarbij de kwaliteit van het OV verhoogd kan worden. Bij het vraaggerichte vervoer regelt de gemeenten de zaken. De vraag is hoe ziet het er over 15 jaar uit. Mogelijk is er dan een OV-hub van waaruit bijvoorbeeld zelfrijdende elektrische auto's beschikbaar zijn. Vanuit Midden-Holland wil men graag het OV in de toekomst (bijv. 2030) aanvullend maken op wat de gemeenten doen, Het uitgangspunt is wat doe ik voor mijn inwoners.

De portefeuillehouders vinden het belangrijk dat de gemeenten de lead krijgen omdat het over hun inwoners gaat. Wanneer gemeenten taken overgedragen krijgen of overnemen dan dient daar ook budget voor te worden overgedragen.

Midden-Holland is bereid om samen met Holland Rijnland te verkennen welk beleid mogelijk is. Maar, men is ook huiverig want waar gaat het echt over. Er is al zoveel onderzocht. Krijgt men dan meer van hetzelfde of gaat er daadwerkelijk iets gebeuren.

Vanuit de Krimpenerwaard ziet men marges in tijd. Hoe lang mag het duren voordat iemand met een vervoersvraag ook daadwerkelijk in het vervoer plaats kan nemen. Welke mensen wil je met een pilot gaan vervoeren? Er zijn al pilots zoals die van Gemiva met Tracking-achtige devices.

Waddinxveen geeft aan dat men een lokaal bedrijf heeft dat veel mensen van en naar Schiphol vervoert. Juist met zo'n organisatie kunnen ook afspraken gemaakt worden om andere groepen te vervoeren.

Gouda vraagt aandacht voor het milieu en de maatschappelijke meerwaarde van het gezamenlijk goed vervoer opzetten. Mensen wonen langer thuis. Een maatschappelijke ontwikkeling mede als gevolg van beleid. Deze ontwikkeling vraagt om oplossingen op maat waarbij het onwenselijk is dat gemeenten met elkaar in een afstemmingscircuit belanden omdat ze zelf het (overkoepelend)vervoer moet regelen. Dus samenwerking en centralisatie is verstandig, maar wel met langjarig commitment van alle partijen.

Ook worden de uitvoeringskosten te hoog wanneer gemeenten het zelf moeten doen. Het huidige Valys vervoer, dat door de Provincie bekostigt wordt, is van groot belang voor het langer thuis kunnen wonen. Dit vervoer kan gecombineerd worden met andere vervoersstromen om het efficiënter te maken, maar niet zonder een bijbehorend budget vanuit de provincie. Gezamenlijke inzet van capaciteit en gezamenlijke financiële verantwoordelijkheid, ook van de Provincie, is gewenst. Ministeries kunnen en willen mogelijke ook meedoen aan ontwikkelingen.

Op de vraag wat er gebeurt als er niets gedaan wordt, geven de bestuurders aan dat men blijft zitten met inefficiënt vervoer waardoor men meer maatschappelijk geld moet uitgeven, maar de gemeenten blijven doorontwikkelen op het eigen taakgebied. Dit is een suboptimale situatie terwijl het streven juist is om gezamenlijk te komen tot een optimale situatie, uitgaande van de behoefte van de inwoner. Daarom juist moet inefficiëntie teruggebracht worden door zaken te bundelen.

De portefeuillehouders geven aan dat commitment van de Provincie voor hun van groot belang is. Men vraagt immers ook opcenten. Dus wat gaat de Provincie doen? Draagvlak is gewenst en ook de wil om vanuit dat draagvlak mee te financieren.

Gezien de beperkte tijd vraagt Laura Werger welke hartenkreet de aanwezige portefeuillehouders nog mee willen geven.

Gemeente	Hartenkreet
Krimpenerwaard	Efficiency en langdurig commitment.
Waddinxveen	Samen kom je verder en dat vraagt om commitment.
Gouda	Samen tot iets moois komen.
Zuidplas	Tempo vasthouden.

Laura Werger dankt de aanwezigen voor het feit dat men tijd heeft willen vrijmaken om met haar in gesprek te gaan.