

OV Visie Holland Rijnland – Midden-Holland

- *Voor de OV Visie*
- *Voor de OV-Concessie Zuid-Holland Noord*

Fred van der Blij
14 februari 2018

OV Visie is gezamenlijk proces

- Vanuit 19 gemeenten afspraak om OV Visie op te stellen:
 - Holland Rijnland en Midden-Holland
 - Vier subregio's
- Vanuit provincie Zuid-Holland voorbereidingen voor nieuwe OV-concessie
 - Start concessie in 2020
 - Wens om voorbereiding gezamenlijk met gemeenten te doen
- Najaar 2017 bestuurlijke afspraak om OV Visie en voorbereiding concessie gezamenlijk (provincie en gemeenten) op te pakken.
- Belangrijk aandachtspunt van **gemeenten en provincie** is daarbij het maken van afspraken over **integratie tussen het doelgroepenvervoer en de dunne OV-lijnen**



Stap 1 – Kennis uitwisseling (nu)

Welke scenario's zijn mogelijk?

Voorbeelden elders in het land.

Aandachtspunten vanuit de (sub)regio's



Stap 2 – Verkenning (februari – april 2018)

Wat zijn de voor- en nadelen?

Consequenties van keuzes

Stap 3 – Keuzes (mei en juni 2018)

Welke scenario heeft de voorkeur?

Hoe gaan we dit scenario verder uitwerken?

Waarom doelgroepenvervoer integreren?

Demografische en maatschappelijke ontwikkelingen

- Stijgende vraag naar mobiliteit, naar verwachting ook doelgroepenvervoer
- Doelgroepenvervoer en onderkant van de OV-markt relatief duur
- Openbaar Vervoer:
 - Rechttrekken van lijnen
 - Focus op rendabele (dikke) lijnen
 - Teruglopend OV-gebruik in landelijk gebied

Doelen van integratie:

- Aanbieden één integraal mobiliteit systeem
- Oplossing voor “onderkant van de markt”
- (Financiële) efficiëntie bevorderen



Interactie OV en doelgroepenvervoer

- Van Doelgroepenvervoer naar OV
 - Klein deel leerlingen in leerlingenvervoer kan ook met OV reizen (extra begeleiding)
 - Deel WMO-pashouders kunnen soms ook met OV-reizen
 - Bepaalde verbindingen
 - Bepaalde tijden
 - Advies op maat
- Van OV naar doelgroepenvervoer / regiotaxi
 - Door grotere haltecirkels is deel van de reizigers aangewezen op maatwerk



Modellen voor integratie

1. **Aparte concessies: doelgroepenvervoer + onderkant OV in “kleine” concessie en apart “grote” OV-concessie**

Openbaar Vervoer

Doelgroepenvervoer
+ onderkant OV

MODEL 1

Publiek Vervoer Groningen - Drenthe

VOORBEELD

- Aanbesteding concessie Publiek vervoer, inclusief:
 - WMO- en leerlingenvervoer (specifieke doelgroepen)
 - Hubtaxi (voorheen Regiotaxi), Buurtbus (alle inwoners Groningen-Drenthe)
- Integratie van publiek vervoer en afstemming met het openbaar vervoer (aparte concessie)
- Aanbesteding samenwerking van:
 - 32 gemeenten
 - provincies Groningen en Drenthe
 - OV-bureau Groningen Drenthe
- 7 percelen, 4 verschillende vervoerders
- Ontwikkeling MaaS-platform: WMO-, leerlingen- en kleinschalig vervoer in de aangesloten gemeenten geïntegreerd in één app waarmee met verschillende modaliteiten:
 - vervoer gepland kan worden;
 - die voorziet in begeleiding tijdens de rit en
 - waarmee men het vervoer kan afrekenen.

Concessie Voorne-Putten en Rozenburg

VOORBEELD

- Concessiegebied Voorne-Putten en Rozenburg van MRDH
- 90% budget OV concessie
- 10% budget Maatwerkconcessie:
 - de maatwerkconcessie zal bestaan uit flexibele vormen van OV met kleine voertuigen in combinatie met het gemeentelijk doelgroepenvervoer.
 - een gedeeltelijke combinatie van het Maatwerk- en Doelgroepenvervoer.
 - samenwerking 4 gemeenten en MRDH.
- Planning: Gunning mei 2018, gaat in december 2018 in.
- De gemeenten blijven verantwoordelijk voor het Doelgroepenvervoer. Partijen zijn gezamenlijk verantwoordelijk voor het Maatwerk- en Doelgroepenvervoer.



Modellen voor integratie

1. Aparte concessies: doelgroepenvervoer + onderkant OV in “kleine” concessie en apart “grote” OV-concessie



2. Aparte contracten doelgroepenvervoer vanuit provincie



MODEL 2

Doelgroepenvervoer in Utrecht

VOORBEELD

- Provincie Utrecht (3 percelen) opdrachtgever voor Regiotaxi (WMO-vervoer)
- Leerlingenvervoer apart aanbesteed door gemeenten (individueel of samen)
- Geen regiecentrale, wel telefooncentrale

- *Ook volgens dit model: Flevoland zelfde model, maar wel met regiecentrale.*



Modellen voor integratie

1. Aparte concessies: doelgroepenvervoer + onderkant OV in “kleine” concessie en apart “grote” OV-concessie



2. Aparte contracten doelgroepenvervoer vanuit provincie



3. Aparte contracten doelgroepenvervoer vanuit (samenwerkingsverbanden tussen) gemeenten



MODEL 3

Doelgroepenvervoer in Gelderland

VOORBEELD

- Op 1 januari 2017 droeg de provincie de regie en het beheer van het aanvullende openbaar vervoer en het WMO-vervoer over naar de regiogemeenten.
- Samenwerkingsverbanden in 6 Gelderse regio's voor flexibel vraagafhankelijk vervoer
- Regiecentrale zorgt voor:
 - boeking & planning ritten
 - toewijzing ritten onder meerdere vervoerders

Ook volgens dit model: Noord-Brabant, maar zonder regiecentrale

Dit scenario geldt ook voor Holland Rijnland.

Midden-Holland ligt tussen scenario 2 en 3 in (met de stichting)

Modellen voor integratie

1. Aparte concessies: doelgroepenvervoer + onderkant OV in “kleine” concessie en apart “grote” OV-concessie



2. Aparte contracten doelgroepenvervoer vanuit provincie



3. Aparte contracten doelgroepenvervoer vanuit (samenwerkingsverbanden tussen) gemeenten



4. **Aparte contracten doelgroepenvervoer vanuit (samenwerkingsverbanden tussen) gemeenten, geen uitwisseling tussen OV en doelgroepenvervoer.**



MODEL 4

Doelgroepenvervoer los van provincie

VOORBEELD

- Noord-Holland en Overijssel
 - Doelgroepenvervoer bij gemeenten. Provincie koopt geen ritten Regiotaxi in
 - In het verleden wel integratie
 - Provinciale verantwoordelijkheid eindigt bij de halte
 - Start in Noord-Holland met eigen systeem (Texel hopper) voor onderkant OV-markt in de OV-concessies
- Friesland
 - Doelgroepenvervoer bij gemeenten
 - Proef NO-Friesland met integratie doelgroepenvervoer en eigen provinciaal systeem onderkant OV-markt in de OV-concessie



Samenvatting: Modellen voor integratie

1. Aparte concessies: doelgroepenvervoer + onderkant OV in “kleine” concessie en apart “grote” OV-concessie



2. Aparte contracten doelgroepenvervoer vanuit provincie



3. Aparte contracten doelgroepenvervoer vanuit (samenwerkingsverbanden tussen) gemeenten



4. Aparte contracten doelgroepenvervoer vanuit (samenwerkingsverbanden tussen) gemeenten, geen uitwisseling tussen OV en doelgroepenvervoer.



Aandachtspunten model 1

- Uitgangspunt is een gezamenlijke aanpak van het totale mobiliteitsaanbod van collectieve vervoersystemen.
- Daarbij hebben provincie en gemeenten hun eigen wettelijke verantwoordelijkheden en taken.
- Vereist is een goede beheerorganisatie.

- Belangrijkste voordeel is dat de aansturing over al het collectieve vervoer op één plaats ligt. Vanuit die gezamenlijke verantwoordelijkheid kunnen de taken over de verschillende vervoerbedrijven optimaal verdeeld worden.

Samenvatting: Modellen voor integratie

1. Aparte concessies: doelgroepenvervoer + onderkant OV in “kleine” concessie en apart “grote” OV-concessie



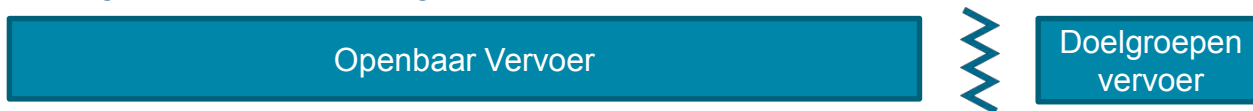
2. Aparte contracten doelgroepenvervoer vanuit provincie



3. Aparte contracten doelgroepenvervoer vanuit (samenwerkingsverbanden tussen) gemeenten



4. Aparte contracten doelgroepenvervoer vanuit (samenwerkingsverbanden tussen) gemeenten, geen uitwisseling tussen OV en doelgroepenvervoer.



Aandachtspunten model 2 en 3

- In model 2 aanbesteding en beheer bij de provincie
 - Gemeenten kopen WMO-ritten in bij provincie
- In model 3 aanbesteding en beheer bij gemeenten
 - Provincie koopt OV-ritten in bij gemeenten
- Tussenvariant is aparte beheerorganisatie
- Bij een aparte beheerorganisatie komt de integrale aanpak het best tot zijn recht.
- Risico van de zuivere modellen 2 en 3 is dat het primaat toch bij het “eigen” vervoer komt te liggen en dat de integratie niet volledig tot zijn recht komt.

Bijkomende onderwerpen

1. Fasering
 2. Regiecentrale
 3. MaaS (Mobility as a Service)
- Deze onderwerpen worden betrokken bij de verdere verkenning

Fasering

In feite sprake van twee ontwikkelingen:

1. Integratie alle soorten doelgroepenvervoer
WMO-vervoer, Voormalig AWBZ vervoer, Leerlingenvervoer, Jeugdwet en Participatiewet (Wsw-vervoer), WIA-vervoer en zittend ziekenvervoer.
2. Integratie doelgroepenvervoer en OV

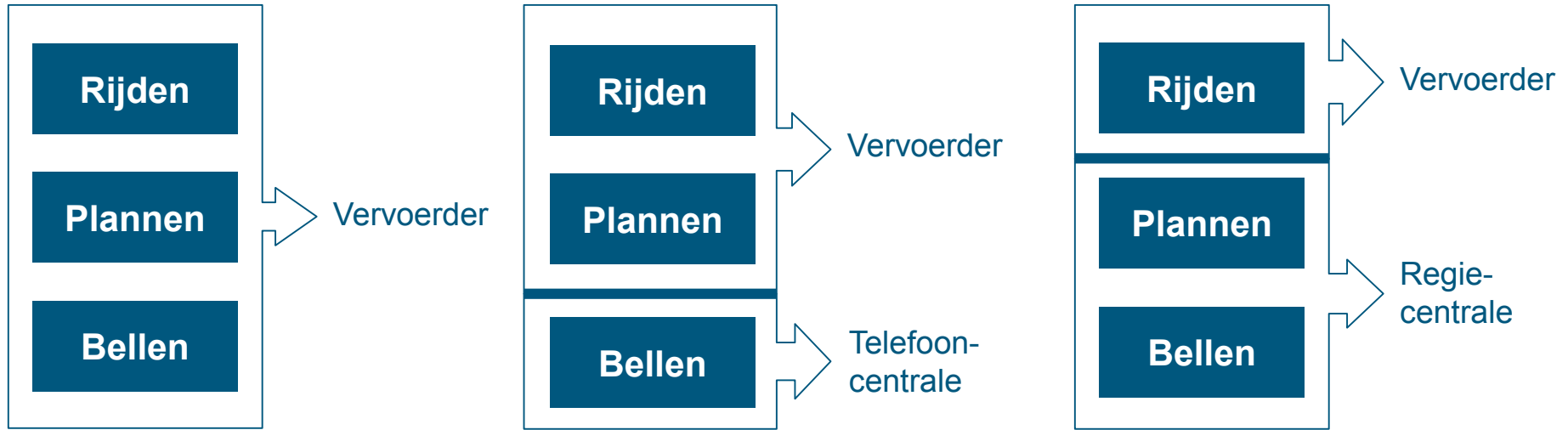
Ad 2.

- Integratie WMO-vervoer en OV heeft het sterkste effect op efficiency
- Daarna leerlingenvervoer en vervolgens andere doelgroepen

Ervaring

- Over het algemeen wordt gestart met integratie OV en WMO-vervoer. Daarna worden andere doelgroepen toegevoegd.
- Mits van tevoren aangegeven is dat mogelijk.

Regie bij vervoerder of bij overheid

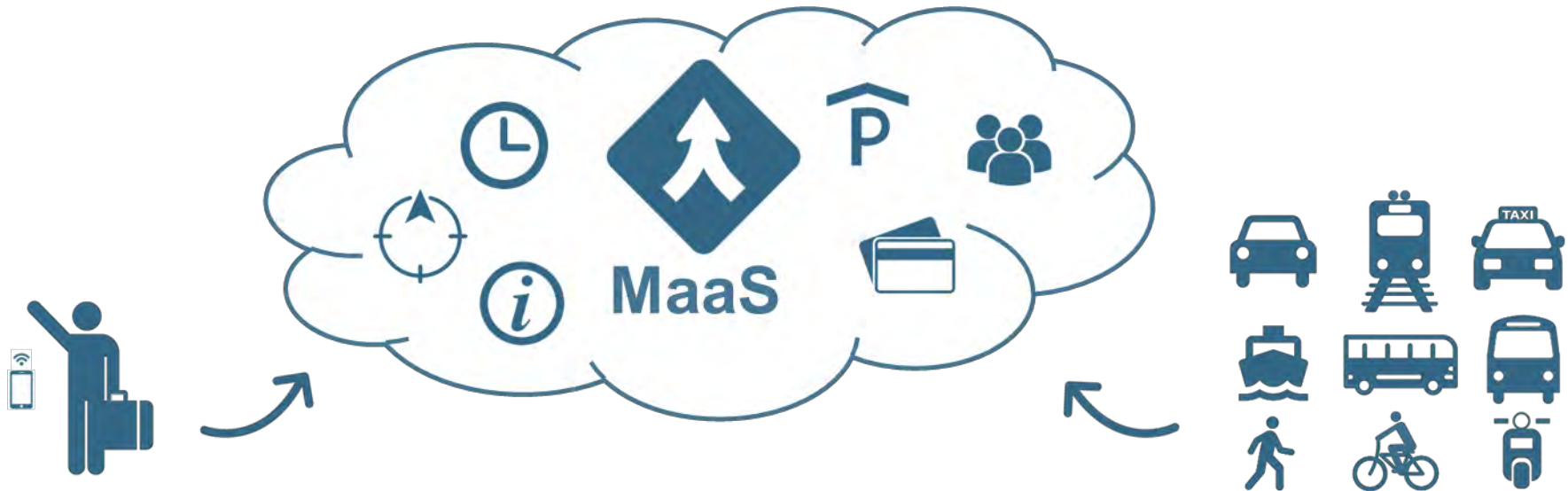


*Bij telefooncentrale wel
advies op maat, maar
planning door vervoerbedrijf*



Mobility as a Service (MaaS)

- Mobiliteit als een dienst
- Vraag georiënteerd: wensen en voorkeuren van reizigers
- (online) platform om vraag en aanbod op elkaar af te stemmen (boeken en betalen)



Vervolgproces

- Inhoud en proces worden besproken in Stuurgroep 22 februari
- Vervolgens verkenning modellen in (sub) regio's en met provincie
- Advies om 1 of 2 modellen verder te detailleren (voorkeur model?)
- Besluit verdere uitwerking in mei/juni 2018

- Definitief voorstel, inclusief uitwerking gereed september 2018

- Besluitvorming Stuurgroep en opnemen in beleidskader nieuwe OV-concessie