

OV Visie Holland Rijnland – Midden-Holland

Integratie doelgroepenvervoer en Openbaar Vervoer

Fred van der Blij
14 maart 2018

Waarom OV en Doelgroepenvervoer integreren?

Demografische en maatschappelijke ontwikkelingen:

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

Doelen van integratie:

- Aanbieden één integraal mobiliteitssysteem
- Oplossing voor 'onderkant van de OV-markt'
- (Financiële) efficiëntie bevorderen



Integratie OV en doelgroepenvervoer (1)

Uitwisseling

- 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 middels advies op maat:
 - Bepaalde verbindingen
 - Bepaalde tijden
 - Voor overige typen doelgroepenvervoer zijn er nauwelijks kansen
- Van OV naar doelgroepenvervoer / regiotaxi
 - Door grotere haltecirkels is deel van reizigers aangewezen op maatwerk



Integratie OV en doelgroepenvervoer (2)

Combinatie

- OV-reizigers en WMO-reizigers in dezelfde rit
 - Met verschillende tarieven
 - Met verschillende kaartsoorten (chipkaart of WMO-pas)
 - Met verschillende afspraken (halte-halte of deur-deur)

Volgtijdig

- Eén bus en chauffeur: 15-17 uur Schoolvervoer → 19-24 uur OV-ritten

Aansturing

- Schaalvoordeel management en planning



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 1 – Maximale integratie

Twee aparte concessies:

1. 'grote' OV-concessie bestaande uit R-net en zware buslijnen
2. doelgroepenvervoer + 'onderkant OV' in 'kleine' concessie

Openbaar Vervoer

Doelgroepenvervoer
+ onderkant OV

MODEL 1

Aandachtspunten

1. Grens tussen 'bovenkant' en 'onderkant' OV-markt
2. Welk doelgroepenvervoer in 'kleine' concessie

VOORBEELD

- Aanbesteding concessie Publiek vervoer, inclusief:
 - WMO- en leerlingenvervoer (specifieke doelgroepen)
 - Hubtaxi (voorheen Regiotaxi), Buurtbus (alle inwoners Groningen-Drenthe), Stadsdienst Meppel,,,
- Integratie van publiek vervoer en afstemming met het openbaar vervoer (aparte concessie)
- Publiek Vervoer 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 betreffende gemeenten geïntegreerd in één app waarmee met verschillende modaliteiten:
 - vervoer gepland kan worden;
 - die voorziet in begeleiding tijdens de rit en
 - waarmee de reiziger het vervoer kan afrekenen.

Concessie Voorne-Putten en Rozenburg

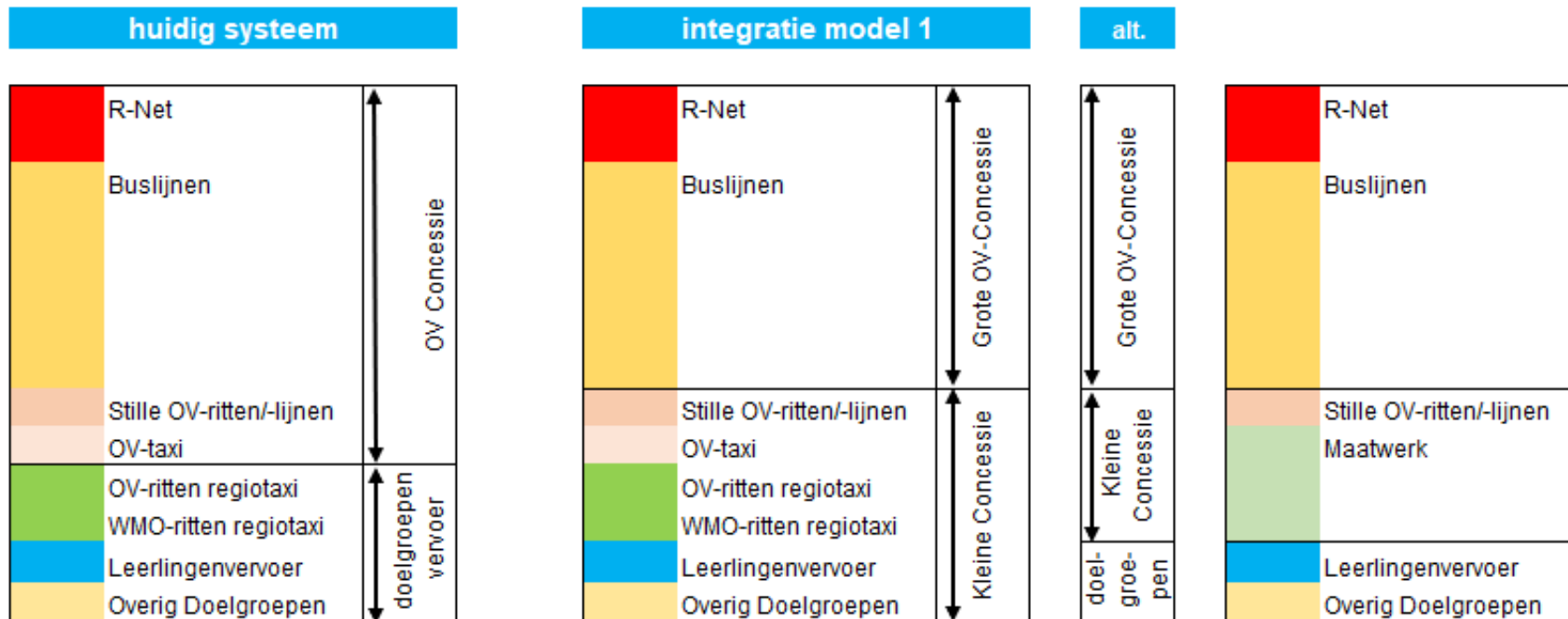
VOORBEELD

Concessiegebied Voorne-Putten en Rozenburg van MRDH

- 'Grote Concessie': 90% budget huidige OV concessie
- 'Kleine Concessie': 10% budget huidig OV plus huidig budget doelgroepenvervoer:
 - de maatwerkconcessie zal bestaan uit flexibele vormen van OV met kleine voertuigen in combinatie met het gemeentelijk doelgroepenvervoer.
 - een gedeeltelijke combinatie van de uitvoering van het Maatwerk- en Doelgroepenvervoer.
 - samenwerking 4 gemeenten en MRDH.
- Planning: Gunning mei 2018, gaat in december 2018 in.
- De gemeenten blijven eindverantwoordelijk voor het Doelgroepenvervoer. Partijen zijn gezamenlijk verantwoordelijk voor de uitvoering van het Maatwerk- en Doelgroepenvervoer.



Model 1



Duidelijkheid voor de reiziger

- Duidelijke tweedeling in OV-systeem:
 - Lijndiensten met snelle directe verbindingen
 - R-net
 - Verbindende buslijnen
 - Ontsluitende buslijnen (mits voldoende vraag)
 - Aanvullend OV (vaak vraag gestuurd) voor ontsluitende functie
 - Aansluitend op OV-netwerk
 - Klein(er) materieel
 - Deur-deur vervoer voor wie dat wil/moet
 - Maatwerk in advies en uitvoering
 - Tarief en kaartstelsel dat aansluit bij OV

Maatwerk voor de reiziger

- Maatwerk bij aanvraag door de reiziger
 - OV als het kan, doelgroepenvervoer als het moet
 - Vervoerstromen bundelen als het kan, apart als dat moet
 - ‘Kleine’ concessie is voor iedereen, dus geen stigmatisering
 - Door middel van app laagdrempelig, maar telefonisch boeken kan ook
 - Door bundeling van vraag betere kwaliteit
 - Kortere aanmeldtijd
 - Standplaats (altijd beschikbaar) op knooppunten

Voor de gemeente

- Voor alle inwoners is er een mobiliteitssysteem
 - Inwoners langer zelfstandig
 - WMO-passen zullen later worden aangevraagd
 - Oplossing voor anderen (geen WMO) met mobiliteitsprobleem
 - Jeugd
 - Kris-kras verbindingen
- Gemeente heeft directe invloed op ontsluitende functie OV-systeem
 - Buurtbussen in kleine concessie
 - Kleinschalige stadslijnen in kleine concessie
 - Innovatieve pilots in/naast kleine concessie

Flexibiliteit

- Ontwikkelingen binnen de kleine concessie zijn flexibel op te vangen. Bijvoorbeeld:
 - Proef met stadslijn kan met klein materieel en als dat geen succes is weer terugvallen op maatwerk
 - Drukke ritten Buurtbus aanvullen met ritten vanuit maatwerk
 - Drukke ritten maatwerk kunnen omgezet worden in lijndienst met klein materieel
- Kerntaak van ‘concessiehouder klein’ is maatwerk.
 - Daardoor meer aandacht voor het kleinschalig vervoer.
- Kernkwaliteit van ‘concessiehouder klein’ is flexibiliteit.
 - Daardoor meer aandacht voor het kleinschalig vervoer.

Plussen...

- Bij twee concessies komt de ‘onderkant van de OV-markt’ beter tot zijn recht.
 - Nu zijn de kleinschalige oplossingen het sluitstuk van de ‘grote’ concessie. Straks is het een wezenlijk onderdeel van de ‘kleine’ concessie
- De grens tussen ‘groot’ en ‘klein’ is duidelijker te leggen. Dat leidt enerzijds tot stabiliteit binnen de ‘grote’ concessie, waar de vervoerder zich volledig kan toeleggen op groei. En anderzijds op een stabilisering binnen de onderkant van de OV-markt omdat er niet steeds weer een ritje geschrapt hoeft te worden.
- Doordat de kleine concessie door gemeenten en provincie gezamenlijk aangestuurd wordt krijgen gemeenten meer grip op de ontsluitende functie van het OV. Met name als het gaat om experimenten en bijvoorbeeld nieuwe buurtbus verbindingen. Maar ook wat betreft de reizigerstarieven.

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.
- Duidelijke afspraken over taken, verantwoordelijkheden en financiën bij start, maar ook vooral gedurende de concessie. Hoe worden de risico's beheerst?
- Vereist is een goede beheerorganisatie waarin provincie en gemeenten op een gelijkwaardige manier samenwerken.
- Keuze voor één of meer 'kleine' concessies.
- Vanwege het samenwerkingsmodel is voldoende voorbereidingstijd nodig. Dus:
 - Vanaf start van de nieuwe concessie mogelijk bij uitstel ingangsdatum.
 - Eventueel mogelijk tijdens de nieuwe concessie, maar dat vergt wel het nodige.

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 eventueel andere doelgroepen

Ervaring

- Over het algemeen wordt gestart met integratie OV en WMO-vervoer.
- Daarna wordt (eventueel) leerlingenvervoer toegevoegd. *Mits van tevoren aangegeven, is dat mogelijk.*
- Nog geen ervaring met integratie van ander doelgroepenvervoer