

Aan Provinciale Staten
Statencommissie Milieu, Mobiliteit en Economie

DATUM	18-12-2018	REFERENTIE	Pauline Bredt
ONS NUMMER	81E30C1D	DOORKIESNUMMER	06-22161118
NUMMER PS	2019MME28	E-MAILADRES	Pauline.bredt@provincie-utrecht.nl
BIJLAGE	1. Analyse provinciale situatie aanvullend openbaar vervoer 2. Visiedocument gemeenten Doelgroepenvervoer	PORTEFEUILLEHOUDER	Straat

Onderwerp Statensbrief: Gezamenlijke aanpak toekomst doelgroepenvervoer en aanvullend OV

Voorgestelde behandeling: Ter informatie

Geachte dames en heren,

Om mee te doen aan de maatschappij - te werken, leren, recreëren en contacten onderhouden - moeten mensen zich kunnen verplaatsen. Mensen kiezen hiervoor normaal gesproken een eigen vervoermiddel of het openbaar vervoer. Wanneer mensen als gevolg van een beperking, of doordat bijvoorbeeld de afstand tot de halte te groot is, niet (meer) zelfstandig kunnen reizen en niet in staat zijn gebruik te maken van openbaar vervoer dan zijn er vervoersvoorzieningen die het hen mogelijk maken toch de gewenste reizen te maken, gezamenlijk vormen deze het doelgroepenvervoer. Voor een inclusief vervoerssysteem is een goede samenwerking tussen de provincie en de gemeenten nodig. Hierin hebben we een gemeenschappelijk belang: goed vervoer voor iedereen. Aanvullend openbaar vervoer en doelgroepenvervoer zijn nauw verbonden en zijn tot op zekere hoogte communicerende vaten. Als het openbaar vervoer verandert en zich meer concentreert op de zogeheten dikke lijnen met hoogfrequent vervoer, kan de vraag naar aanvullend OV en het doelgroepenvervoer toenemen.

Onze opgave is, en blijft ook voor de toekomst, om te zorgen dat zoveel mogelijk mensen gebruik kunnen maken van het openbaar vervoer. Daarbij moeten we zorgen dat ook de kwetsbare mensen, al dan niet met een WMO-indicatie, mobiel blijven. Of liever nog: veel mobieler worden. Redenerend vanuit de reiziger is het dus belangrijk dat we aansluiten bij wat de mensen willen en zelf kunnen.

Keuzes aan gemeentelijke zijde hebben impact op het aanvullend OV en dus op ons als provincie. En vice versa. We hebben als provincie en Utrechtse gemeenten een ingewikkelde puzzel te leggen. En alleen samen kunnen we zorgen dat alle stukjes op de juiste plek belanden.

Als provincie doen wij in opdracht van de gemeenten het contractbeheer voor de regiotaxi in de provincie. Er zijn drie contracten: Regiotaxi Utrecht, Eemland/Heuvelrug en Veenweide. Een klein deel van onze OV-taak wordt ingevuld met de regiotaxi en daarmee is de toekomst van de regiotaxi ook van belang voor onze nieuwe OV concessie(s) in 2023. Met de gemeenten van de regiotaxicontracten Utrecht en Veenweide (die zich vanuit het sociaal domein hebben verenigd in de U16) hebben we het afgelopen jaar al intensief gesproken over de toekomst van het doelgroepenvervoer en het aanvullend openbaar vervoer. Er zijn raakvlakken tussen beide taken die goede afstemming wenselijk maken. Landelijk is er al langer een proces gaande waarbij gemeenten en provincies zich herbezinnen op hun rol bij dit vervoer. Wij zijn nog één van de weinige provincies die het contractbeheer voor gemeenten doet. In de gesprekken met de gemeenten hebben we gezamenlijk geconstateerd dat goede samenwerking nodig is en dat we vernieuwing willen realiseren voor deze vorm van vervoer. We zijn daarom begonnen met het maken van een analyse van de provinciale situatie en de mogelijkheden van het aanvullend Openbaar Vervoer. Parallel hieraan hebben de gemeenten ook een nota opgesteld met een analyse over de mogelijkheden van het doelgroepenvervoer waaronder regiotaxi. Beide

analyses zijn in lijn met elkaar en zijn, daar waar de taken en rollen elkaar raken, op elkaar afgestemd. Ze vormen straks de basis van nieuw te formuleren beleid. Voor ons is het een bouwsteen voor de uitgangspunten voor de nieuwe OV-concessie(s) per december 2023.

Voorgeschiedenis

Al ruim een decennium verzorgt de provincie het contractbeheer voor de regiotaxi, eerst alleen voor de contracten van Eemland Heuvelrug en Veenweide, vanaf 2015 ook Regiotaxi Utrecht. Regiotaxi is een vervoersmodaliteit waar zowel het doelgroepenvervoer (met een Wmo-indicatie) als reizigers in het aanvullend OV gebruik van maken. Het leeuwendeel (95%) zijn reizigers met een gemeentelijke Wmo-indicering, 5% is toe te rekenen aan reizigers in het aanvullend OV van de provincie.

Essentie / samenvatting

Samenwerken voor maximaal resultaat

In het belang van de reiziger stellen we voor om in de periode tot eind 2023 gezamenlijk met de gemeenten invulling te geven aan de transitie van de regiotaxi. Wij willen samen met de gemeenten in pilots met doelgroepenvervoer en aanvullend OV een aantal vernieuwingen testen. Deze pilots moeten passen binnen de huidige OV-concessies en regiotaxicontracten. De ervaringen kunnen we vervolgens gebruiken om voor de periode vanaf 2023 de concessie(s) wat betreft het aanvullend OV en contracten voor het doelgroepenvervoer optimaal te modelleren, opdat de vernieuwingen daar goed in passen.

Het gezamenlijk optrekken heeft vele voordelen. Zo biedt de gezamenlijke aanpak ons de mogelijkheid (zowel financieel als in maatschappelijk effect doordat mensen niet tussen wal en schip vallen) om zoveel mogelijk een passend vervoersysteem te creëren. Om de kans van slagen te vergroten brengen we de samenwerking onder in een programma, waarin we op basis van gelijkwaardigheid samenwerken. Het programmateam rapporteert aan de stuurgroep "Doelgroepenvervoer en aanvullend OV" bestaande uit de gedeputeerde en vijf wethouders, van elke regio één wethouder.

De vernieuwing die we via pilots willen realiseren is aan randvoorwaarden gebonden. Zo moeten ze resultaten opleveren voor zowel het aanvullend OV als voor het Wmo-vervoer en moet zoveel mogelijk gebruik gemaakt worden van *best practices* uit de rest van het land. Overal in het land vinden vergelijkbare transitie plaats en wordt geëxperimenteerd met andere vervoersmodaliteiten. Hier kunnen we mooi op aansluiten of voortborduren. Ook moeten de pilots aantonen wat wenselijk en mogelijk is in de Utrechtse situatie en moet de mogelijkheid tot samenwerking over provinciegrenzen heen en met commerciële partijen niet in de weg worden gestaan. Aanvullend op de gezamenlijke pilots willen we ook pilots uitvoeren die alleen over het aanvullend OV gaan. Om deze pilots goed in de markt te kunnen zetten starten we met een onderzoek naar het reisgedrag van de Utrechtse OV-reiziger en de keuzes die zij maken bij een wisselend aanbod. Ook gaan we investeren in de toegankelijkheid van het reguliere OV, bijvoorbeeld met kwaliteitsverbetering op en rond haltes. Ook deze pilots en plannen worden in het programmateam besproken.

Budget voor vernieuwing

Om met deze pilots maximaal effect te genereren is budget nodig. Het programma wordt voor 50% gefinancierd door de gemeenten en voor 50% door ons. De gemeenten dragen op basis van inwonertal bij in de gemeentelijke bijdrage. Per pilot wordt vervolgens (indien nodig) een aanvullend budget aan de betrokken gemeenten gevraagd. De meeste pilots zullen in delen van onze provincie plaatsvinden en dus niet een bijdrage van alle gemeenten vragen. De gemeenten leveren een startkapitaal van 50.000 euro voor het programma en wij leggen eenzelfde bedrag in vanuit het regiotaxi budget. Zo kunnen we voortvarend van start.

Met de gemeenten die onder Regiotaxi Utrecht vallen, hebben we overeenstemming bereikt over het afbouwen van de provinciale bijdrage in de jaren 2020 tot eind 2023. De afspraak was dat deze subsidie voor de oude BRU-gemeenten eindigt per januari 2020. Voor de regio Eemland Heuvelrug en regio Veenweide is al in 2015 een afbouwregeling van de subsidie afgesproken. Alle pilots (gezamenlijke en onze eigen) en de afbouwregeling van de subsidie kunnen gefinancierd worden uit de begrotingspost voor Regiotaxi U-taxi Exploitatie. Deze gezamenlijke aanpak is door alle betrokken colleges inmiddels vastgesteld.

Analyse van de Utrechtse situatie rond aanvullend OV

In de bijgevoegde analyse van de provinciale situatie worden de rol en de toekomstige mogelijkheden van het aanvullend openbaar vervoer beschreven, uitgaande van het belang van de reiziger (een betrouwbaar en transparant OV-systeem). De conclusie van deze analyse is dat het aanvullend OV aan de volgende eisen moeten voldoen:

1. Waar mogelijk het OV uitvoeren als lijndienst met vaste tijden en vaste haltes;
2. Indien dit uit kostentechnische of om andere redenen niet mogelijk of wenselijk is dan wordt in eerste instantie aan de OV-concessiehouder gevraagd om een alternatieve oplossing voor de vervoervraag te ontwikkelen;
3. Indien er binnen de concessievoorwaarden geen reële mogelijkheden zijn om de vervoervraag te faciliteren, dan onderzoeken we of er buiten de concessie oplossingen gevonden kunnen worden, en geven daar zo mogelijk opdracht voor;
4. Als er ook buiten de concessie geen structurele oplossing gevonden kan worden, dan kan gekeken worden of de regiotaxi, of een nog te ontwikkelen soortgelijke vorm van doelgroepenvervoer, gebruikt kan worden om de openbaar vervoervraag te faciliteren.

Op dit moment is het aandeel OV-ritten binnen de regiotaxi nog geen 5% van het totale aantal ritten. Het gaat dan om ongeveer 20 OV-ritten en 1600 Wmo-ritten per dag. Omdat naar verwachting ook in de komende jaren ruim 95% van de ritten van de Regiotaxi ingezet wordt voor het gemeentelijke geïndiceerde Wmo-vervoer, wordt voorgesteld om de regie op en het beheer van de Regiotaxi uiteindelijk bij de gemeenten, dus dichterbij de gebruikers, te leggen. Daarbij wordt uitgegaan van een overdrachtsmoment van provincie naar gemeenten uiterlijk medio december 2023, gelijktijdig met de start van de nieuwe OV-concessie(s). Die datum maakt het mogelijk om de nieuwe OV-concessie(s) optimaal in te richten voor het aanvullend OV en geeft gemeenten ook lang genoeg de tijd voor de overgang naar nieuwe aanpak van het doelgroepenvervoer.

Gemeentelijk beleid

De gemeenten hebben ook een nota laten opstellen over het doelgroepenvervoer. Hierin wordt naar voren gebracht dat innovaties en experimenten binnen het doelgroepenvervoer, waaronder regiotaxi, gewenst zijn en dat de komende jaren daar tijd en aandacht voor moet zijn. Eén van die innovaties zou een zogenoemd reisbureau kunnen zijn, dat reizigers optimaal adviseert over het beste en snelste vervoer. Ook geven zij in deze nota aan dat het overdragen van de regie- en beheertaak van provincie naar gemeenten de nodige voorbereidingstijd kost.

Lopende contracten

Binnen de regiotaxi zijn drie verschillende contracten, te weten voor regio Utrecht, Veenweide en Eemland Heuvelrug. Om optimaal samen te kunnen werken bij het vernieuwen van aanvullend OV en het doelgroepenvervoer is het wenselijk dat alle regiotaxicontracten in de provincie Utrecht medio december 2023 gelijktijdig aflopen. Deze uniformiteit in de drie contracten is in het belang van de reiziger en alle andere betrokkenen. Het levert eenduidigheid, betrouwbaarheid en transparantie op en voldoende gezamenlijke massa voor experimenten. Het contract van Eemland Heuvelrug kan zonder opnieuw aan te besteden doorlopen tot eind 2023. Dat betekent dat twee contracten komend jaar nog één keer opnieuw aanbesteed moeten worden, omdat verlenging tot en met 2023 van de bestaande contracten niet meer mogelijk is: Regiotaxi Utrecht met 15-8-2020 als ingangsdatum van het nieuwe contract en het regiotaxicontract Veenweide. Bij Veenweide dient de ingangsdatum van het nieuwe contract ergens in de periode 15-8-2019 tot 15-8-2021 liggen.

Meetbaar / beoogd beleidseffect

Het gezamenlijke proces leidt tot een verdere kwaliteitsverbetering in het openbaar vervoer, vergroot de toegankelijkheid van het openbaar vervoer voor reizigers en zorgt voor een goede aansluiting op het gemeentelijke doelgroepenvervoer.

Wettelijke grondslag

WP2000

Wet Maatschappelijke Ondersteuning (Wmo)

Financiële consequenties

Om het voorgestelde proces met de gemeenten goed te doorlopen en de gewenste innovatie in het aanvullend OV-deel van regiotaxi te realiseren is budget nodig. Ook de voorgestelde afbouw van de provinciale bijdrage voor Regiotaxi Utrecht is nog niet financieel vastgelegd. In totaal is jaarlijks 3,5 miljoen euro nodig voor de jaren 2020-2023. De begrotingspost Regiotaxi U-taxi Exploitatie voorziet hierin.

Bestuurlijke dilemma's / politieke gevoeligheid

Als gemeenten en provincie los van elkaar keuzes maken, kan dit voor beiden negatieve effecten hebben. Ook zou dit grote financiële consequenties kunnen hebben. Maar met name de reiziger zou hier de dupe van kunnen worden.

Effecten op duurzaamheid

Zoveel mogelijk mensen moeten met het openbaar vervoer kunnen reizen. Dit komt zowel de bereikbaarheid als de uitstoot ten goede en draagt bij aan onze provinciale opgave om duurzame mobiliteit te bevorderen.

Vervolgprocedure/voortgang

De gezamenlijke aanpak wordt uitgewerkt in een plan van aanpak met een afwegingskader voor de pilots. Deze wordt ter besluitvorming aan de Stuurgroep voorgelegd. Vervolgens willen we zo snel mogelijk van start gaan met het opzetten en uitvoeren van pilots. We zullen u met een halfjaarsrapportage informeren over de voortgang en de resultaten.

Concreet voorliggende vraag aan statencommissie / Provinciale Staten

Kennis te nemen van deze brief.

Gedeputeerde Staten van Utrecht,

De voorzitter,
De secretaris,