

Vragen en opwaarderingen m.b.t. SB Toegankelijk en dekkend OV

Fractie	#	Vraag/input	Antwoord/reactie
CDA		<u>Opwaardeerverzoek:</u> Graag gaat het CDA met de Gedeputeerde en de Commissie in gesprek over toegankelijk en dekkend OV: niet alleen om aan de voorkant al input te leveren voor de verdere uitwerking in het BBP, ook om met elkaar te praten over hoe wij als PS terugkijken op de inzet van o.a. flexdiensten in ons Openbaar Vervoer in de afgelopen jaren met het oog op een nieuw vervoersplan en een nieuwe concessie.	
		EVALUATIE PROEF GRATIS OV VOOR OUDEREN MET EEN KRAPPE BEURS	
	1	Op pagina 7 van de evaluatie 'proef gratis OV voor ouderen met een krappe beurs' staat dat er bij diverse gemeenten blokkades werden opgeworpen om de proef zelf uit te voeren. Om welke gemeenten gaat dit?	Voorafgaand aan de proef is contact geweest met meerdere gemeenten waaronder: Utrecht, Amersfoort, Houten, Nieuwegein, Soest, De Bilt en Stichtse Vecht. De gemeenten stonden zeker positief tegenover een initiatief als deze en waren bereid mee te denken. De voornaamste complicatie was echter dat de gemeenten verschillende armoedegrenzen aanhouden. Zo houden sommige gemeenten 120% van het bijstandsniveau aan en anderen 130%. Voor de proef geldt als grens 120%. Daardoor ontstond er bij sommige gemeenten een discrepantie tussen de groep die aanspraak kon maken op gratis OV en de groep die volgens gemeentelijk beleid onder de armoedegrens zat. Dit zou voor knelpunten in de uitvoering zorgen. Het bleek voor deze proef niet mogelijk hierin tot één lijn te komen. Daarom is besloten om de proef als provincie zelfstandig uit te voeren.
	2	Zijn gemeenten na het succes van de proef 'gratis OV voor ouderen met een krappe beurs' nu wél bereid om een eventueel vervolg uit te voeren?	Dit jaar gaan wij in overleg met vervoerders en gemeenten om te bepalen wat de mogelijkheden voor een minima-product zijn en hoe dit eruit zou kunnen zien. De afstemming met de gemeenten moet dus ook nog plaatsvinden. Uit de proef is gebleken dat het hanteren van een afwijkende grenswaarde (120%) voor sommige gemeenten tot complicaties in de uitvoering leidt. De verwachting is dat als gemeenten in een vervolg de eigen grenswaarde (die zij hanteren in hun armoedebeleid) kunnen hanteren, de participatiebereidheid hoger zal zijn.
	3	Hoeveel kosten zijn er gemoeid bij de uitvoering door het bureau Trafficon? (p. 8)	De kosten voor 2022 en 2023 waren € 100.000 (exclusief BTW). De voorziene kosten in 2024 zijn € 104.700 euro (exclusief BTW).
	4	'Opvallend is dat vooral in steden en meer stedelijke gebieden als Utrecht, Nieuwegein en IJsselstein relatief veel inwoners uit de doelgroep het GOV-abonnement hebben aangevraagd.' (p.11). Kan er ingeschat worden waarom dit het geval is?	Het abonnement is voor inwoners die in hun omgeving een groot OV-aanbod hebben van grotere meerwaarde dan voor inwoners die meer landelijk wonen en daardoor minder OV-aanbod in de omgeving hebben.
		EVALUATIE FLEX-VERVOER IN DE PROVINCIE UTRECHT	
	5	Klopt het dat de diverse manieren van flex-vervoer wél in reisplannerapps zoals 9292	Dit klopt voor de meeste reisplannerapps. U OV Flex is wel te boeken via de reisplanner van

		worden weergegeven, terwijl het niet mogelijk is om via deze apps een Flex-busje te boeken?	Qbuzz Qmove en SyntusFlex via een eigen SyntusFlex app. Flex-vervoer wordt wel meegenomen in het reisadvies dat gegenereerd wordt via 9292. In de toelichting bij het reisadvies staat vermeld hoe een rit geboekt kan worden. Het Flex vervoer kan ook via de websites van U-OV en Syntus Utrecht en telefonisch worden geboekt.
	6	Waarom worden er in Bilthoven busjes die niet geheel in U-flex uitstraling zijn uitgevoerd ingezet?	In Bilthoven worden de meeste ritten uitgevoerd door een Flex-busje in U-Flex uitstraling. Het kan voorkomen dat er meer ritten nodig zijn dan dit busje aankan. In dat geval wordt Regiotaxi ingezet. Hiervoor is een contract afgesloten met de Regiotaxivervoerder. Hierdoor neemt de kwaliteit van U-Flex toe tegen geringe meerkosten.
	7	Hoe hoog waren de reizigersaantallen van de M1 en M2?	Samen hadden M1 en M2 in 2019 285 reizigers per week.
	8	Uit de evaluatie blijkt dat SyntusFlex niet werkt in De Ronde Venen. Welke concrete maatregelen worden er genomen om de situatie te verbeteren vóór de ingang van de nieuwe concessie in 2025?	De SyntusFlex heeft in De Ronde Venen weinig gebruikers. Tegelijkertijd waren er ook op de lokale buslijnen die door Flex zijn vervangen erg lage aantallen instappers. Geconstateerd knelpunt voor Flex in De Ronde Venen zijn relatief hoge kosten voor de weinige reizigers die hier gebruik van maken. Hoe de uitvoering van Flex verbeterd kan worden, wordt uitgewerkt onder de noemer "publieke mobiliteit". Concrete maatregelen voor dit gebied zijn nog niet bepaald.
BBB		<u>Opwaardeerverzoek</u> : Wij zijn benieuwd welke ideeën andere partijen hebben om voor alle doelgroepen "vervoersarmoede" tegen te gaan.	
	9	In het kopje "Betaalbaar OV-Product voor minima" staat in een van de afwegingscriteria is dat het verschil in grenswaarden binnen gemeenten ongelijkheid kan ontstaan. Waarom worden er niet dezelfde minima criteria als bij de pilot 66+ers met een krappe beurs voorgesteld?	De gemeenten zijn verantwoordelijk voor het armoedebeleid en kunnen zelf hun minima-criteria bepalen. Het is aan de gemeente om te bepalen welke inkomensgrenzen zij voor hun armoedebeleid hanteren. Dit komt bij sommige gemeenten overeen met de 120%-grens die bij de proef is gehanteerd. Maar andere gemeenten hanteren een andere grens.
	10	In bullet 3 staat dat dat er een mogelijkheid is voor landelijk beleid. Moeten wij daar als provincie op wachten of kan de provincie eerder beleid ontwikkelen zonder dat we "terug gefloten" worden?	De provincie hoeft hier niet op te wachten, wij kunnen hier als tariefverantwoordelijke eigen beleid in ontwikkelen. Mocht het uiteindelijk tot landelijk beleid komen dan kunnen we hier alsnog bij aansluiten.
	11	Er wordt 1,5 miljoen in 2025 uitgetrokken voor betaalbaarheid in het OV. Is dat inclusief of exclusief 66+ers met een krappe beurs?	Voor alle minima. Hier vallen ook 66+ers met een krappe beurs onder. Het minima product is ter vervanging van het huidige product.
PvdA		<u>Opwaardeerverzoek</u> : De PvdA gaat graag met de gedeputeerde en de commissie in gesprek over de conclusies die getrokken worden uit o.a. de uit de evaluatie van de pilot gratis OV voor 66+.	
	12	Wanneer krijgt PS een terugkoppeling/uitwerking van het overleg tussen gemeenten, GS en vervoerders over op welke manier we minima kunnen ondersteunen?	In Q3 wordt PS geïnformeerd over de voortgang hiervan.

	13	Hoe voorkomt GS dat gemeenten naar de provincie wijzen voor aanbod gratis OV en dat de provincie slechts terug kan wijzen?	Zowel de gemeenten als de provincie hebben een gezamenlijk doel hierin: het OV toegankelijk houden voor de groep inwoners met een laag inkomen. Samenwerking met gemeenten is randvoorwaardelijk en daarom gaan we graag in gesprek met gemeenten hoe deze samenwerking vorm kan krijgen die recht doet aan een zuivere rolverdeling van provincie en gemeenten. Een conclusie van de proef is dat de rol van de provincie het ontwikkelen en beschikbaar stellen van het reisproduct is.
	14	Kan GS omschrijving geven van waar de grens ligt tussen tarievenverantwoordelijke voor OV en armoedebeleid in het kader van de betaalbaarheid van OV?	De provincie is tariefverantwoordelijk en ontwikkelt (in samenwerking met vervoerders) in die hoedanigheid reisproducten die afgenomen kunnen worden door reizigers of gemeenten. Het ontwikkelen van een minima-product is hiervan een uitwerking. De inzet van een dergelijk product is aan de gemeenten die verantwoordelijk zijn voor armoedebeleid. Hier ligt de grens.
	15	Wat is de reden achter de mogelijke optie om het flex-OV te schrappen als het niet rendabel genoeg is?	Het schrappen van Flex-gebieden zonder alternatief is vooralsnog niet aan de orde. De kostendekkingsgraad is in een aantal Flex-gebieden niet goed en in sommige gevallen voorziet Flex-OV beperkt in de behoeften van de inwoners. In die gevallen kunnen we onderzoeken of er betere en/of efficiëntere mogelijkheden zijn om reizigers te vervoeren. Met goede alternatieven voor voor- en natransport is Flex-OV wellicht op den duur op sommige plekken niet meer nodig. Het is onze ambitie om het OV-vangnet bijvoorbeeld in te gaan richten als first- en last mile vervoer naar haltes/knooppunten in gebieden en op trajecten waar geen regulier OV rijdt.
GroenLinks		<u>Opwaardeerverzoek:</u> Graag wil GroenLinks met andere fracties en de gedeputeerde van gedachte wisselen hoe wij tegen de uitdagingen in het OV aankijken en wat we geschikte oplossingen vinden.	
	16	GroenLinks heeft vragen gekregen over de vindbaarheid van sommige bijzondere producten, zoals het gratis reizen voor kinderen. Waarom staat bijvoorbeeld niet op https://www.u-ov.info/abonnementen-kaartjes/gratis-mee dat ouderen met een laag inkomen gratis kunnen reizen? En waarom staat op https://www.provincie-utrecht.nl/onderwerpen/mobiliteit/openbaar-vervoer ook niks over speciale voorwaarden?	Er wordt altijd via verschillende communicatiecampagnes geprobeerd om de doelgroepen te attenderen op de producten, het is vervelend als dit niet iedereen bereikt. Alle informatie over de proef Gratis OV voor ouderen met een krappe beurs staat op de website www.gratisreizenouderen.nl . De website https://www.u-ov.info/abonnementen-kaartjes/gratis-mee wordt beheerd door Qbuzz. Qbuzz zal verzocht worden om informatie over de proef ook op die website weer te geven. Op de website: https://www.provincie-utrecht.nl/onderwerpen/mobiliteit/openbaar-vervoer staat geen informatie over afzonderlijke projecten en voorwaarden waaronder men deel kan nemen. Op 16 januari is er op deze site wel gecommuniceerd over de verlenging van de proef met een verwijzing naar de website www.gratisreizenouderen.nl .
D66		<u>Opwaardeerverzoek:</u> Het lijkt D66 goed om, in aanloop naar de kadernota, een	

		eerste discussie met de commissie te hebben rondom de (on)gewenste maatregelen waar in dit stuk over wordt gesproken en de financiering hiervan.	
Volt		<u>Opwaardeerverzoek:</u> De SB stelt dat er een onderzoek wordt uitgevoerd naar een nieuw reisproduct voor alle minima in samenwerking met gemeenten. We willen met GS hierover van gedachten wisselen, met name over de ambities en inzet. Ook willen we de overwegingen bespreken achter het in de SB gestelde scherpe onderscheid tussen gemeentelijk armoedebeleid en de vervoersverantwoordelijkheden van de provincie.	
	17	Kan de reikwijdte, tijdslijn, uitvoering/aanpak van het onderzoek naar een nieuw reisproduct voor alle minima in meer detail worden beschreven?	Met deze statenbrief wordt richting gegeven aan de maatregelen. De uitwerking volgt nog. Wij zullen u in Q3 met een Statenbrief over de voortgang informeren.
	18	Wat is de beoogde rol en bijdragen van gemeenten in dit onderzoek en welke opties voor samenwerking met gemeenten worden onderzocht?	Zowel de gemeenten als de provincie hebben een gezamenlijk doel hierin: het OV betaalbaar houden voor de groep inwoners met een laag inkomen. De proef gratis OV 66+ met een krappe beurs heeft bevestigd dat de gemeente en de provincie hierin ook gezamenlijk op moeten trekken. De provincie is niet gesteld voor de uitvoering van een dergelijk reisproduct: de afstand tot de doelgroep is groter dan bij de gemeenten en de gegevens van de inwoners die tot de doelgroep behoren mogen (gezien privacyoverwegingen) niet met de provincie gedeeld worden. Samenwerking met gemeenten is hierin van belang. Daarom gaan we in gesprek met gemeenten om deze samenwerking vorm te geven die recht doet aan een zuivere rolverdeling van provincie en gemeenten. Op die manier willen we het voor de doelgroep eenvoudiger maken om aanspraak te maken op het reisproduct.
	19	Is er contact geweest met de ouderen (doelgroep huidige pas) over mogelijke oplossingen m.b.t. de ingewikkelde aanmeldprocedure en AGV-belemmeringen?	Er is met verschillende doelgroepen contact geweest zoals de Werkgroep Toegankelijkheid van het ROCOV. Het aanmeldformulier is doorgenomen met de Formulierenbrigade in Zuilen. Geconstateerd is (vanwege AGV-wetgeving) dat het voor een provincie helaas niet mogelijk is om voor dit onderwerp een heel simpele aanmeldmethode te ontwikkelen.
	20	Overhead van >40%: komt er een evaluatie hoe dit op voorhand had kunnen worden voorkomen? Wat zijn heden daarover de gedachten?	De hoge overhead is een belangrijke lesson learned van de proef. Er komt geen losse evaluatie hierover. De hoge overhead is een gevolg van het besluit om als provincie de proef zelfstandig uit te voeren. Dit heeft te maken met het feit dat de provincie geen inzicht heeft in NAW en inkomensgegevens. Ook werd het aanmeldproces hierdoor complexer. Hierdoor werd de telefonische ondersteuning veel gebruikt en moest het contract uitgebreid en verlengd worden. Bovendien viel de overhead hoger uit,

			omdat we over alle gerelateerde zaken aan het reisproduct BTW moeten betalen.
VVD		<u>Opwaardeerverzoek:</u> Reikhalzend hebben we uitgekeken naar de uitkomsten van deze pilot, veel partijen hadden al een politieke opvatting en mening nog voor afronding van de evaluatie. Graag gaan we naar aanleiding van de informatie die we nu hebben met andere fracties in gesprek over de zaken die goed en slecht zijn gegaan bij deze proef, en wat voor lessen en conclusies wij hier politiek uit trekken.	
	21	Er worden conclusies getrokken over of de proef gratis OV voor ouderen het beoogde bereik hadden en een effect sorteerden op eenzaamheid. Valt ook iets te zeggen over de doelmatigheid en kosteneffectiviteit van de interventie?	<p>In totaal zijn er 3.916 kaarten uitgegeven, waarvan 90% minimaal 1x gebruikt is. 40% van de deelnemers heeft maximaal 20x een rit gemaakt, 33% heeft 21 – 100x een rit gemaakt, de overige 27% zit hier boven. Het een jaar lang gratis reizen is afgekocht bij de vervoerder voor €155,- per persoon. Wij hebben alleen betaald voor deelnemers die daadwerkelijk gebruik hebben gemaakt van het product.</p> <p>Omdat armoedebeleid niet tot de verantwoordelijkheden van een provincie behoort, hebben we veel middelen moeten besteden aan het genereren van bekendheid voor de actie. Daarnaast is de provinciale organisatie niet goed toegerust voor het uitvoeren van de operationele taken van een dergelijke actie. Vandaar dat de kosteneffectiviteit van de interventie relatief laag was: ruim een derde van het budget is uitgegeven aan niet aan het reisproduct gerelateerde kosten. Om dit voor het toekomstig minima-product te voorkomen, willen we meer samenwerken met de gemeenten.</p>
	22	Een overhead van 40% klinkt niet wenselijk of acceptabel. Welke ideeën bestaan er om vergelijkbare doelen te bereiken die wel passen bij onze organisatie?	Als OV-autoriteit kunnen we de ontwikkeling van een reisproduct voor minima (samen met de vervoerder) faciliteren en deze vaststellen. We gaan in gesprek met gemeenten hoe de samenwerking vorm kan krijgen die recht doet aan een zuivere rolverdeling van provincie en gemeenten. Dit zou ook moeten leiden tot een efficiëntere inzet van middelen.
	23	Klopt het dat met name reizigers in stedelijk gebied hebben geprofiteerd van deze interventie? Was dat by design, onverwacht, of onvermijdelijk?	Onderzoek heeft aangetoond dat relatief veel deelnemers aan de proef 66+ gratis met tram en bus in stedelijk gebied wonen. Dit is niet geheel onverwacht omdat de meerwaarde van het abonnement voor inwoners die in hun omgeving een groot OV-aanbod hebben groter is dan voor mensen die meer landelijk wonen en daardoor minder OV-aanbod in de omgeving hebben.
	24	Hoe kan flexvervoer beter geïntegreerd worden (en daarmee toegankelijker) met andere vormen van mobiliteit en deelmobiliteit, zowel publiek als privaat?	Dit kan door reizigers beter te informeren over de mogelijkheden van Flex, door het boeken van Flex te vergemakkelijken en door Flex beter te integreren in de MaaS (Mobility as a Service) apps. Hier wordt door decentrale overheden continu aan gewerkt. De komst van OV-pay versnelt deze ontwikkeling. Specifiek voor Utrecht wordt verbetering en integratie Flex met deelmobiliteit opgepakt in de uitwerking van

			Publieke Mobiliteit. Het beter informeren over de mogelijkheden wordt ook opgepakt. De verwachting is dat bij ingang van de nieuwe concessies ook vervoerders hier in gezamenlijkheid (als U-OV wordt uitgerold over de gehele provincie en de samenwerking tussen de vervoerders nog verder wordt vergroot) grote stappen in zullen zetten.
	25	Na afloop van de proef is besloten deze nog even door te laten lopen in plaats van af te sluiten om reeds gedane investeringen en gewinning niet weg te gooien in het geval dat besloten wordt de pilot voort te zetten als permanent beleid. Hoe verhoudt deze doelstelling in het in standhouden van een pilot die qua onderzoek reeds aan z'n einde is, zich tot het voortzetten van promotie voor deze pilot? Droeg zulke promotie nog bij aan de evaluatie? En draagt het ook niet een risico van teleurstelling bij nieuw geworven deelnemers wanneer de proef juist niet omgezet zou worden naar stand beleid?	De proef is doorgezet tot er nieuw product ontwikkeld wordt, omdat we de nieuw gewonnen reizigers niet kwijt willen raken. Daarbij is inderdaad besloten om de inwoners te wijzen op de verlenging van de proef. Het is altijd beschreven als een pilot/proef, wat impliceert dat het tijdelijk van aard is. Alhoewel het voor gebruikers een succes was, blijkt dat het niet past bij onze rol als provincie. Het stopzetten van de proef gratis OV zal mogelijk teleurstelling veroorzaken. Echter hebben deze mensen wel gratis kunnen reizen. Bovendien staat er een nieuw product tegenover, waar meer doelgroepen van zullen profiteren.