

Vervoerspact en Plan van Aanpak Vernieuwing doelgroepenvervoer en aanvullend openbaar vervoer 2019 – 2023

Provincie Utrecht en 23 Utrechtse gemeenten



PROVINCIE  UTRECHT



gemeente Baarn



gemeente Bunnik



Gemeente
De Ronde Venen



gemeente Houten



Gemeente Leusden



GEMEENTE
LOPIK



gemeente
Montfoort

Nieuwegein



Gemeente Oudewater



GEMEENTE
SOEST



Gemeente Utrecht



GEMEENTE
UTRECHTSE HEUVELRUG



Gemeente
Woudenberg



Gemeente Zeist

4 november 2019

Vastgesteld op 25 november 2019

Inhoud

1.	Uitdaging	2
2.	Aanleiding en achtergrond	2
3.	Doelstelling tot 9 december 2023	5
4.	Vervoerspact	5
4.1	<i>Er is een gezamenlijk belang, samenwerking is nodig</i>	5
4.2	<i>Gemeenschappelijke uitgangspunten van de samenwerking</i>	6
5.	Plan van aanpak	6
5.1	<i>Beoogd projectresultaat</i>	6
5.2	<i>Afbakening</i>	10
5.3	<i>De organisatie</i>	10
5.4	<i>Effecten</i>	11
5.5	<i>De planning</i>	12
5.6	<i>Financiële aspecten</i>	12
5.7	<i>Gebruikers van het resultaat</i>	13
5.8	<i>Randvoorwaarden</i>	13
5.9	<i>Risico's en beheersmaatregelen</i>	14
5.10	<i>Communicatie</i>	15
5.11	<i>Relatie andere projecten</i>	15
6.	Punten waarover nog geen overeenstemming is regionaal	15
	BIJLAGE I – Planning	17
	BIJLAGE II – Pilots	18

1. Uitdaging

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 het ontbreken van passend openbaar vervoer niet in staat zijn gebruik hiervan te maken is er aanvullend openbaar vervoer (AOV). Het aanbieden van (aanvullend) openbaar vervoer valt onder de verantwoordelijkheid van de provincie. Wanneer mensen als gevolg van een beperking niet in staat zijn gebruik te maken van (aanvullend) openbaar vervoer of eigen vervoer, dan zijn er vervoersvoorzieningen die het hen mogelijk maken toch de gewenste reizen te maken, samen vormen deze het doelgroepenvervoer¹. Het aanbieden van het doelgroepenvervoer valt onder de verantwoordelijkheid van de gemeenten.

Gezamenlijk staan provincie en gemeenten voor de opgave een stabiel, flexibel, betaalbaar, beheersbaar, passend en betrouwbaar vervoerssysteem te creëren. Een systeem dat tegemoetkomt aan de vragen van de verschillende typen gebruikers en waarbij oog is voor innovatie, betaalbaarheid (voor zowel de overheden, als de reizigers), duurzaamheid en milieu. Binnen een afnemend budget moet in een groeiende vraag naar mobiliteit worden voorzien.

Het geheel aan vervoersvoorzieningen in de provincie is momenteel niet samenhangend georganiseerd en sluit niet altijd aan op de vraag van de verschillende groepen gebruikers. Bovendien zijn er naar de toekomst toe ontwikkelingen te verwachten die de balans tussen de vraag naar en het aanbod van het vervoer verder onder druk zetten (zoals vergrijzing, langer zelfstandig thuis wonen, concentratie van OV op hoofdassen, etc.). De kern van de uitdaging waar provincie en gemeenten voor staan kan daarom als volgt worden geformuleerd:

Vernieuwing buiten de bestaande kaders is nodig om te komen tot een inclusief vervoerssysteem waarmee we zorgen dat iedereen kan blijven meedoen aan de maatschappij. Binnen een afnemend budget moet in een groeiende vraag naar mobiliteit worden voorzien.

Hierbij moet ook ingezet worden op het stimuleren van reguliere vervoersvoorzieningen door bijvoorbeeld oog te hebben voor fysieke en mentale toegankelijkheid. Samenwerking tussen gemeenten en provincie is hierbij essentieel.

2. Aanleiding en achtergrond

Per 9 december 2023 draagt de provincie haar rol als contractbeheerder van de regiotaxi contracten (naast Regiotaxi Utrecht en Regiotaxi Veenweide ook Regiotaxi Eemland-Heuvelrug) definitief over aan gemeenten. In de aanloop naar deze overdracht en daarnaast het gegeven dat er na 2023 geen bijdrage vanuit de provincie meer gegeven zal worden voor het Wmo gebruik van de regiotaxi, is in 2017 een project opgestart om gemeenten te helpen zich hierop voor te bereiden.

¹ Doelgroepenvervoer: het vervoer van mensen die vanwege hun beperking tijdelijk of chronisch te maken hebben met beperkingen in hun mobiliteit en daardoor niet zelfstandig kunnen reizen.

Eind 2018 stemden de gemeenten van de regio's Utrecht West, Utrecht Zuidoost, Utrecht Lekstroom, Utrecht Stad en de provincie daarom in met een gezamenlijk programma vernieuwing doelgroepenvervoer en aanvullend openbaar vervoer. Ook de gemeenten uit de regio Eemland besloten aan te sluiten op dit traject².

Doelgroepenvervoer, aanvullend openbaar vervoer (AOV) en regulier openbaar vervoer (OV) zijn communicerende vaten. Het is de gezamenlijke doelstelling van gemeenten en provincie om een goed aangesloten aanbod van vervoer te kunnen bieden, waarbij mensen die zelfstandig kunnen reizen van OV of AOV gebruik maken. Een aantal zaken maakt deze opgave urgent:

1. Het gedachtengoed van de Wmo 2015 (vraag- en resultaatgericht werken in het kader van participatie en zelfredzaamheid) is nog niet voldoende doorgevoerd. Er is inhoudelijk behoefte aan vernieuwing, met name in het AOV.
2. Dit jaar dient de aanbesteding regiotaxi voor de periode 15 augustus 2020 tot en met 9 december 2023 gerealiseerd te worden. Dit geldt niet voor de regio Eemland-Heuvelrug.
3. De nieuwe OV concessie start per 9 december 2023. Inzet is om ontwikkelingen binnen OV, AOV en doelgroepenvervoer inhoudelijk op elkaar af te stemmen en er voor te zorgen dat deze qua proces met elkaar in de pas te lopen.
4. Financieel gezien ontstaat er een knelpunt. De huidige subsidie van de provincie aan gemeenten wordt stapsgewijs afgebouwd in de periode 2020 tot en met 2023.

Het doelgroepenvervoer van gemeenten is onderverdeeld in meerdere regelingen. De Wmo-regio's staan voor de opgave om hier nieuw beleid op te maken. Het gaat er in hoofdlijnen om dat de huidige regiotaxi-contracten 'geharmoniseerd overgedragen' worden. Dat wil zeggen dat er in de periode tot december 2023 sprake moet zijn van een warme overdracht naar de nieuwe situatie. Hierbij past het opnemen van de mogelijkheid van een verlenging van de overeenkomst onder opdrachtgeverschap van de gemeenten in het nieuwe regiotaxicontract wanneer het vervoersaanbod gunstig uitpakt.

Naast de bovengenoemde urgentie is er een aantal inhoudelijke redenen dat dit programma wenselijk en deels noodzakelijk maakt:

- Beter tegemoet te komen aan de vraag van mensen met een mobiliteitsbeperking;
- Het doelgroepenvervoer beter te organiseren;
- De aanbestedingspraktijk in het doelgroepenvervoer te verbeteren, met als doel een gezonde taximarkt en ruimte voor kwaliteit;
- Doelgroepenvervoer en openbaar vervoer beter op elkaar aan te laten sluiten;
- Het doelgroepenvervoer financieel houdbaar te houden.

Voor de regio Eemland-Heuvelrug gelden niet alle onderdelen. De participatie van deze regio in dit programma is vooral ingegeven door het zoeken naar verbinding met vernieuwende initiatieven die als pilots zullen worden uitgevoerd.

Zowel de provincie als de gemeenten hebben onderzoeken gedaan om helder te hebben wat de opgaven zijn en vanuit welke positie er samengewerkt kan worden. De notie hierachter was dat alleen vanuit een gedeeld en verkend verleden een succesvolle toekomst kan worden opgebouwd.

² Alle gemeenten van de provincie Utrecht minus Veenendaal, Rhenen en Renswoude. Deze drie gemeenten participeren in de regio Food-Valley (provincie Gelderland) nemen deel in het traject.

Nota provincie over aanvullend openbaar vervoer

In de provinciale analyse worden de rol en de toekomstige mogelijkheden van het aanvullend openbaar vervoer beschreven, uitgaande van de het belang van de reiziger (een betrouwbaar, compleet en transparant OV systeem). Op basis van deze analyse zou de toekomst van het aanvullend OV globaal aan de volgende eisen moeten voldoen:

1. Waar mogelijk het OV uitvoeren als lijndienst met vaste tijden en vaste haltes. Om dit te kunnen bereiken moet worden ingezet op de toegankelijkheid (fysiek en mentaal) van het OV;
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 onderzoekt de provincie of er buiten de concessie oplossingen gevonden kunnen worden, en geeft daar zo mogelijk opdracht voor;
4. Als er ook buiten de concessie geen structurele oplossing gevonden kan worden, dan zal gekeken worden of de regiotaxi, of een vergelijkbaar product, gebruikt kan worden om de openbaar vervoervraag te faciliteren.

Visiedocument U16³ gemeenten

Er is door de gemeenten in de U16 een Visiedocument Vernieuwing doelgroepenvervoer en aanvullend openbaar vervoer opgesteld. Hierin is de visie van deze gemeenten beschreven op de toekomstige invulling van het doelgroepenvervoer en de samenhang tussen het doelgroepenvervoer en het (aanvullend) openbaar vervoer.

De huidige Regiotaxi-regeling is niet beheersbaar. De regeling is duur en wordt door de groei van het gebruik en het wegvallen van de provinciale bijdrage nog duurder. Er zijn ook andere ontwikkelingen waardoor het vervoer steeds duurder wordt, zoals de voorgenomen afschaffing van de BPM-teruggave voor taxi's per 2020. De vervoervraag van inwoners is divers en de problematiek verschillend van persoon tot persoon. Toch bieden we eenvormige oplossingen en is er onvoldoende aandacht voor het inrichten van vervoer op zo'n manier dat mensen zoveel mogelijk zelfredzaam kunnen zijn.

Buiten de huidige invulling van het (aanvullend) openbaar vervoer en doelgroepenvervoer liggen nog veel mogelijkheden om te komen tot een ander vervoersaanbod. De markt is in beweging en het vervoersaanbod zal veranderen, hoe is nog onbekend. Als overheid scheppen wij kaders en versnellen wij vernieuwing. Zowel gemeenten als provincie voelen zich verantwoordelijk voor het adequate vervoer van haar inwoners en willen beiden vanuit hun eigen rol en verantwoordelijkheid werken aan een sluitend vervoerssysteem waarbij een naadloze overgang is tussen enerzijds het sociaal-recreatief Wmo vervoer en anderzijds het (aanvullend) openbaar vervoer.

³ Bunnik, De Bilt, De Ronde venen, Houten, IJsselstein, Lopik, Montfoort, Nieuwegein, Oudewater, Stichtse Vecht, Utrecht, Utrechtse Heuvelrug, Vijfheerenlanden, Wijk bij Duurstede, Woerden en Zeist.

3. Doelstelling tot 9 december 2023

Gezamenlijk (gemeenten en provincie) staan we voor de opgave een stabiel, flexibel, betaalbaar, beheersbaar, passend, veilig en betrouwbaar vervoerssysteem te creëren. Een systeem dat tegemoetkomt aan de vragen van de verschillende typen gebruikers en waarbij oog is voor innovatie, betaalbaarheid, duurzaamheid en milieu: een inclusief vervoerssysteem, dat duurzaam en betaalbaar is.

De diverse projectresultaten moeten passen binnen de volgende drie thema's (die ook terugkomen in de landelijke vernieuwingsagenda doelgroepenvervoer en openbaar vervoer "Iedereen onderweg", opgesteld door VWS en I&W met als doel het doelgroepenvervoer en openbaar vervoer toegankelijker te maken). De verschillende vormen van vervoersaanbod worden zodanig ontworpen dat er een samenhangend systeem ontstaat waardoor er geen mensen tussen wal en schip vallen:

1. Gebruik van het openbaar vervoer stimuleren (inclusief een goede invulling van het AOV)
2. Doelgroepenvervoer efficiënter organiseren
3. Doelgroepenvervoer en (aanvullend) openbaar vervoer beter op elkaar laten aansluiten

De vormgeving van deze drie thema's moet ook bijdragen aan een soepele overgang van de regiotaxi-contracten van provincie naar gemeenten per 9 december 2023.

Hiervoor is het programma 'Vernieuwing doelgroepenvervoer en aanvullend openbaar vervoer 2019-2023' opgezet. Het programma loopt van 1 januari 2019 tot en met 31 december 2023. Doel van het programma is om de benodigde vernieuwing op dit onderwerp binnen de provincie Utrecht aan te jagen. De provincie en de Utrechtse gemeenten hebben hiervoor gezamenlijk een startbudget beschikbaar gesteld van € 100.000.

4. Vervoerspact

In de stuurgroep vernieuwing doelgroepenvervoer zijn bestuurders van de vijf Wmo-regio's en de provincie Utrecht vertegenwoordigd. Om richting te geven aan de gezamenlijke opgave vroeg de stuurgroep om een gemeenschappelijk kader. Waarom werken we samen, wat zijn onze doelen, wat zijn de onderwerpen en hoe doen we dit?

4.1 Er is een gezamenlijk belang, samenwerking is nodig

Gemeenten en provincie onderkennen dat er een gedeeld belang is, dat gezamenlijke doorontwikkeling noodzakelijk maakt.

- Gemeenten en provincie constateren dat het huidige vervoerssysteem – het doelgroepenvervoer en Aanvullend Openbaar Vervoer – in de toekomst niet meer financieel houdbaar is en dat samenwerking op vernieuwing van dit systeem noodzakelijk is.
- Gemeenten en provincie onderkennen dat openbaar vervoer (OV), aanvullend openbaar vervoer (AOV) en doelgroepenvervoer communicerende vaten zijn. Kan een reiziger niet met het openbaar vervoer mee, dan maakt hij of zij gebruik van andere vervoersopties. De afstemming tussen doelgroepenvervoer met openbaar vervoer is noodzakelijk en kan het beste op provinciaal niveau plaatsvinden.

Bovenstaande punten vormen de kern van de opgave van de stuurgroep doelgroepenvervoer. Hieronder werken we de opgave verder uit aan de hand van gemeenschappelijke uitgangspunten.

4.2 Gemeenschappelijke uitgangspunten van de samenwerking

Op basis van het geconstateerde gezamenlijke belang en de geformuleerde doelstellingen worden de volgende gemeenschappelijke uitgangspunten gehanteerd:

1. We streven naar een voor de reiziger herkenbaar, klantvriendelijk en toegankelijk vervoerssysteem.
2. Hiervoor werken provincie en gemeenten nauw samen door het afstemmen van beleid en het benutten van schaalvoordelen.
3. We stimuleren zelfregie en keuzevrijheid van onze reizigers. We streven naar de beweging naar voren met betrekking tot het huidige aanbod.
4. We stimuleren een toename van het gebruik van het OV door de verschillende doelgroepen.
5. We stimuleren de ontwikkeling en het gebruik van alternatieve vervoersvormen. Zowel binnen het doelgroepenvervoer als binnen het (A)OV, maar ook in de verbinding tussen de beide huidige vormen. De gemeenten streven daarnaast naar meer samenhang binnen het doelgroepenvervoer.
6. We houden rekening met het faciliteren van een duurzaam gezonde taximarkt.

5. Plan van aanpak

5.1 Beoogd projectresultaat

Het programma Vernieuwing doelgroepenvervoer en AOV bestaat uit drie samenhangende projecten:

1. Input leveren voor de aanbesteding Regiotaxi 2020–2023;
2. Innovatieve Pilots uitvoeren op het gebied van AOV & sociaal–recreatief Wmo vervoer;
3. Draaiboek met stappen voor een geharmoniseerde en warme overdracht/goede overgang van de huidige situatie naar de nieuwe situatie per december 2023.

Hieronder wordt per deelproject het beoogde resultaat weergegeven.

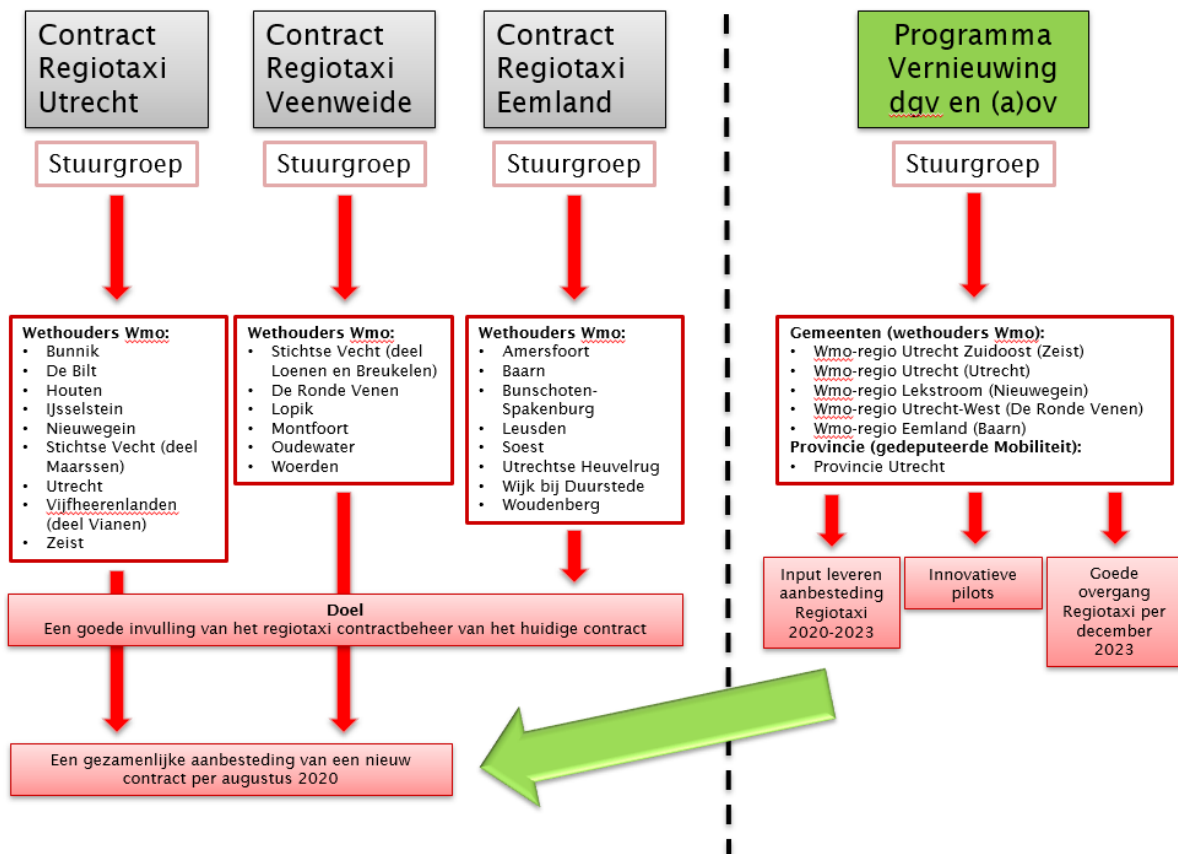
5.1.1 Input leveren voor het Programma van Eisen aanbesteding Regiotaxi 2020–2023

Door het aflopen van de Regiotaxi contracten Utrecht en Veenweide is er een noodzaak voor het opnieuw aanbesteden van deze contracten⁴. Overeengekomen is dat de provincie de aanbesteding namens de gemeenten zal uitvoeren. Het uitvoeren van deze aanbesteding valt buiten de scope van dit plan van aanpak Vernieuwing doelgroepenvervoer en aanvullend openbaar vervoer 2019–2023. Wel moeten de ervaringen uit de aanpak Vernieuwing doelgroepenvervoer en aanvullend openbaar vervoer 2019–2023 zoveel als mogelijk een plek krijgen in het contract Regiotaxi per augustus 2020 en vice versa.

De komende aanbesteding biedt een kans om vooruitlopend op 2023 vernieuwingen door te voeren. Het beoogd projectresultaat is dat er per 15 augustus 2020 een nieuw Regiotaxi contract voor de regio's Lekstroom, Utrecht, Utrecht Zuidoost en Utrecht West (huidige contracten Regiotaxi Utrecht en Veenweide) van kracht is waarin ervaringen uit de huidige contracten zijn meegenomen, maar waarin

⁴ NB: het Regiotaxicontract Eemland-Heuvelrug loopt nog door en wordt daarom niet opnieuw aanbesteed. De gemeenten Amersfoort, Baarn, Bunschoten, Leusden, Soest, Utrechtse Heuvelrug, Wijk bij Duurstede en Woudenberg nemen daarom geen deel aan dit deelproject.

ook ruimte is voor vernieuwing door middel van pilots (zie 5.1.2). Er moet in het nieuwe contract ruimte zijn voor het uitvoeren van de voorgenomen pilots. Tevens dient het contract een flexibele insteek te hebben zodat ook nieuwe pilots een plek kunnen krijgen binnen het contract. Vanuit het programma 'Vernieuwing doelgroepenvervoer en AOV' zullen we de hiervoor benodigde input leveren voor het Programma van Eisen (PvE) voor de aanbesteding Regiotaxi 2020–2023. Het PvE zal echter worden vastgesteld in de stuurgroepen Regiotaxi Utrecht en Regiotaxi Veenweide en niet in de stuurgroep Vernieuwing doelgroepenvervoer en AOV.



5.1.2 Innovatieve pilots AOV en sociaal-recreatief Wmo vervoer

Zoals geschetst hebben gemeenten en provincie drie thema's benoemd om richting te geven aan de gevraagde vernieuwing. Op het gebied van deze drie thema's zijn onderstaande onderwerpen bepaald die binnen pilots een plek zouden kunnen krijgen:

1. Stimuleren OV gebruik (inclusief zorgdragen voor een goede fysieke en mentale toegankelijkheid OV)
2. Een reisadviesbureau dat niet alleen informatie verschaft aan de reiziger maar deze ook ontzorgt en de financiële afhandeling verzorgt
3. In het verlengde van het bovenstaande een digitaal portal
4. Betalingsmogelijkheden (inclusief individueel reisbudget en universeel betaalmiddel)
5. Mogelijkheden voor duurzaamheid en zero-emissie
6. Een hernieuwde kijk naar de Wmo indicatiestelling voor het doelgroepenvervoer
7. Inpassing van lokale initiatieven

8. Combinaties van doelgroepenvervoer en differentiatie hierin

Deze onderwerpen zijn input geweest voor een regionale werksessie op 14 maart 2019 waar door middel van serious gaming gewerkt is aan mogelijke pilots.

Mede aan de hand van de uitkomsten van de werksessie is een selectie gemaakt van pilots op deze thema's die nader zijn verkend op de uitvoerbaarheid binnen het programma. Op basis hiervan is een aantal pilots uitgewerkt. Deze uitwerking is in Bijlage I te vinden.

Werkwijze

Gemeenten en provincie hebben gezamenlijk een startbudget van € 100.000 beschikbaar gesteld voor het programma en voor het initiëren en ontwikkelen van pilots (zie paragraaf 5.6 "Financiële aspecten"). We streven ernaar om te starten met drie grote pilots, voor elk thema één. Daarnaast wordt geïnvesteerd in een aantal kleinschalige innovaties. We gaan als volgt om met de verdeling van het beschikbare budget.

1. Het volledige startbudget wordt ingezet in de jaren 2019 en 2020. De stuurgroep kan daarna besluiten opnieuw een budget in het leven te roepen. Hiervoor zal lokale besluitvorming nodig zijn.
2. Het startbudget wordt verdeeld over een aantal verschillende functionaliteiten, te weten;
 - a. een bijdrage aan de opstart van pilots die bijdragen aan het realiseren van de opgave en vallen binnen de drie genoemde thema's. Allereerst wordt één pilot per thema opgezet.
 - b. een bijdrage voor het kort en zinvol uitproberen van kleinschalige innovaties om te kijken of opschaling nuttig is.
 - c. een bijdrage voor het faciliteren en organiseren van een gezamenlijk ontwikkelproces met alle gemeenten en de provincie.
3. We hanteren de volgende planning in 2019 en 2020:
 - a. JULI 2019: Stuurgroep stelt werkwijze startbudget vast + pilots voor fase 1
 - b. NOVEMBER 2019: Welke van de drie pilots willen de gemeenten uitvoeren? Zijn er andere initiatieven ingediend?
 - c. JANUARI 2020: Opstarten pilots, fase 1
 - d. FEBRUARI 2020: Stuurgroep stelt pilots fase 2 vast
 - e. MAART 2020: Welke van de drie pilots willen de gemeenten uitvoeren in fase 2? Zijn er andere initiatieven ingediend?
 - f. APRIL 2020: Opstarten pilots fase 2
 - g. JULI 2020: 1e evaluatiemoment pilots
 - h. NOVEMBER 2020: 2e evaluatiemoment pilots + besluit stuurgroep over startbudget 2021 tot en met 2023.

De pilots zullen de komende jaren uitgevoerd worden. Afhankelijk van de diverse vormen van de pilots zullen sommige pilots een langere en andere een kortere tijd hebben. De output van de pilots wordt gebruikt om het doelgroepenvervoer en het OV anders te regelen.

4. De stuurgroep stelt de pilots vast die binnen het programma uitgevoerd worden. Het programmateam adviseert de stuurgroep hierin. Naast de programmadoelen en 3 benoemde thema's wordt naar de volgende voorwaarden gekeken:
 - a. Afgebakend gebied/aantal deelnemers per pilot

- b. Periode pilot
 - c. 0-meting bij de start
 - d. Meetbare doelstellingen per pilot
 - e. Meetbare resultaten voor start definiëren
 - f. Heldere communicatie naar alle deelnemende partijen
 - g. Voorwaarden stoppen pilot
 - h. Financiering per pilot geregeld
 - a. Aanbestedingstechnisch haalbaar
5. Het programmteam onderzoekt of er elders al is geëxperimenteerd met bepaalde werkwijzen. Dit wordt meegenomen in de afweging een pilot wel of niet uit te voeren. Op deze manier voorkomen we dat het wiel opnieuw wordt uitgevonden.
 6. Het programmteam beslist over de inzet van 'zinvol uitproberen' innovaties en rapporteert hierover aan de stuurgroep. 'Zinvol uitproberen' is niet gebonden aan bovengenoemde indeling in fasen.
 7. De uitvoering van een pilot wordt niet volledig uit het startbudget betaald. Per goedgekeurde pilot die € 100.000 of meer kost, zal € 10.000 aan opstartkosten uit het startbudget worden gefinancierd. Voor pilots die goedkoper zijn, wordt € 5.000 aan opstartkosten uit het startbudget gefinancierd. Het gaat om een eenmalige bijdrage. De overige kosten voor de pilot worden door deelnemende gemeenten en de provincie gezamenlijk bekostigd.
Het participeren in een pilot betekent voor die gemeenten en provincie het inbrengen van eigen middelen, naast de bijdrage vanuit het startbudget.
 8. De provincie neemt de rol van kassier van het startbudget op zich.

5.1.3 Geharmoniseerde overdracht van taken van de provincie naar de gemeenten

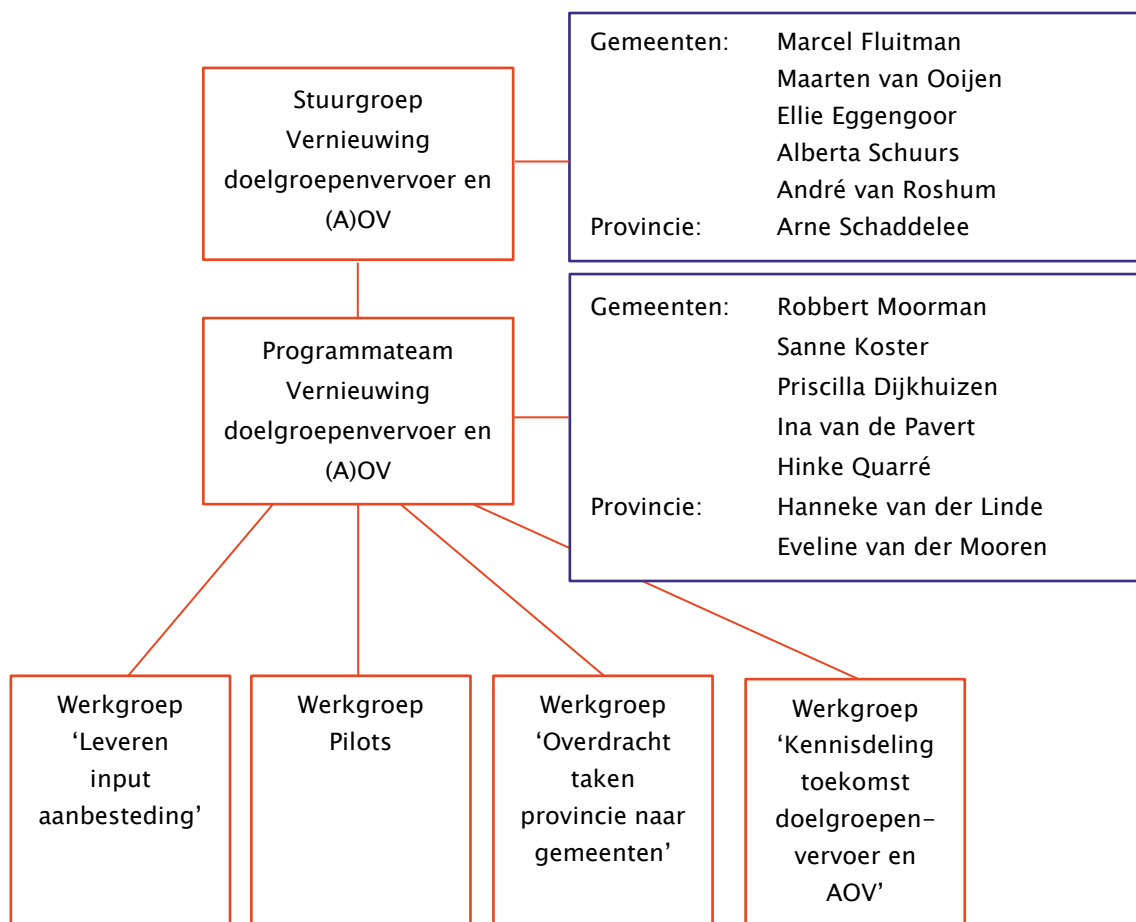
Er wordt een draaiboek opgesteld met stappen voor een geharmoniseerde ontvlechting en een goede overgang van de huidige situatie naar de nieuwe situatie met hierin oog voor rollen en verantwoordelijkheden. Het streven is dat de gebruiker zo min mogelijk hinder ondervindt van de overgang.

5.2 Afbakening

De afbakening van dit programma is daarin gelegen dat het zich expliciet bezighoudt met vervoer en reizigers binnen het kader van doelgroepenvervoer en aanvullend openbaar vervoer waarvoor respectievelijk gemeenten en provincie verantwoordelijk zijn. Aanpalende gebieden vallen hier buiten tenzij de link met dit programma evident is. Het regionale programma focust zich op het aanjagen en tijdig realiseren van de noodzakelijke vernieuwingen in het doelgroepenvervoer en het (aanvullend) openbaar vervoer.

In het aanbestedingstraject zullen in principe alleen die gemeenten participeren waarvoor de aanbesteding geldt. Wel zal – onder andere via het programmateam – actief afstemming gezocht worden met de andere werkgroepen om input op te halen voor het aanbestedingstraject.

5.3 De organisatie



Per 1 januari 2015 zijn de verkeer- en vervoertaken van Bestuur Regio Utrecht (BRU) over gegaan naar de provincie Utrecht, inclusief het contractbeheer en de beheerorganisatie van de regiotaxi. Omdat Regiotaxi hoofdzakelijk een Wmo taak is, valt het onder de verantwoordelijkheid van de gemeenten. Eerdere aanbestedingen zijn voorbereid en uitgevoerd door de provincie Utrecht in opdracht van de

gemeenten. De provincie heeft namens de gemeenten opgetreden als opdrachtgever. Ook de aanbesteding van het contract regiotaxi tot 9 december 2023 wordt door de provincie, in samenwerking met de betrokken gemeenten, uitgevoerd. Vanuit het Programmteam Vernieuwing doelgroepenvervoer zal via de werkgroep 'Aanleveren input aanbesteding' inbreng worden geleverd aan het aanbestedingsteam. De feitelijke aanbesteding valt buiten de scope van dit programma. Deze aanbesteding valt onder de verantwoordelijkheid van twee andere stuurgroepen (stuurgroep Regiotaxi Utrecht en stuurgroep Regiotaxi Veenweide).

Na 9 december 2023 heeft de provincie geen rol meer in de regiotaxi. De verantwoordelijkheid ligt op dit moment al bij de gemeenten, maar ook het contractbeheer (aansturing vervoerder en regiecentrale, controle facturen en rapportages, overleg met gebruikers en vertegenwoordigers van gebruikers, controle op kwaliteit, communicatie naar gebruikers en de media, aanbesteding en voorbereidingen voor de aanbesteding en toezicht op de afhandeling van klachten en geschillen) zal dan overgaan naar de gemeenten. De werkgroep 'Overdracht taken van provincie naar gemeenten' zal input leveren aan het proces om te komen tot een geharmoniseerde overdracht zodat zorg wordt gedragen voor een soepele overgang naar de nieuwe situatie.

Met de besluitvorming in december 2018 hebben alle afzonderlijke gemeenten vastgesteld dat per Wmo-regio besluiten moeten worden genomen over de invulling van het doelgroepenvervoer in die regio. De provincie zal besluiten moeten nemen over de invulling van het aanvullend openbaar vervoer. Dit valt beiden buiten de scope van het programma. Om te zorgen dat de stuurgroep Vernieuwing doelgroepenvervoer en AOV de samenhang van de ontwikkelingen kan bewaken en proactief kan reageren, worden relevante stukken voorafgaand aan besluitvorming ter consultatie in de stuurgroep geagendeerd. Om vertraging te voorkomen kan dit ook door middel van een schriftelijke consultatieronde, voorzien van een advies van het programmteam, vanuit de werkgroep 'Kennisdeling toekomst doelgroepenvervoer en AOV'. De besluitvorming blijft uiteraard aan de individuele colleges en raden. Het programmteam werkt een detailplanning uit zodat de stuurgroep ook kan voorsorteren op belangrijke data in gerelateerde lokale trajecten.

Voor de goede orde zij vermeld dat de regio Eemland – Heuvelrug vooral aangehaakt wil blijven bij de initiëring en realisering van pilots. Voor deze regio geldt het aanbestedingstraject tot 9 december 2023 niet omdat die periode al contractueel is afgedekt.

De inzet van de programmteamleden varieert tussen de een en twee dagen per week.

5.4 Effecten

Bijdragen aan een inclusief vervoerssysteem, aan het creëren van een stabiel, flexibel, betaalbaar, beheersbaar, passend en betrouwbaar vervoerssysteem. Een systeem dat tegemoetkomt aan de vragen van de verschillende typen gebruikers en waarbij oog is voor innovatie, betaalbaarheid, duurzaamheid en milieu: een inclusief vervoerssysteem.

5.5 De planning

Het programmteam is verantwoordelijk voor de voortgang van de werkgroepen. Op het moment dat er concrete pilots worden voorgesteld zullen deze ook vergezeld gaan van een planning, begroting en bemensing. De inhoudelijke planning zal te zijner tijd worden toegevoegd. De werkgroepen zullen hun eigen planning maken.

De werkgroep 'Overdracht taken provincie naar gemeenten' zal worden opgestart op het moment dat de aanbesteding is afgerond.

In het gehele proces worden gebruikers van het vervoer actief betrokken. Een eerste bijeenkomst met cliëntenraden en participatieraden uit alle verschillende regio's heeft in juni plaatsgevonden.

In bijlage I is een overall-planning opgenomen.

5.6 Financiële aspecten

De provincie is kassier/budgetbeheerder van het startbudget van € 100.000. Het budget wordt voor 50% gefinancierd door de gemeenten en voor 50% door de provincie. De gemeenten dragen op basis van inwonertal bij in de gemeentelijke bijdrage.

Voor de pilots worden eigen begrotingen opgesteld. Deze worden voorgelegd aan de betrokken gemeenten ter besluitvorming nadat de stuurgroep hierover een beslissing heeft genomen.

Voor het uitvoeren van de pilots is een hoger bedrag nodig dan beschikbaar is vanuit het startbudget.

De provincie Utrecht financiert 50% van de pilots. De andere 50% wordt door de deelnemende gemeenten aan de betreffende pilot bijgedragen. Mochten er meerdere gemeenten meedoen met de pilot dan wordt deze bijdrage van 50% verdeeld op basis van het inwoneraantal per 1-1-2018.

Eventueel kan voor gemeenten die deelnemen in de contracten Regiotaxi Veenweide en Eemland-Heuvelrug een gedeelte van de pilots betaald worden uit de bonus-malus regeling van de regiotaxi (bij het contract Regiotaxi Utrecht is een dergelijk budget niet beschikbaar omdat dit direct verrekend wordt bij facturatie).

Op dit moment is er een indicatie van de kosten per pilot gemaakt (zie Bijlage I), indien er vanuit de diverse gemeenten of provincie belangstelling is voor een pilot zal deze verder uitgewerkt worden met een gespecificeerde begroting.

Van het startbudget zijn er diverse bijeenkomsten georganiseerd, waaronder de kick-off. Hiervoor is voor 2019 en voor 2020 een bedrag beschikbaar van € 10.000 per jaar.

Voor elke pilot geldt dat er vanuit het startbudget een bijdrage van € 5.000 voor opstartkosten beschikbaar is. Voor pilots die € 100.000 of meer kosten is een startbijdrage van €10.000 beschikbaar. Daarnaast reserveren we in het startbudget € 20.000 euro voor kleinschalige innovaties.

FINANCIEEL OVERZICHT PROGRAMMA vernieuwing DOELGROEPENVERVOER EN AOV					
Inkomsten:	2019	2020	2021	2022	2023
Startbijdrage prov.	50.000				
Startbijdrage gem.	50.000				
Bijdrage prov. aan pilots		100.000	100.000	100.000	100.000
Bijdrage gem. aan pilots		pm	pm	pm	pm
TOTAAL	100.000	pm	pm	pm	pm
Uitgaven:					
Creatie sessies e.a.	10.000	10.000			
Uitvoeren pilots		40.000	20.000		
Kleinschalige innovatie		20.000			
TOTAAL	10.000	70.000	20.000		

Daarnaast is er door de afbouw van de provinciale bijdrage voor Regiotaxi Utrecht budget beschikbaar voor het toegankelijk maken van het openbaar vervoer en voor de invulling van het aanvullend openbaar vervoer. Dit is weergegeven in onderstaande tabel.

	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Bijdrage Wmo vervoer vml BRU gemeenten	€ 4.000.000	€ 3.000.000	€ 2.000.000	€ 2.000.000	€ 1.000.000	€ 0
Bijdrage gemeenschappelijke pilots	€ 50.000	€ 100.000	€ 100.000	€ 100.000	€ 100.000	€ 0
Inzet pilots aanvullend OV	€ 0	€ 250.000	€ 700.000	€ 700.000	€ 1.400.000	€ 0
Toegankelijkheid regulier OV	€ 0	€ 150.000	€ 700.000	€ 700.000	€ 1.000.000	€ 0
Aanvullend OV concessie 2023	€ 0	€ 0	€ 0	€ 0	€ 0	€ 3.500.000
TOTAAL	€ 4.050.000	€ 3.500.000	€ 3.500.000	€ 3.500.000	€ 3.500.000	€ 3.500.000

Vanuit de vernieuwingsagenda iedereen onderweg wordt door de staatssecretaris van I&W een budget beschikbaar gesteld van € 1.500.000 ten behoeve van een impuls voor de opschaling van lokale en regionale initiatieven om mensen met een beperking te helpen van het OV gebruik te maken. Hierop proberen wij aan te sluiten zodat wij voor één of meerdere pilots financiering uit dit budget kunnen ontvangen.

5.7 Gebruikers van het resultaat

Gebruikers van het resultaat zijn gebruikers van het doelgroepenvervoer en van het aanvullend openbaar vervoer. En in mindere mate gebruikers van het OV, aangezien idealiter ook steeds meer mensen met een mobiliteitsbeperking met het OV reizen. De reizigerspopulatie verandert dus. De gebruikers moeten goed betrokken worden bij de vormgeving van het programma en vooral bij de uitvoering ervan.

5.8 Randvoorwaarden

Er is een aantal randvoorwaarden waaraan voldaan moet zijn binnen het programma. Hierbij is een onderscheid te maken tussen randvoorwaarden die gelden voor de pilots en randvoorwaarden die gelden voor het programma in zijn geheel.

5.8.1 Randvoorwaarden pilots

Voor het programma is een startbudget ter beschikking gesteld. Dit budget zal niet voldoende zijn om naast de organisatorische zaken (waaronder creatiesessies) alle pilots mee te financieren. Gemeenten en de provincie zullen zelf voor additionele financiering moeten zorgen als zij willen participeren in pilots. Per pilot wordt een begroting opgesteld die zal worden voorgelegd aan de stuurgroep en op basis waarvan middelen worden gereserveerd.

Een tweede aspect is de governance. Hierbij zal per pilot gekeken worden hoe de governance er uit zal zien. Dit is mede afhankelijk van het aantal gemeenten dat daadwerkelijk participeert (financieel en inhoudelijk) in de pilots.

Een derde aspect is dat nu nog niet kan worden ingezoomd op de verdeling van de pilots over de regio. Een goede verdeling van pilots over de regio kan nastrevenswaardig zijn, maar is geen uitgangspunt op zich. De verwachting is dat vooral pilots zullen starten waarbij partijen bereid zijn hierin concreet te investeren. Hier wordt bij de inrichting van de governance rekening mee gehouden.

Tenslotte is het natuurlijk van belang dat een pilot bijdraagt aan de realisatie van de programmadoelen.

5.8.2 Randvoorwaarden programma

Bestuurlijke steun is essentieel. Dit wordt ingevuld door middel van een stuurgroep. Bovendien heeft iedere deelnemer, naast een lokale, ook een regionale verantwoordelijkheid. Regiogemeenten moeten dus goed worden meegenomen in het proces en in de keuzes die worden gemaakt.

Daarnaast moet er voldoende ambtelijke steun zijn. Er moet voldoende inzet beschikbaar zijn op ambtelijk niveau voor het uitvoeren van het programma (commitment van de programmamedeelers).

5.9 Risico's en beheersmaatregelen

- Er is op dit moment voor kwetsbare inwoners geen alternatief.
- Gebruik groeit, budget daalt.
 - Tijdig aankaarten bij gemeenteraden zodat budgetten kunnen worden gereserveerd/opgehoogd.
- Korte looptijd van het contract
 - Opdrachtgeverschap bij gemeenten (provincie is gemandateerd opdrachtgever voor de periode tot december 2023) met verlengingsopties in het contract zodat dit onder opdrachtgeverschap van gemeenten kan doorlopen na december 2023.
- Capaciteit bij de verschillende gemeenten.
- Alle gemeenten op een juiste manier betrokken houden bij het programma
- Budget nodig voor pilots
 - Voor pilots die al uitgewerkt kunnen worden in het bestek kan budget worden gereserveerd bij vaststelling van het bestek. Hierbij de opmerking dat bij sommige gemeenten het budget valt onder het mandaat van een afdeling.
- De organisatie van het doelgroepenvervoer moet binnen de afzonderlijke Wmo-regio's worden vormgegeven.
- Freeriders bij uitvoeren van de pilots.
 - Prikkel inbrengen om pilots in eigen gemeente uit te voeren.
- Nog niet alle pilots kunnen worden uitgewerkt in het bestek.

- Ruimte in het bestek brengen zodat ook andere pilots kunnen worden uitgevoerd, zonder dat het een wezenlijke wijziging betreft of een grote kostenpost.

5.10 Communicatie

De verwachting is dat communicatie vooral zal worden ingezet bij de opzet en uitvoering van de pilots. Communicatie zal dan ook worden meegenomen in de pilotvoorstellen.

Het is van groot belang om alle betrokken gemeenten goed aangehaakt te houden en op de hoogte te brengen van de ontwikkelingen. Om dit te bewerkstelligen wordt een nieuwsbrief opgesteld die geregeld wordt verstuurd naar alle betrokkenen.

5.11 Relatie andere projecten

Het programma heeft een relatie met opgaves die afzonderlijk worden uitgewerkt:

- Provincie: Nieuwe aanbesteding OV concessies
- Eemland-Heuvelrug: Toekomstbestendig mobiliteitsbeleid
- Utrecht: Opgave Vernieuwing doelgroepenvervoer: vervoer voor iedereen
- Zuid-Oost: Project Vernieuwing doelgroepenvervoer
- Veenweide: Project Vernieuwing doelgroepenvervoer
- Aanbesteding Regiotaxi
- Programma SMART mobility
- Programma Goed op weg

6. Punten waarover nog geen overeenstemming is regionaal

Naast het commitment op de uitgangspunten die beschreven zijn in paragraaf 4.2 wordt gesignaleerd dat op een aantal onderwerpen de ambities van onze organisaties uiteen lopen of dat voorzien wordt dat er in toekomst knelpunten kunnen ontstaan. Hieronder staan de onderwerpen die voor de opgave van de stuurgroep relevant zijn.

Voor alle onderwerpen geldt dat bepaald moet worden of en zo ja op welke manier deze punten in deze samenwerking moeten worden opgepakt.

1. Duurzaamheid. Er zijn op dit moment grote verschillen in ambitieniveau op dit onderwerp.
2. Mate van het doorvoeren van de beweging naar voren (gebruik van andere voorzieningen die voorhanden zijn, zoals OV, sociaal netwerk, buurtinitiatieven, etc.). Wat is hierin precies de ambitie en hoe centraal staat eigen kracht van inwoners in de uitwerkingen?
3. Stad en regio. De vervoersbehoeften in stad en (landelijke) regio verschillen sterk van elkaar. Hoe dien je ieders belang hierin?
4. Tegengaan van eenzaamheid. Hoe dominant is deze invalshoek voor de ambities op deze vervoerstypen?
5. Het tegengaan van oneigenlijk gebruik van de regiotaxi versus het inzetten van de beste bestaande vervoersopties.
6. Wat is een goede duur van de af te spreken contracten?

7. Een individueel vervoersbudget. Hoe veel prioriteit moet dit krijgen?

Hoe doen we dit?

- We zoeken als gemeenten en provincie samen naar oplossingen voor gezamenlijke problemen, maar hebben oog voor de lokale verantwoordelijkheden. We zoeken samen, maar kiezen lokaal. De stuurgroep vernieuwing doelgroepenvervoer werkt met een eigen agenda en programma. De daadwerkelijke besluitvorming wordt door de stuurgroep voorbereid, maar het mandaat tot beslissen blijft bij de provincie en individuele gemeenten.
- De deelnemers spreken af om proactief de eigen beleidskaders ter consultatie voor te leggen aan de stuurgroep alvorens de lokale besluitvorming in te gaan. Dit om elkaar te inspireren maar ook om de eventuele consequenties voor de gezamenlijke uitvoerbaarheid te bespreken.
- Bij vernieuwing hoort inspiratie. Hiervoor worden gezamenlijke momenten georganiseerd.

Vernieuwing doelgroepenvervoer en aanvullend openbaar vervoer



BIJLAGE II – Pilots

De uitwerking van de pilots is hieronder per thema weergegeven. Sommige pilots dragen bij aan de doelen van meerdere thema's. Deze pilots zijn weergegeven onder het thema dat het meest passend is.

Thema 1: Gebruik van het openbaar vervoer stimuleren

Pilot 1	Zelfstandig van en naar een halte komen
Omschrijving pilot	Zelfstandig van en naar een halte komen zodat het gebruik van het OV gestimuleerd en gefaciliteerd wordt.
Doel	Regelen dat reizigers een halte van het reguliere OV kunnen bereiken, ook als de afstand te groot voor hen is om zelfstandig te overbruggen (de first en last mile).
Omschrijving aanpak	Diverse uitwerkingen mogelijk, bijvoorbeeld het witte scootmobielplan, een belbus, hop on–hop off bus door de wijk/wijkhopper, scootmobielstalling bij OV-hubs.
Omschrijving huidige situatie	Door het strekken van de OV lijnen zijn er minder haltes en moeten mensen grotere afstanden overbruggen om bij een OV-halte te komen. Er is nu alleen van deur tot deur vervoer. Of halte–halte vervoer met OV.
Welke kwalitatieve en kwantitatieve punten zijn voor, tijdens en na de pilot meetbaar	Reizigerstevredenheid, aantal reizen, klanttevredenheidsonderzoek, vermindering van het aantal ritten met regiotaxi.
Resultaten	OV haltes voor meer reizigers bereikbaar.
Consequenties voor gebruiker	Meer mogelijkheden voor vervoer, andere opzet van het vervoer. Meer mensen kunnen gebruik maken van het reguliere OV.
Prognose kosten	€ 20.000 – € 60.000
Draagvlak	Gedragsverandering is nodig. Zelfstandigheid stimuleren. Inclusieve maatschappij.
Lengte pilot	Onderzoek half jaar, pilot 1–2 jaar
Risico's	Bereiken doelgroepen
Organisatorische aspecten	Bereiken doelgroepen. Door veranderingen in het OV wel zorgen dat reizigers in de eigen vervoersbehoefte kunnen blijven voorzien.
Juridische aspecten	Wmo-wetgeving, verordeningen gemeenten.
Min/max deelname	Onbeperkt

Pilot 2		Mentale toegankelijkheid OV
Omschrijving pilot		Toegankelijkheid van vervoer en wegnemen mentale drempels
Doel		Het reduceren of wegnemen van mentale drempels bij gebruik van het OV.
Omschrijving aanpak		We zetten OV- ambassadeurs in. OV ambassadeurs zijn enthousiaste vrijwilligers die (toekomstige) klanten van het openbaar vervoer informeren over het OV. Want hoe werkt nu zo'n OV-chipkaart? Waar moet ik overstappen? Welk abonnement heb ik nodig? En kom ik ook in aanmerking voor korting. Allemaal vragen die mensen kunnen hebben en die misschien de stap naar de trein of bus in de weg staan. Samen met een OV-ambassadeur maken we die stap minder groot.
Omschrijving huidige situatie		Meer mensen met een beperking zouden wel met het OV willen reizen, maar kunnen of durven dit niet. Ze weten bijvoorbeeld niet zeker of het OV naar hun bestemming wel toegankelijk is. Daarnaast kan het zijn dat mensen nog te weinig vertrouwd zijn met het OV. Ze hechten aan de zekerheid van het doelgroepenvervoer.
Welke kwalitatieve en kwantitatieve punten zijn voor, tijdens en na de pilot meetbaar		Kwalitatief, reiziger heeft zelf de regie (inclusieve samenleving); klanttevredenheid Kwantitatief; deelnemers reizen meer met het OV, en minder met doelgroepenvervoer.
Resultaten		Dat reizigers met een (mobiliteits)beperking zich in de toekomst meer vertrouwd voelen in het OV en er minder hindernissen ervaren. Het gebruik van het doelgroepenvervoer neemt bij de deelnemende reizigers af.
Consequenties voor gebruiker		Andere wijze van vervoer.
Prognose kosten		pm
Draagvlak		Starten met een groep die zelf graag ondersteuning wil hebben bij het reizen met het OV, Mogelijk een positieve prikkel geven bijvoorbeeld in de vorm van een klein startbudget voor het OV. Op deze manier creëren we draagvlak. Er kan hierbij ook gezocht worden naar een prikkel om het OV toegankelijker te maken.
Lengte pilot		6 maanden – 1 jaar
Risico's		Gedragsveranderingen kosten tijd.
Organisatorische aspecten		Hoe krijgen we een selectie van de doelgroep?
Juridische aspecten		AVG
Min/max deelname		

Thema 2: Doelgroepenvervoer efficiënter organiseren

Pilot 3	Individueel reisbudget voor Wmo-reizigers
Omschrijving pilot	Door reizigers een budget te geven, wordt de keuze vergroot en daarmee de vrijheid. Men is minder afhankelijk van het huidige collectieve aanbod waardoor passender vervoer kan worden ingezet.
Doel	Het stimuleren van gebruik van alle beschikbare en geschikte vervoersvoorzieningen door Wmo-reizigers. We gaan uit van de zelfredzaamheid van de inwoner. We stimuleren op deze manier een passende manier het gebruik van voorliggende voorzieningen.
Omschrijving aanpak	Reizigers krijgen een budget en kunnen dit zelf inzetten voor het vervoer. Reizigers kunnen zelf de keuze maken voor regiotaxi, OV of een vrijwilligersinitiatief, waarbij een prijsdifferentiatie wordt gemaakt tussen de verschillende typen vervoer. Op basis van de vervoersbehoefte en de mogelijkheden van iemand wordt het reizigersprofiel en het budget opgesteld. Hierdoor ontstaat een prikkel om bewuste keuzes te maken voor welk type vervoer op dat moment het meest passend is; hoe “goedkoper” de gekozen vervoersvorm, hoe meer ritten gemaakt kunnen worden met het budget. De aanpak wordt met deze pilot getest in kleine vorm (max 50 deelnemers per gemeente). In eerste instantie wordt dit alleen voor nieuwe aanvragen ingesteld. Deelnemers leggen verantwoording af over hun budget. Hierbij wordt gezocht naar een zo simpel en efficiënt mogelijke toets.
Omschrijving huidige situatie	Reizigers die een Wmo-pas voor de regiotaxi, waarmee zij tegen gereduceerd tarief gebruik kunnen maken van de regiotaxi, hebben zijn gehecht aan de zekerheid en het gemak hiervan. Ze zijn niet snel geneigd om alternatieve vervoersvormen te gebruiken. In sommige gemeenten wordt al een maximaal budget toegekend, in andere gemeenten kan met onbeperkt reizen met de regiotaxi.
Welke kwalitatieve en kwantitatieve punten zijn voor, tijdens en na de pilot meetbaar	Klanttevredenheid, aantal ritten met regiotaxi versus andere vervoersvormen
Resultaten	Meer tevreden reizigers, meer zelfredzaamheid, meer keuzevrijheid (waar dit mogelijk is), inzicht in de kosten van het vervoer
Consequenties voor gebruiker	Meer keuze, en afhankelijk van de keuze ook meer budget (dit geldt voor gemeenten waar al sprake is van een maximaal budget). Voor gebruikers die niet in staat zijn deze keuzes te maken, blijft de mogelijkheid altijd gebruik te maken van de regiotaxi.
Prognose kosten	€ 90.000 – € 120.000
Draagvlak	Regie ligt geheel bij de reiziger. Kan elke reiziger hiermee omgaan?
Lengte pilot	1 jaar

Risico's	Hoe bieden we garantie dat ritten altijd uitgevoerd worden (ook als de rit economisch niet interessant is voor de vervoerder)? Niet alle reizigers in het doelgroepenvervoer kunnen deze regie zelfstandig aan. Niet alle reizigers zijn in staat om gebruik te maken van het reguliere OV.
Organisatorische aspecten	Verantwoording budget Praktische uitwerking Andere werkwijze Wmo-consulenten
Juridische aspecten	Wat zijn de juridische grenzen t.o.v. de aanbesteding?
Min/max deelname	Maximaal 2 gemeenten

Pilot 4 Wijkgericht ophalen en brengen	
Omschrijving pilot	De Wmo-ritten vanuit 1 wijk meer clusteren, zodat een hogere combinatiegraad behaald kan worden.
Doel	Het vervoer in wijken waar redelijk veel vervoersvraag is meer clusteren, op vastere tijden. Deze bus kan je brengen naar de OV-knooppunten of veel geboekte bestemmingen, zoals een ziekenhuis. Op deze manier kan het vervoer efficiënter worden ingezet.
Omschrijving aanpak	In samenspraak met de vervoerder kijken welke mogelijkheden er zijn om sommige Wmo-ritten op vaste tijden te doen waardoor de combinatiegraad wordt verhoogd.
Omschrijving huidige situatie	Nu dient er een uur van te voren geboekt te worden, En is het mogelijk dat een taxi vele malen per uur een zelfde wijk in rijdt. Deze ritten meer clusteren, waardoor schaalvoordeel behaald wordt.
Welke kwalitatieve en kwantitatieve punten zijn voor, tijdens en na de pilot meetbaar	Reizigerstevredenheid Aantal ritten, voor, tijden en na de pilot Inzicht in wachttijd en omrijtijd. Inzicht in inzet voertuigen
Resultaten	Minder kilometers maken met dezelfde reizigerstevredenheid.
Consequenties voor gebruiker	Reizigers kunnen reizen op minder flexibele tijden, maar de reisduur neemt af.
Prognose kosten	Onderdeel van de aanbesteding 5.000 – 10.000 pilotkosten
Draagvlak	Voor reizigers moet het zichtbaar zijn dat het hen minder wachttijd oplevert.
Lengte pilot	1 – 2 jaar
Risico's	Omrijtijd kan oplopen
Organisatorische aspecten	Mochten er vrijwilligers bij betrokken worden, dan dient de continuïteit gewaarborgd blijven. Afspraken hierover in de aanbesteding opnemen.
Juridische aspecten	WP2000.

Min/max deelname	Gemeenten die deelnemen in de aanbesteding Regiotaxi Utrecht
------------------	--

Pilot 5	Vervoer van en naar veelbezochte locaties
Omschrijving pilot	Onderzoeken hoe het vervoer van en naar veelbezochte locaties efficiënter ingericht kan worden.
Doel	Met deze pilot willen we mobiliteitsvoorzieningen ontwikkelen voor het vervoer naar veelvoorkomende locaties (top 10) die kwalitatief beter aansluiten. Naast het verhogen van de kwaliteit gaan we er vanuit dat het vervoer efficiënter en doelgerichter kan worden georganiseerd. Hiermee worden kosten bespaard. Ook de verbinding en waar mogelijk bundeling met reeds bestaande alternatieven behoort tot de mogelijkheden.
Omschrijving aanpak	We werken als provincie en gemeenten regionaal samen om deze pilot uit te voeren. We stellen een top 10 veel bezochte locaties op. Per locatie gaan we aan de slag met in ieder geval vertegenwoordigers van de gemeenten, de provincie en vertegenwoordigers van desbetreffende locatie. Zij maken een gezamenlijk plan om te onderzoeken welke mobiliteitsalternatieven er nodig zijn om het vervoer naar deze locatie te organiseren. Bij de uitwerking van deze plannen worden ook de reizigers en mogelijk ook de huidige vervoerder betrokken.
Omschrijving huidige situatie	We constateren dat er veel ritten van de regiotaxi gaan naar dezelfde locaties. Zo zien we dat de Regiotaxi veel wordt ingezet voor ritten naar Amfors, UW-bedrijven, verschillende locaties voor dagbesteding en het ziekenhuis. In principe is de Regiotaxi niet bedoeld voor het vervoer van en naar werk en dagbesteding/ dagactiviteiten. Door het ontbreken van passende alternatieven wordt de Regiotaxi hier voor ingezet. We gaan regionaal nader onderzoek doen naar alternatieven om het vervoer naar deze locaties te organiseren.
Welke kwalitatieve en kwantitatieve punten zijn voor, tijdens en na de pilot meetbaar	Aantal kilometers dat gereden wordt, reizigerstevredenheid, tijd die reiziger in het voertuig doorbrengt en kosten per rit.
Resultaten	Oplossingen ontdekken voor reizigers die allemaal naar dezelfde plek willen, welke mogelijkheden zijn er voor samenreizen. Zijn er andere alternatieven die gebruikt kunnen worden?
Consequenties voor gebruiker	Wijziging in de wijze van vervoer, eventueel wijziging in de kosten.
Prognose kosten	Afhankelijk van de grootte € 60.000 – € 150.000
Draagvlak	Reizigers moeten de toegevoegde waarde inzien.
Lengte pilot	1 jaar

Risico's	Bij problemen gaat het voor een grote groep reizigers verkeerd. Dit kan zorgen voor negatieve publiciteit
Organisatorische aspecten	Meerdere partijen erbij betrokken
Juridische aspecten	Een aantal gemeenten hanteren de regel dat als een SW-werknemer niet zelfstandig kan reizen en de werkgever geen vervoersvoorziening aanbiedt, de werknemer op grond van de Wmo een beroep kan doen op de gemeente voor een maatwerkvoorziening. Hiervoor wordt de Wmo-regiotaxi ingezet, met als achterliggende gedachte dat werk een manier is om medemensen te ontmoeten en op basis daarvan sociale verbanden aan te gaan. Deze uitleg is voor discussie vatbaar. Bovendien wordt deze regel ook niet door alle gemeenten zo gehanteerd.
Min/max deelname	

Thema 3: Doelgroepenvervoer en openbaar vervoer beter op elkaar laten aansluiten

Pilot 6	Reis- en toegankelijkheidsinformatie
Omschrijving pilot	Geïntegreerde app (daarnaast ook telefonisch advies) voor integraal vervoer: een reisadviesbureau. Eén loket aan de voorkant voor reisinformatie en een regionale uniforme aanpak met lokaal aanbod. Voor de Wmo-consulenten en de Wmo-reizigers
Doel	Zichtbaar maken van alle mogelijke vervoersinitiatieven in de provincie
Omschrijving aanpak	Een app lanceren waarbij reizigers toegang hebben tot alle mogelijke vervoersvoorzieningen en kunnen kijken wat op dat moment bij hen past. Door de reis- en toegankelijkheidsinformatie te verbeteren, krijgen mensen meer regie op hun vervoersmogelijkheden. Niet voor iedereen is een app de beste manier om reis- en toegankelijkheidsinformatie te bieden. Daarom vormen gebruikers van de regiotaxi die digitaal vaardig zijn de doelgroep van deze pilot.
Omschrijving huidige situatie	Op dit moment is de reisinformatie voor mensen met een beperking nog niet optimaal, de beschikbare reisinformatie geeft geen volledig beeld van de mogelijkheden om te bepalen welk type vervoer geschikt is voor de reiziger met een beperking. Verder zijn er mensen met een beperking die nog niets anders kennen dan het doelgroepenvervoer, ondanks dat er genoeg mensen met een beperking zijn die zowel het OV als het doelgroepenvervoer gebruiken. Er zijn ook mensen die een mentale drempel ervaren om met het OV te reizen. Juist deze groep is, nog meer dan anderen, gebaat bij duidelijke informatievoorziening.
Welke kwalitatieve en kwantitatieve punten zijn voor, tijdens en na de pilot meetbaar	Reizigerstevredenheid, aantal reizen, klanttevredenheidsonderzoek, Aantal gebruikers van de app.
Resultaten	Gebruik app, betere vindbaarheid alternatieven, vervoersverzuiling verminderen. Reisplanner toegankelijk maken voor reizigers met beperking.
Consequenties voor gebruiker	Duidelijk overzicht, makkelijker planbare reis, andere manier van bestellen.
Prognose kosten	€ 180.000 – € 220.000
Draagvlak	Grote samenwerking tussen gemeenten nodig Ook toegankelijk maken voor reizigers met beperking
Lengte pilot	Minimaal 2 jaar
Risico's	Alle informatie actueel houden. De doelgroep is misschien niet digitaal genoeg en is daardoor minder eenvoudig voor de doelgroep. Wie is eigenaar bij zelf ontwikkelen?
Organisatorische	Bereiken doelgroepen

aspecten	Onderhoud en beheer app
Juridische aspecten	Integrale indicatiestelling regionaal afstemmen Grotere samenwerking met andere gemeenten Koppelen van data en AVG Licenties en patent
Min/max deelname	Minimaal drie gemeenten

Pilot 7	Reizigersprofiel en reisadvies
Omschrijving pilot	Bij Wmo-indicering wordt de vervoersbehoefte in beeld gebracht en wat iemand wel/niet kan. Kan iemand bijvoorbeeld voor sommige reizen wel gebruik maken van het reguliere OV of is men volledig aangewezen op het doelgroepenvervoer?
Doel	Mentale drempel wegnemen om OV of andere initiatieven te gebruiken. De groep gebruikers van het doelgroepenvervoer niet laten groeien. Door op de cliënt en zijn mogelijkheden (het reizigersprofiel) gericht reisadvies te verstrekken, het gebruik van OV stimuleren. Beweging naar andere voorzieningen dan het doelgroepenvervoer in gang zetten.
Omschrijving aanpak	Op maat gemaakt advies voor reiziger met persoonlijk advies over de reismogelijkheden, waarbij naast het reguliere OV en doelgroepenvervoer ook de (lokale) alternatieven met vrijwilligers zoals boodschappenbus, meegenomen worden.
Omschrijving huidige situatie	Informatievoorziening is nu niet afgestemd op de individuele reiziger en zijn mogelijkheden.
Welke kwalitatieve en kwantitatieve punten zijn voor, tijdens en na de pilot meetbaar	Kwalitatief; reiziger is beter geïnformeerd, kan eigen afweging en keuze maken. Kwantitatief; Meten van het gebruik van de diverse vervoersvoorzieningen, is er een afname van het gebruik van de regiotaxi?
Resultaten	Meer reizigers die de mogelijkheden van het OV ontdekken
Consequenties voor gebruiker	Reisgedrag veranderen
Prognose kosten	€ 50.000 – € 70.0000
Draagvlak	Belangrijk is dat Wmo-consulenten het belang van deze pilot onderschrijven om de pilot te laten slagen.
Lengte pilot	1 jaar – 2 jaar
Risico's	Gedragverandering kost tijd
Organisatorische aspecten	Meerdere gemeenten aan het roer.
Juridische aspecten	
Min/max deelname	Minimaal 2, maximaal 4 gemeenten