

# MEMO

## Transformatie doelgroepenvervoer en OV Voorne-Putten

**Datum** 8 november 2016  
**Van** Projectteam  
**Aan** Pfo MaZa en Kamer ZW  
**Betreft** Stand van zaken

### Bijlagen:

- Voortgangsrapportage 30 september 2016
- Startnotitie Transformatie Doelgroepenvervoer en OV Voorne-Putten

### Aanleiding

De gemeenten op Voorne-Putten hebben dit voorjaar besloten om gezamenlijk te onderzoeken op welke wijze het gemeentelijke doelgroepenvervoer met een vernieuwd model te verbeteren en toekomstvast te maken. De ambitie is te komen tot een integraal (fijnmazig) systeem dat alle doelgroepen bedient en een rol speelt in het bereikbaar houden van de kernen op het eiland.

Tegelijkertijd is de Vervoersautoriteit Metropoolregio Rotterdam- Den Haag (MRDH) gestart met de voorbereiding van de nieuwe concessie voor het openbaar busvervoer. Geconstateerd is dat het huidige aanbod niet altijd aansluit bij de vraag. Naast veelgebruikte buslijnen zijn er buslijnen die een lage bezettingsgraad kennen. Het risico bestaat dat de buslijnen met een lage bezettingsgraad ter zijner tijd opgeheven worden waardoor de mobiliteit voor een deel van de bevolking op het eiland terugloopt, met name in de kernen / landelijk gebied.

Beide vervoersvormen zijn van groot belang voor de mobiliteit van onze inwoners en voor een goede ontsluiting van het eiland. Om de beide vervoersvormen in stand te houden moeten de MRDH en de gemeenten een groot deel van de kosten dragen. Naar het zich laat aanzien zullen de kosten voor het doelgroepenvervoer in de komende jaren fors toenemen als gevolg van de vergrijzing van de bevolking en het open einde karakter van de regelingen.

Van beide kanten bestaat daarom de wens om gezamenlijk te kijken of beide systemen meer op elkaar kunnen worden afgestemd en of integratie bijdraagt aan de instandhouding van het vervoerssysteem tegen aanvaardbare kosten. Daarbij wordt ook gekeken naar de mogelijkheid tot koppeling met het besloten bedrijfsvervoer dat door bedrijven in de haven wordt ingekocht. Om een goed beeld van de integratiemogelijkheden te verkrijgen, is het noodzakelijk het gebruik van de verschillende vervoersvormen integraal te bekijken, zodat duidelijk wordt op welke plekken en momenten vervoersvormen elkaar kunnen aanvullen of versterken.

### Regionale Bereikbaarheid - Openbaar Vervoer

Voorne-Putten wordt ontsloten met de metro en diverse buslijnen. Met de metro is het mogelijk om snel en comfortabel met het openbaar vervoer Rotterdam en Den Haag te bereiken en een aansluiting te krijgen op het landelijk spoorwegennet. Het behoud van de IC status van het station Schiedam is daarbij van essentieel belang. Spijkenisse is op Voorne-Putten een knooppunt voor het openbaar vervoer. Het regionale buslijnennet geeft in Spijkenisse aansluiting op de metro. Om deze overstap te verbeteren wordt het busstation Spijkenisse Centrum ingrijpend gerenoveerd waardoor de overstap sneller en comfortabeler kan plaatsvinden. Ook wordt het verblijfsklimaat van het metro-/ busstation Spijkenisse Centrum sterk verbeterd. Met de bus zijn er directe verbindingen met Goeree-Overflakkee, Zeeland en de Hoeksche Waard.

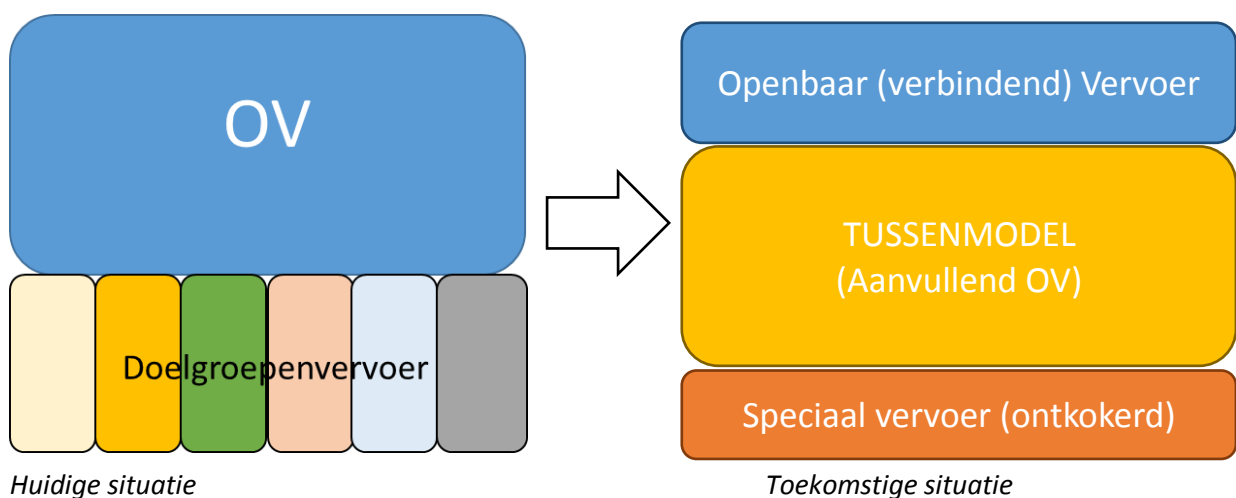
Om het openbaar vervoer voor een breder publiek toegankelijk te maken, zijn en worden bushaltes integraal toegankelijk gemaakt en worden de mogelijkheden van de integratie van het openbaar vervoer met het doelgroepenvervoer onderzocht. De busbaan langs de Groene Kruisweg en andere busbanen maken het mogelijk dat er snelle busverbindingen zijn op Voorne-Putten en met het openbaarvervoersknooppunt Spijkenisse Centrum.

### Besluitvorming tot nu toe

In het voorjaar is de startnotitie Transformatie Doelgroepenvervoer en OV vastgesteld door de vier colleges op Voorne-Putten. Het doel is om toe te werken naar een toekomstbestendig model waarin de vervoersopgave integraal wordt bekeken. Het uitgangspunt is in ieder geval het vervoer voor doelgroepen met de vier gemeenten op Voorne-Putten gezamenlijk op de markt zetten. En daarbij ook het OV.

Op 25 augustus 2016 zijn de bestuurlijke doelstellingen verder uitgewerkt in een gezamenlijke bijeenkomst (voortgangsrapportage 30 september 2016, zie bijlage). Centraal staat 1) mogelijk maken dat zo veel mogelijk mensen uit de doelgroepen van het openbaar vervoer gebruik kunnen maken en 2) het (doelgroepen)vervoer doelmatiger te organiseren.

### Schematisch (uit voortgangsrapportage 30 september 2016)



## A. Stand van zaken

Er wordt toegewerkt naar een besluit over de wijze waarop de vervoersvraag op Voorne-Putten in de markt wordt gezet met een bijbehorende samenwerkingsovereenkomst. Planning is om dat voorstel gereed te hebben en voor te leggen aan de colleges in januari 2017. Op 1 december 2016 is een bestuurlijke bijeenkomst belegd waarin de te maken keuzes worden besproken, ter voorbereiding op het besluitvormingstraject. Het collegebesluit is het go / no-go moment voor gezamenlijke aanbesteding (en samenwerking met andere partijen zoals MRDH).

Voor wat betreft het project spelen op dit moment de volgende onderwerpen:

– *Zienswijzen Ontwerp Programma van Eisen busconcessie*

Op 26 oktober 2016 is het PvE voor de busconcessies vrijgegeven voor zienswijzen. Het gaat om een PvE voor vier concessiegebieden in de MRDH waaronder Voorne-Putten Rozenburg. Het gaat uit van een marktzaak waarbij een hoogwaardig aanbod gestuurd OV (R-net met directe verbinding en hoogfrequent) wordt gecombineerd met een ontsluitend net. De vervoerder heeft de vrijheid dit meer kleinschalig en vraaggestuurd uit te voeren (MRDH noemt dat basismobiliteit of tussennet). De inschrijvende vervoerder maakt hiervoor een plan.

De zienswijzen moeten uiterlijk eind januari 2017 worden ingediend. De zienswijzen worden door de Voorne-Putten gemeentes gezamenlijk ingediend. Het resultaat van de zienswijzen moet zijn dat 1) de kwaliteit van het OV (R-net en basismobiliteit) geborgd is en 2) integratie met doelgroepenvervoer mogelijk is. Op dit moment wordt gewerkt aan een reactie. De planning is deze reactie op 13 december 2016 ter besluitvorming voor te leggen aan de colleges.

– *Uitwerking doelstellingen Transformatie doelgroepenvervoer en OV*

In de voortgangsrapportage (bijlage) werd voor besluitvorming uitgegaan van een uitwerking van het 'tussennet' en toetsing op haalbaarheid. Uit het ontwerp PvE OV busconcessie blijkt inmiddels dat de vervoerder een belangrijke ontwikkelrol krijgt om vanuit zijn kennis het openbaar busvervoer (dus ook het tussennet) vorm te geven. De (minimum) eisen worden functioneel beschreven. Dat betekent dat het er vooral om gaat vanuit het perspectief van de gemeenten de juiste eisen te stellen. Deze eisen worden in de zienswijze betrokken.

Vanuit de bestuurlijke doelstellingen en de rolverdeling staan twee vragen centraal:

1. *Wat is nodig om de overstap van doelgroepen naar OV mogelijk te maken?*

Welke hulp- en stimuleringsmaatregelen? Wat is de investering van de gemeenten? Hoe cliënten betrekken (gebruikersconsultatie)? Screening (herindicatie) cliënten: wat betekent dat? Welke randvoorwaarden stellen we richting concessie MRDH aan het (aanvullend) OV: halteafstand, toegankelijkheid? Etc.

2. *Wat is de vraag aan de markt om de (resterende) doelgroepen te voorzien van vervoer?*

Met welke doelgroepen starten (groei-model)? Scenario's voor aansturing: voor- en nadelen regiemodel? Welke randvoorwaarden stellen aan ontkokering en combineren van doelgroepen? Welke voorwaarden scheppen als opdrachtgevers (reizigersprofielen)? Looptijd, vergoeding? De hoofdvragen worden op dit moment uitgewerkt in een voorstel als onderdeel van het collegevoorstel van januari/februari 2017 (zie *Vervolg*).

- Harmonisatie van beleid Wmo vervoer

De gemeenten willen het doelgroepenvervoer gezamenlijk in de markt zetten. In dat verband is het wenselijk het beleid voor het Wmo vervoer te harmoniseren zodat de vervoerder(s) niet te maken krijgt (krijgen) met verschillende regels binnen één aanbesteding. Voor wat betreft het beleid voor het Leerlingenvervoer is in een eerder stadium al besloten op Voorne – Putten niveau te harmoniseren en gezamenlijk aan te besteden. Voor het Wmo-vervoer hebben de gemeenten op Voorne in een eerder stadium al gezamenlijk beleid opgesteld en het Wmo vervoer gezamenlijk aanbesteed. Nissewaard heeft haar eigen beleid en aanbesteding. Momenteel wordt in kaart gebracht wat de mogelijkheden en gevolgen zijn van harmonisatie van het beleid. Hierover volgt begin december meer informatie.

## B. Vervolg

Op dit moment is het tijdpad voor de aanbesteding doelgroepenvervoer Voorne-Putten zoals aangegeven in onderstaand schema:

Omschrijving	Wanneer
Bestuurlijke bijeenkomst: bespreken van te maken keuzes	1 December 2016
Informerende bijeenkomst gezamenlijke gemeenteraden	Januari 2017
<b>Besluitvorming m.b.t. te maken strategische keuzes* (GO / NO-GO)</b>	Januari / Februari 2017
Marktconsultatie	Januari – Maart 2017
Marktstrategie <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Bepalen marktstrategie bij gemaakte keuzes en de bevindingen vanuit de marktconsultatie.</li> <li>▪ Aansluitend opstellen planning afhankelijk van gemaakte keuzes</li> </ul>	April 2017
<b>Besluitvorming Aanbestedingsstrategie in colleges</b>	April / Mei 2017
<i>Globale planning, afhankelijk van aanbestedingsstrategie:</i>	
Vorbereiden aanbestedingsprocedure en opstellen aanbestedingsdocumenten	
Start aanbestedingsprocedure	Augustus 2017
Gunning	Januari 2018
Implementatieperiode	Februari – Augustus 2018
Start uitvoering	Vanaf september 2018

\* Zie 'Uitwerking doelstellingen Transformatie doelgroepenvervoer en OV' pag. 3