



GS-brief

Datum

19 januari 2021

Zaaknummer

2020-000444

Inlichtingen bij

Provincieloket
026 359 99 99
post@gelderland.nl

Blad

1 van 7

Openbaar**Onderwerp**

GS-brief *haltetaxiRRReis*

Beslispunten

- Nota van Uitgangspunten *haltetaxiRRReis* conform concept vaststellen
- Statenbrief *haltetaxiRRReis* conform concept vaststellen
- Brief aan ROCOV conform concept vaststellen

Bevoegdheidengrondslag

- Artikel 158, eerste lid, onder a, Provinciewet

Ambitie en thema

- Ambitie 2 Duurzaam
- Ambitie 5 Economie en mobiliteit

Portefeuillehouder

Jan van der Meer

Afdeling

Programmering - Mobiliteit

Samenvatting t.b.v. openbare besluitenlijst

Iedere Gelderlander is bereikbaar en beschikt over de mogelijkheden om zijn of haar woon-, werk- en recreatiebehoeften in te vullen. Dat betekent niet dat elke reiziger in Gelderland overal meerdere alternatieven heeft. Wel dat elke reiziger een passende vorm van vervoer tot zijn of haar beschikking heeft. Gedeputeerde Staten hebben besloten dat zij deeltaxivervoer blijven aanbieden en verder verbeteren in de komende jaren, per 2022 onder de productnaam *haltetaxiRRReis*. Dit uniforme vervoer is vooral bedoeld als voor- en natransport van het openbaar vervoer (OV). Voor- en natransport gebeurt meestal lopend of fietsend. De *haltetaxiRRReis* is een goed alternatief als lopen of fietsen niet kan. Soms delen reizigers een zero-emissie (elektrisch aangedreven) taxi.

Met deze taxivorm worden alle plekken in Gelderland ontsloten. Is er (op bepaalde tijden) geen (buurt-)bus en/ of trein beschikbaar in de omgeving? Dan verzorgt *haltetaxiRRReis* tot 15 kilometer het voor- en natransport. Hubs zoals treinstations en bus knooppunten vormen de verbinding tussen deze taxivorm en het openbaar vervoer. Daarnaast verzorgt de *haltetaxiRRReis* ook halte tot halte vervoer (via OV-haltes en aanvullende haltes) in gebieden waar geen OV-verbinding voorhanden is. Hiermee worden woonkernen beter met elkaar verbonden. Reizigers kunnen een reis boeken op zowel vertrek- als aankomsttijd en krijgen bericht wanneer zij opgehaald worden. Iedereen die in staat is met het openbaar vervoer te reizen kan en mag meereizen, ook als de reiziger bijvoorbeeld in een rolstoel zit. De *haltetaxiRRReis* verbindt mensen in Gelderland vooral met het openbaar vervoer netwerk. De ene keer voor een lokale reis, de andere keer voor een (inter-)nationale reis.

1 Aanleiding (inleiding) / bestaand beleid

Eind 2021 eindigt het provinciale mandaat aan de zes Gelderse regio's voor de uitvoering van deeltaxivervoer, bedoeld als vangnet voor het openbaar vervoer (ov-vangnet). Daarom is nu besluitvorming nodig over de opvolger van het ov-vangnet onder de productnaam *haltetaxiRRReis* en de wijze van organisatie. Besluitvorming zorgt voor duidelijkheid richting betrokken partners en voor waarborging van dit vervoer per 1 januari 2022.

De beleidsmatige aanleiding is het GS-besluit van 16 juni 2020, waarin is besloten om het ov-vangnet vervoer te verbeteren en daarmee ook de bereikbaarheid in Gelderland. Er is een beter samenspel nodig tussen het ov-vangnet en het openbaar vervoer, waardoor *haltetaxiRRReis* geschikt wordt voor een grotere groep (ov-)reizigers.

Daarnaast is er een praktische aanleiding. Namelijk de behoefte om het probleem op te lossen dat de doelstelling (ov-vangnet als voor- en natransport openbaar vervoer) met het huidige ov-vangnet onvoldoende wordt behaald. Dit komt doordat het momenteel lastig te gebruiken is als voor- en natransport en meer aansluit bij doelgroepenvervoer. Een aanleiding is ook de politieke wens die bij is ontstaan tijdens het doorlopen van een proces met de zes regio's, om *haltetaxiRRReis* als provincie zelf uit te gaan voeren.

Het bestaande beleid en bijbehorende doelstelling staat in de *Visie voor een bereikbaar Gelderland*. De bestuurlijke juridische context betreft de *Wet personenvervoer 2000* (WP2000) met daarin regels omtrent het openbaar vervoer (OV), besloten busvervoer en taxivervoer. Het *haltetaxiRRReis* vervoer mag niet concurreren met het OV, een wettelijke taak die wij eveneens uitvoeren.

2 Inhoud voorstel / argumenten voor en tegen

Kern van dit voorstel

De kern van dit voorstel is dat *haltetaxiRRReis*, zoals beschreven in de *Nota van Uitgangspunten (bijlage 1)*, in zijn geheel door onszelf wordt geregistreerd en georganiseerd. Het contractmanagement en -beheer wordt (net als het Gelderse OV) belegd bij onze uitvoeringsorganisatie OV-Oost. Per 2022 start *haltetaxiRRReis*, in nauwe samenhang met het uitvoeren van onze wettelijke taak voor het openbaar vervoer (OV). Het is toegankelijk voor mensen met een beperking, in lijn met het OV.

Het 'zelf uitvoeren' betekent dat er geen nieuw mandaat wordt verstrekt aan de zes Gelderse regio's. Het aflopende mandaat voor het ov-vangnet is verstrekt van 2017 tot en met 2021, waarin de samenwerking en financiering is geregeld. De regio's blijven per 2022 wel de gemeentelijke wettelijke taak voor het doelgroepenvervoer zelfstandig uitvoeren via de zes regiotaxivervoersystemen. Momenteel vormt het doelgroepenvervoer gemiddeld 96% van het regiotaxivervoer, 4% betreft ov-vangnet vervoer.

Datum

19 januari 2021

Zaaknummer

2020-000444

Blad

3 van 7

Zelf de regie voeren

Voorgesteld wordt dat wij de *haltetaxiRRReis* zelf gaan regisseren en organiseren. Een belangrijke reden is het willen voeren van de regie en het vereenvoudigen van besluitvormingstrajecten (één bestuurslaag). Dit is van belang om in de komende jaren sneller in te kunnen spelen op ontwikkelingen. Momenteel bepalen 51 Gelderse gemeentebesturen, 3 Utrechtse gemeenten en 1 Limburgse gemeente (samenwerkend in zes regio's) samen met ons, of en zo ja op welke wijze er aanpassingen plaatsvinden. Gebleken is dat deze processen veel tijd en inspanning vragen van alle betrokkenen, terwijl de tijd soms dringt.

Inspelen op COVID-19 effecten

Een voorbeeld van een belangrijke ontwikkeling waarop momenteel ingespeeld moet worden, is het openbaar vervoer (OV) in relatie tot COVID-19 effecten. Het kabinet biedt voor de periode na 1 juli tot en met 31 december 2021 perspectief op verlenging van de regeling 'beschikbaarheidsvergoeding' voor OV-bedrijven. Daarbij zal ook in Gelderland sprake zijn van een OV-versobering. Dit perspectief is door het kabinet geboden onder de voorwaarde dat door de OV-sector (overheden en vervoerders gezamenlijk) uiterlijk 1 april 2021 een *transitieplan* voor het OV wordt opgesteld. De implementatie daarvan zal (al dan niet tijdelijke) effecten in Gelderland hebben. Bijvoorbeeld een lagere OV-frequentie of het vervallen van (buurt-) buslijnen.

Voor plekken waar geen OV (meer) rijdt, is een goed samenspel tussen *haltetaxiRRReis* en het OV belangrijker dan voorheen. Daarom wordt geadviseerd om in de komende jaren via *haltetaxiRRReis* te blijven investeren in een flexibeler en duurzamer vervoer.

Doelstelling ov-vangnet behalen

Een andere reden dat geadviseerd wordt om *haltetaxiRRReis* zelf te organiseren, is het versneld willen behalen van onze doelstelling uit de *Visie voor een bereikbaar Gelderland*: het aanbieden van deeltaxivervoer, bedoeld als voor- en natransport van het openbaar vervoer. Met het huidige ov-vangnet behalen wij de doelstelling onvoldoende.

Momenteel is het ov-vangnet lastig te gebruiken als voor- en natransport. Vooral omdat men niet kan boeken op aankomsttijd, het plannen en boeken van een ketenreis (OV en deeltaxi gecombineerd) niet kan en de reizigerstarieven drie tot zes maal het OV-tarief bedragen. Met goed voor- en natransport bevorderen we het OV gebruik.

Samenwerken binnen RRReis

Binnen de merkstrategie van *RRReis* hebben de verschillende productformules een eigen productnaam gekoppeld aan het hoofdmerk *RRReis*, zoals *buurtRRReis*, *comfortRRReis* en *treinRRReis*. De naam *haltetaxiRRReis* geeft goed weer waar de productformule voor staat. Het geeft duidelijk aan wat reizigers kunnen verwachten. Daarbij kan het goed worden gepositioneerd en wordt 'haltetaxi' elders in Nederland ook toegepast.

Het ontsluiten van het *haltetaxiRRReis* vervoer vindt plaats via één centrale toegang voor reizigers: de *RRReis*-app (reisplanner en -app). Dit is ook al de OV toegang. Het laat

Datum

19 januari 2021

Zaaknummer

2020-000444

Blad

4 van 7

de beschikbare opties voor het voor- en natransport zien zoals lopen, fietsen en *haltetaxiRRReis*. De eerste *RRReis* vloot rijdt inmiddels in de OV-concessie IJssel-Vecht.

Reizigers maken sinds medio december 2020 gebruik van de *RRReis*-app. Daarmee kunnen zij op één plek hun reis plannen, boeken en betalen. Hiermee wordt 'mobiliteit als dienst' aangeboden, internationaal noemen we dit Mobility-as-a-Service (MaaS). Deze MaaS-dienst helpt reizigers om steeds eenvoudiger een slimme en zero emissie (keten-) reis te maken. De samenstelling van een ketenreis kan bijvoorbeeld bestaan uit fietsen (voortransport)/ treinreis/ busreis/ *haltetaxiRRReis* (natriansport).

Kader van dit voorstel

Procedureel argument is dat voorliggend advies en bijgevoegde *Nota van Uitgangspunten* past bij ons beleid en bijbehorende doelstelling dat staat beschreven in de *Visie voor een bereikbaar Gelderland*.

Op 16 juni 2020 heeft u de *notitie hubtaxi* vastgesteld, bedoeld als eerste aanzet voor een verdere verrijking via een proces met de zes Gelderse regio's en het ROCOV Gelderland. Tijdens dat proces (september tot en met december 2020) is de notitie aangevuld en verbeterd (verrijkt). Ideeën en voorstellen vanuit de regio's en het ROCOV hebben we voor een groot deel mee kunnen nemen. Dit heeft geresulteerd in bijgevoegde *Nota van uitgangspunten* (NvU), die ter besluitvorming voorligt. Het ROCOV wordt op basis van de NvU om een advies gevraagd per brief ([bijlage 2](#)). Dat advies nemen we mee tijdens het opstellen van het *Programma van Eisen*, ter voorbereiding op de aanbesteding.

Verbeterde opvolger ov-vangnet

Doel van de *haltetaxiRRReis* is het creëren van een goed reisaanbod, aanvullend op het openbaar vervoer (OV). Het vult als het ware de ruimte op tussen het OV en het gemeentelijke doelgroepenvervoer. We richten ons op een brede doelgroep, vooral OV-reizigers die van het voor- en natransport gebruik kunnen maken. Het vervoer moet betaalbaar, eenvoudig en schoon (zero emissie) zijn.

Daarnaast wordt *haltetaxiRRReis* 'inclusief', waardoor mensen met een beperking er ook gebruik van kunnen maken. Bijvoorbeeld wanneer een reiziger gebruik maakt van een rolstoel. Het *haltetaxiRRReis* vervoer hangt goed samen met het openbaar vervoer. Het wordt voor reizigers een goedkoper product, met kortere aanmeldtijden, een uniform (provincie breed) systeem met een heel goede service. Speciale aandacht gaat uit naar marketing en communicatie, om de reizigers zo goed mogelijk van dienst te zijn.

Voor- en natransport van en naar OV-haltes is belangrijk, maar paralleliteit met openbaar vervoer is niet toegestaan. Daarnaast is halte tot halte vervoer mogelijk, als dat blijkt uit de OV-toets (ter voorkoming van paralleliteit). Halte tot halte vervoer is bedoeld voor gebieden waar geen OV-aanbod beschikbaar is. In die gebieden worden woonkernen beter met elkaar verbonden.

Verkenne alternatieven

Alternatieven ten opzichte van het ‘zelf organiseren’ van *haltetaxiRRReis* zijn verkend, maar er is geen beter alternatief. Het herhalen van de huidige mandatering is komen te vervallen vanwege het moeilijk kunnen inspelen op ontwikkelingen. Beleidsmatige en financiële aansturing blijkt in deze variant lastig, net als het kunnen sturen op het behalen van provinciale doelen.

Er is verkend of alleen de uitvoering belegd kan worden bij de zes regio's. Het voordeel daarvan is dat er synergie plaats kan vinden, bijvoorbeeld door gebruik te maken van dezelfde vloot voertuigen. Een nadeel is het doorlopen van (besluitvormings-)processen met betrokkenen zoals gemeenten, regiotaxisystemen en regio's. Dat vraagt veel inspanning en tijd. Daarom levert het vereenvoudigen van (besluitvormings-)processen een doorslaggevend efficiëntie- en ontwikkelingsvoordeel op.

Bij uitvoering door de regio's is het daarnaast nadelig, dat de regiotaxivloot niet op korte termijn kan omschakelen naar zero emissie vervoer. Dit komt met name door de doorlopende vervoercontracten en het grote aandeel rolstoelbussen waarvoor op korte termijn nog geen goed werkend alternatief is. Zero emissie *haltetaxiRRReis* vervoer is sneller realiseerbaar wanneer we het zelf aanbesteden. Doordat het overgrote deel de vloot uit personenauto's zal bestaan, kan deze vloot eenvoudig zero emissie gaan rijden. Voor personenauto's is het opnemen van een zero emissie eis in een aanbestedingstraject al gangbaar en reëel. Dit is voor ons een doorslaggevend duurzaamheidsvoordeel.

3 Consequenties

- Financieel
- Beleidsmatig

Toelichting consequenties

Financieel

De kosten voor *haltetaxiRRReis* worden gedekt binnen het programma mobiliteit, in de begroting is dit opgenomen binnen *Ambitie 5 Economie en mobiliteit*, thema Gebruik infrastructuur.

De *haltetaxiRRReis* is gericht op voor- en natransport openbaar vervoer over korte afstanden tot 15 kilometer. ‘Korte afstanden’ is een bouwsteen uit de *Visie voor een bereikbaar Gelderland*. Met een breed aanbod aan schone en slimme voor- en natransport opties tot 15 kilometer, worden alle plekken in Gelderland ontsloten, waar (op bepaalde tijden) geen (buurt)bus en trein komt. Dit maakt Gelderland beter bereikbaar.

Beleidsmatig

De Gelderse regio's kunnen zich per 2022 uitsluitend richten op de uitvoering van hun wettelijke taak: doelgroepenvoer. Zij zullen in hun regiotaxivervoersystemen merken dat (gemiddeld) 4% ov-vangnet vervoer niet meer wordt uitgevoerd per 2022. Hierdoor vrezen sommige gemeenten voor een extra toestroom van aanvragen 'Wmo-indicatie voor vervoer'. Wij verwachten dat dit mee zal vallen. In de provincie Overijssel bleek er bijvoorbeeld nagenoeg geen extra toestroom te zijn, na het opheffen van hun ov-vangnet. Eerder zien wij kansen voor reizigers met een lichte beperking, om per 2022 van de 'inclusieve' *haltetaxiRRReis* gebruik te gaan maken. Dan wordt het een soort voorliggende voorziening van het gemeentelijke doelgroepenvoer.

4 Risico's

Financieel

De *haltetaxiRRReis* richt zich veel meer op OV-reizigers dan het huidige ov-vangnet. Hierdoor kan het gebruik op termijn zodanig toenemen, dat de kosten oplopen. Om budgetoverschrijding te voorkomen, zijn er beleidsmatig meerdere 'knoppen' ingebouwd. Bijvoorbeeld een reizigerstarief knop, een haltedichtheid knop en een ritplanningsknop (schuiven qua tijd met ritopties voor de reiziger). Aan deze knoppen kan gedraaid worden, om het financiële risico te beheersen.

Communicatief

Er moet nog nagedacht worden over de uitstraling van de *haltetaxiRRReis* voertuigen vloot. Voertuigen worden niet de gehele dag alleen hiervoor ingezet. Daarom ligt het beplakken van de voertuigen in *RRReis* huisstijl minder voor de hand. Een geheel eigen voertuigenvloot in huisstijl kent een financieel risico. Er zijn oplossingen denkbaar die dit risico beheersbaar maken, zoals een bordje achter de voorruit in *RRReis* huisstijl op het moment dat het voertuig als *haltetaxiRRReis* rijdt. Dit schept duidelijkheid voor de reiziger en voorkomt onjuist gebruik van de huisstijl.

Er wordt een flexibel vervoersysteem gebouwd, ook qua aansturing. Op die manier kan er snel geschakeld worden, indien er zich in de beginfase nog kinderziektes voordoen. Snelle en adequate communicatie richting reizigers is zeker dan van groot belang. Adviseurs communicatie van OV-oost pakken dit op, waarbij zij indien nodig terug kunnen vallen op het Gelderse communicatieteam. Hiermee wordt dit risico beheerst.

Huidige ov-vangnet reizigers mogen niet tussen wal en schip vallen bij de overgang naar *haltetaxiRRReis* per 2022. Veelal gaat het om reizigers van- en naar dagbesteding, reizigers die in aanmerking komen voor een 'Wmo-indicatie voor vervoer' en medereizigers van een Wmo-geïndiceerde reiziger. Voor deze reizigers zijn alternatieve vervoersvormen beschikbaar. Hierover communiceren wij in samenspraak met gemeenten. Ervaring zoals in de provincie Overijssel leert ons, dat het risico klein is. Om het risico te beheersen, wordt gezorgd voor een warme overdracht. Hiervoor worden in 2021 maatregelen uitgewerkt.

Aanbesteding

Het komt voor dat een aanbesteding niet lukt, bijvoorbeeld als gevolg van COVID-19. Er wordt geprobeerd om dit risico zoveel mogelijk te beheersen tijdens het aanbestedingsproces. Stel dat de aanbesteding desondanks niet lukt. Dan verkennen wij of een heraanbesteding mogelijk is, of op welke wijze het budget *haltetaxiRRReis* binnen de OV-concessies ingezet kan worden.

5 Vervolproces en communicatie

Na besluitvorming over dit voorstel en bijgevoegde *Nota van Uitgangspunten*, wordt hierover een Statenbrief (bijlage 3) aangeboden aan Provinciale Staten.

Vervolgens wordt gestart met het opstellen van een Programma van Eisen (PvE), een aanbestedingsleidraad en bestek. Deze worden naar verwachting in mei 2021 ter besluitvorming aan u wordt voorgelegd.

Dit vormt het vertrekpunt voor de Europese aanbesteding van een regiecentrale en bijbehorend vervoer, die bekend gemaakt wordt in Nederland via TenderNed.nl en in Europa via TED. Het betreft een openbare procedure. In de tweede helft van 2021 vindt de implementatie plaats.

De *haltetaxiRRReis* gaat van start op 1 januari 2022. Communicatie richting reizigers maakt een belangrijk onderdeel uit van de implementatie en uitvoering.

Bijlage(n)

1. Nota van Uitgangspunten *haltetaxiRRReis* (ter vaststelling);
2. Conceptbrief aan ROCOV (ter vaststelling);
3. Statenbrief *haltetaxiRRReis* (ter vaststelling).