



METROPOOLREGIO
ROTTERDAM DEN HAAG

Mmmove! Meer Maatwerk in Mobiliteit en Openbaar Vervoer

Beleidslijn Maatwerkvervoer
MRDH 2020-2025

Voorwoord

Beste lezer,

Voor u ligt Mmmove!, de beleidslijn Maatwerkvervoer Metropoolregio Rotterdam Den Haag. Mmmove! staat voor Meer Maatwerk in Mobiliteit en Openbaar Vervoer. Deze beleidslijn geeft aan hoe de 23 gemeenten in de metropoolregio én de MRDH samen invulling geven aan maatwerk.

Zoveel mogelijk mensen moeten zelfstandig met het OV kunnen reizen. Daar gaan we voor in de metropoolregio! Maatwerk als aanvulling op én integraal onderdeel van het OV-systeem. Maatwerk in wijken en gebieden waar de vraag naar OV (nog) te laag is om een reguliere bus te laten rijden. Of gebieden waar de vraag naar OV te laag was en blijft en maatwerk een oplossing biedt als alternatief voor het wegvallen van regulier OV.

De gemeente signaleert de kans en behoefte aan maatwerk; zij hebben het beste inzicht in de lokale situatie. De MRDH en gemeente werken vervolgens samen aan de realisatie van een Mmmove!-initiatief. De MRDH biedt ondersteuning – indien gewenst – met een Mmmove!-makelaar en een financiële bijdrage.



Deze aanpak is nieuw. We delen de ervaringen van de Mmmove!-initiatieven met elkaar en passen indien nodig de beleidslijn aan. Met Mmmove! gaan we samen aan de slag met vervoer dat past bij de vraag van de reiziger. Wij kijken uit naar de eerste Mmmove!-initiatieven.

Marc Rosier
portefeuillehouder OV-ontwikkeling Metropoolregio
Rotterdam Den Haag

Inhoud

Beleidslijn Maatwerkvervoer MRDH 2020-2025	4
1. Waarom een beleidslijn maatwerkvervoer en wat houdt het in?	6
1.1 OV dat kansen biedt	7
1.2 Samenwerking vervoerders / gemeenten / MRDH	8
1.3 Mmmove! Een positief en proactief antwoord	8
2. Samen aan de slag met Mmmove!	9
2.1 MRDH ondersteuning: kennis, expertise en ideeën	9
2.2 Portfolio met Mmmove!-voorbeelden en ervaringen	10
2.3 Mmmove!-makelaar	11
3. Exploitatie Mmmove!	12
3.1 Financiële bijdrage voor vervoer van OV-reizigers in een bestaand collectief vervoerssysteem	12
3.2 Een financiële bijdrage voor vervoer van OV-reizigers in een nieuw Mmmove!-vervoerssysteem	13
3.3 Evaluatie na drie jaar	15
4. Randvoorwaarden en overgangsregeling	16

Beleidslijn Maatwerkvervoer MRDH 2020-2025

Mmmove! Meer Maatwerk in Mobiliteit en Openbaar Vervoer

Een bus die meer lege stoelen dan reizigers verplaatst? Een stuk verder lopen of fietsen voor een goede, frequente en snelle OV-verbinding? Of een nieuwbouwwijk of bedrijventerrein waar nog geen openbaar vervoersverbinding aanwezig is? Dit vraagt om een nieuwe mobiliteitsaanpak. Een aanpak die het mobiliteitsaanbod koppelt aan de vervoersvraag. Op die manier krijgen reizigers een maatwerk vervoersaanbod voor de reis die ze willen maken; Meer Maatwerk in Mobiliteit en Openbaar Vervoer. Afgekort: Mmmove!.

Mmmove! staat voor een slimmer en een efficiënter mobiliteitsaanbod voor de inwoners van de 23 gemeenten in de metropoolregio Rotterdam Den Haag. Mmmove! is ook een aanpak die de gemeente(n) in de metropoolregio oproept om samen met de vervoerders en de Metropoolregio Rotterdam Den Haag (MRDH) in beweging te komen en passende (lokale) mobiliteitsvoorzieningen te creëren; afgestemd op de vervoersvraag en aanvullend op het regulier openbaar vervoer. Zo ontstaat een integraal systeem dat is gericht op een inclusieve samenleving voor iedereen in de regio.



We worden in de volksmond de Babbelbus genoemd. Achter onze buurtbus zit een enorme sociale gedachte. Er zijn zelfs passagiers die weten wanneer een bepaalde chauffeur dienst heeft en dan pas meerijden. We zijn er niet alleen voor ouderen. In de spijtijden rijden vooral heel veel werkende mensen en studenten mee.

Jolanda Kooiman
voorzitter Buurtbusvereniging Ridderkerk

Leeswijzer

Dit document, genaamd Mmmove!, is de Beleidslijn Maatwerkvervoer MRDH 2020-2025. In deze beleidslijn leest u hoe een gemeente (bestuurder, raadslid en/of ambtenaar) en de Metropoolregio Rotterdam Den Haag (MRDH) met elkaar samenwerken om – ieder vanuit een eigen rol – tot een passend lokaal collectief mobiliteitsaanbod te komen.

Hoofdstuk 1 vermeldt de ontwikkelingen die aan de basis liggen van deze beleidslijn en wat Mmmove! is. Hoofdstuk 2 gaat in op de ondersteuningsopties in de voorbereidingsfase. Hoofdstuk 3 gaat over de subsidiemogelijkheden in de exploitatiefase. Hoofdstuk 4 sluit af met het benoemen van de voorwaarden voor een subsidiebijdrage en gaat in op de overgangsregeling van de oude naar de nieuwe subsidieregeling.

Tussen de paragrafen vindt u voorbeelden en checklists om werk te maken van Mmmove! in de metropoolregio.

Pilot Hoek van Holland

Met de komst van de metro in Hoek van Holland wordt een buslijn van Den Haag naar Hoek van Holland gestrekt. Dit betekent dat een deel van de route in de kern van Hoek van Holland vervalt. In samenwerking met de lokale vervoerder 'Regionale Vervoer Regisseur' heeft de gemeente Rotterdam gekeken of een OV-maatwerkvoorziening volgens het belbusprincipe mogelijk is. Dit bleek mogelijk, dus is er een contract getekend met deze lokale vervoerder. Het maatwerkvervoer is onder de naam Hoekse Hopper sinds augustus 2019 actief.

Rosemarijn de Jong
adviseur Mobiliteit Gemeente Rotterdam

1. Waarom een beleidslijn maatwerkvervoer en wat houdt het in?

Het stedelijk gebied in onze metropoolregio blijft groeien en daarmee ook het inwoneraantal. De vraag naar reizen met het openbaar vervoer verandert daarin mee. Hoe meer mensen er in de stedelijke gebieden komen wonen of werken, hoe meer en vaker mensen van het openbaar vervoersnetwerk gebruik willen én moeten maken om de stad niet te laten dichtslippen. Om meer automobilisten in de steden te verleiden om met de bus, tram, metro en andere openbaar vervoersmiddelen te reizen is versnelling van het openbaar vervoer noodzaak. Het strekken van lijnen is daarbij één van de belangrijkste hulpmiddelen, omdat het naast wervend ook kosteneffectief is.



Foto: HTM

In de landelijke omgeving – veelal rondom de grote(re) steden – zie je een andere ontwikkeling. Daar is het OV-netwerk minder fijnmazig en frequent en ligt het OV-gebruik lager. Daarnaast zijn er in de metropoolregio ontwikkellocaties, denk aan nieuwbouwwijken, bedrijventerreinen en leisure-locaties, waar (nog) geen regulier OV-aanbod is.

In beide situaties kan maatwerk nodig zijn dat in samenwerking met de gemeenten wordt ontwikkeld om een integraal en inclusief openbaar vervoerssysteem voor alle inwoners te garanderen.

1.1 OV dat kansen biedt

De 23 MRDH-gemeenten werken samen aan 'kansen voor mensen'. Zij hebben in de Uitvoeringsagenda Bereikbaarheid met elkaar de ambitie uitgesproken dat hun inwoners binnen 45 minuten de stadscentra of andere economische centra kunnen bereiken. Daarvoor moet het openbaar vervoer de kwaliteit, de capaciteit, de snelheid en de frequentie bieden die is afgestemd op de vraag ter plekke. Dit betekent frequent rijdend OV met korte reistijden op veel gebruikte verbindingen. In gebieden waar het openbaar vervoer door een te geringe vraag wegvalt of waar nog geen openbaar vervoer aanbod is, biedt Mmmove! kansen: voor de ontsluiting van locaties, de aansluiting op het OV-netwerk en het vergroten van het bereik van de reizigersdoelgroepen op deze verbindingen.

De Beleidslijn Maatwerkvervoer 2020-2025 (Mmmove!) geeft gemeenten in de metropoolregio Rotterdam Den Haag de mogelijkheid om gericht te werk te gaan en te kijken naar wat inwoners écht nodig hebben als het gaat om (collectieve) mobiliteitsvormen. Mmmove! biedt mensen de mogelijkheid om mee te (blijven) doen aan de samenleving en het economisch verkeer.

Bij Mmmove! komen vervoersdoelen bij elkaar: de economische mobiliteitsdoelstellingen en de sociaal-maatschappelijke mobiliteitsdoelen. Op plekken waar een gemeente een nieuwbouwwijk of bedrijventerrein ontwikkelt biedt Mmmove! de reiziger gemak. De locatie is vanaf het begin bereikbaar en de bewoner/werknemer ontwikkelt een gewoonte voor OV-gebruik. Wie in de aanloopfase van zo'n locatie al voor OV kan kiezen is eerder geneigd ook in de toekomst de auto te laten staan en voor OV te (blijven) kiezen. Een tijdig Mmmove!-aanbod kan ertoe leiden dat mensen vaker de auto (kunnen) laten staan. Kortom: meer woon-, werk- en leefgenot, beter voor het milieu en passend bij de mobiliteitstransitie.

Buurtbus 601 Ridderkerk

Rijsoord is een van de kleinere wijken in de gemeente Ridderkerk. Om onder andere Rijsoord en het Maasstad ziekenhuis beter te ontsluiten is in maart 2014 Buurtbus 601 gestart. Een buurtbus die anno 2019 nog altijd reizigers tussen Beverwaard, Bolnes, Slikkerveer, Ridderkerk, Rijsoord en Barendrecht blij maakt. Omdat er buiten de spits geen OV-verbinding is met het Maasstad ziekenhuis, stopt buurtbus 601 daar overdag ook een aantal keer. De RET ondersteunt in de vorm van bushaltes, betaling met OV-chipkaart, een vaste dienstregeling, aansluiting op andere vormen van OV en vermelding in OV9292. Het initiatief is financieel mogelijk gemaakt dankzij een subsidie van de gemeente Ridderkerk en de MRDH.

1.2 Samenwerking vervoerders / gemeenten / MRDH

MRDH waarborgt dat vervoerders maatwerk in de geest van de concessieafspraken faciliteren. Dit betekent dat in het geval dat een beperkte vervoersvraag en maatwerk als passend middel wordt gezien, de vervoerder de eerste gesprekspartner is van de MRDH en de gemeente. De verplichtingen uit de concessieovereenkomst zijn daarbij leidend. De vervoerder zal te allen tijde hieraan gehouden worden. Wel krijgt de vervoerder de ruimte om passende maatwerkoplossingen aan te bieden.

In het geval dat de concessieafspraken de vervoerders niet verplichten vervoer te bieden én de vervoerders ook zelf geen kansen zien, dan zijn de gemeente en de MRDH aan zet. De MRDH zal de gemeente hierover proactief informeren. De beleidslijn Mmmove! biedt dan de uitgangspunten voor een oplossing. Natuurlijk wordt de OV-vervoerder in het gebied gevraagd waar nodig en passend het Mmmove!-initiatief te faciliteren.

1.3 Mmmove! Een positief en proactief antwoord

Bij het wegvallen van een reguliere OV-halte of (deel van) een OV-lijn in een gebied heerst er vaak teleurstelling en boosheid bij de reizigers. Zij verliezen een bekende OV-lijn en/of halte en daarmee een mogelijkheid om eropuit te gaan wanneer ze dat willen. Maar de keuze voor het vervallen van een (deel) van een OV-lijn of halte is vanuit de vastgestelde regionale kaders veelal logisch en goed uitlegbaar. Hierbij stuurt de MRDH op het vraaggericht inzetten van beschikbaar openbaar vervoer en optimalisatie op regionaal niveau. Reizigers gebruiken de bewuste OV-halte of OV-lijn weinig; er is blijkbaar (te) weinig vraag naar deze halte of verbinding. Is het dan nog wel nodig om op die halte te stoppen of is een grote bus nog wel het passende vervoermiddel? Dit betekent echter niet dat gemeenten in zulke situaties met lege handen komen staan. Integendeel.

Het vinden van een andere, beter passende vervoersoplossing is een gezamenlijke verantwoordelijkheid van alle betrokken partijen. Gemeenten zijn in de beste positie om binnen hun lokale context op zoek te gaan naar andere, beter passende vervoeroplossingen voor de reizigers. Mét actieve steun van de MRDH. Denk daarbij aan de diverse bestaande vervoersvoorzieningen in een gemeente waarmee samengewerkt kan worden, zoals het Wmo-vervoer (CVV-vervoer) of andere lokale of regionale vervoerssystemen. De MRDH helpt gemeenten actief bij die zoektocht. Hetzelfde geldt bij locaties als nieuwbouwwijken, werklocaties en leisure-locaties. Ook voor die gebieden kunnen gemeenten, vervoerders en de MRDH kijken naar de beste vorm van Mmmove! als eerste stap op weg naar (mogelijk) regulier OV.

De MRDH zorgt voor structurele beleidscapaciteit (kennis, kunde én ons netwerk) zodat de gemeente een daadwerkelijke partner heeft om samen mee op te trekken. Op deze manier ondersteunt de MRDH de gemeenten in de metropoolregio om nieuwe ideeën te ontplooiën en samen te realiseren, ook financieel. Mmmove! is dé kans om inwoners te bedienen met een passende (lokale) vervoersoplossing.

2. Samen aan de slag met Mmmove!

De MRDH heeft een (wettelijke) taak op het gebied van OV. De gemeente is verantwoordelijk voor het vervoer vanuit het sociaal domein. In situaties waar er te weinig vervoersvraag is voor een grote bus heeft een gemeente het beste inzicht in de lokale wensen en het beste overzicht van de bestaande vervoersvoorzieningen. Bij het wegvallen van OV is de gemeente de meest logische partij om te bekijken of er bestaande vervoerssystemen zijn die als maatwerkvervoer ingezet kunnen worden. Of dat er iets nieuws moet komen. De MRDH zal de gemeente zo snel mogelijk informeren over voorgenomen wijzigingen in de dienstregelingen. Gemeenten maken in dat geval kenbaar dat er behoefte is aan Mmmove!. De MRDH zal de gemeente bij uitwerking actief ondersteunen om tot een tijdige oplossing te komen.



Foto: HTM

2.1 MRDH ondersteuning: kennis, expertise en ideeën

De maatwerkopgave is veelal een nieuwe, complexe opgave, die tot vele vragen leidt. Hoe vliegen we die opgave aan? Wat is er allemaal mogelijk? Hoe organiseren we een Mmmove!-initiatief in onze gemeente? Wat komt daarbij kijken? Wie kan en moet er binnen en buiten de organisatie bij betrokken worden? Hoeveel tijd en geld vergt de voorbereiding en het vervoer? De MRDH wil gemeenten ondersteunen met kennis, inspiratie en ideeën.

Buurtbus Albrandswaard: “Inwoners vervoeren inwoners”

Medio 2014 werd in Gemeente Albrandswaard de reguliere buslijn geschrapt. Sinds 2015 rijdt er een buurtbus. Naarmate de jaren verstreken werden er woonwijken gebouwd, inclusief onder meer een praktijkschool en een muziekvereniging. De omliggende bedrijventerreinen begonnen te floreren en trokken meer werknemers aan. De buurtbus werd een grandioos succes. De bus rijdt van 7 uur 's ochtends tot 18.00 uur 's avonds en neemt tegenwoordig jaarlijks 30.000 mensen mee. Van jong tot oud. De groei van reizigers is op sommige haltes, bijvoorbeeld bij het Delta Psychiatrisch Centrum zo sterk gegroeid, dat de buurtbus niet alle reizigers kon meenemen en de RET de route van een van haar buslijnen gaat aanpassen om ook deze reizigers mee te kunnen nemen.

Carsten Visser, vrijwillig buschauffeur op de buurtbus van Albrandswaard en voorzitter van de Buurtbusvereniging, legt uit wat de buurtbus betekent voor de buurt en voor hem.

Hoe is de samenwerking tot stand gekomen?

“Ik ben bij de gemeente naar binnen gestapt. Zij hebben de RET benaderd en zo is de samenwerking ontstaan. De RET wilde een busje leveren. Wij moesten zorgen dat we voldoende vrijwilligers hadden, dat we de blinde vlekken in kaart brachten en een routeplan maakten, die niet overlapte met bestaande buslijnen.”

Welke afspraken heb je verder met het vervoersbedrijf?

“Zij zorgen voor het grote onderhoud van het busje, wij doen zelf het kleine onderhoud en we gooien elke ochtend de tank vol. Verder regelen we alles zelf. We zijn vooral het vervoer van en naar de metrostations Poortugaal en Rhoon. We hebben een buurtbusvereniging opgericht, die draait op subsidies. De vrijwilligers, de planning, het tanken, alles valt daaronder.”

Hoe zijn je ervaringen in het veld?

“We zijn een soort sociale controle. Zo'n 60% van de reizigers is vaste reiziger, die zien we elke dag. Er ontstaat dan een band. We dienen vaak als luisterend oor. We vervoeren veel scholieren, maar ook mensen die dag in dag uit hun vaste prik hebben. Even naar het centrum en terug. Mensen die we dagelijks zien en ineens niet meer komen, dat valt ons op.”

Nog tips?

“Houd het simpel. Vind niet opnieuw het wiel uit, maar kijk naar wat er al is. Omdat de buurtbus zo'n succes is zijn we nu ook benaderd door andere gemeenten om iets soortgelijks op te zetten.”

2.2 Portfolio met Mmmove!-voorbeelden en ervaringen

De MRDH wil gemeenten inspireren en een meetlat voor oplossingen bieden. Daartoe is een portfolio ontwikkeld met voorbeelden van Mmmove!-initiatieven van zowel binnen als buiten de metropoolregio. In dit portfolio staan ideeën, tips, een stappenplan en een aantal businesscases. Dit portfolio komt digitaal beschikbaar en geeft ook inzicht in recente ervaringen en tips vanuit Mmmove!-initiatieven. Op die manier helpen de MRDH-gemeenten elkaar met hun ervaringen in hun zoektocht naar antwoorden op misschien wel dezelfde vragen.



Inspiratie nodig? Download de Mmmove!-portfolio

Een digitale portfolio met voorbeelden van Mmmove!, stappenplan, informatie, ervaringen en adviezen. Het portfolio komt beschikbaar op de MRDH-website.

2.3 Mmmove!-makelaar

De MRDH zal de gemeente bij de voorbereiding van een Mmmove!-initiatief volop ondersteunen. De MRDH stelt een expert beschikbaar die de gemeente ondersteunt met alle benodigde expertise: de Mmmove!-makelaar. De Mmmove!-makelaar helpt bij het beantwoorden van vragen, het verkennen van varianten en het maken van keuzes. De MRDH biedt bijvoorbeeld ondersteuning bij het opstellen van lokaal maatwerkvervoerbeleid, onderzoek naar de financiële- en organisatorische haalbaarheid en het organiseren van een Mmmove!-initiatief.

Elke gemeente kent het best haar lokale vervoersoplossingen, zoals het vervoer dat is gesubsidieerd vanuit het sociaal domein/welzijn of vervoersdiensten met vrijwilligers. Daarom kan de vraag worden gesteld of er wel een nieuwe vorm van Mmmove!-vervoer nodig is als er al diverse vervoersoplossingen zijn. Als het bestaande vervoer in voorliggende vervoersvraag kan voorzien, kan dit worden opgesteld voor openbaar vervoerreizigers en is er geen nieuw Mmmove!-initiatief nodig. Als na onderzoek blijkt dat geen van de bestaande lokale vervoerssystemen bruikbaar is, is er aanleiding voor nieuw Mmmove!-vervoer.



Hulp nodig bij beleid of onderzoek?

De Mmmove!-makelaar is je sparringpartner.

De Mmmove!-makelaar kan de gemeente(n) helpen bij het opzetten van beleid rond maatwerkvervoer, het onderzoeken en opleveren van een haalbaarheidsonderzoek en/of kosten-baten analyse voor een concreet Mmmove!-initiatief en het voorbereiden van een subsidieaanvraag.

MRDH zorgt in overleg met de betrokken gemeente(n) voor de opdrachtomschrijving en contracteert de Mmmove!-makelaar. Per gemeente zijn 10 dagen ondersteuning beschikbaar. Indien nodig zal meer ondersteuning geleverd worden.

3. Exploitatie Mmmove!

Als uit onderzoek blijkt – al dan niet daarbij ondersteund door een Mmmove!-makelaar – dat een vorm van Mmmove!-vervoer wenselijk en (organisatorisch en financieel) haalbaar is, gaat het erom de exploitatie te organiseren. Ook bij de exploitatie van Mmmove!-vervoer biedt de MRDH ondersteuning: in de vorm van subsidie.

Of en hoeveel subsidie er voor een specifieke vervoersoplossing beschikbaar is, hangt af van een aantal randvoorwaarden. De MRDH toetst het Mmmove!-initiatief op deze randvoorwaarden en bepaalt het subsidiebedrag. De randvoorwaarden zijn opgenomen in de uitvoeringsregeling en geldende subsidieverordening van de MRDH, hoofdstuk 4 van deze beleidslijn.

Een Mmmove!-initiatief wordt ingezet bij een vraag naar collectief vervoer, die (nog) onvoldoende perspectieven biedt voor een succesvolle exploitatie van een reguliere OV-verbinding. Het Mmmove!-vervoer moet daarom een aanvulling zijn op het reguliere openbaar vervoer en eventueel bestaande maatwerkinitiatieven en bovendien altijd aansluiten op één of meer OV-haltes.

3.1 Financiële bijdrage voor vervoer van OV-reizigers in een bestaand collectief vervoerssysteem

De MRDH biedt een subsidiemogelijkheid voor bestaande maatwerkvoorzieningen die de Mmmove!-functie kunnen vervullen. Bijvoorbeeld door het bestaande systeem aan te passen in geografische scope en/of werking.

De subsidiemogelijkheid geldt voor:

- Vervoer van OV-reizigers in een bestaand (collectief) vervoersinitiatief in de gemeente;
- Een voor OV-reizigers opengesteld Collectief Vraagafhankelijk vervoerssysteem, zoals het Wmo-vervoer.

De MRDH verleent subsidie voor drie jaar. Deze bedraagt maximaal 50% van de totale kosten. De ontwikkelingen worden jaarlijks kort geëvalueerd. Na drie jaar volgt een bredere evaluatie en beoordeelt de MRDH of er aanleiding is voor opnieuw drie jaar subsidie. De randvoorwaarden uit de beleidslijn zijn dan opnieuw leidend.

Het vervoer van OV-reizigers in een opengesteld Wmo-vervoerssysteem vormt een uitzondering op de regel. Bij een open Wmo-vervoerssysteem bepaalt de MRDH de subsidie achteraf op basis van het gerealiseerde aantal reizigerskilometers van de OV-reizigers in het Wmo-vervoerssysteem van de betrokken gemeenten of regio. De MRDH verleent de subsidie voor een aantal jaren. Vooraf wordt een prognose gemaakt. Als het aantal reizigerskilometers over meerdere jaren structureel afwijkt, zal overleg plaatsvinden tussen de gemeente(n) en de MRDH over bijstelling van de hoogte van de subsidie. Uitgangspunt zijn de reële kilometerkosten van het bestaande systeem.



MRDH subsidie voor het vervoer van OV-reizigers in een bestaand vervoerssysteem:

- Op basis van het haalbaarheidsonderzoek en/of business case is een financiële bijdrage in de vorm van subsidie mogelijk.
- De gemeente vraagt hiervoor subsidie aan bij de MRDH.
- De MRDH verleent de bijdrage voor drie jaar. Deze bedraagt maximaal 50% van de totale kosten.
- De ontwikkelingen worden jaarlijks kort geëvalueerd door het opstellen van een kort verslag door de subsidieontvanger, gevolgd door een gesprek met de subsidieverlener
- Na drie jaar volgt een bredere evaluatie en beoordeelt de MRDH of er aanleiding is voor opnieuw drie jaar subsidie.



MRDH-bijdrage voor het vervoer van OV-reizigers in een open Wmo-vervoerssysteem systeem:

- De MRDH subsidie wordt berekend op basis van het aantal gereden kilometers door de OV-reizigers in het Wmo-vervoerssysteem van de betrokken gemeente(n), waarbij rekening wordt gehouden met overhead, contractbeheer, communicatie, etcetera.
- De MRDH subsidie wordt voor een aantal jaren bepaald in aansluiting op de contractperiode van het WMO vervoerssysteem. Hierover worden individuele afspraken gemaakt tussen de MRDH en desbetreffende gemeenten.

* Bij het opstellen van een haalbaarheidsonderzoek en/of kosten-baten analyse en het aanvragen van subsidie kan een gemeente worden ondersteund door een Mmmove!-makelaar.

3.2 Een financiële bijdrage voor vervoer van OV-reizigers in een nieuw Mmmove!-vervoerssysteem

MRDH biedt gemeenten ook subsidie voor een nieuw vervoerssysteem. Die situatie doet zich voor als uit het onderzoek in de voorbereidingsfase blijkt dat:

- Bestaande lokale vervoerssystemen geen oplossing bieden voor de vervoersvraag en geen onderdeel vormen van de vervoersketen met het reguliere OV.
- Nieuw Mmmove!-vervoersaanbod aantoonbaar in de beoogde vervoersvraag kan voldoen en voor meerdere jaren organisatorisch en financieel haalbaar is.

Als die seinen op groen staan is er financiële ruimte voor een 'nieuw' Mmmove!-initiatief.

De MRDH-subsidie voor een nieuw Mmmove!-vervoerssysteem wordt steeds voor drie jaar verleend en bedraagt maximaal 50% van de totale kosten. De ontwikkelingen worden jaarlijks kort geëvalueerd. Na drie jaar volgt een bredere evaluatie en beoordeelt de MRDH of er aanleiding is voor opnieuw drie jaar subsidie.



MRDH subsidie voor het vervoer van OV-reizigers in een 'nieuw' Mmmove!-vervoerssysteem:

- Op basis van het haalbaarheidsonderzoek en/of business case* is een financiële bijdrage in de vorm van subsidie mogelijk.
- De gemeente vraagt hiervoor subsidie aan bij de MRDH.
- De MRDH-subsidie wordt steeds voor drie jaar verleend en bedraagt maximaal 50% van de totale kosten.
- De ontwikkelingen worden jaarlijks kort geëvalueerd door het opstellen van een kort verslag door de subsidieontvanger, gevolgd door een gesprek met de subsidieverlener.
- Na drie jaar volgt een bredere evaluatie en beoordeelt de MRDH of er aanleiding is voor opnieuw drie jaar subsidie.

* Bij het opstellen van een haalbaarheidsonderzoek en/of kosten-baten analyse en het aanvragen van subsidie kan een gemeente ondersteund worden door een Mmmove!-makelaar.



Foto: HTM

3.3 Evaluatie na drie jaar

Na drie jaar vindt er een evaluatie plaats van het Mmmove!-initiatief en bepaalt de MRDH of de subsidie wordt voortgezet. Dit is een logische periode om de doelmatigheid van de subsidie te beoordelen. Met deze termijn houdt de MRDH er ook rekening mee dat bekendheid en gebruik van Mmmove!-initiatieven tijd nodig hebben. Ook geeft dit de initiatiefnemers van het Mmmove!-vervoersaanbod enige mate van continuïteit en zekerheid.

De evaluatie vindt plaats aan de hand van de randvoorwaarden zoals in deze beleidslijn beschreven en het feitelijke gebruik. Daarbij zijn grofweg drie scenario's denkbaar:

1. Het Mmmove!-initiatief is (nog steeds) een passend middel in de lokale mobiliteitsbehoefte en de subsidie wordt – zo mogelijk met optimalisaties – voor een periode van drie jaar gecontinueerd;
2. Het Mmmove!-initiatief is geen passend middel (meer) in de lokale mobiliteitsbehoefte, omdat er onvoldoende gebruik van wordt gemaakt en de subsidie wordt niet gecontinueerd;
3. Het Mmmove!-initiatief is geen passend middel (meer) in de lokale mobiliteitsbehoefte, omdat de vraag het aanbod overstijgt. In dit geval wordt contact opgenomen met de concessiehouder openbaar vervoer. Er ligt een kans om het vervoer onderdeel te maken van het reguliere OV-netwerk.

Samenwerking met DAM (Duurzame Aanvullende Mobiliteit)

DAM is een re-integratiebedrijf dat kleinschalig vervoer inzet als middel om mensen te ontwikkelen. Het gaat om vervoersprojecten waarbij voor de uitvoering mensen worden ingezet die moeilijk aan regulier werk kunnen komen.

De begeleiding en inzet is er op gericht om deze mensen klaar te stomen voor regulier werk. DAM is daar bewezen succesvol in.

Op deze manier snijdt het mes aan twee kanten; bij doorstroming naar regulier werk worden mensen op een positieve manier uit hun uitkerings situatie gehaald én vindt de organisatie verlichting voor het tekort aan personeel in het personenvervoer.

Een mooie vorm van SROI (Social Return On Investment) en passend bij Mmmove!-initiatieven.

4. Randvoorwaarden en overgangsregeling

Uitgangspunt is dat zoveel mogelijk mensen zelfstandig met het regulier openbaar vervoer kunnen reizen. De stations, haltes en voertuigen zijn aangepast voor mensen die doof, blind, slechthorend, slecht ter been zijn of in een rolstoel zitten.

Vervoersvraag en samenhang bestaande systemen

- Er moet sprake zijn van een collectieve vervoersvraag;
- Mmmove! moet een aanvulling zijn en aansluiting bieden op het bestaande OV-netwerk in het desbetreffende concessiegebied en met de OV-vervoerder zijn afgestemd. Het mag in alle gevallen niet concurrerend zijn;
- Mmmove! dient niet ter vervanging van vervoer dat onder de wettelijke verantwoordelijkheid van gemeenten valt (onder meer Wmo-vervoer). De MRDH zal gemeenten wel ondersteunen om deze inwoners zoveel mogelijk het reguliere openbaar vervoer te laten gebruiken;
- Een nieuw Mmmove!-initiatief komt in aanmerking voor subsidie wanneer aannemelijk is gemaakt dat er geen synergievoordelen te behalen zijn door samenwerking met collectieve vervoerssystemen (bijvoorbeeld Wmo-vervoer) in dat gebied;
- MRDH geeft enkel een bijdrage aan Mmmove!-initiatief wanneer dit een aanvulling is op een reeds bestaande vorm van maatwerk vervoer.

Eisen aan het (nieuwe) systeem

- Mmmove! dient opengesteld te zijn voor iedereen. Er mag bijvoorbeeld geen sprake zijn van een verplicht abonnement of lidmaatschap. Betaling met de OV chipkaart is niet verplicht. Inzet van andere betaalwijzen is mogelijk;
- Mmmove! moet de reiziger de mogelijkheid bieden om over te stappen bij een OV-halte, bij voorkeur bij een OV-(knoop)punt;
- Mmmove! vraagt een financiële bijdrage (per rit of op basis van afstand) aan de OV reiziger;
- Mmmove! moet reizigers de mogelijkheid bieden van halte naar halte te reizen.

Organisatie

- Mmmove! dient organisatorisch en financieel duurzaam te zijn voor de periode van drie jaar.
- De gemeente(n) en/of de organisatie achter een Mmmove!-initiatief moet(en) zich actief inzetten om zo veel mogelijk potentiële reizigers te bereiken door bijvoorbeeld communicatie, routing en/of geografische scope. De MRDH kijkt of het initiatief ook meegenomen kan worden in communicatie rond het reguliere openbaar vervoer.

Subsidie(aanvraag)

- MRDH vraagt de initiatiefnemers om een kosten-baten analyse. MRDH ondersteunt, toetst organisatorisch en financieel en in aansluiting op de Uitvoeringsagenda Bereikbaarheid (UAB) op doelmatigheid.
- De MRDH verleent de subsidie voor drie jaar. Per jaar monitoren de MRDH als subsidiegever en de gemeente als subsidieontvanger de ontwikkelingen. De subsidieontvanger stelt daarvoor een kort verslag op. Na drie jaar volgt een uitgebreide evaluatie en wordt bekeken of er aanleiding is voor een verlenging van de subsidie met nogmaals drie jaar.

Overgangsregeling

- Lopende subsidieafspraken ten aanzien van maatwerkvervoer met gemeenten blijven van kracht gedurende de termijn van de in de subsidiebeschikking vermelde looptijd. Als na deze periode reden is om de maatwerksubsidie te continueren dan vindt beoordeling en afweging plaats op basis van de beleidslijn Mmmove! 2020-2025;
- Deze overgangsregeling geldt zowel voor subsidieafspraken met individuele gemeenten als collectieve afspraken met een aantal gemeenten (zoals Regiotaxi Haaglanden).

Delfhopper

In Delft rijdt de Delfhopper. De Delfhopper vervangt sinds augustus 2019 een reguliere buslijn in Delft. Reizigers moeten de Delfhopper vooraf reserveren waardoor het tijdstip van reizen flexibeler is. Met deze maatwerkoplossing kunnen reizigers meer bestemmingen zonder overstap bereiken dan met het reguliere OV. Begin 2020 maken ruim 800 reizigers per maand gebruik van de Delfhopper.

Contact

Westersingel 12
3014 GN Rotterdam

Telefoon: 088-5445100
E-mail: informatie@mrdh.nl

www.mrdh.nl

Redactie

Harold Joëls
Storyliner
www.storyliner.nl

© MRDH
informatie@mrdh.nl
www.mrdh.nl

Ontwerp

Rick Schuttinga
=ontworpen
www.isontworpen.nl

Auteursrecht voorbehouden. Gehele of gedeeltelijke overneming of reproductie van de inhoud van deze uitgave is alleen mogelijk na schriftelijke toestemming van MRDH.

