



**Regio
Amersfoort**

Toekomstbestendig mobiliteitsbeleid

'Nieuwe wegen' binnen het doelgroepenvervoer

Regio Amersfoort:

gemeente Amersfoort
gemeente Baarn
gemeente Bunschoten
gemeente Leusden
gemeente Soest
gemeente Woudenberg

colofon

Lennart Homan
Albertus Laan
Guy Hermans

HHM/LH/17/1971/dgvamf
Oktober 2017

Inhoudsopgave

1.	Toekomstbestendig mobiliteitsbeleid.....	5
1.1	Context	5
1.2	Regionale voorgeschiedenis	5
1.3	Regionale uitgangspunten mobiliteitsbeleid	6
1.4	Scope van het beleidsplan	7
1.5	Samenhang	7
1.6	Totstandkomingsproces beleidsplan	8
1.7	Leeswijzer	9
2.	Speerpunten toekomstbestendig mobiliteitsbeleid	10
2.1	Ambitie toekomstbestendig mobiliteitsbeleid	10
2.2	Beleidspeerpunten	11
	>>> SPEERPUNT 1 - Mentale toegankelijkheid OV vergroten	11
	MAATREGEL 1.1 - Stimuleren Wmo-reizigers om OV te gebruiken.....	12
	MAATREGEL 1.2 - Leerlingen voorbereiden op zelfstandig reizen	14
	>>> SPEERPUNT 2 - Gebruik van mobiliteitsalternatieven vergroten....	16
	MAATREGEL 2.1 - Opstellen digitaal overzicht voorliggende mobiliteitsvoorzieningen.....	17
	MAATREGEL 2.2 - Stimuleren ontwikkelen mobiliteitsvoorzieningen ..	20

MAATREGEL 2.3 - Ontwikkelen alternatieve mobiliteitsvoorzieningen naar veelvoorkomende locaties	22
>>> SPEERPUNT 3 - Indicatiestelling optimaliseren	25
MAATREGEL 3.1 - Hanteren regionaal kader toegang.....	25
MAATREGEL 3.2 - Geven van een OV-advies	29
3. Kader uitvoering toekomstbestendig mobiliteitsbeleid	34
3.1 Vorm geven aan regionale-lokale verhoudingen	34
3.2 Positioneren van consultants	34
3.3 Benutten van partijen	34
3.4 Monitoring uitvoering mobiliteitsbeleid	35
3.4 Financiële consequenties	36
3.5 Uitvoeringsprogramma.....	37
3.6 Middelen.....	35
Bijlage 1. Huidige inrichting gemeentelijk doelgroepenvervoer.....	38
Bijlage 2. Beknopte beschrijving maatregelen.....	39
Bijlage 3. Top 5 locaties Regiotaxi per gemeente	42

1. Toekomstbestendig mobiliteitsbeleid

1.1 Context

Om volwaardig, naar vermogen mee te doen in de samenleving moeten mensen zich kunnen verplaatsen. Veilig, met (enige) snelheid, betrouwbaar en betaalbaar. Mensen verplaatsen zich doorgaans op eigen kracht. Zelfstandig, samen met anderen of met steun van mensen uit hun omgeving. Lopend, fietsend, per auto, bus of anderszins. Een groep kwetsbare mensen is deels, of helemaal niet, in staat om op eigen kracht te voorzien in hun mobiliteitsbehoefte.

Deze mensen zijn in veel gevallen aangewezen op doelgroepenvervoer. Dit vervoer omvat verschillende regelingen, die uit diverse bronnen worden gefinancierd. Voor een aantal regelingen is de gemeente verantwoordelijk.

Gemeentelijk doelgroepenvervoer

Wet	Regeling
Wmo	<ul style="list-style-type: none"> • Sociaal recreatief vervoer (Regiotaxi) • Vervoer van/naar dagbesteding
Wet op het primair onderwijs Wet op de expertisecentra Wet op het voortgezet onderwijs	<ul style="list-style-type: none"> • Leerlingenvervoer
Jeugdwet	<ul style="list-style-type: none"> • Vervoer van/naar dagbesteding • Zittend ziekenvervoer J-GGZ • Vervoer rondom Jeugdzorg, bv. vervoer tussen instelling/pleeggezin en het gezin

Daarnaast zijn er vormen van vervoer waarvoor de gemeente een verantwoordelijkheid neemt, maar die niet in bovenstaande regelingen vallen (bijvoorbeeld vervoer naar sociale werkplaatsen en incidentele vervoersvragen).

Voor de vormen van vervoer gelden verschillende regels rondom bijvoorbeeld indicatiestelling en eigen bijdragen. Ook is sprake van verschillen in de manier waarop vervoerders worden gecontracteerd.

In bijlage 1. hebben we een overzicht opgenomen van de huidige omvang van de gemeentelijke vervoersvormen in onze regio.

Sinds 1 januari 2015 dragen gemeenten meer verantwoordelijkheid voor het doelgroepenvervoer. Zij hebben de taak om dit effectiever en efficiënter te organiseren en deze zo goed mogelijk af te stemmen op de beschikbaarheid van Openbaar Vervoer en alternatieve mobiliteitsvoorzieningen in de regio.

Niet-gemeentelijk doelgroepenvervoer

Vervoersregelingen die niet onder de gemeentelijke verantwoordelijkheid vallen en derhalve geen direct onderdeel uitmaken van dit beleidsplan zijn:

- Bovenregionaal sociaal recreatief vervoer (Valys) (*MinVWS*)
- Vervoer op basis van de Wet langdurige zorg (*Zorgkantoor*)
- Zittend ziekenvervoer (behalve voor de J-GGZ) (*Zorgverzekeraar*)
- Vergoeding vervoer naar opleiding of werk (re-integratiebesluit) (*UWV*)
- Openbaar Vervoer, inclusief openbaar-vervoerdeel Regiotaxi (*Rijk en provincie*)

1.2 Regionale voorgeschiedenis

Begin 2016 stelde het Bestuurlijk Overleg Sociaal Domein Regio Amersfoort het toekomstperspectief voor het doelgroepenvervoer in de regio vast. Hierin wordt gesproken over drie ontwikkelrichtingen:

Kanteling	<ul style="list-style-type: none"> Hoe kunnen mensen meer gebruikmaken van algemeen toegankelijke voorzieningen of ondersteuning vanuit de eigen omgeving Hoe kan het aantal vervoersbewegingen worden beperkt door zorg en voorzieningen dichterbij te organiseren
Efficiency	<ul style="list-style-type: none"> Daar waar mogelijk bundelen van verschillende doelgroepen.
Organisatie	<ul style="list-style-type: none"> Bovenstaande vraagt om een ander (regionaal) organisatiemodel van vervoer.

We, de gemeenten Amersfoort, Baarn, Bunschoten-Spakenburg, Leusden, Soest en Woudenberg, zijn gestart met de ontwikkelrichting kanteling en bijbehorende aandachtspunten voor het indicatiebeleid van het gemeentelijk doelgroepenvervoer.

Er is gekozen voor het regionaal opstellen van dit beleid omdat het toekomstperspectief regionaal is opgesteld en de aanbestedingstrajecten Regiotaxi en Leerlingenvervoer ook regionaal worden opgepakt. Ook spreken we in dit regionale beleidsplan liever over toekomstbestendig mobiliteitsbeleid dan over kantelingsbeleid.

1.3 Regionale uitgangspunten toekomstbestendig mobiliteitsbeleid

In de regio hebben we met elkaar afgesproken dat het beleidsplan bestaat uit maatregelen die een bijdrage leveren aan het toekomstbestendig organiseren van het doelgroepenvervoer. We vinden het belangrijk dat deze maatregelen aansluiten bij de uitgangspunten die wij medio 2016 hebben geformuleerd.

Deze uitgangspunten zijn:

- We denken niet langer in doelgroepen, maar gaan uit van mensen met een individuele vervoersbehoefte en individuele mogelijkheden en beperkingen, waarvoor we individueel maatwerk bieden.
- De zelfredzaamheid van onze inwoners nemen we als uitgangspunt.
- We hanteren regulier OV als basisvoorziening en we stimuleren het gebruik hiervan. Waar gebruik van het OV niet passend is bieden we maatwerkvervoer.
- We vinden het belangrijk dat zorg en onderwijs zo dicht bij mogelijk wordt aangeboden, waarbij passendheid van zorg en onderwijs blijft gelden.
- We stellen het beleid regionaal op. Hiervoor is ontschotting van beleid en financiën nodig. Gemeenten zijn vrij om eigen accenten aan te brengen, binnen de kaders van het regionale beleid en de regionale werkwijze.
- We vinden het belangrijk dat de maatregelen een bijdrage leveren aan de financiële houdbaarheid van het maatwerkvervoer. Beschikbare middelen zetten we in waar dit het meeste effect heeft.

Om te komen tot een regionaal beleidsplan houden we naast deze uitgangspunten ook rekening met:

- Bestaand algemeen beleid van deelnemende gemeenten over de kanteling in het Sociaal Domein.
- Inrichting van de huidige vervoersvormen, contractuele afspraken met vervoerders en bijbehorende verordeningen bij deelnemende gemeenten.
- Het ambitieniveau van de gemeenten op het gebied van kanteling in vervoer.
- De ervaringen, wensen en ideeën van gebruikers van het doelgroepenvervoer.
- De toegankelijkheid van andere vervoervoorzieningen en de openbare ruimte

1.4 Scope van het beleidsplan

De scope van dit beleidsplan is als volgt:

- Het beleid richt zich primair op de vervoersvormen waarvoor de gemeenten verantwoordelijk zijn of zich verantwoordelijk voelen.
- Het beleidsplan beschrijft regionaal beleid en werkwijze. De concrete implementatie van maatregelen die passen binnen dit beleid en werkwijze vallen hier niet onder.
- Het beleidsplan beschrijft hoe we komen tot een overzicht van alternatieve mobiliteitsvormen¹ en ondersteunende instrumenten, lokaal en/of regionaal inzetbaar. Het beschrijft op hoofdlijnen aandachtspunten en consequenties voor onder andere nieuwe aanbestedingen, bestaande verordeningen en indicatiestelling. Het aanpassen van bestaande (lokale) verordeningen en indicatiebeleid valt buiten de scope van dit beleidsplan.
- Het beleidsplan gaat niet over maatregelen die gericht zijn op het efficiënter uitvoeren van het doelgroepenvervoer door dit te bundelen.
- Het beleidsplan gaat niet om concrete invulling van een bijpassend organisatiemodel (maar kan hier wel een bijdrage aan leveren).
- Het beleidsplan gaat niet over maatregelen die gericht zijn op het verbeteren van de fysieke toegankelijkheid van het Openbaar Vervoer, zoals het toegankelijk maken van bushaltes of stations, de inzet van lage-vloer-materieel en het verbeteren van assistentieverlening door personeel.

1.5 Samenhang

Het beleid heeft raakvlakken met aanpalende trajecten en vraagstukken:

- De regionale aanbesteding van het leerlingenvervoer.

- De regionale aanbesteding van het callcenter regiotaxi en vervoer regiotaxi.
- De fysieke toegankelijkheid van het Openbaar Vervoer.

Tijdens het opstellen van dit beleidsplan hebben we op verschillende momenten afgestemd met de twee aanbestedingstrajecten en de ontwikkelingen rondom de nieuwe OV-concessiehouder.

De regionale aanbesteding leerlingenvervoer

In de recente aanbesteding van het leerlingenvervoer zijn diverse interessante voorstellen gedaan door de winnende bedrijven met betrekking tot het stimuleren van leerlingen om anders te reizen. Het gaat daarbij veelal om de inzet van alternatieve vervoersvormen en om de betrokkenheid van ouders te vergroten. Bijvoorbeeld door de inzet van een buurtauto of ouders te helpen om onderling tot afstemming te komen om gezamenlijk het vervoer te verzorgen. Ook wordt hulp geboden door de vervoerders om rittenpatronen goed in kaart te brengen en daarbij aandacht te geven aan milieueffect van diverse invullingen van vervoer. Met dit beleidsplan willen we maar mogelijk aansluiten bij deze initiatieven.

De regionale aanbesteding callcenter en vervoer Regiotaxi

De Regiotaxi werkt volgens het callcenter model. In dit model is er een apart callcenter waar de reizigers haar ritten aanvraagt. Het callcenter zet de ritten daarna door naar de gecontracteerde vervoerder(s). Naast het aannemen van de ritten kan het callcenter opdracht krijgen van de gemeenten om een OV-advies aan reizigers met een Wmo-indicatie te verstrekken. De scheiding tussen ritaanname en het rijden van de ritten biedt ruimte voor een implementatie van nieuwe maatregelen, omdat de centrale geen direct belang heeft bij het rijden van de taxiriten. Verwijzen naar OV (of andere vervoersvormen) kan hierdoor eenvoudiger ingevuld worden.

¹ Een overzicht van alternatieve vervoersvormen en ondersteunende instrumenten is in 2016 opgesteld door de provincie Utrecht.

De fysieke toegankelijkheid van het Openbaar Vervoer

Om reizigers in het doelgroepenvervoer over te laten stappen naar het Openbaar Vervoer is de fysieke toegankelijkheid van het Openbaar Vervoer een belangrijke voorwaarde. Daarom is in heel Nederland en ook in deze regio de afgelopen jaren ingezet op het verbeteren van de toegankelijkheid. Drukkere haltes zijn fysiek aangepast om eenvoudige instap in een bus mogelijk te maken, met daarbij oog voor de aansluiting van de halte op de omgeving. In de hele provincie Utrecht zijn meer dan 1.000 haltes van de 3.000 haltes aangepast.

Naast halte toegankelijkheid is assistentieverlening van de chauffeur van belang. Zeker tijdens de start van de nieuwe concessie (december 2016 en eerste maanden 2017) is dit niet goed verlopen. Syntus heeft op aangeven van haar opdrachtgever (de provincie) en de gemeente diverse acties ondernomen om de toegankelijkheid in de brede zin van het woord te verbeteren. Zo rijden er nu overal nieuwe bussen en geen tijdelijke bussen meer. Chauffeurs kunnen met de nieuwe bussen dichtbij de halte stoppen waardoor er in combinatie met de uitschuifbare rolstoelplank een naadloze instap is. Overigens is het Openbaar Vervoer niet voor iedereen toegankelijk².

We zijn ons er van bewust dat de fysieke toegankelijkheid een belangrijke voorwaarde is om verschillende maatregelen uit dit beleidsplan succesvol(ler) te laten zijn. Het onderwerp fysieke toegankelijkheid is en blijft een belangrijk aandachtspunt voor de gemeenten (verantwoordelijkheid voor openbare ruimte en wegbeheerder) en in de gesprekken tussen onze regio, de provincie en de OV-concessiehouder.

² Mensen niet liggend vervoerd worden in het OV. Ook zijn er maximale maten gesteld aan een rolstoel, grote/zware (elektrische) rolstoelen alsmede scootmobielen kunnen (veelal) niet mee in een reguliere OV-bus.

1.6 Totstandkomingsproces beleidsplan

Draagvlak voor het mobiliteitsbeleid is cruciaal. We hechten veel waarde aan een goede verstandhouding tussen de gemeenten en de betrokken partijen (reizigers, ouders van kinderen in het leerlingenvervoer, zorgaanbieders, onderwijsinstellingen, OV-vervoerder, sociale adviesraden, sociale werkvoorziening en de Provincie Utrecht). Draagvlak is van belang omdat we mobiliteitsbeleid in willen vullen passend bij de behoefte. Daarnaast is betrokkenheid van deze partijen nodig om (delen van de) maatregelen te realiseren en zo het beleid te laten slagen.

Gemeenten en partijen hebben hun eigen lokale ambities, prioriteiten en wensen op het gebied van mobiliteit.

In de periode december 2016 t/m oktober 2017 voerden we een inventarisatie uit naar de bestaande vervoersvormen en de wijze waarop deze vervoersvormen zijn georganiseerd. Daarbij is uiteraard ook gesproken over de ambities, prioriteiten en wensen op het gebied van mobiliteit. Hiervoor voerden we gesprekken met:

- reizigers en ouders van leerlingen
- sociale adviesraden
- Wmo-consulenten
- provincie Utrecht
- Syntus
- vrijwilligers betrokken bij alternatieve mobiliteitsvoorzieningen
- zorgaanbieders
- onderwijsinstellingen
- Amfors

In dezelfde periode spraken we tweemaal met regionale vertegenwoordiging van de gemeenteraden. De aandachtspunten en opmerkingen namen we mee in dit beleidsplan.

Deze brede inventarisatie combineren we met ervaring uit andere regio's die ook actief zijn met het toekomstbestendig organiseren van het doelgroepenvervoer. Dit nemen we mee in dit regionale beleidsplan. |

1.7 Leeswijzer

In de voorgaande paragrafen zijn we onder andere ingegaan op de aanleiding, scope en context van het onderwerp en de wijze waarop het beleidsplan tot stand is gekomen.

In hoofdstuk 2 beschrijven we onze inhoudelijke ambitie. Vervolgens geven we de beleidsspeerpunten en de bijbehorende maatregelen weer.

In hoofdstuk 3 gaan we in op het kader om uitvoering te geven aan de maatregelen uit het beleidsplan. Daarbij hebben we ook aandacht voor de middelen die daarvoor nodig zijn.

2. Speerpunten toekomstbestendig mobiliteitsbeleid

Wat zijn de belangrijkste speerpunten van het beleid? Wat willen we bereiken met het opstellen van het regionale beleidsplan? Welke uitgangspunten horen hierbij? Aan de hand van een aantal speerpunten schetsen we verschillende maatregelen die regionaal of lokaal kunnen worden geïmplementeerd om een bijdrage te leveren aan onze ambitie.

2.1 Ambitie toekomstbestendig mobiliteitsbeleid

Wij willen voor alle inwoners van onze regio de mogelijkheden vergroten om zichzelf op een passende, kwalitatief hoogwaardige en betaalbare wijze te verplaatsen. Het gaat daarbij om inwoners die een beroep (gaan) doen op maatschappelijke voorzieningen om in hun mobiliteitsbehoefte te voorzien. Het vergroten van de mogelijkheden vraagt om het:

- optimaliseren van bestaande voorzieningen;
- stimuleren van nieuwe voorzieningen;
- vergroten van het gebruik van reeds bestaande alternatieve voorzieningen;
- informeren van inwoners en andere betrokken partijen over de verschillende alternatieven en oplossingen die in de regio beschikbaar zijn.

Het vergroten van de (keuze)mogelijkheden van onze inwoners gebeurt samen met de inwoners en andere relevante partijen. We willen voorkomen dat allerlei nieuwe vervoersinitiatieven worden ontwikkeld en aangeboden die niet vanuit de maatschappij worden gedragen.

Daarbij staan twee uitgangspunten centraal binnen onze ambitie:

Uitgangspunt 1: Passende oplossing

Samen met de inwoner kiezen we altijd voor de best passende oplossing. De behoefte van het individu is het uitgangspunt, we denken niet (meer) vanuit doelgroepen.

Daarbij hebben we oog voor de mogelijkheden, maar ook de beperkingen van het individu. Met best passend bedoelen we ook: met oog voor het bredere algemene maatschappelijke belang. Indien het tot de mogelijkheden van het individu behoort heeft het gebruik van algemene voorzieningen de voorkeur boven het gebruik van specifieke voorzieningen.

Uitgangspunt 2: Integrale afweging

Bij het vinden van de best passende oplossing is een integrale afweging belangrijk. Met integrale afweging bedoelen we dat de manier waarop mobiliteit en de bijbehorende voorziening is georganiseerd geen doel op zich is. De voorziening is namelijk altijd een middel om ergens te komen. Daarbij maakt het niet of dit is voor werk, onderwijs, dagbesteding of sociaal-recreatieve doeleinden. Mensen nemen volwaardig deel aan de samenleving, doen mee naar vermogen en voeren daarbij zoveel mogelijk de eigen regie. Bij het vinden van de best passende oplossing kijken we naar het doel van de behoefte: Waarom maakt iemand een bepaalde reis? Waarom reist iemand op een bepaald tijdstip naar die bewuste locatie? Waarom kiest iemand voor het gebruik van een bepaalde mobiliteitsvoorziening?

Naast de individuele mogelijkheden en behoeften houden we ook rekening met context-gebonden factoren, bijvoorbeeld:

- de aanwezigheid van bepaalde voorzieningen in verschillende gebieden
- de verschillen daarin tussen meer stedelijk en meer landelijk gebied
- de samenstelling van de bevolking en
- de mate van sociale cohesie binnen de bevolking.

2.2 Beleidspeerpunten

In de volgende paragrafen beschrijven we drie beleidsspeerpunten. Per speerpunt werken we de bijbehorende maatregelen uit.

Speerpunt 1	Mentale toegankelijkheid OV vergroten
Maatregelen	<i>Stimuleren van (potentiële) Wmo-reizigers om OV te (gaan) gebruiken</i>
	<i>Leerlingen voorbereiden op zelfstandig reizen</i>
Speerpunt 2	Gebruik van mobiliteitsalternatieven vergroten
Maatregelen	<i>Opstellen digitaal overzicht voorliggende mobiliteitsvoorzieningen</i>
	<i>Stimuleren ontwikkelen nieuwe vervoersinitiatieven</i>
	<i>Ontwikkelen alternatieve mobiliteitsvoorzieningen naar veelvoorkomende locaties</i>
Speerpunt 3	Indicatiestelling optimaliseren
Maatregelen	<i>Hanteren regionaal kader toegang</i>
	<i>Geven OV-advies</i>

Zie bijlage 2 voor een samengevat overzicht van deze beleidsmaatregelen.

>>> SPEERPUNT 1 - Mentale toegankelijkheid Openbaar Vervoer vergroten

Het stimuleren van het gebruik van het Openbaar Vervoer (OV) is een belangrijk speerpunt. We hebben onderzocht of het huidige aanbod van het OV in onze regio een plaatsvervangend alternatief kan zijn voor het vervoer met de Regiotaxi. Hoewel dit per gemeente verschilt, liggen er kansen.

Het gaat niet alleen om het fysieke aanbod van OV op zich. Het gaat ook over genoeg kennis en vertrouwen om daadwerkelijk met het OV te kunnen of te durven reizen.

We vinden het belangrijk dat de huidige gebruikers van het doelgroepenvervoer goed op de hoogte zijn van het OV-aanbod in de regio en weten hoe dit OV werkt. De afgelopen jaren hebben we bij de indicatiestelling voor het doelgroepenvervoer, al meer aandacht besteed aan de mogelijkheden van het OV als alternatief. Maar het blijkt dat hier toch nog meer uit te halen is. Voor zowel bestaande, als nieuwe gebruikers. Om dit te bereiken hebben we de volgende maatregelen opgesteld:

- We stimuleren bestaande Wmo-reizigers en potentiële Wmo-reizigers om het OV te (gaan) gebruiken.
- We investeren in het vergroten van de kansen van leerlingen om zo zelfstandig mogelijk te reizen.

Per maatregel geven we een inhoudelijke beschrijving en gaan we in op het effect van de maatregel, de wijze waarop de maatregel wordt uitgevoerd en de inzet die dit van de gemeenten vraagt.

MAATREGEL 1.1 - Stimuleren van Wmo-reizigers om OV te gaan gebruiken

Als gemeenten willen we dat gebruikers van het Wmo-vervoer meer zelfstandig gebruikmaken van het Openbaar Vervoer. Ook willen we dat mensen waarvan de mobiliteitsbehoefte verandert bekend zijn met het Openbaar Vervoer. Hiervoor is het belangrijk dat de bekendheid van het OV wordt vergroot en dat huidige en potentiële gebruikers van het Wmo-vervoer OV-reiservaring opdoen. Deze maatregel richt zich niet alleen op het reizen binnen de Regio Amersfoort, maar raakt ook het bovenregionaal reizen met het OV.³

Beschrijving van de maatregel

Deze maatregel bestaat uit twee onderdelen:

- Organiseren van OV-kennismakingsdagen gericht op groepen
- Trajecten gericht op individuele kennismaking met het OV

OV-kennismakingsdagen

Als gemeenten gaan we samen met de vervoerders en met eventueel welzijnsorganisaties en ouderenbonden OV-kennismakingsdagen organiseren, waarbij inwoners (met en zonder Wmo-indicatie) de mogelijkheid krijgen om in de eigen gemeente een rit te maken met de bus en/of de trein. Deze OV-kennismakingsdag begint met een introductie over het Openbaar Vervoer. Ook de reiservaring van ouderen en/of Wmo-reizigers komt aan bod. Op deze dag gaan mensen ook (als groep) het reizen met het OV uitproberen. Daarbij worden zij geholpen door mensen die met hen meereizen. Daarbij denken we niet alleen aan vrijwilligers, wetende dat de druk op en vraag naar vrijwilligers erg groot is. Ook professionals (van zorgorganisaties) kunnen hierbij ondersteunen. De dag

³ Dit heeft betrekking op de Valys-reiziger. Valys is een vervoersvoorziening voor bovenregionaal sociaal, recreatief vervoer. Dit valt onder de verantwoordelijkheid van het Ministerie van VWS.

sluit af met de mogelijkheid voor mensen om zich aan te melden voor een gratis OV-chipkaart en een persoonlijk OV-advies. Dat laatste voor de reizen die ze geregeld willen maken. Zodat mensen precies weten welke bus ze moeten nemen, waar ze moeten instappen en waar ze moeten uitstappen. Ook zorgen we voor handzame informatie over welke hulpmiddelen mee genomen mogen worden in het OV. Daarbij gaat het met name over omvang en gewicht van elektrische rolstoelen en het meenemen van een scootmobiel in de bus.

De OV-kennismakingsdagen organiseren we voor potentiële Wmo-reizigers en specifieke groepen bestaande Wmo-reizigers (denk bijvoorbeeld aan ouderen die in of in de nabijheid van zorginstelling wonen en Wmo-reizigers naar specifieke locaties, zoals bijvoorbeeld het ziekenhuis).

Individuele kennismaking met het OV

Naast de OV-kennismakingsdagen, waarbij we grotere groepen inwoners benaderen voor een eerste kennismaking, vinden we het belangrijk dat ook individuele inwoners die daar behoefte aan hebben het reizen met het OV kunnen uitproberen. Dit richt zich vooral op mensen met een beperking en heeft als doel om deze mensen te leren zelfstandig te reizen. Een voorbeeld hiervan is het programma MEE op Weg, waarbij deelnemers worden gekoppeld aan een vrijwillig OV-/fietsmaatje. Dit kan een familielid, kennis, vrijwilliger of student zijn. Het koppel maakt een reisplan om de gewenste route met de bus, fiets, rolstoel of lopend te oefenen. Bijvoorbeeld van huis naar werk of school.⁴ Ervaring uit andere regio's leert dat soms meerdere proefreizen nuttig en nodig zijn voordat mensen zelfstandig durven reizen. Naast fysieke begeleiding gaan we na of technische hulpmiddelen mensen kunnen helpen om zelfstandig te reizen. Er zijn diverse reisondersteuningsapps die mensen informatie geven over de reis met het

⁴ Bron: Mee Veluwe IJsseloevers: <http://mee-veluwe-ijsseloevers.nl/mee-op-weg>

Openbaar Vervoer. Voor een deel van de gebruikers met een beperking biedt dit kansen.

Samenhang met fysieke toegankelijkheid OV

Zoals eerder benoemd is de start van de Openbaar Vervoer concessie van Syntus in december 2016 niet goed verlopen. Dat zorgt ervoor dat er bij (een deel van de) gebruikers van het doelgroepenvervoer (mogelijk) meer weerstand is om met het Openbaar Vervoer te reizen. In de communicatie over de kennismakingsdag en/of over de trajecten gericht op individuele kennismaking hebben we hier aandacht voor. Daarbij kan aangegeven worden wat de laatste stand van zaken is. Ten opzichte van de situatie eind 2016 zijn er diverse verbeterlagen gemaakt⁵.

De samenhang komt ook terug bij het maken van een combinatieris. Daarbij wordt een deel van de rit met de Regiotaxi gemaakt en een ander deel met het Openbaar Vervoer. Zowel tijdens de kennismakingsdagen als tijdens de individuele kennismaking hebben we daar aandacht voor.

Effect van de maatregel

We verwachten dat het vergroten van de bekendheid van het OV, het opdoen van ervaring met het OV en het beschikbaar stellen van een OV-chipkaart leidt tot een bescheiden toename van het gebruik van het OV. Deze verwachting is gebaseerd op ervaringen in andere regio's. In deze regio's blijkt dat mensen met een indicatie voor Wmo-vervoer ritten gaan maken met het OV die zij voorheen met de Regiotaxi maakten. Na kennismaking met het OV geven mensen bijvoorbeeld aan dat het reizen met de bus of trein gemakkelijker, leuker en/of voordeliger is dan zij

⁵ Zo rijdt Syntus inmiddels overal met nieuwe bussen, kennen de chauffeurs de routes en zijn de chauffeurs extra geïnstrueerd over assistentieverlening aan mensen met een beperking. Tevens wordt er continue gewerkt aan het verder verbeteren van de dienstverlening.

dachten. Voor mensen die niet meer of steeds minder auto willen of kunnen rijden is de overstap van de auto naar het OV (in plaats van naar Regiotaxi) meer voor de hand liggend als ze meer weten over het OV.

Deze maatregel draagt bovendien bij aan een positiever beeld over het OV. Dat is nuttig, bijvoorbeeld bij het voeren van een indicatiegesprek of bij het geven van een OV-advies. Hoe meer mensen de kennismakingsdagen bezoeken, des te groter is het effect.

De individuele begeleiding om de overstap naar Openbaar Vervoer te maken is, logischerwijs, vooral succesvol als op maat reizigers met een beperking worden uitgenodigd om deel te nemen. We richten ons op mensen waarvan de verwachting hoog is dat ze na de begeleiding inderdaad zelfstandig kunnen reizen. Het gaat hierbij overigens om beperkte aantallen reizigers (enkele tientallen voor de hele regio). Deze trajecten zijn namelijk vooral succesvol als het gaat om mensen met een redelijk vast en frequent reispatroon in combinatie met een passend en toegankelijk OV aanbod.

Uitvoering van de maatregel

Het organiseren van de OV-kennismakingsdagen doen we in nauwe samenwerking met de OV-vervoerders. Als er een NS-station aanwezig is in een gemeente, dan vragen we ook de NS deel te nemen. We vragen van de OV-vervoerders om bij de OV-kennismakingsdagen aanwezig te zijn om informatie te verstrekken en om de reizen met het OV te begeleiden.

Ook willen we als gemeenten samenwerken met partners als ouderenbonden, om de mensen uit te nodigen voor bijeenkomsten. Dit doen we om voldoende deelnemers te krijgen. Wmo-reizigers wijzen we op de OV-kennismakingsdagen via bestaande informatiekanalen (zoals een nieuwsbrief of website). We benaderen Wmo-reizigers niet rechtstreeks,

om onrust te voorkomen ("Ik maak gebruik van de Regiotaxi, maar ik moet van de gemeente blijkbaar met het OV"). Ook biedt samenwerking met deze partners aanvullende kansen. Vrijwilligers van ouderenbonden kunnen bijvoorbeeld ondersteunen bij het (voor de eerste keer) reizen met het OV. Per gemeente organiseren we (een) OV-kennismakingsdag(en). Het is aan de gemeente om te bepalen op welke groepen Wmo-reizigers zij zich willen richten (potentiële reizigers, specifieke groepen reizigers, reizigers naar bepaalde locaties). Het staat gemeenten vrij om hierin samen op te trekken als zij dat willen. Regionaal stellen we een draaiboek en een communicatieplan op.

Gemeenten kunnen gezamenlijk afstemming zoeken met aanbieders van individuele begeleiding tijdens OV reizen en/of technische ondersteuning onderweg. Daarna kan elke gemeente voor zich nagaan of er mensen zijn die de overstap naar het Openbaar Vervoer kunnen maken. Daarbij kan een combinatie gemaakt worden tussen het aanbod van het Openbaar Vervoer en de vaardigheden van de reiziger met een beperking. De genoemde technische ondersteuning kan een nuttig instrument zijn voor mensen met een (lichte) cognitieve beperking, zo is de ervaring uit andere gemeenten.

Benodigde inzet van de gemeenten

Als gemeenten zijn we aanwezig tijdens de OV-kennismakingsdag en betrokken bij de organisatie van de dag. Wanneer de OV-vervoerder het voortouw neemt in de organisatie dan is de inzet van de gemeente minder groot dan wanneer de gemeente dit voortouw neemt.

Gemeenten stemmen af met de aanbieders van individuele begeleiders en gemeenten zijn verantwoordelijk voor het selecteren en het benaderen van individuele reizigers voor begeleiding op maat.

Aspecten van belang voor implementatie van de maatregel

We beschrijven in de volgende tabel kort de consequenties die deze maatregel heeft voor regionale en lokale verantwoordelijkheden, of de maatregel invloed heeft op de wijze waarop wordt geïndiceerd en of er consequenties zijn voor toekomstige aanbestedingstrajecten en lokale verordeningen.

Component lokaal en regionaal	Elke gemeente bepaalt zelf of zij een OV-kennismakingsdag organiseren en voor welke doelgroep. Gemeenten trekken hierin samen op betreffende de inzet van regionale vervoerders. Gemeenten passen het programma aan de lokale situatie Gemeenten benaderen gezamenlijk aanbieders en kiezen voor zich of ze begeleiding op maat toepassen.
Consequenties voor indicatiestelling	Bepert tot geen. Mogelijk dat meer ervaring met en kennis over het OV het eenvoudiger maakt om tijdens de indicatiestelling de mogelijkheden van OV te verkennen. Tijdens de indicatie kan nagegaan worden of iemand in aanmerking komt voor begeleiding op maat
Consequenties voor aanbestedingstrajecten	Geen
Consequenties voor verordening	Geen

MAATREGEL 1.2 - Leerlingen voorbereiden op zelfstandig reizen

Het overgrote deel van leerlingen in het speciaal (voortgezet) onderwijs reist met de taxi(bus) van en naar school. We vinden het belangrijk dat we deze leerlingen in de periode dat zij op school zitten leren zelfstandig te reizen. Of zij met het OV of met de fiets naar school kunnen reizen wordt mede bepaald door de bereikbaarheid van de school.

Een deel van deze leerlingen gaat (nadat de opleiding is afgerond) aan het werk of naar arbeidsmatige of activiteitengerichte vorm van dagbesteding. Voor deze groep is zelfstandig leren reizen van groot belang. Het versterkt hun zelfredzaamheid en het vergroot de mogelijkheden om te participeren in de samenleving. De keuze voor werk of dagbesteding hangt dan niet (of veel minder) af van de beschikbaarheid van aangepast vervoer. Een ander deel van de leerlingen gaat nadat de school is afgerond naar belevingsgerichte dagbesteding. Daarvoor is zelfstandig reizen waarschijnlijk niet haalbaar.

Samenhang met innovatie vervoerder leerlingenvervoer

In de recente aanbesteding van het leerlingenvervoer zijn diverse interessante voorstellen gedaan door de winnende bedrijven met betrekking tot het stimuleren van leerlingen om anders te reizen. Het gaat daarbij veelal om de inzet van alternatieve vervoersvormen en om de betrokkenheid van ouders te vergroten. Bijvoorbeeld door de inzet van een buurtauto of ouders te helpen om onderling tot afstemming te komen om gezamenlijk het vervoer te verzorgen. Ook wordt hulp geboden door de vervoerders om rittenpatronen goed in kaart te brengen en daarbij aandacht te geven aan milieueffect van diverse invullingen van vervoer.

Beschrijving van de maatregel

Deze maatregel richt zich op leerlingen in het speciaal onderwijs (SO, VSO) en het speciaal basisonderwijs. Samen met de betreffende scholen gaan we als gemeenten aan de slag om deze leerlingen zelfstandig te leren reizen met het Openbaar Vervoer en/of met de fiets. Het gaat daarbij niet per se om de reis van huis naar school, maar om het versterken van de vaardigheden om zelfstandig te kunnen reizen. Samenwerking met de school is van cruciaal belang, omdat de school de leerlingen goed kent. Bovendien is het ook voor de school belangrijk dat de leerlingen groeien in

zelfstandigheid. Voor ouders en verzorgers is de school vaak een meer neutrale partij dan de gemeente.

We kiezen er voor om ons niet op voorhand op bepaalde scholen (zoals alleen speciaal voortgezet onderwijs gericht op doorstroming naar arbeid) te richten, maar om deze breed te betrekken. Samen met scholen bepalen we welke vervolgstappen mogelijk zijn.

Voorbeeld gemeente Drimmelen

De gemeente Drimmelen heeft stevig ingezet op het zelfstandig reizen van haar leerlingen met het OV. Van de 60 leerlingen in de taxi is men gegaan naar 40 leerlingen in de taxi, 20 leerlingen gaan nu met het OV. De gemeente heeft via een medische keuring laten bepalen welke kinderen in aanmerking komen voor het reizen met het OV. Aan de OV-reis zijn kosten verbonden, deze draagt de gemeente. Er is een speciale OV-pas voor de leerlingen en een pas voor begeleiders. Chauffeurs hebben extra instructie gekregen en de OV-winkel op de stations daar kunnen leerlingen met vragen naar toe. De OV-winkel heeft contactgegevens van de ouders.

De ritten met de taxi kosten gemiddeld € 3.000 per leerling per schooljaar. De gemeente betaalt ongeveer € 1.000 per leerling per schooljaar voor de OV-reis. De leerlingen hebben eerst een lespakket gevolgd over reizen met het Openbaar Vervoer. Daarna volgen veelal wat probeerreizen om ervaring op te doen. Sommige leerlingen starten daarna met eerst enkele dagen met de taxi en enkele met het OV om zo langzaam te wennen aan het OV.

Uitvoering van de maatregel

De gemeenten benaderen scholen waar leerlingenvervoer naar toe gaat met een korte vragenlijst om inzicht te krijgen op welke wijze de scholen aandacht besteden aan zelfstandig reizen. Is het zelfstandig reizen een leerdoel van de school, is er tijd in het lesprogramma voor ingeruimd, zo ja,

welke activiteiten betreft het dan, etc. Ook brengen we in kaart wat volgens de scholen nodig is om leerlingen zelfstandig te leren reizen. Zo ontstaat een beeld van de inzet van de scholen en wat er nodig is voor vervolgstappen.

Als gemeenten kunnen we onder andere een bijdrage leveren aan lesprogramma's over zelfstandig reizen met het OV en aan fietstrainingen. Er zijn standaard lesprogramma's die in deze behoefte voorzien. Deze worden, waar nodig, aangepast op de specifieke situatie in onze regio. Ook kan de inzet worden overwogen van een OV-app en/of begeleiders die leerlingen leren zelfstandig te reizen.

De daadwerkelijke vervolgstappen zijn afhankelijk van de hierboven beschreven inventarisatie onder de scholen.

Het is daarbij goed om nogmaals te benoemen dat de fysieke bereikbaarheid van de scholen voor speciaal (voortgezet) onderwijs met OV of met de fiets een belangrijke randvoorwaarde is voor het leren zelfstandig te reizen van en naar school.

Benodigde inzet van gemeenten

Als gemeenten gaan we na naar welke scholen voor speciaal onderwijs en SBO-scholen de leerlingen met het leerlingenvervoer gaan. Deze scholen benaderen we met een korte digitale vragenlijst. Hiervoor moeten gemeenten capaciteit vrijmaken. Ook reserveren we financiële middelen voor OV-lesprogramma's en fietstrainingen.

In een vergelijkbare regio zijn 40 lesprogramma's op maat gemaakt, met beeldmateriaal van die regio. De kosten bedroegen circa € 27.500. Dit is exclusief kosten voor het reizen met het OV wanneer er proefreizen gemaakt worden. De kosten voor fietstrainingen hangen sterk af van de startvaardigheden van leerlingen.

Aspecten van belang voor implementatie van de maatregel

We beschrijven in de volgende tabel kort de consequenties die deze maatregel heeft voor regionale en lokale verantwoordelijkheden; of de maatregel invloed heeft op de wijze waarop wordt geïndiceerd en of er consequenties zijn voor toekomstige aanbestedingstrajecten; en lokale verordeningen.

Component lokaal en regionaal	Regionale samenwerking bij deze maatregel is belangrijk, omdat de leerlingen uit onze gemeenten voor een groot deel naar dezelfde scholen voor (voortgezet) speciaal onderwijs gaan.
Consequenties voor indicatiestelling	Beperkt tot geen. Mogelijk dat meer ervaring met en kennis over OV en fietsen de rol van de school bij de indicatiestelling beïnvloedt.
Consequenties voor aanbestedingstrajecten	Geen
Consequenties voor verordening	Geen

>>> SPEERPUNT 2 - Gebruik van mobiliteitsalternatieven vergroten

Een belangrijk uitgangspunt van ons beleid is het toepassen van maatregelen die het gebruik van alternatieve mobiliteitsvormen vergroten. Hiermee bedoelen we onder andere vrijwilligersvervoer en andersoortige particuliere en/of commerciële alternatieven die voorliggend zijn aan of in

de plaats komen van een maatwerkvoorziening. In het kader een drietal voorbeelden.

E-wheels in Dordrecht

E-wheels rijdt met een elektrische shuttle in de wijken Sterrenburg, Dubbeldam en Stadspolders in de gemeente Dordrecht. Zij vervoert mensen binnen de wijk. Iedereen mag ermee reizen. De eerste zone is gratis en er mag maximaal twee zones gereisd worden. De kosten zijn dan € 4,- per persoon per rit. Betalen kan contant of met een strippenkaart. De voertuigen rijden op werkdagen en op zaterdag van 9:00 tot 15:00 uur. Streven is om binnen een kwartier mensen op te halen.

Woej in Leidschendam-Voorburg

Welzijn Oud en Jong (Woej) heeft een eigen vervoersdienst. Deze dienst is er voor oudere en gehandicapte inwoners van de gemeente Leidschendam-Voorburg met name voor vervoer binnen de gemeente. Er wordt gereden met eigen auto's van vrijwilligers. Ook biedt Woej vervoer aan met eigen bussen. Woej heeft 11 bussen waarvan 8 rolstoelbussen. De bussen worden gebruikt voor vervoer van en naar dagbesteding. Dat is in de ochtend en de middag, de rest van de dag kunnen ze voor andere ritten gebruikt worden. Woej vervoert rond de 18.000 reizigers per jaar.

Samobiel

Samobiel is carpoolen waarbij het dorpsgevoel belangrijk is. Via een digitaal platform worden vervoersvraag en aanbod bij elkaar gebracht. Het gaat met name om de combinatie met ritten die sowieso al gemaakt zouden worden. Iemand rijdt naar zijn werk en geeft aan dat iemand anders mee kan rijden.

Verbindend element is het dorp waar men woont. Per rit betaalt of ontvangt men een kleine kilometervergoeding. Ook voor kinderen kan het gebruikt worden.

Voor het gebruik van deze alternatieve mobiliteitsvormen is geen indicatie noodzakelijk. Dit betekent niet dat elke alternatieve mobiliteitsvorm voor iedereen toegankelijk is. Veel alternatieve mobiliteitsvormen richten zich op specifieke doelgroepen, zoals alleen inwoners van een gemeente boven een bepaalde leeftijd. Het zijn veelal 'besloten systemen' waarvan men eerst lid moet worden.

Uit onze inventarisatie kwamen verschillende aandachtspunten naar voren over het gebruik van dergelijke mobiliteitsalternatieven. Beweegredenen waarom mensen gebruikmaken van deze alternatieven:

- Gedrag: hoe faciliteren we dat alternatieven aansluiten bij wensen van mensen.
- Prikkels: hoe stimuleren we dat mensen gebruik gaan maken van deze alternatieven.
- Mogelijkheden: hoe ontsluiten we kennis over de aanwezigheid van deze alternatieven.

Deze aandachtspunten hebben we vertaald naar een drietal maatregelen, welke we op de volgende pagina's toelichten.

MAATREGEL 2.1 - Opstellen digitaal overzicht voorliggende mobiliteitsvoorzieningen

In onze gemeenten is een divers aanbod aan kleinschalige mobiliteitsvoorzieningen die we als voorliggend beschouwen. Onze consultants zijn goed op de hoogte van het aanbod in de eigen gemeente (dat staat immers

in de sociale kaarten per gemeente). Wat in andere gemeenten beschikbaar is aan voorliggende voorzieningen, is in veel gevallen onvoldoende bekend. Ook inwoners zijn vaak beperkt op de hoogte van het brede aanbod aan mobiliteitsvoorzieningen.

Doel van de maatregel is het realiseren van een actueel, digitaal overzicht van mobiliteitsvoorzieningen in onze gemeenten. Dit biedt inwoners en consultants de gelegenheid om na te gaan of er aanbod aan vervoer is dat past bij iemands vervoersbehoeften. We kiezen voor één regionaal digitaal overzicht, omdat dit de mogelijkheid biedt het overzicht eenvoudiger up-to-date te houden. Ook is op deze manier de informatie regio-breed goed toegankelijk voor inwoners en consultants.

Beschrijving van de maatregel

We stellen een digitaal overzicht op dat we regionaal beheren en waarin de mobiliteitsvoorzieningen staan die worden aangeboden in (één van) onze gemeenten.

Per mobiliteitsvoorzieningen nemen we op:

- Algemene omschrijving van de voorziening.
- Wie de voorziening aanbiedt.
- Op welke dagen en tijden ermee gereisd kan worden.
- Wie er gebruik van kan en mag maken.
- Wat de reisvoorwaarden en de kosten per rit zijn.
- Hoe een rit gereserveerd kan worden.
- Welke voertuigen ingezet worden.
- Wie de voertuigen rijden.

Deze informatie ontsluiten we via een regionale website. Deze gaan we niet zelf ontwikkelen. We sluiten aan bij initiatieven die er op dit gebied zijn. Een goed en groeiend initiatief is de website ikwilvervoer.nl.

Elke gemeente zorgt er afzonderlijk voor dat de lokale sociale kaarten worden gevuld met mobiliteitsvoorzieningen. De gemeenten ontvangen een melding als er nieuwe mobiliteitsvoorzieningen zijn toegevoegd aan de database. Het promoten van de sociale kaarten is een lokale verantwoordelijkheid.

Informatie over de gemeentelijke betrokkenheid is relevant. Bijvoorbeeld door het verstrekken van subsidie of het beschikbaar stellen van ruimtes, zoals garages of bedrijfspanden. Dit is belangrijk, omdat de betrokkenheid van de gemeente van invloed is op eisen die we als gemeenten kunnen stellen aan de mobiliteitsoplossing. Denk aan het bedieningsgebied en openingstijden, maar ook verklaringen over het gedrag van vrijwilligers, de verzekering van het voertuig en inzittenden en trainingen van vrijwilligers. Deze informatie hoeft niet voor alle gebruikers van de website inzichtelijk te zijn.

Doorontwikkeling van de maatregel

Het hebben van een regionaal, digitaal overzicht is één, het hebben van een centraal punt voor alle mobiliteitsvragen is twee. De gemeenten in deze regio zien hierin een kans voor het callcenter van de Regiotaxi. Het ideaalplaatje is dat het callcenter inwoners van onze regio kan verwijzen naar voorliggende mobiliteitsvoorzieningen. Zowel inwoners die een reis willen boeken met de Regiotaxi, als inwoners die willen weten hoe ze een bepaalde reis kunnen maken. Daarvoor is dit overzicht ook te gebruiken. De gemeente geeft aan welke gebruiker hier op gewezen mag of moet worden, analoog aan het OV-advies.

Tot slot vinden we het belangrijk om het gebruik en de bekendheid van de voorliggende mobiliteitsvoorzieningen te monitoren. Deze monitoring organiseren we regionaal.

Effect van de maatregel

Het effect van deze maatregel wordt in belangrijke mate bepaald door de toepassing van de informatie uit het overzicht door consultants in het indicatieproces. Het overzicht stelt inwoners zélf ook in staat na te gaan of er voorliggende voorzieningen zijn die passen bij hun vervoersbehoefte. Het stimuleren van het gebruik van het overzicht door consultants, is uitgewerkt in de maatregel 'opstellen en toepassen regionale uitgangspunten toegang'. De maatregelen die we hier beschrijven dragen bij aan het vergroten van de effectiviteit van andere maatregelen. Er zijn grote verschillen tussen de gemeenten in het aanbod van mobiliteitsvoorzieningen, evenals in de mate waarin inwoners hiervan gebruikmaken.

Uitvoering van de maatregel

Bij de ontwikkeling van het digitale overzicht van mobiliteitsvoorzieningen borduren we voort op ervaringen die andere regio's hebben opgedaan met het opzetten van kennisbanken voor mobiliteitsvoorzieningen. Daarbij gaat het om de opbouw van database voor het digitale overzicht, de informatie die wordt opgenomen, de filters voor het maken van selecties, de wijze waarop inwoners en consultants het overzicht kunnen gebruiken, et cetera.

Ontwikkeling van het overzicht

We ontwikkelen een conceptversie van het digitale overzicht in het najaar van 2017. De inhoudelijke bijdrage komt van de afzonderlijke gemeenten. Ook maken we gebruik van het rapport 'Maatwerkvervoer van Deur tot Deur' over mobiliteitsvoorzieningen in de gemeenten dat in 2016 is opgesteld door de provincie Utrecht.

Bekendheid van het overzicht

Voor de lancering van het digitale overzicht stellen we een communicatieplan op. In dit plan beschrijven we hoe we de regionale website onder de

aandacht brengen van de consultants van gemeenten, (vertegenwoordigers van) inwoners en uitvoerders van de in het overzicht opgenomen mobiliteitsvoorzieningen.

Onze inwoners informeren we via de communicatiekanalen van de gemeenten, zoals de website van de gemeente en nieuwsbrieven. Ook maken we gebruik van communicatiekanalen rondom de Regiotaxi om gebruikers van de Regiotaxi te informeren over het digitale overzicht.

Beheer van het overzicht

Het is belangrijk dat het digitale overzicht up-to-date blijft. Er moeten daarom goede afspraken worden gemaakt over het beheer. Binnen elke gemeente wijzen we een contactpersoon aan die verantwoordelijk is voor het up-to-date houden van het overzicht van mobiliteitsvoorzieningen binnen die gemeente. Deze persoon informeert frequent (bijvoorbeeld eens per kwartaal) bij de opgenomen mobiliteitsvoorzieningen of de gegevens nog actueel zijn. Regionaal wijzen we een beheerder aan die de daadwerkelijke wijzigingen doorvoert in het digitale overzicht. Deze regionale beheerder meldt deze wijzigingen vervolgens weer bij de contactpersonen van alle gemeenten.

Benodigde inzet van gemeenten

Van de gemeenten vragen we een financiële bijdrage voor de totstandkoming van het digitale overzicht. Ook als we aansluiten bij bestaand initiatief worden kosten gemaakt. Bijvoorbeeld voor aanpassingen in het bestaande format en voor het opnemen en beheren van de informatie.

Gemeenten stellen tijd en capaciteit beschikbaar voor het verzamelen van de benodigde informatie, het beheren van het digitale overzicht en up-to-date houden van de sociale kaarten.

Voor het opstarten en inrichten van het digitale overzicht stellen we als regio capaciteit beschikbaar. Dit vraagt een eenmalige investering, aangevuld met kosten voor het online beheer van het overzicht. Ook voor het bijhouden van het overzicht reserveren we de benodigde capaciteit.

In het reguliere afstemmingsoverleg met de provincie over de Regiotaxi moet aandacht zijn voor het digitale overzicht, om de communicatiekanalen voor het informeren van gebruikers van alle mobiliteitsvoorzieningen, waaronder de Regiotaxi, optimaal te benutten.

Aspecten van belang voor implementatie van de maatregel

We beschrijven in de volgende tabel kort de consequenties die deze maatregel heeft voor regionale en lokale verantwoordelijkheden; of de maatregel invloed heeft op de wijze waarop wordt geïndiceerd en of er consequenties zijn voor toekomstige aanbestedingstrajecten; en lokale verordeningen.

Consequenties voor indicatiestelling	Via een digitaal overzicht kan een consulent snel nagaan of een inwoner gebruik kan maken van één of meerdere voorliggende mobiliteitsvoorzieningen. Het legt een fundament onder de mogelijkheid om de indicatiestelling anders in te vullen.
Consequenties voor aanbestedingstrajecten	Geen
Consequenties voor verordening	Geen

Component lokaal en regionaal	Een regionale maatregel waarbij een overzicht van lokale en regionale voorliggende mobiliteitsvoorzieningen regionaal wordt beheerd. Ontsluiting gebeurt lokaal via de lokale sociale kaarten.
-------------------------------	--

MAATREGEL 2.2 - Stimuleren ontwikkelen nieuwe mobiliteitsvoorzieningen

Een deel van de gebruikers van doelgroepenvervoer kan reizen met een alternatieve mobiliteitsvorm, bijvoorbeeld Openbaar Vervoer of vrijwilligersvervoer. Het aanbod van alternatieve mobiliteitsvormen in onze gemeenten geven we weer in een digitaal overzicht (zoals hiervoor

beschreven). Maatregel 2.2 gaat over het stimuleren van nieuwe initiatieven en over het verbeteren van bestaande initiatieven. Bij nieuwe initiatieven maken we een onderscheid tussen lokale initiatieven en initiatieven met een meer regionaal karakter specifieke gericht op gebruikers van het leerlingenvervoer, het dagbestedingsvervoer en gericht op leer-werkbedrijven. Initiatieven met een regionaal karakter staan in maatregel 2.3 toegelicht.

Daarbij willen niet van bovenaf sturen en vertellen 'hoe het moet', maar juist initiatieven die in het veld ontstaan de ruimte geven om succesvol te worden.

Beschrijving van de maatregel

Het ontwikkelen van nieuwe lokale mobiliteitsvoorzieningen is niet eenvoudig. Initiatiefnemers beginnen vaak enthousiast, maar haken uiteindelijk af omdat het daadwerkelijk realiseren van een alternatieve mobiliteitsvoorziening complexer blijkt dan gedacht. Ook komt het geregeld voor dat een initiatief wel van de grond komt, maar dat er te weinig reizigers zijn (bijvoorbeeld omdat het initiatief wordt ingezet op plekken waar al veel vervoersaanbod is), waardoor het project vroegtijdig moet stoppen.

Om dit te voorkomen willen we als gemeenten initiatiefnemers van lokale initiatieven helpen bij het opstellen van een plan van aanpak.

Hierin moet aandacht zijn voor:

- de verwachte aantallen reizigers;
- de afstemming met bestaande vervoerconcepten;
- de mogelijkheden voor reizigers om ritten te boeken;
- de marketing, communicatie en de digitale ontsluiting van informatie;
- een sluitende en realistische begroting.

Ook is het belangrijk om bij de ontwikkeling van een mobiliteitsvoorziening rekening te houden met geldende wet- en regelgeving. Denk aan de Wet Personenvervoer, mogelijk werkverdringing bij de inzet van vrijwilligers, een inzittende verzekering die vervalt bij het commercieel gebruik van de eigen auto, et cetera. De gemeenten kunnen daarbij helpen door aan te geven waar rekening mee gehouden moet worden.

Naast aandacht voor nieuwe initiatieven is er aandacht voor bestaande initiatieven. We gaan in gesprek met bestaande mobiliteitsvoorzieningen, om te kijken naar verbetermogelijkheden. Ook willen we ervaringen die zijn opgedaan bij de ontwikkeling en uitvoering van nieuwe mobiliteitsvoorzieningen gaan delen, zodat we van en met elkaar kunnen leren. Hiervoor zetten we een netwerk op dat tenminste één keer per jaar bijeenkomt. Als gemeenten nemen we hiervoor het initiatief.

Effect van de maatregel

Als effect beogen we de ontwikkeling van passende mobiliteitsvoorzieningen. Door informatie hierover goed te ontsluiten en er in indicatiegesprekken aandacht aan te geven verwachten we een afname van het gebruik van het doelgroepenvervoer.

Uitvoering van de maatregel

Als gemeenten stellen we een factsheet op met de belangrijkste onderwerpen die in een plan van aanpak voor lokale initiatieven moeten terugkomen. Onderdeel van de sheet is de ruimte die wet- en regelgeving biedt om een lokaal initiatief op te zetten. Initiatiefnemers nemen contact op met (een) gemeente(n) om over het idee dat zij hebben voor een lokaal initiatief van gedachten te wisselen. Elke gemeente heeft een vast aanspreekpunt. Initiatieven die binnenkomen bij het gemeentelijk aanspreekpunt en op eerste oog kansrijk lijken worden in de regio gemeld.

Vanuit de regio vindt coördinatie plaats. Daarbij gaat het om het verbinden van initiatieven, organiseren van kennisuitwisseling en om initiatieven te toetsen en te beoordelen.

Het beoordelen van een lokaal initiatief gebeurt op basis van de factsheet en het digitale overzicht zodat we snel en adequaat inzicht hebben of een idee juridisch uitvoerbaar en van toegevoegde waarde is. Zo ja, dan stellen de initiatiefnemers een plan van aanpak op. De factsheet geeft aan wat er in het plan moet staan. Ook kan de gemeente initiatiefnemers koppelen aan bestaande initiatieven, bijvoorbeeld als de combinatie tussen bestaande en nieuwe vervoersvorm kansrijk lijkt.

Recent initiatief in Amersfoort (nog te starten) is de Buurtauto.

Ouderen kunnen op een eenvoudige manier een rit aanvragen: ze kunnen gewoon bellen naar een nog in te stellen centraal nummer in de wijk. Dat nummer wordt op gezette tijden bemand door een vrijwilliger, die aan de hand van de beschikbaarheid van vrijwilligers en auto's een geschikte vrijwilliger aan een rit en een auto koppelt, die deze met een app opent en sluit. Er hoeft dus nergens een sleutel te worden opgehaald, wat het gebruiksgemak vergroot. Voor deze pilot is Amersfoort geselecteerd, omdat men daar de beschikking heeft over alle benodigde componenten, van auto's, vrijwilligers en organisaties die kunnen communiceren met ouderen, om dit snel en goed te organiseren.

Bron: <https://mobilitymonday.net/challenge/buurtauto/>

Benodigde inzet van gemeenten

We stellen capaciteit beschikbaar om de factsheet op te stellen. Dit geldt ook voor overleg met de provincie over de ruimte die de huidige concessie biedt voor mobiliteitsvoorzieningen (als een van de aandachtspunten omtrent wet- en regelgeving). Ook stellen we capaciteit beschikbaar voor het voeren van gesprekken met initiatiefnemers van huidige en nieuwe

vervoersalternatieven. De inzet hiervoor is beperkt en verschilt per gemeente. Een regionale coördinator is beschikbaar. Jaarlijks organiseren we een netwerkbijeenkomst voor alle initiatieven, waarvoor we als gemeenten capaciteit vrijmaken.

Aspecten van belang voor implementatie van de maatregel

We beschrijven in de volgende tabel kort de consequenties die deze maatregel heeft voor regionale en lokale verantwoordelijkheden; of de maatregel invloed heeft op de wijze waarop wordt geïndiceerd en of er consequenties zijn voor toekomstige aanbestedingstrajecten; en lokale verordeningen.

Component lokaal en regionaal	We stellen de factsheet regionaal op. Het stimuleren en faciliteren van vervoersalternatieven is een lokale aangelegenheid. Budget voor lokale (burger)initiatieven is een lokale aangelegenheid.
Consequenties voor indicatiestelling	Door uitvoering van deze maatregel neemt het aantal voorliggende voorzieningen mogelijk toe.
Consequenties voor aanbestedingstrajecten	Geen.
Consequenties voor verordening	Elke gemeente gaat na of deze maatregel consequenties heeft voor de eigen verordening.

MAATREGEL 2.3 - Ontwikkelen alternatieve mobiliteitsvoorzieningen naar veelvoorkomende locaties

Veel Wmo-Regiotaxi ritten gaan naar dezelfde bestemmingslocaties. In bijlage 3 hebben we per gemeente aangegeven wat de top 5 bestemmingen zijn waar de Wmo-reizigers uit die gemeente naar toe reizen. Het gaat daarbij om aanzienlijke volumes, variërend van circa 20% tot 40% per gemeente van het totaal aantal ritten.

We vinden het belangrijk om te onderzoeken welke mogelijkheden er zijn om het vervoer naar deze veelvoorkomende locaties anders te organiseren. Dit doen we niet alleen voor het Regiotaxi-vervoer, maar ook voor het dagbestedings- en leerlingenvervoer.

Beschrijving van de maatregel

Op basis van een analyse van het huidige gebruik van de Regiotaxi constateren we dat er veel ritten gaan naar dezelfde locaties. Zo zien we dat de Regiotaxi veel wordt ingezet voor ritten naar Amfors, 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.

In ditzelfde onderzoek nemen we ook andere veel bezochte locaties voor dagbesteding en onderwijs mee. Daarvoor gebruiken we informatie vanuit het leerlingenvervoer en van zorginstellingen over het vervoer dat zij uit (laten) voeren.

Daarnaast stellen we regionaal innovatiebudget beschikbaar. Dit budget is beschikbaar voor initiatieven die een gemeente-overstijgende impact hebben en die zich richten op gebruikers van het leerlingenvervoer en het dagbestedingsvervoer. Ook is er ruimte voor initiatieven gericht op leerwerkbedrijven.

Dit regionale innovatiebudget is niet bedoeld voor burgerinitiatieven met voornamelijk een lokale focus.

Effect van de maatregel

Met deze maatregel willen we mobiliteitsvoorzieningen ontwikkelen voor het vervoer naar veelvoorkomende locaties die kwalitatief beter aansluiten.

Naast het verhogen van de kwaliteit gaan we er vanuit dat het vervoer efficiënter kan worden georganiseerd. Hiermee worden kosten bespaard. Ook de verbinding en waar mogelijk bundeling met reeds bestaande alternatieven behoort tot de mogelijkheden.

Casus Amfors

Een specifieke casus waar we ons onderzoek op richten is het vervoer van en naar Amfors. Uit analyses is gebleken dat er jaarlijks circa 12.000 Regiotaxi ritten naar de hoofdlocatie van Amfors gaan vanuit onze gemeenten. Het vraagafhankelijke karakter van de Regiotaxi sluit niet aan bij het routegebonden karakter van deze ritten. Hier liggen mogelijkheden voor alternatieve vervoersvormen.

We verkennen welke alternatieven er mogelijk zijn om deze 12.000 ritten uit te voeren. Het lijkt logisch om dit op gezamenlijk op te pakken. Daarbij zijn in ieder geval de gemeenten vertegenwoordigd (domein overstijgend, dus zowel Wmo als Participatiewet) en Amfors. Vervoerders/initiatieven kunnen hier mogelijk ook aan deelnemen.

Taak is om met een aantal scenario's te komen hoe het vervoer van en naar Amfors efficiënter, maar met behoud van kwaliteit, kan worden georganiseerd.

Uitvoering van de maatregel

We werken als gemeenten regionaal samen om deze maatregel uit te voeren. We doen aanvullend onderzoek naar het huidige gebruik van de Regiotaxi en naar de vervoersbewegingen die zich richten op veelvoorkomende locaties. Op basis van dit onderzoek bepalen we met welke locaties we aan de slag gaan. Per locatie gaan we aan de slag met in

ieder geval vertegenwoordigers van de gemeenten 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.

Benodigde inzet van gemeenten

Voor het uitvoeren van de analyse van het huidig gebruik van de Regiotaxi moeten we als gemeenten capaciteit vrijmaken. Het opstarten van een project per locatie vraagt een aanzienlijk tijdsinvestering. Hiervoor reserveren we als gemeenten voldoende capaciteit.

Aspecten van belang voor implementatie van de maatregel

We beschrijven in de volgende tabel kort de consequenties die deze maatregel heeft voor regionale en lokale verantwoordelijkheden; of de maatregel invloed heeft op de wijze waarop wordt geïndiceerd en of er consequenties zijn voor toekomstige aanbestedingstrajecten; en lokale verordeningen.

	mobiliteitsvoorzieningen mogelijk wel een andere vorm van indicatiestelling noodzakelijk is.
Consequenties voor aanbestedingstrajecten	Mogelijk. Andere mobiliteitsvoorzieningen naar genoemde locaties moeten mogelijk worden aanbesteed.
Consequenties voor verordening	Ja, elke gemeente gaat na op welke wijze deze maatregel consequenties heeft voor de eigen verordening.

Component lokaal en regionaal	De analyse van de Regiotaxi en uitvoeren van activiteiten om per locatie een plan op te stellen doen we regionaal.
Consequenties voor indicatiestelling	Aanwezig. Een indicatie voor de Regiotaxi is mogelijk niet meer nodig, indien andere mobiliteitsvoorzieningen beschikbaar zijn voor het vervoer naar veelvoorkomende locaties. Daar staat tegenover dat voor deze

>>> SPEERPUNT 3 - Indicatiestelling optimaliseren

Voor gebruik van de verschillende vormen van doelgroepenvervoer is een indicatie noodzakelijk. De gemeente is doorgaans de partij die deze indicatie verstrekt.

Uitzondering hierop is de OV-component binnen de Regiotaxi. Hiermee kan men ook zonder indicatie gebruikmaken van de Regiotaxi.

Bij het realiseren van onze ambitie hoort ook dat we op een andere manier naar de toegang kijken. Niet denken in beperkingen en onmogelijkheden, maar focussen op kansen en mogelijkheden. Kijken naar wat men nog wel kan, in plaats van kijken naar wat men niet meer kan.

We streven ernaar om voor iedereen de best passende oplossing te vinden voor zijn of haar mobiliteitsvraagstuk. Daarbij stellen we de volgende maatregelen voor:

- Hanteren van een regionaal kader voor toegang
- Geven van een OV-advies aan Regiotaxi-gebruikers (het betreft hier de reizigers met een Wmo-indicatie)

Belangrijke onderdelen van deze maatregelen:

- het reizigersprofiel en bijbehorende afstemming met het callcenter Regiotaxi,
- de rol van de consulent,
- casuïstiekuitwisseling en
- het toepassen van genoemde maatregelen op bestaande gebruikers.

MAATREGEL 3.1 - Hanteren regionaal kader toegang

De wijze van indicatiestelling tussen de mobiliteitsvoorzieningen en de diverse gemeenten verschilt door de manier waarop de processen rondom de indicatiestelling zijn vormgegeven en de daarbij behorende uitgangspunten.

Er zijn veel overeenkomsten in de manier waarop indicatiestelling lokaal tot stand komt. Dit is per gemeente uitgeschreven in verschillende documenten. Inkoop van de verschillende vormen van vervoer gebeurt regionaal.

Beschrijving van de maatregel

We vinden het belangrijk dat indicatiestelling voor mobiliteitsvoorzieningen in de regio plaatsvindt aan de hand van een uniform kader bestaande uit regionale uitgangspunten. Het gaat om dezelfde uitgangspunten waaruit dit beleidsplan is opgebouwd:

- We gaan uit van de zelfredzaamheid van de inwoner.
- We betrekken het netwerk van de inwoner bij het vinden van passende oplossingen.
- We stimuleren op een passende manier het gebruik van voorliggende voorzieningen.
- We bekijken mobiliteitsvragen altijd vanuit een integraal perspectief, mobiliteit is namelijk geen doel op zich, maar een middel om ergens te komen.
- We bieden altijd individueel maatwerk.

Wat het regionale kader niet is, is een afvinklijstje of gespreksprotocol voor onze consulenten. De professionaliteit van onze consulenten is de basis

voor de toegang. Deze professionaliteit stimuleren we niet door hen met afvinklijstjes te laten werken.

Wat het kader doet is om vorm en inhoud te geven aan de wijze waarop we in onze regio zoeken naar de best passende oplossing op basis van een integrale afweging.

Concreet horen daarbij een tweetal sub-maatregelen:

- Het invullen van het reizigersprofiel.
- Het verstrekken van Wmo-zone budgetten op maat

Deze twee sub-maatregelen werken we hieronder kort uit.

Invullen reizigersprofiel

In het Wmo-vervoer reizen veel verschillende mensen. Om deze mensen goed te kunnen vervoeren is het noodzakelijk om te weten waar in het vervoer rekening mee gehouden moet worden. Moet iemand met een begeleider reizen of juist alleen, reist iemand met een rolstoel of met een ander hulpmiddel? Et cetera. Het reizigersprofiel bevat alle relevante informatie over de betreffende reiziger. Met die informatie zorgen het callcenter en de vervoerder er voor dat het juiste voertuig voor komt rijden en weet de chauffeur wat hij of zij (extra) moet doen om de reiziger prettig te vervoeren.

De informatie voor het reizigersprofiel wordt verzameld door de consulent van de gemeente. De gemeente neemt in het profiel alleen die zaken op die voor het callcenter, de vervoerder en de chauffeur van belang zijn bij de uitvoering van het vervoer. Bij het opstellen en het werken met het reizigersprofiel houdt de gemeente zich aan de regels met betrekking tot de privacy en bescherming persoonsgegevens. Een belangrijk uitgangspunt

is: in het profiel staat niet waarom iemand iets nodig heeft alleen wat er nodig is om passend vervoer aan te bieden.

Op de volgende vier niveaus informatie wordt informatie gedeeld.

- Gemeentelijke consulent: in het keukentafelgesprek wordt het reizigersprofiel ingevuld; alle gegevens kunnen ingezien en gewijzigd worden. Daarna ligt het profiel vast.
- Callcenter en vervoerder: alleen die gegevens uit het profiel welke nodig zijn voor de ritaanname en de ritplanning, zijn bekend (bijvoorbeeld reiziger heeft een indicatie en zit in een rolstoel).
- Chauffeur: alleen die gegevens uit het profiel die relevant zijn voor de chauffeur, zijn bekend (bijvoorbeeld reiziger is slechtziend of slechthorend).
- Reiziger: er kan voor gekozen worden om de reiziger inzicht te geven in zijn of haar eigen profiel. Eventueel met de mogelijkheid om (voorstellen tot) wijziging door te voeren.

Het reizigersprofiel wordt ook gebruikt om een OV-advies te geven. Het OV-advies is als een aparte maatregel uitgewerkt in dit beleidsplan.

Het werken met een reizigersprofiel is niet nieuw. De Regiotaxi maakt hier al meerdere jaren gebruik van. In het kader van de maatregelen uit dit beleidsplan kijken we kritisch naar welke informatie moet worden toegevoegd aan het reizigersprofiel om een kwalitatief, best passende oplossing te kunnen bieden.

Verstrekken van Wmo-zone budgetten op maat

We stellen voor om Wmo-reizigers een zonebudget te verstrekken op basis van 2 a 3 categorieën passend bij de behoeften en mogelijkheden om gebruik te maken van andere mobiliteitsvoorzieningen. De Wmo-reizigers

die veel moeten reizen met de Regiotaxi vallen dan in een categorie met een hoger zonebudget dan Wmo-reizigers die een deel van de ritten zelfstandig kunnen maken, bijvoorbeeld met het OV.

Als gemeenten beginnen we met een proef, waarin we een zonebudget toekennen aan enkele Wmo-reizigers die een nieuwe aanvraag doen. Daarbij zoeken we afstemming met de regio's die hier ervaring mee hebben opgedaan. De proef geeft zicht op effecten van de maatregel en ervaringen van deelnemers. Ook levert de proef concrete informatie op hoe Wmo-consulenten dit in het keukentafelgesprek toe kunnen passen.

Effect van de maatregel

Door het opstellen van een regionaal kader komt er meer uniformiteit in de wijze van indicatiestelling. Dit maakt het voor consulenten eenvoudiger om adequaat in te spelen op hulpvragen van inwoners. Voor inwoners zijn de voorwaarden waarop indicatiestelling plaatsvindt transparanter. Met een regionaal kader neemt het proces van indicatiestelling naar verwachting minder tijd in beslag.

Uitvoering van de maatregel: opstellen regionaal kader

Om te komen tot een regionaal kader stellen wij voor om hier dus ook regionaal mee aan de slag te gaan. Het kader moet leiden tot concrete handvatten voor consulenten in de praktijk, bijvoorbeeld een gespreksleidraad, checklist, aanvraagformulieren, etc. Het is logisch om consulenten hierbij nauw te betrekken al dan niet als van onze regionale aanpak.

Uitvoering van de maatregel: uitwisselen van casuïstiek

Lokaal opgedane ervaringen rondom indicatiestelling moeten regionaal worden gedeeld. Uitwisseling van kennis en ervaringen op regionaal niveau, voorkomt dat gemeenten afzonderlijk het wiel opnieuw uitvinden. Ook

kunnen we op deze manier sneller bepaalde trends en ontwikkelingen signaleren, hier sneller op inspelen en indien noodzakelijk gericht met interventies komen. Casuïstiek-uitwisseling is van belang bij het opstellen van het regionale kader en tijdens de uitvoering. Hierbij heeft de casuïstiek-uitwisseling ook een monitorende en evaluerende toepassing.

We stellen voor om een 'casuïstiek-tafel' te organiseren over het doelgroepenvervoer. De casuïstiek-tafel is ook bedoeld om samen met onze consulenten oplossingen te ontwikkelen, zodat consulenten in staat zijn om:

- Het reizigersprofiel van een inwoner in te vullen.
- Het overzicht van alternatieve mobiliteitsvoorzieningen toe te passen.
- Een passend budget voor Wmo-zones per reiziger vast te stellen.
- Een gespreksverslag op te stellen met daarin informatie waaruit de mobiliteitsbehoefte van de reiziger kan worden afgeleid.

De frequentie waarin de casuïstiek-tafel bij elkaar komt stellen we vast naar behoefte. Ervaring uit andere trajecten leert ons dat met name in het begin de toegevoegde waarde erg groot is, temeer er in deze fase ook veel moeten worden ontwikkeld. We gaan na of we aansluiten bij bestaand casuïstiekoverleg of dat we een nieuwe tafel moeten organiseren.

Toepassen regionale kader voor nieuwe én bestaande gebruikers

Bij het toepassen van het regionale kader hebben we op hoofdlijnen te maken met twee verschillende groepen: de huidige gebruikers en de (potentieel) nieuwe gebruikers. Voor de **nieuwe gebruikers** geldt dat toegang plaatsvindt in lijn met de uitgangspunten die ten grondslag liggen aan dit beleidsplan.

Voor de **huidige gebruikers** stellen wij het volgende voor:

- Inwoners die een Regiotaxi-pas hebben, maar deze het afgelopen jaar niet hebben gebruikt ontvangen een brief waarin staat dat de pas niet

wordt verlengd. Indien men aangeeft de pas toch te willen gebruiken, wordt mogelijk een nieuw keukentafelgesprek gevoerd.

- Bij inwoners die een keukentafelgesprek hebben voor een andere voorziening, bijvoorbeeld hulp bij het huishouden of dagbesteding, wordt ook het reizigersprofiel ingevuld, zodat ook een OV-advies kan worden gegeven. Dit in die gemeenten waar consulenten over diverse domeinen binnen de Wmo indicatiegesprekken voeren. Als dat gescheiden is dan is deze stap niet mogelijk.
- In het kader van monitoring van de Regiotaxi analyseren we de mobiliteitsbehoefte van onze reizigers. Waarom kiezen deze reizigers voor de Regiotaxi als vervoersoplossing? Zijn er andere vervoersoplossingen beschikbaar die beter passen bij de vraag? We gaan reizigers gericht benaderen om hierover het gesprek aan te gaan. Dit biedt gelijk de mogelijkheid om ook voor deze mensen het reizigersprofiel in te vullen. Daarbij willen we wel zorgvuldig te werk gaan. Reizigers die al langer dan 5 jaar over een pas beschikken, ouder zijn dan 85 jaar en minder dan 10 ritten per jaar maken gaan we niet benaderen.
- Bestaande gebruikers van de Regiotaxi die deze gebruiken voor het vervoer naar Amfors of locaties voor dagbesteding laten we in eerste instantie buiten beschouwing. De mogelijkheden om dit anders te organiseren verkennen we immers al. Zie de maatregel 'Ontwikkelen alternatieve mobiliteitsvoorzieningen naar veelvoorkomende locaties'.

Benodigde inzet van gemeenten

Als gemeenten stellen we capaciteit beschikbaar om regionaal aan de slag gaat met het opstellen van het regionale kader. Regionaal verkennen we op welke wijze de casuïstiek-tafel wordt georganiseerd en werken we de maatregelen uit om ook bestaande gebruikers aan te haken.

Gemeenten moeten er daarnaast rekening mee houden dat consulenten deelnemen aan de casuïstiek-tafels en dat het aantal keukentafelgesprekken over mobiliteitsvraagstukken zal toenemen.

Aspecten van belang voor implementatie van de maatregel

We beschrijven in de volgende tabel kort de consequenties die deze maatregel heeft voor regionale en lokale verantwoordelijkheden; of de maatregel invloed heeft op de wijze waarop wordt geïndiceerd en of er consequenties zijn voor toekomstige aanbestedingstrajecten; en lokale verordeningen.

Component lokaal en regionaal	Het kader wordt op regionaal niveau opgesteld. De concrete invulling en wijze van toepassing van het kader is een lokale aangelegenheid.
Consequenties voor indicatiestelling	Ja, dit leidt tot een nieuw kader waarbinnen indicatiestelling voor de verschillende vormen van doelgroepenvervoer plaatsvindt.
Consequenties voor aanbestedingstrajecten	Niet direct. Vanuit casuïstiek-uitwisseling kunnen elementen naar voren komen die van belang zijn voor toekomstige aanbestedingen, bijvoorbeeld aangaande de kwaliteit van het vervoer.
Consequenties voor verordening	Ja, elke gemeente gaat na op welke wijze deze maatregel consequenties heeft voor de eigen verordening.

MAATREGEL 3.2 - Geven van een OV-advies

Een deel van de gebruikers van de Regiotaxi kan met het Openbaar Vervoer reizen. Dit geldt voor zowel de Wmo-geïndiceerden als voor de vrije reizigers in de Regiotaxi. Deze maatregel gaat specifiek over de Wmo-geïndiceerde gebruikers van de Regiotaxi. Het callcenter kan tijdens de ritaanvraag deze gebruikers adviseren over de mogelijkheden om de rit met het Openbaar Vervoer te maken in plaats van met de Regiotaxi.

We willen niet dat elke Wmo-geïndiceerde een OV-advies krijgt als hij of zij een rit aanvraagt bij het callcenter. Voor een (flink deel) van de Wmo-geïndiceerden is immers een rit met het Openbaar Vervoer niet mogelijk vanwege de aard en omvang van de beperkingen. Dit lossen we op met reizigersprofielen waarin staat of een OV-advies gegeven moet worden aan de gebruiker. De gemeentelijke consulente vullen het reizigersprofiel in voor Wmo-geïndiceerden (zie ook de vorige maatregel).

Beschrijving van de maatregel

Als in het reizigersprofiel staat dat een OV-advies gegeven moet worden, gaat het callcenter na of de gebruiker de gewenste rit kan maken met het Openbaar Vervoer door de rit te plannen als OV-reis (in een digitale reisplanner). Zo wordt duidelijk of een OV-reis mogelijk is rond het gewenste tijdstip en wat de kenmerken van de OV-reis zijn, zoals loopafstand van en naar de halte en of en hoe vaak een overstap nodig is.

Als gemeenten bepalen we vooraf de voorwaarden van de OV-reis. Als de reis met het OV past binnen die voorwaarden, informeert het callcenter de gebruiker over de mogelijkheid om de reis met het OV te maken. Het callcenter geeft aan hoe de gebruiker de reis kan maken, waar hij in- en uit moet stappen, hoe laat een bus of trein vertrekt, et cetera. De gebruiker

bepaalt of de hij de rit met het OV maakt of met de Regiotaxi. Als de kenmerken van de reis met het Openbaar Vervoer niet voldoen aan de voorwaarden zoals gesteld door de gemeente, krijgt de gebruiker geen OV-advies te horen en plant het callcenter de rit met de Regiotaxi.

Effect van de maatregel

Een kwart van de Wmo-reizigers kan (soms) met het OV te reizen. Dit baseren we onder meer op landelijke referentiedata (rapportage 'Toekomstvast Doelgroepenvervoer' van Ministerie van I&M en VWS). Uit een door ons uitgevoerde OV-scan waarbij we alle Wmo-ritten als OV-reis planden, bleek dat de potentie om met het OV te reizen per gemeente sterk verschilt. Voor gebruikers uit de ene gemeente is er vaker een passend OV- alternatief dan uit de andere. In tabel 1 geven we een beeld van de OV-potentie per gemeente. We beperken ons hier tot vier criteriasets. Set 1 geeft het percentage van de Wmo-ritten die mogelijk zijn met het OV met maximaal 200 meter lopen en zonder overstap. Het uitgangspunt dat een kwart van de Wmo-reizigers met het OV kan reizen is hierin verwerkt. Wanneer elke gebruiker in Amersfoort die het OV-advies krijgt dit ook opvolgt wordt 2% van de Wmo-ritten met het OV gemaakt. Met ongeveer 100.000 ritten op jaarbasis in de gemeente Amersfoort zijn dat 2.000 ritten per jaar. Set 2, 3 en 4 geeft de combinaties van het aantal overstappen en de maximale loopafstand.

	Set	1	2	3	4
	Aantal overstappen	0	1	0	1
	Max. lopen van en naar de halte (m)	200 ⁶	200	400	400
Amersfoort	Voldoet aan criteria	2.330 2,03%	4.515 3,93%	5.551 4,83%	10.181 8,85%
Baarn	Voldoet aan criteria	131 0,65%	344 1,70%	425 2,10%	920 4,55%
Bunschoten	Voldoet aan criteria	135 1,35%	249 2,50%	468 4,70%	912 9,15%
Leusden	Voldoet aan criteria	304 1,55%	666 3,40%	627 3,20%	1.587 8,10%
Soest	Voldoet aan criteria	598 1,60%	1.421 3,80%	1.365 3,65%	3.010 8,05%
Woudenberg	Voldoet aan criteria	60 0,85%	139 1,95%	178 2,50%	395 5,55%
Wmo-totaal	Voldoet aan criteria	3.006 1,43%	6.340 3,03%	7.716 3,68%	15.880 7,58%

Tabel 1: OV-potentie Wmo-ritten per gemeente en voor alle Wmo-ritten

De groen gearceerde kolom is de set aan randvoorwaarden waarmee in onze regio wordt gestart bij het implementeren van het OV-advies. Zowel het totaal aantal ritten, als het percentage van het aantal ten opzichte van totaal aantal in desbetreffende gemeente.

⁶ Maximaal 200 meter lopen naar de instaphalte en maximaal 200 meter lopen vanaf de uitstaphalte naar de eindbestemming. De maximale totale loopafstand tijdens de gehele OV-reis is in dit geval 400 meter.

Uitvoering van de maatregel

De voorwaarden aan het OV-advies zijn sterk bepalend voor de OV-potentie binnen onze gemeenten. Als regio kiezen we ervoor om te starten met een vrijblijvend OV-advies dat alleen wordt gegeven indien in het reizigersprofiel is aangegeven of de persoon in staat is om **maximaal 400 meter** te lopen naar de halte. Het aantal keren dat de reizigers mag **overstappen zetten we op nul**. Uit gesprekken met reizigers en consulenten is gebleken dat het overstappen een grotere drempel is voor veel reizigers om met het OV te reizen dan de afstand van en naar de halte.

We kiezen ervoor om de implementatie van het OV-advies stapsgewijs uit te voeren. Implementatie vindt plaats in alle gemeenten, maar het tempo waarin de gemeenten de verschillende stappen uitvoeren bepalen zij zelf. Om het OV-advies uit te kunnen voeren is het van belang dat dit is opgenomen in het reizigersprofiel.

We kennen de volgende stappen:

- 1) Voor nieuwe reizigers wordt het reizigersprofiel standaard ingevuld. Daarbij wordt aangegeven of een OV-advies moet worden verstrekt. Onder nieuwe reizigers verstaan we ook de nul-gebruikers die opnieuw een taxi-pas moeten aanvragen/verlengen.
- 2) Voor inwoners waarbij een keukentafelgesprek plaatsvindt voor een andere voorziening en die al gebruik maken van de Regiotaxi, vullen wij tijdens dat gesprek ook het reizigersprofiel in.
- 3) We monitoren het gebruik van de Regiotaxi. Gebruikers die veel ritten maken die in potentie ook met het OV kunnen worden uitgevoerd vragen we of wij met hen het reizigersprofiel in mogen vullen.

Bij het invullen van het reizigersprofiel vinden we het belangrijk dat er een goed gespreksverslag wordt gemaakt, dusdanig dat mochten we in de toekomst de criteria van het OV-advies aanpassen, we hiervoor niet opnieuw een gesprek hoeven te voeren.

Mocht de situatie van de reiziger dusdanig wijzigen dat het OV-advies niet meer van toepassing is, dan kan hij of zij dit aangeven bij de consulenten.

OV-advies en invullen van reizigersprofiel

We streven ernaar om zo snel mogelijk bij in ieder geval de indicatie van nieuwe Wmo-aanvragen (in die gemeenten die het OV-advies toepassen) in het reizigersprofiel aangegeven of het callcenter een OV-advies moet verstrekken aan de betreffende gebruiker. Gebruikers bij wie dit niet is aangegeven ontvangen nooit een OV-advies. Aan de andere kant willen we dit niet overhaasten. We willen voorkomen dat het afgeven van een OV-advies verstorend werkt op de opstartfase van het nieuwe contract voor de Regiotaxi dat medio 2018 zal gaan lopen. Ook hebben we als gemeenten de tijd om, indien nodig, de lokale verordening aan te passen.

Consulenten moeten ter zijner tijd, tijdens indicatiestelling nagaan of de inwoner met het OV kan reizen: Kan de inwoner de reis met het OV fysiek aan? Kan de inwoner het OV begrijpen (lezen van vertrek-informatie, betalen met OV-chipkaart)? In het reizigersprofiel vinkt de consulent JA of NEE aan bij OV-advies, afhankelijk van de uitkomst van het indicatieproces. Het callcenter ziet geen persoonlijke informatie over de beperkingen van de gebruiker.

Hiervoor gaan we consulenten trainen aan de hand van voorbeelden van reizigers die de overstap hebben gemaakt van doelgroepenvervoer naar Openbaar Vervoer en voorbeelden van reizigers deze overstap niet kunnen maken.

Doorontwikkeling van de maatregel

De komende jaren brengen we het effect van het geven van een OV-advies in kaart. In hoofdstuk 3 geven we een verwachte inschatting. Gemeenten

passen eventueel regionaal de toepassing van het advies aan. Dit vraagt een zorgvuldige registratie van het aantal en soort verstrekte adviezen. Het callcenter geeft aan of de reis uiteindelijk met de Regiotaxi is gemaakt of met het OV. Zo ontstaat inzicht in het totaal aantal ritten waar een passend OV-advies voor was en welk deel daarvan als Regiotaxirit is gemaakt. Na aanvullend onderzoek is er beeld van de manier waarop reizigers zich hebben verplaatst die na OV-advies niet met de Regiotaxi zijn gaan reizen. Op termijn kunnen we als gemeenten beslissen om van een vrijblijvend OV-advies over te stappen naar een 'bindend' OV-advies. Onderdeel van de verdere ontwikkeling van de maatregel is het verkennen van de mogelijkheid tot het aanbieden van 'gecombineerde reizen' waarbij een deel van de rit met de Regiotaxi gemaakt wordt en een ander deel met het OV. Zeker voor de langere ritten met de Regiotaxi kan dit een interessante oplossing zijn.

Benodigde inzet van gemeenten

Het indiceren voor het OV-advies wordt onderdeel van het indicatieproces. Voor het instrueren en trainen van consulenten is een paar uur nodig. Tijdens het indicatieproces bepalen de consulenten of een inwoner in aanmerking komt voor het OV-advies. Het gaat om een beperkt deel (rond de 25% van de Wmo-ers kan immers met het OV is de veronderstelling) van de gesprekken waar OV extra aandacht vraagt. Ook moeten we als gemeenten tijd beschikbaar hebben om een besluit te nemen over de doorontwikkeling van de maatregel. Dat is inclusief monitoren van het gebruik van de Regiotaxi.

Aspecten van belang voor implementatie van de maatregel

We beschrijven in de volgende tabel kort de consequenties die deze maatregel heeft voor regionale en lokale verantwoordelijkheden; of de maatregel invloed heeft op de wijze waarop wordt geïndiceerd en of er

consequenties zijn voor toekomstige aanbestedingstrajecten; en lokale verordeningen.

Component lokaal en regionaal	De voorwaarden aan het OV-advies stellen we regionaal vast. Elke gemeente past het OV-advies toe, het tempo waarin de verschillende stappen om voor gebruikers het reizigersprofiel te vullen bepalen gemeenten zelf.
Consequenties voor indicatiestelling	Consulenten moeten op termijn in het reizigersprofiel aan kunnen geven of een gebruiker wel of niet een OV-advies moet krijgen van het callcenter. Daarvoor moet de consulent voldoende kennis hebben van het OV-advies om oordeel te kunnen geven.
Consequenties voor aanbestedingstrajecten	Bij inkoop Regiotaxi en inkoop software profiel is rekening gehouden met het OV-advies.
Consequenties voor verordening	Elke gemeente gaat na of de maatregel consequenties heeft voor de eigen verordening

Belangrijk is dat bij aanpassingen in het OV-advies waarbij andere of extra zaken gevraagd worden van het callcenter dan zal dit met de provincie als opdrachtgever van het callcenter besproken moeten worden.

3. Kader uitvoering toekomstbestendig mobiliteitsbeleid

In het vorige hoofdstuk beschreven we de maatregelen. Hier dwars doorheen lopen een aantal onderwerpen die terugkomen bij de verschillende maatregelen. Deze onderwerpen werken we in dit hoofdstuk verder uit.

Het gaat daarbij om onderstaande onderwerpen:

- Vorm geven aan de regionale-lokale verhoudingen
- Positioneren van consulenten
- Benutten van partijen
- Monitoring uitvoering beleid
- Financiële consequenties
- Uitvoeringsprogramma

De invulling van bovenstaande punten is van belang om daadwerkelijk over te kunnen gaan tot uitvoering van de voorgestelde maatregelen.

3.1 Vorm geven aan de regionale-lokale verhoudingen

Veel van de voorgestelde maatregelen in dit beleidsplan hebben een regionale en een lokale component, zoals we reeds beschreven per maatregel. De keuze voor en implementatie van een groot gedeelte van deze maatregelen is een lokale verantwoordelijkheid. Echter op regionaal niveau worden de kaders en spelregels bepaald.

Vanuit dat perspectief vinden we het belangrijk dat er regionaal afspraken worden gemaakt hoe regie, aansturing en monitoring worden georganiseerd. In het verlengde van dit beleidsplan stellen de betrokken gemeenten een uitvoeringsprogramma op wat recht doet aan de regionale en lokale verhoudingen, een bijdrage levert aan onderlinge kennisuitwisseling en vorm en inhoud geeft aan de implementatie van de voorgestelde maatregelen.

3.2 Positioneren van consulenten

Een groot aantal van de voorgestelde maatregelen raakt aan de wijze waarop indicatiestelling voor het doelgroepenvervoer plaatsvindt. Dit hebben we per maatregel reeds uitgewerkt. We moeten de consulenten daarom goed betrekken in de uitvoering van het beleid doelgroepenvervoer. Daarbij zijn wij ons ervan bewust dat de consulenten in de praktijk al zeer gekanteld te werk gaan. De consulenten zijn bij de totstandkoming van dit beleidsplan op verschillende momenten betrokken.

We moeten ook tijdens de uitvoering optimaal gebruikmaken van de kennis en expertise die voorhanden is. We stellen voor om in de loop van 2018 te starten met een regionaal casuïstiekoverleg waaraan consulenten van onze gemeenten deelnemen. Naast de uitwisseling van casuïstiek gaat het in dit overleg ook over de implementatie van verschillende beleidsmaatregelen.

Het is belangrijk dat consulenten voldoende tijd beschikbaar hebben om een wezenlijke bijdrage te kunnen leveren aan de ontwikkeling en uitvoering van het beleid (invullen van het reizigersprofiel, kennis nemen van lokale initiatieven et cetera). Dit moet elke gemeente lokaal organiseren. Daarbij spreken we met elkaar af dat dit ook gebeurt. Hier ligt een gezamenlijke verantwoordelijkheid voor ons als gemeenten. Niet alleen om dit te organiseren, maar ook om elkaar hier ook op aan te spreken.

3.3 Benutten van partijen

Organisaties, zoals zorgaanbieders, welzijnsorganisaties, scholen vervoerders en vrijwilligersinitiatieven, spelen een belangrijke rol bij het uitvoeren van het beleid.

Deze partijen kunnen een positieve bijdrage leveren aan het enthousiasmeren en stimuleren van reizigers om kennis te hebben van andere vormen van vervoer en deze - waar mogelijk - ook te gebruiken. Vanuit het perspectief van de reiziger is het belangrijk om continue te zoeken naar mogelijkheden om zo veilig en zo zelfstandig mogelijk te reizen. Hierover willen we graag afspraken maken met zorgaanbieders en scholen. Wat hebben zij nodig om hiervoor te zorgen en hoe kunnen wij als gemeenten hieraan bijdragen? Maar ook: Wat mogen wij als gemeenten verwachten van andere partijen, met het oog op de ambitie die we nastreven?

We nodigen deze partijen dan ook uit om mee te werken aan de ontwikkeling en uitvoering van de verschillende maatregelen. We agenderen het onderwerp mobiliteit als vast agendapunt binnen reeds bestaande overlegstructuren met deze partijen. Vanuit de betrokken gemeenten sluiten wij graag aan bij deze overlegstructuren om verder vorm en inhoud te geven aan het beleid.

3.4 Monitoring uitvoering mobiliteitsbeleid

Met de maatregelen uit dit beleidsplan beogen we bepaalde effecten te realiseren. Daarbij staat het verbeteren en nastreven van kwaliteit voorop. Daarnaast vinden we het belangrijk dat we kritisch kijken naar de financiële houdbaarheid van het huidige geïndiceerd maatwerkvervoer. Het reduceren van kosten is geen doel op zich, maar een bijkomstigheid van de uit te voeren maatregelen.

We vinden het belangrijk om te volgen of we de beoogde effecten realiseren. Dit betekent dat we dit moeten gaan organiseren.

Om de effecten in kaart te brengen liggen in ieder geval de volgende instrumenten voor de hand:

- Periodiek uitvoeren van klant/reizigers(tevredenheids)onderzoek
- Analyseren van ritgegevens
- Monitoring van de kosten

Binnen deze instrumenten zijn verschillende varianten mogelijk. Klantonderzoek kan zich richten op de tevredenheid van bepaalde mobiliteitsvoorzieningen, maar ook als doel hebben om te toetsen in hoeverre alternatieve mobiliteitsvoorzieningen bekend zijn of gebruikt worden.

Hetzelfde geldt voor het analyseren van ritgegevens. Dit kan zich richten op bijvoorbeeld het gebruik van de regio-taxi en bijbehorende kenmerken die samenhangen met het reisgedrag, maar ook op het kwantitatief in kaart brengen van het gebruik van alternatieve voorzieningen.

Uiteraard blijft ook monitoring van de kosten (per gemeente/vervoersvorm/ et cetera.) een belangrijk onderdeel om in kaart te brengen.

Naast monitoring op de te behalen effecten, vinden we het belangrijk dat de voortgang van de uitvoering van het beleid wordt gevolgd. In het uitvoeringsprogramma dat de gemeenten opstellen in het verlengde van dit beleidsplan komen we met een realistische planning en een voorstel hoe monitoring wordt ingericht. Dit uiteraard in relatie tot de uitvoering van de verschillende maatregelen.

Daarin maken we gezamenlijke afspraken over de indicatoren waarop we gaan monitoren. Indicatoren voor klanttevredenheid, gebruik van voorzieningen en kosten. Maar ook indicatoren op basis waarvan we voortgang en effecten van de verschillende maatregelen kunnen monitoren. Denk daarbij aan zaken als vertrouwen in eigen vaardigheden om zelfstandig te kunnen reizen.

Tot slot maken we afspraken over verantwoordelijkheden. Wat is er voor nodig om deze indicatoren inzichtelijk te maken. Daarbij maken we in ieder geval afspraken met de provincie Utrecht over de aanlevering van de benodigde informatie over de Regiotaxi.

3.4 Financiële consequenties

Naast het verbeteren van de kwaliteit van mobiliteitsvoorzieningen vinden we het ook belangrijk dat de maatregelen een bijdrage leveren aan de financiële houdbaarheid van het geïndiceerde maatwerkvervoer⁷ in onze regio. De implementatie van de verschillende maatregelen hebben ook een effect op het aantal ritten dat binnen het bestaande maatwerkvervoer worden uitgevoerd.

De afnames zijn gebaseerd op een analyse van het huidige gebruik van het doelgroepenvervoer in deze regio in combinatie met landelijke gegevens, aangevuld met aannames op basis van gesprekken met de verschillende partijen. In totaal werden er in 2016 209.342 ritten gemaakt met de Regiotaxi en maakten 1.133 kinderen gebruik van het leerlingenvervoer.

Maatregel	Afname aantal ritten maatwerkvervoer	Toelichting
<i>Stimuleren van Wmo-reizigers om OV te gaan gebruiken</i>	4.500	We verwachten dat 25% van de Regiotaxireizigers in potentie met een ander initiatief kunnen reizen en dat zij dit 1 op de 10 keer ook daadwerkelijk doen. Een bijeffect is dat op de lange termijn potentiële Wmo-reizigers (langer) met het OV blijven reizen.

⁷ Leerlingenvervoer, Wmo-dagbestedingsvervoer, Regiotaxi.

Maatregel	Afname aantal ritten maatwerkvervoer	Toelichting
<i>Leerlingen voorbereiden op zelfstandig reizen</i>	50.000	We verwachten dat 1 op de 10 leerlingen op termijn zelfstandig kan reizen.
<i>Opstellen digitaal overzicht voorliggende mobiliteitsvoorzieningen</i>	4.500	We verwachten dat 25% van de Regiotaxireizigers in potentie met een ander initiatief kunnen reizen en dat zij dit 1 op de 10 keer ook daadwerkelijk doen.
<i>Stimuleren ontwikkelen nieuwe mobiliteitsvoorzieningen</i>	4.500	We verwachten dat 25% van de Regiotaxireizigers in potentie met een ander initiatief kunnen reizen en dat zij dit 1 op de 10 keer ook daadwerkelijk doen.
<i>Ontwikkelen alternatieve mobiliteitsvoorziening en naar veelvoorkomende locaties</i>	Amfors: 12.000	Deze ritten worden mogelijk niet meer met de Regiotaxi gemaakt.
	Zorginstellingen.: 20.000	Echter deze ritten komen elders terug. Dit kan in het OV, maar ook in een alternatieve mobiliteitsvoorziening.
	Ziekenhuis: 23.000	
<i>Hanteren regionaal kader toegang</i>	1.000	Het regionaal kader beïnvloedt voornamelijk nieuwe gebruikers. Door niet altijd het maximale Wmo-zone budget te verstrekken, verwachten we dat mensen bewuster gaan reizen en minder ritten maken.
<i>Geven OV-advies</i>	7.500	Het gaat hier om het maximaal aantal ritten, indien voor alle gebruikers in het Reizigersprofiel is aangegeven of een OV-advies verstrekt moet worden. En als

Maatregel	Afname aantal ritten maatwerkvervoer	Toelichting
		elke gebruiker die dit OV-advies krijgt het opvolgt.

Tabel 2: Consequenties maatregelen uitgedrukt in afname aantal ritten maatwerkvervoer.

Voor deze ritten geldt dat deze niet meer met het maatwerkvervoer plaatsvinden, maar op een alternatieve manier. Dit kan door middel van het OV, maar ook andere mobiliteitsvoorzieningen leveren een bijdrage. Om dit mogelijk te maken dragen we als gemeente voor een groot gedeelte de kosten van deze alternatieven. We hanteren het uitgangspunt dat de gemiddelde prijs per rit voor een alternatieve mobiliteitsvoorzieningen lager ligt dan de prijs voor een rit in geïndiceerde maatwerkvervoer. Hiermee leveren met de implementatie van deze maatregelen een bijdrage aan de financiële houdbaarheid van het doelgroepenvervoer in onze regio.

Het is belangrijk om de verwachte effecten goed te monitoren. Dit is ook belangrijk in relatie tot het huidige contract met de Regiotaxi. Indien jaarlijks het volume (aantal ritten) in de Regiotaxi met meer dan 20% afneemt gaan de kosten per gereden Wmo-zone omhoog.

3.5 Uitvoeringsprogramma

Na vaststelling van het beleidsplan starten we regionaal met het opstellen van een uitvoeringsprogramma, waarin de maatregelen uit hoofdstuk 2 en de verschillende onderdelen uit hoofdstuk 3 nader worden uitgewerkt. Hiervoor reserveren de betrokken gemeenten nu al de benodigde middelen. Daarbij gaat het om personele capaciteit, een budget voor out-of-pocket kosten en een innovatiebudget.

Dit innovatiebudget kan onder andere worden ingezet voor:

- Het subsidiëren van nieuwe gemeenten overstijgende mobiliteitsvoorzieningen gericht op vervoer naar scholen, instellingen en werk gerelateerd vervoer.
- Het financieel ondersteunen van scholen om bijvoorbeeld lespakketten en/of andere middelen aan te schaffen om zelfstandiger te leren reizen.
- Eenmalige kosten te dekken, bijvoorbeeld voor de ontwikkeling van het digitale overzicht alternatieve vervoersvormen, de inrichting van het reizigersprofiel en opstellen van factsheet voor lokale initiatieven.
- Kennismakingsdagen en OV-begeleiding fysiek of digitaal te organiseren.
- Monitoren van effecten.
- Overige activiteiten, mits deze een bijdrage leveren aan de implementatie van dit mobiliteitsbeleid.

3.6 Middelen

Om te komen tot uitvoering zijn middelen nodig. Investerings zijn, alvorens we de effecten van de voorgestelde maatregelen in de praktijk terug zien. De kosten gaan, zoals wel vaker, voorde baat uit. Op hoofdlijnen zijn er middelen nodig voor:

- 1) De praktische implementatie van de verschillende maatregelen
- 2) Regionale uitvoeringscapaciteit, vanuit lokale inzet inclusief inhoudelijke ondersteuning.
- 3) Regionale coördinatie op de uitvoering, onderlinge samenhang en monitoring.

We gaan er hierbij van uit dat voor de uitvoering van de genoemde maatregelen .gedurende de looptijd van dit kader op regionaal niveau in totaal € 250.000,- nodig is. Een gedetailleerder verdeling van de benodigde middelen wordt uitgewerkt in het uitvoeringsprogramma.

Bijlage 1. Huidige inrichting gemeentelijk doelgroepenvervoer

Gemeente	Actieve pashouders	Aantal ritten	% aantal ritten tov totaal	Gem aantal ritten per jaar
Amersfoort	2.991	115.042	55%	38,5
Baarn	583	20.230	10%	34,7
Bunschoten	304	9.968	5%	32,8
Leusden	652	19.596	9%	30,1
Soest	1.174	37.395	18%	31,9
Woudenberg	185	7.111	3%	38,4
Totaal	5.889	209.342	100%	35,5

Tabel 5. Gegevens Regiotaxi-reizigers met een Wmo-indicatie per gemeente (ritgegevens okt 2015-sept 2016).

Het aantal OV-ritten op jaarbasis ligt rond de 41.500. Deze OV-ritten zijn wel verreden in een groter gebied dan de regio waar in dit beleidsplan de focus op ligt. Het aanvullend aan deze zes gemeenten, gaat het hierbij ook om de gemeenten Eemnes, Nijkerk, Utrechtse Heuvelrug en Wijk bij Duurstede. Wanneer we het aantal ritten corrigeren voor deze vier gemeenten dan gaat het voor deze 6 gemeenten om circa 31.000 ritten.

Gemeente	Aantal leerlingen	Aantal leerlingen met rolstoel	Totaal aantal leerlingen
Amersfoort	452	29	481
Baarn	129	1	130
Bunschoten	143	0	143
Leusden	81	5	86
Soest	215	2	217
Woudenberg	76	0	76
Totaal	1.096	37	1.133

Tabel 6. Aantal leerlingen met een vervoersindicatie per gemeente (start schooljaar 2016).

Gemeente	Aantal ZIN indicaties	Aantal PGB indicaties	Totaal aantal indicaties
Amersfoort	340	12	352
Baarn	46	3	49
Bunschoten	61	0	61
Leusden	72	6	78
Soest	73	1	74
Woudenberg	44	4	48
Totaal	636	26	662

Tabel 7. Gegevens dagbestedingsvervoer op basis van een Wmo-indicatie per gemeente (december 2016).

Bijlage 2. Beknopte beschrijving maatregelen

Maatregel	Verhouding lokaal/regionaal	Beoogd effect	Afname volume maatwerkvervoer ⁸	Toelichting financiële consequenties
<p>Stimuleren van Wmo-reizigers om OV te gaan gebruiken.</p> <p>Dit doen we middels onderstaande acties:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Organiseren van OV-kennismakingsdagen gericht op groepen • Trajecten gericht op individuele kennismaking met het OV 	<p>Het inrichten van een draaiboek voor het organiseren van OV-kennismakingsdagen gebeurt regionaal.</p> <p>Elke gemeente bepaalt zelf of een OV-kennismakingsdag wordt georganiseerd.</p> <p>Gemeenten kunnen gezamenlijk afstemming zoeken met aanbieders van individuele begeleiding tijdens OV reizen en/of technische ondersteuning onderweg. Daarna kan elke gemeente voor zich nagaan of er mensen zijn die de overstap naar het Openbaar Vervoer kunnen maken.</p>	<p>Bescheiden toename gebruik OV.</p> <p>Kwaliteitsverbetering voor mensen die nu wel met het OV kunnen en niet meer afhankelijk zijn van maatwerk.</p>	4.500	<p>We verwachten dat 25% van de Regiotaxireizigers in potentie met een andere initiatief kunnen reizen en dat zij dit 1 op de 10 keer ook daadwerkelijk doen.</p>
<p>Leerlingen voorbereiden op zelfstandig reizen</p> <p>Dit doen we in nauwe samenwerking met de scholen. We starten met een onderzoek naar wat scholen nu al doen, maar ook wat zij nodig hebben om dit mogelijk te maken.</p>	<p>Het betreft een regionale maatregel, omdat onderwijs ook veelal gemeentegrens overstijgend is georganiseerd.</p>	<p>Meer leerlingen reizen zelfstandig.</p> <p>Kwaliteitsverbetering. Vaardigheden om zelfstandig te reizen worden versterkt.</p>	50.000	<p>We verwachten dat 1 op de 10 leerlingen op termijn zelfstandig kan reizen.</p>

⁸ De consequentie per maatregel wordt uitgedrukt in een afname van het verwachte volume van het maatwerkvervoer. Onder het maatwerkvervoer verstaan we het Wmo-Regiotaxivervoer, het Leerlingenvervoer en het vervoer van en naar Wmo-dagbesteding.

De financiële consequenties die horen bij deze volume-afname zijn afhankelijk van de gemiddelde kostprijs per rit.

Stel dat deze gemiddelde kostprijs per rit ergens tussen de € 8,- en de € 12,- ligt dan zou dat betekenen dat de kosten die jaarlijks worden gemaakt voor het maatwerkvervoer afnemen ergens tussen de 1 miljoen en de 1,5 miljoen euro.

Daar tegenover staat wel dat deze kosten in veel gevallen ergens anders terug komen, omdat deze ritten in de meeste gevallen niet verdwijnen, maar anders worden ingevuld. Ter illustratie: aan het maken van de rit met het OV zijn ook kosten verbonden, het vraagt een investering om leerlingen zelfstandiger te laten reizen, vervoer naar veelvoorkomende locaties moet ook worden bekostigd, etc.

REGIONAAL BELEIDSPLAN
TOEKOMSTBESTENDIG MOBILITEITSBELEID

Maatregel	Verhouding lokaal/regionaal	Beoogd effect	Afname volume maatwerkvervoer ⁸	Toelichting financiële consequenties
<p>Opstellen digitaal overzicht voorliggende mobiliteitsvoorzieningen</p> <p>Bestaande voorliggende mobiliteitsvoorzieningen worden regionaal beheerd in een database.</p> <p>Lokale sociale kaarten worden gebruikt om de informatie uit de overzicht te ontsluiten.</p>	<p>Het digitale overzicht wordt regionaal ingericht en beheerd.</p> <p>Gemeenten voegen lokaal deze informatie toe aan de bestaande sociale kaarten.</p>	<p>Effect afhankelijk van toepassing in indicatieproces. Bescheiden toename gebruik voorliggende voorzieningen.</p> <p>Kwaliteitsverbetering, vergroting aanbod.</p>	4.500	<p>We verwachten dat 25% van de Regiotaxireizigers in potentie met een andere initiatief kunnen reizen en dat zij dit 1 op de 10 keer ook daadwerkelijk doen.</p>
<p>Stimuleren ontwikkelen nieuwe mobiliteitsvoorzieningen</p> <p>We helpen initiatiefnemers bij het opstellen van een plan van aanpak. Hiervoor ontwikkelen we een factsheet.</p> <p>Regionale initiatieven van onderwijsinstellingen en zorgaanbieders kunnen gebruik maken van innovatiebudget voor hun plan.</p> <p>Plannen worden regionaal beoordeeld.</p>	<p>Een factsheet om ondersteuning in planfase te faciliteren wordt regionaal opgesteld.</p> <p>Innovatiebudget wordt regionaal beschikbaar gesteld voor gemeentegrens overstijgende plannen. Bedoeld voor leerlingenvervoer en dagbestedingsvervoer.</p> <p>Het ondersteunen van lokale initiatieven is een lokale aangelegenheid.</p>	<p>Nieuwe initiatieven komen eenvoudiger en beter passend bij de vraag tot stand.</p> <p>Kwaliteitsverbetering.</p>	4.500	<p>We verwachten dat 25% van de Regiotaxireizigers in potentie met een andere initiatief kunnen reizen en dat zij dit 1 op de 10 keer ook daadwerkelijk doen.</p>
<p>Ontwikkelen alternatieve mobiliteitsvoorzieningen naar veelvoorkomende locaties</p> <p>Per gemeente is de top 5 van reisbestemmingen in kaart gebracht. Hier gaan tussen de 19% en 38% van alle Regiotaxi-ritten naartoe. We onderzoeken de mogelijkheden om het vervoer naar deze locaties anders te organiseren.</p>	<p>De analyse van de Regiotaxi uitvoeren van activiteiten om per locatie een plan op te stellen om te komen tot alternatieve mobiliteitsvoorzieningen voor het vervoer naar deze veelvoorkomende locaties doen we regionaal.</p>	<p>De alternatieven om naar veelvoorkomende locaties te reizen nemen toe. Dit kan worden gezien als kwaliteitsverbetering.</p> <p>We gaan er tevens vanuit dat deze alternatieven efficiënter worden georganiseerd ten opzichte van het uit laten voeren van dit vervoer met de Regiotaxi.</p>	<p>Amfors: 12.000</p> <p>Zorginstel.: 20.000</p> <p>Ziekenhuis: 23.000</p>	<p>Deze ritten worden mogelijk niet meer met de Regiotaxi gemaakt.</p> <p>Echter deze ritten komen elders terug. Dit kan in het OV, maar ook in een alternatieve mobiliteitsvoorziening.</p>
<p>Hanteren regionaal kader toegang</p> <p>Uniforme, regionale uitgangspunten liggen aan de basis van de indicatiestelling.</p> <p>Het kader geeft richting, maar is geen afvinklijst of gespreksprotocol.</p> <p>In het kader wordt ook inhoud gegeven aan de wijze</p>	<p>Het regionale kader vaststellen gebeurt op regionaal niveau.</p> <p>Het organiseren van casuïstiek overleg gebeurt regionaal.</p> <p>Toepassing van kader in praktijk is lokale aangelegenheid.</p>	<p>Consulenten zijn minder tijd kwijt met het vinden van een passende oplossing.</p> <p>Vergroot tevens de kans op toeleiding naar voorliggende voorziening.</p> <p>Kwaliteitsverbetering. Er wordt sneller en effectiever een best passende oplossing gevonden.</p>	1.000	<p>Het regionaal kader beïnvloedt voornamelijk nieuwe gebruikers. Door niet altijd het maximale Wmo-zone budget te verstrekken, verwachten we dat mensen bewuster gaan reizen en minder ritten maken.</p>

REGIONAAL BELEIDSPLAN
TOEKOMSTBESTENDIG MOBILITEITSBELEID

Maatregel	Verhouding lokaal/regionaal	Beoogd effect	Afname volume maatwerkvervoer ⁸	Toelichting financiële consequenties
<p>waarop het reizigersprofiel, het werken met Wmo-zone budgetten en het OV-advies worden geïmplementeerd.</p>		<p>Baten. Door effectiever werken consulent en door meer gebruik voorliggende voorzieningen.</p>		
<p>Geven Openbaar Vervoeradvies</p> <p>We voeren regionaal een vrijblijvend OV-advies in voor Wmo-reizigers die in staat zijn om 400 meter te lopen, zonder overstap.</p> <p>Deze informatie wordt opgenomen in het reizigersprofiel van Wmo-reizigers.</p> <p>We gaan stapsgewijs aan de slag om het reizigersprofiel van de Wmo-reizigers te vullen.</p>	<p>We stellen regionaal de voorwaarden voor het OV-advies vast.</p> <p>De wijze waarop we stapsgewijs aan de slag gaan met het vullen van de reizigersprofielen stellen we ook regionaal vast.</p> <p>Het tempo waarin deze stappen worden uitgevoerd, is een lokale aangelegenheid.</p>	<p>Meer mensen maken gebruik van het OV</p> <p>Omvang is afhankelijk van randvoorwaarden.</p> <p>Raakt naar schatting 25% van de Wmo-reizigers.</p> <p>Kwaliteitsverbetering. OV-advies is in eerste instantie vrijblijvend, keuze voor OV is in dat geval eigen keuze.</p> <p>Baten. Meer mensen maken gebruik van voorliggende voorziening.</p>	<p style="text-align: center;">7.500</p>	<p>Het gaat hier om het maximaal aantal ritten, indien voor alle gebruikers in het Reizigersprofiel is aangegeven of een OV-advies verstrekt moet worden. En als elke gebruiker die dit OV-advies krijgt het opvolgt.</p>

Bijlage 3. Top 5 locaties Regiotaxi per gemeente

	Amersfoort			Baarn			Bunschoten		
#1	Meander Medisch Centrum	13.141	11%	Meander Medisch Centrum	1.329	7%	Amfors (leerwerkbedrijf)	1.228	12%
#2	Amfors (leerwerkbedrijf)	5.455	5%	Thomashuis Baarn	861	4%	Meander Medisch Centrum	950	10%
#3	ggz centraal	4.509	4%	Amfors (leerwerkbedrijf)	745	4%	Ongerweges Mast (wooncentrum)	510	5%
#4	Wooncentrum De Eemgaarde	3.709	3%	Woonadres	526	3%	Zorg- en Wooncentrum De Haven	421	4%
#5	Woonzorgcentrum de Koperhorst	1.869	2%	Activiteitencentrum Kijkoor	465	2%	Woonvoorziening verstandelijk beperkten	361	4%
Totaal		28.683	25%		3.926	19%		3.470	35%

#	Leusden			Soest			Woudenberg		
#1	Meander Medisch Centrum	2.560	13%	Meander Medisch Centrum	3.187	9%	Amfors (leerwerkbedrijf)	796	11%
#2	Amfors (leerwerkbedrijf)	1.418	7%	woonzorgcentra Mariënhorst en Mariënhuvel	2.456	7%	Begeleid wonen (Reinaerde)	551	8%
#3	woonzorgcentrum 't Hamersveld	958	5%	Amfors (leerwerkbedrijf)	2.035	5%	Meander Medisch Centrum	529	7%
#4	Woonvoorziening De Stegel	708	4%	Meander Medisch Centrum (locatie Baarn)	1.284	3%	Begeleid wonen (Reinaerde)	485	7%
#5	ggz centraal	563	3%	wijk verpleeghuis Wiekslag Boerenstreek	911	2%	Woonadres	375	5%
Totaal		6.207	32%		9.873	26%		2.736	38%