

College van B & W
T.a.v. de heer D.P. de Kruif
Postbus 16
3930 EA Woudenberg

Woudenberg, 10 november 2017

Betreft: 17014 Advies regionaal beleidsplan toekomstbestendig mobiliteitsbeleid.

Geacht College,

Hierbij ontvangt u ons advies op het regionaal beleidsplan toekomstbestendig mobiliteitsbeleid.

A. Algemeen.

1. Het proces, waarlangs dit beleidsplan tot stand is gekomen, waarderen wij. Er zijn verschillende bijeenkomsten georganiseerd, zoals vermeld in paragraaf 1.6, waar belanghebbenden zijn geïnformeerd en gehoord, waaronder ook de Adviesraden Sociaal Domein. Ook in Woudenberg is een bijeenkomst gehouden waar ervaringen werden gedeeld. Wij hebben hiervan ook gebruik gemaakt. De bij deze bijeenkomsten verkregen feedback is verwerkt.
2. Wij hebben ons ook direct laten informeren en adviseren door een vrijwilliger, die in onze gemeente de hulpdienst ouderenvervoer Woudenberg mede coördineert en zelf ook als vrijwilliger ouderenvervoer aanbiedt. Deze informatie is verwerkt in ons advies.
3. De uitgangspunten van het regionaal toekomstbestendig mobiliteitsbeleid onderschrijven wij en met name de keuze voor individueel maatwerk. We willen wel een kanttekening plaatsen bij de vaststelling dat het regulier OV als basisvoorziening wordt gehanteerd. Gesteld wordt dat de fysieke toegankelijkheid van het OV een belangrijke voorwaarde is om de vermelde maatregelen in dit beleidsplan tot een succes te maken. Juist op dit punt hebben wij verhalen gehoord en kregen we stevige signalen waaruit het tegendeel blijkt. Dit zorgt voor veel frustratie en ongenoegen bij zowel zorgaanbieders als zorgvragers. Daarom hebben we hierop toch een advies geformuleerd ondanks het feit dat de basisvoorziening OV een afzonderlijke benadering vraagt. Zie advies nr. 1.

B. Vragen.

1. In paragraaf 1.2. wordt vermeld dat is gestart met ontwikkelingsrichting 'kanteling'. Verderop in paragraaf 1.4. wordt geschreven dat het beleidsplan niet gaat over de efficiency en de organisatie evenals de fysieke toegankelijkheid van het OV. Graag vernemen wij van u wat de achtergrond is van deze keuze juist ook omdat de samenhang is onderzocht (paragraaf 1.5.). Zie ook punt 3 onder algemeen.
2. In paragraaf 1.4. wordt vermeld dat het beleidsplan zich beperkt tot de beschrijving van het regionaal beleid en de werkwijze. De implementatie van maatregelen die passen binnen dit beleid en de werkwijze vallen hier niet onder. Wij begrijpen hieruit dat dit de verantwoordelijkheid is van elke afzonderlijke gemeente. Klopt deze constatering en zo ja, voor welke datum zal in Woudenberg een implementatienota worden geschreven en wordt deze ook ter advisering aan de ASD voorgelegd? In hoeverre wordt dit ook regionaal ter hand genomen (Zie ook hoofdstuk 3 van het rapport).

C. Adviezen.

Speerpunt 1. Dit speerpunt laat – zoals ook beschreven - al direct zien dat de voorgestelde maatregelen onlosmakelijk zijn verbonden met de kwaliteit van het OV. Het is een prima ambitie om bestaande en potentiële Wmo-reizigers te stimuleren gebruik te (gaan) maken van het OV. Dit stimuleert de persoonlijke vrijheid en zelfstandigheid. Voorwaarden zijn echter:

- a. Een zeer goed functionerend openbaar vervoer, waarbij niet alleen de mentale toegankelijkheid voor de deelnemers wordt vergroot, maar de **mentale attitude** van de vervoerder op orde is en niet alleen winst de drive is.
- b. Gebruikers geleerd en begeleid worden bij de vergroting van de mentale toegankelijkheid. Willen is iets anders dan kunnen. Dit wordt vaak onderschat. In Denemarken zijn er professionele coaches die mensen met een beperking helpen bij het gebruik maken van het OV.
- c. Het voorbereiden van leerlingen op zelfstandig reizen onderstrepen we van harte.

1^e Advies.

- a. Laat participatie en zelfstandigheid uitgangspunt nummer één blijven. De cijfers waarop men zich baseert, geven wellicht een geflatteerd beeld van het aantal personen dat in de toekomst meer gebruik zal kunnen maken van het OV.
- b. De trajecten gericht op individuele kennismaking met het OV, vragen om **deskundige** begeleiding. Zet hierop in, waarbij vrijwilligers en mantelzorgers zijn betrokken, zodat de ervaringen kunnen worden geëvalueerd. In de huidige beschrijving wordt naar onze mening nog teveel accent gelegd op begeleiding van vrijwilligers.
- c. Bij de aanbestedingen van het OV willen wij graag als voorwaarde opgenomen zien dat de vervoerder zich **mentaal** instelt op de belangen van de reiziger. Empathie en geduld zijn hierbij belangrijke kwalificaties.
- d. De OV-kennismakingsdagen moeten naar onze mening een **gezamenlijke** verantwoordelijkheid zijn van de vervoerder en de gemeente. Alleen de aanwezigheid van de gemeente is onvoldoende, gezien de (financiële) belangen van de vervoerder. Wij zijn er voorstander van dat de gemeente initiatiefnemer is, waarbij we pleiten voor maximale en optimale betrokkenheid van bijvoorbeeld ouderenbonden, kerken e.d., die ervaringen hebben met het vrijwillig vervoer van mensen met een beperking, zodat de kennis waarmee rekening moet worden gehouden vooraf is/wordt meegenomen.
- e. De implementatie van alle maatregelen vraagt om regionale benadering. (Zie vraag B2). Kennisdeling achten wij in dit verband van zeer groot belang, juist omdat inwoners van Woudenberg fors aangewezen zijn op voorzieningen in de regio.

Speerpunt 2. Wij vinden het belangrijk dat het gebruik van mobiliteitsalternatieven wordt vergroot. Duidelijk is dat deze volop in ontwikkeling zijn en innovaties blijven doorgaan. Dit dient inderdaad te worden gestimuleerd.

2^e Advies.

- a. Wij adviseren de gemeente Woudenberg de beschreven maatregel dat alle mobiliteitsvoorzieningen worden geregistreerd ook lokaal in te vullen en te verbinden met de sociale kaart.
- b. Wij adviseren de gemeente om de sociale kaart, die momenteel wordt ontwikkeld, dusdanig in te richten dat die gebruiksvriendelijk is; ook op het gebied van mobiliteitsvoorzieningen. Vanwege onze lokale situatie adviseren wij dit ook regionaal te realiseren en hierbij ook aansluiting te zoeken bij andere regio's (Veenendaal en Ede).
- c. Wij zijn niet op de hoogte van de aanwezige kennis op dit terrein bij de medewerkers van het loket de Kleine Schans. Wij achten deze kennis noodzakelijk en adviseren om de medewerkers hierop zo nodig te professionaliseren en een contactpersoon hiervoor aan te wijzen. Dit mede in verband met het beheer van het overzicht.
- d. We gaan er vanzelfsprekend vanuit dat de medewerkers van het call-centrum professioneel omgaan met vragen en adviseren dan ook dit nadrukkelijk te stimuleren.

- e. Wij verbazen ons over de pilot die in Amersfoort wordt opgestart: de Buurtauto. In Woudenberg bestaat al jaren het ouderenvervoer, een soortgelijke organisatie. Wij adviseren de ervaringen die hier zijn opgedaan te delen.
- f. Wij onderschrijven het belang om maatregel 2.3. (ontwikkeling alternatieve mobiliteitsvoorzieningen naar veel voorkomende locaties) uit te voeren en wel regionaal en na te gaan welke consequenties dit heeft voor de plaatselijke situatie. Overigens zien wij hier een verbinding met de ontwikkelrichting efficiency (paragraaf 1.2.), waarvan in 1.4 gezegd is dat dit beleidsplan hierover niet gaat. Zie ook onze vraag bij B.1.

Speerpunt 3. Optimalisering indicatiestelling. Wij vinden dit speerpunt belangrijk omdat eenduidige benadering voor de deelnemers van belang is, mede vanwege de uitgangspunten van dit beleidsplan. Gelijke behandeling in deze biedt de deelnemers meer vertrouwen.

3^e Advies.

- a. Wij adviseren u hier ook regionaal aan deel te nemen en hiervoor de middelen beschikbaar te stellen.
- b. Tevens vragen wij aandacht voor de indicatiestelling wanneer het om personen gaat waarvan de aandoening niet (nooit) zal verbeteren. Tijdens bovengenoemde bijeenkomst in Woudenberg werd gesteld dat deze personen jaarlijks moeten worden gekeurd. Wij adviseren om deze keuring terug te brengen tot bijvoorbeeld éénmaal per vijf jaar.
- c. Eveneens adviseren wij om de reiziger volledig inzicht te geven in zijn eigen reizigersprofiel.

Mochten er nog vragen dan vernemen wij dat graag van u.

Met vriendelijke groet,



Goof de Vor, voorzitter