



Gemeente
Woudenberg

Collegeadvies Eigen initiatief

Besluitenregistratie:		Postregistratienummer : 198493	
40	05	Datum inboeken :	
Openbaar	Ja	Internet	Nee
naar RAAD	Ja	OR	Nee
Communicatie	Nee	Europese regelgeving	Nee
via COMMISSIE	Ja		
Anders:			

Onderwerp : Regionaal Beleidskader Doelgroepenvervoer

Advies : De gemeenteraad conform bijgevoegd concept-raadsvoorstel voorstellen om het beleidskader doelgroepenvervoer vast te stellen.

Datum	Ambtenaar	Afdeling	Pho	Griffier	Afdelings- hoofd
04-12-2017	X. Koster				GA

Additioneel Advies	Paraaf:
Beleid & Ontwikkeling	

	Conform advies	Bespreken	Datum	Opmerkingen
Burgemeester	TC		11/12	
Wethouder	✓		08/12	
Wethouder	✓		12/12	
Secretaris	GA		11/12	

Datum vergadering B&W:

Agendapunt:

Besluit:

13 DEC. 2017

Retour naar afdeling op:

Ter archivering aangeboden op:

Inleiding

In regionaal verband is afgesproken om regionaal beleid met betrekking tot doelgroepenvervoer te ontwikkelen. Hiermee willen we het vervoer beter laten aansluiten bij de persoonlijke situatie van mensen. Het afgelopen jaar hebben wij gebruikt om samen met gebruikers en andere betrokkenen te verkennen wat hier voor nodig is. De opbrengsten van deze verkenning hebben wij toegelicht in een regionale raadsbijeenkomst op 15 mei 2017. Vervolgens hebben wij dit vertaald in een concept van een beleidskader. Dit beleidskader hebben wij in regionaal verband voorgelegd aan gemeenteraden en adviesraden. Naar aanleiding van de ontvangen reacties en adviezen is het beleidskader aangepast en is deze klaar voor regionale besluitvorming.

Centrale vraag

Geeft dit beleidskader, met de hieronder specifiek benoemde speerpunten, de juiste richting aan voor de komende jaren?

Beoogd resultaat (wat)

In lijn met de doelstellingen van het Sociaal Domein beogen wij de zelfredzaamheid van cliënten op het gebied van vervoer te vergroten en, daar waar vervoervoorzieningen voor mensen nodig blijven, dit duurzamer, efficiënter en kwalitatief goed uit te voeren. Hiermee willen we het vervoer beter laten aansluiten bij de persoonlijke situatie van mensen. Daarnaast nemen we maatregelen om de vervoervoorzieningen ook betaalbaar te kunnen houden, gelet op de beschikbare middelen en de verwachte demografische ontwikkelingen, die ertoe leiden dat in de toekomst meer mensen een beroep doen op vervoervoorzieningen.

Kader

Het beleid binnen het Sociaal Domein is in ontwikkeling en kijkt naar wat inwoners wel zelfstandig kunnen en waar zij aangesproken kunnen worden op hun eigen kracht. De ontwikkelingen in het kader van doelgroepenvervoer sluiten daar bij aan.

Argumenten

Met een regionaal beleidskader willen we het doelgroepenvervoer toekomstbestendig inrichten. Dit hebben wij vertaald in een ambitie die er op gericht is om:

- kwetsbare inwoners op een passende, kwalitatief hoogwaardige en betaalbare wijze mobiel te laten zijn;
- daarbij de individuele behoefte als uitgangspunt te hanteren;
- deze behoefte integraal te benaderen, vervoer is een middel om ergens te komen, geen doel op zich;
- en daarbij te streven we naar een duurzaam (en dus financieel bestendig) en eerlijk systeem van gemeentelijke mobiliteitsvoorzieningen.

Hiermee willen we 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 (vervoer)voorzieningen om in hun mobiliteitsbehoefte te voorzien. Het vergroten van de mogelijkheden vraagt om het:

- optimaliseren van bestaande voorzieningen;
- stimuleren van (de ontwikkeling 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.

Dit doen we aan de hand van een drietal speerpunten die in het beleidskader staan beschreven. Deze worden hieronder toegelicht.

Speerpunt 1: We willen dat mensen zo zelfstandig mogelijk gebruik maken van mobiliteitsvoorzieningen.

We vinden het belangrijk dat mensen zo zelfstandig mogelijk gebruik kunnen maken van mobiliteitsvoorzieningen. Naar onze mening bieden het OV en andere voorliggende

mobiliteitsvoorzieningen (zie speerpunt 2) mensen uiteindelijk meer vrijheid en zelfstandigheid dan het doelgroepenvervoer. We willen het gebruik van het OV bevorderen door mensen kennis te laten maken met de mogelijkheden van het OV. We stellen mensen die in staat zijn om van OV gebruik te maken in de gelegenheid om ervaring op te doen met het reizen met het OV. We realiseren ons dat, om mensen met OV te laten reizen, de fysieke toegankelijkheid van het OV op orde moet zijn.

Met de voorgenomen maatregelen richten wij ons primair op mensen die nu of in de toekomst gebruik willen maken van de Regiotaxi en vormen van Wmo-dagbestedingsvervoer. Daarnaast vinden we het belangrijk om aandacht te hebben voor het leerlingenvervoer. We vinden het belangrijk dat leerlingen zo zelfstandig mogelijk (leren) reizen. Dat geeft niet alleen meer vertrouwen en eigenwaarde aan leerlingen, het zorgt ook voor meer keuzes na school. De bereikbaarheid van (vervolg)opleidingslocaties, leer-werk plekken, vormen van dagbesteding of werk wordt vergroot wanneer de mogelijkheden om zelfstandig te reizen zijn toegenomen.

Om na te gaan welke kansen hier liggen en welke drempels weggenomen moeten worden starten we met een inventarisatie onder scholen. Welke mogelijkheden zien de scholen om leerlingen anders te leren reizen? Wat doen zij hier al aan? Met deze inzichten kan op maat invulling gegeven worden aan het vergroten van de mogelijkheden van leerlingen om zelfstandig(er) te reizen. Denk hierbij bijvoorbeeld aan maatjesprojecten, slimme reis-ondersteuning-app's en fietstrainingen. Als zelfstandig reizen niet lukt, zorgen we er voor dat het leerlingenvervoer gebruikt kan blijven worden.

Speerpunt 2: We willen het gebruik van mobiliteitsalternatieven vergroten

In de gemeenten zijn er naast het OV ook andere mobiliteitsvoorzieningen waar inwoners gebruik van kunnen maken. Denk bijvoorbeeld aan alternatieven die zijn gestart door zorgaanbieders of vrijwilligersinitiatieven. Om deze alternatieve vormen van vervoer goed te kunnen benutten is het van belang de bekendheid van dergelijke voorzieningen te vergroten. Het opstellen van een digitaal overzicht van voorliggende mobiliteitsvoorzieningen is de eerste stap die we gaan zetten. Het doel is dat, door de bekendheid te vergroten, het bestaande aanbod optimaal wordt gebruikt. We hopen hiermee te bereiken dat meer mensen gebruik gaan maken van deze voorzieningen, als alternatief voor het doelgroepenvervoer. Consulenten kunnen tijdens het keukentafelgesprek het overzicht gebruiken om mensen te wijzen op het alternatieve aanbod.

Naast het digitaal ontsluiten van bestaand aanbod stimuleren we het ontwikkelen van nieuwe mobiliteitsvoorzieningen. Ideeën en inspanningen vanuit het maatschappelijk middenveld worden ondersteund. Immers, het opzetten van mobiliteitsvoorzieningen is niet gemakkelijk. Daarom vinden we het als gemeenten belangrijk om hierbij te helpen. 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. Zo dragen we bij aan het vergroten van het aanbod. Een aanbod dat voorziet in passende en kwalitatief betere voorzieningen. Een aanbod dat beter aansluit bij de behoefte van onze inwoners en waarbij we een beroep doen op eigen initiatief en verantwoordelijkheid.

Tot slot hebben we geconstateerd dat binnen het doelgroepenvervoer (in het bijzonder bij de regiotaxi) er enkele locaties zijn waar een aanzienlijk deel van het vervoer naar toe gaat. 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.

Speerpunt 3: Het optimaliseren van de indicatiestelling en de toegang tot maatwerkvoorzieningen

Voor gebruik van de verschillende vormen van doelgroepenvervoer is een indicatie noodzakelijk. De gemeente is doorgaans de partij die deze indicatie verstrekt. In lijn met het beleidskader Sociaal Domein denken we hierbij niet in beperkingen en onmogelijkheden, maar focussen we op kansen en mogelijkheden. Kijken naar wat men nog wel kan, in plaats van

kijken naar wat men niet meer kan. Het overzicht van mobiliteitsvoorzieningen is daarbij bijvoorbeeld van belang, net als het uitbreiden van het reizigersprofiel en het toepassen van een (vrijblijvend) OV-advies.

Het reizigersprofiel

We streven ernaar om voor iedereen de best passende oplossing te vinden voor zijn of haar mobiliteitsvraagstuk. Wij zorgen voor een regionaal kader voor deze toegang. We vinden het belangrijk dat we inzicht hebben in de kenmerken en randvoorwaarden waar wij rekening mee moeten houden bij het organiseren van mobiliteitsvoorzieningen. Dit leggen we vast in een zogenaamd reizigersprofiel. Het reizigersprofiel bevat alle relevante informatie over de betreffende reiziger. Dit reizigersprofiel is niet nieuw. De Regiotaxi maakt hier al gebruik van. Met de informatie uit het reizigersprofiel zorgen het callcenter en de vervoerder ervoor dat het juiste voertuig voor komt rijden en weet de chauffeur wat hij of zij (extra) moet doen om de reiziger prettig te vervoeren. In het profiel staat bijvoorbeeld aangegeven of een reiziger in een rolstoel zit of dat een reiziger alleen moet reizen.

In het kader van de maatregelen uit dit beleidsplan kijken we kritisch naar welke informatie moet worden toegevoegd aan bestaande informatie over reizigers om zo middels het reizigersprofiel een kwalitatief, best passende oplossing te kunnen bieden. Zo kan op termijn aangegeven worden in het reizigersprofiel of iemand wel of niet een vrijblijvend OV-advies moet krijgen bij het aanvragen van een rit bij het call-center.

Het OV-advies

We willen immers in onze regio gaan werken met een regionaal vrijblijvend OV-advies voor Wmo-reizigers in de Regiotaxi. We hopen door het verstrekken van een vrijblijvend OV-advies mensen bewuster te maken van de mogelijkheden om het OV te gebruiken voor de te maken reis.

Als gemeenten bepalen we vooraf de voorwaarden van de OV-reis passend bij het OV-advies. We kiezen er hierbij voor 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. We gaan er verder vanuit dat het aantal keren overstappen wordt gesteld op nul. Als de te maken reis met het OV past binnen die voorwaarden (maximaal 400 meter en nul keer overstappen) , informeert het callcenter de reiziger over de mogelijkheid om de reis met het OV te maken. Het callcenter geeft aan hoe de reiziger de reis kan maken, waar hij in- en uit moet stappen, hoe laat een bus of trein vertrekt, et cetera. De reiziger heeft zelf de keuze om de rit met het OV te maken of met de Regiotaxi. Hij houdt dus het recht om, ondanks het advies, gebruik te maken van de Regiotaxi.

Kanttekeningen

1. Mensen die gebruik maken van het doelgroepenvervoer doen dit niet voor niets

Met de voorgenomen maatregelen willen we de zelfredzaamheid van cliënten op het gebied van vervoer vergroten en daar waar vervoervoorzieningen voor mensen nodig blijven, dit duurzamer, efficiënter en kwalitatief goed uitvoeren. Hiermee willen we het vervoer beter laten aansluiten bij de persoonlijke situatie van mensen. Dit betekent per definitie dat het toepassen van de voorgenomen maatregelen, maatwerk is. Hierbij zijn wij ons er van bewust dat de mensen die gebruik maken van het doelgroepenvervoer dit niet voor niets doen. Wij denken dat voor een deel van deze mensen naast het doelgroepenvervoer verschillende voorliggende en alternatieve mobiliteitsvoorzieningen zijn in onze regio. Voorzieningen die voor sommige (bestaande, maar ook zeker nieuwe) reizigers binnen het doelgroepenvervoer een kwalitatief beter passende oplossing bieden. Tegelijkertijd zal voor een deel van de mensen gelden dat deze alternatieven geen goede oplossing zal bieden. Zij kunnen, ook in de toekomst, gewoon gebruik blijven maken van het doelgroepenvervoer.

2. Veranderingen in (vervoers)gedrag vergen tijd.

De voorgestelde maatregelen zullen niet van de één op de andere dag een totale verandering met zich meebrengen. Het gaat veelal om gedragsveranderingen. En dat kost tijd. Dit komt ook doordat we het uitgangspunt hanteren dat iedereen zijn bestaande rechten behoudt. Het

beoogde OV advies is bijvoorbeeld vrijblijvend. Dit betekent dat mensen, ongeacht dit advies, op basis van hun indicatie gebruik kunnen blijven maken van bijvoorbeeld de regiotaxi. Deze indicatie vervalt niet.

3. Werken met een reizigersprofiel suggereert een strijdigheid met het principe van maatwerk
Het reizigersprofiel bevat alle informatie die het call-center en de vervoerder nodig hebben om een rit te plannen, of om vrijblijvend te verwijzen naar het OV, die aansluit bij de individuele kenmerken van de individuele reiziger. Daarmee is elk profiel uniek en een belangrijk instrument om maatwerk te kunnen bieden. Juist doordat we de individuele kenmerken van een reiziger opnemen in het profiel ontstaat de mogelijkheid om maatwerk te bieden.

4. Stimuleren van OV vereist ook een (fysiek)toegankelijk OV

We realiseren ons dat, om mensen met OV te laten reizen, de fysieke toegankelijkheid van het OV op orde moet zijn. Ook geldt dat voor een deel van de reizigers in het doelgroepenvervoer, het OV hoe toegankelijk het ook is, niet mogelijk is. De fysieke toegankelijkheid van het openbaar vervoer is de afgelopen tien jaar in heel Nederland en dus ook in onze gemeenten flink verbeterd. Standaard rijden er lage vloer bussen en een flink deel van de haltes is aangepast zodanig dat het in- en uitstappen veel eenvoudiger kan, ook voor mensen in een rolstoel. Juist door mensen kennis te laten maken kunnen mensen in de praktijk ervaren dat de toegankelijk al flink is verbeterd en kunnen ze na gaan of dit voor hen voldoende is.

Duurzaamheid

Dit voorstel draagt bij aan verdere zelfredzaamheid van de inwoners en aan vermindering van het aantal vervoersbewegingen door vermindering van maatwerkvervoer en vergroting van OV-gebruik, en door meer combinaties van ritten in het doelgroepenvervoer.

Draagvlak

Regionaal is het beleidskader besproken met de betrokken gemeenten van de regio Amersfoort. Daarnaast zijn de Adviesraden Sociaal Domein en de gemeenteraden in de voorbereidende fase gehoord. Het advies van de Adviesraad Sociaal Domein gemeente Woudenberg vindt u in de bijlage.

De ontvangen adviezen van verschillende adviesraden zien met name op de uitvoering van de aangekondigde maatregelen. De rechten en (on)mogelijkheden van cliënten mogen niet geschaad worden in de uitvoering van de op zich goede voornemens. Deze oproep is in de projectgroep ter harte genomen en zal extra aandacht krijgen in het implementatieplan.

Beoogd resultaat (hoe)

De beschreven speerpunten uit het beleidskader worden de komende jaren uitgevoerd. Het zal worden beschreven in een implementatieplan. Dit moet leiden tot een optimaal vervoersaanbod voor alle inwoners van de regio. Wie kan gebruikt eigen vervoer of het OV. Voor wie dat niet toegankelijk is, zijn er kwalitatief goede alternatieven voorhanden. Uiteindelijk is de bedoeling dat de totale kosten aan doelgroepenvervoer niet zullen stijgen in de regio.

Financiële consequenties

Om uitvoering te kunnen geven aan het beleidskader zijn (extra) middelen noodzakelijk. Investerings zijn nodig, alvorens we de effecten van de voorgestelde maatregelen in de praktijk terug zien. De kosten gaan, zoals wel vaker, voorde baat uit. Dit gaat enerzijds om personele capaciteit, uitgedrukt in uren, anderzijds om financiële middelen, uitgedrukt in euro's. Wanneer, welke maatregelen worden getroffen en onder welke voorwaarden zal moeten worden uitgewerkt in een uitvoeringsplan. Dit betreft enerzijds uitwerking in lokale plannen, anderzijds vergt dit op onderdelen regionale uitwerking.

De inschatting is dat voor de uitvoering van de maatregelen uit het beleidskader op regionaal niveau voor zowel praktische uitvoering als ambtelijke inzet gedurende 2 jaar in totaal € 250.000,- nodig is. Voor Woudenberg betekent dit een benodigd bedrag van ongeveer €5.000 per jaar. Het definitieve bedrag is gedeeltelijk afhankelijk van de regionale en

gemeentelijke snelheid van handelen en daarnaast afhankelijk van de uiteindelijke ambitie. Dit bedrag kan worden gedekt uit het innovatiebudget sociaal domein.

Aanpak/uitvoering

Het voorliggende beleidskader is het resultaat van een intensieve regionale samenwerking. We streven er naar dat dit kader zoveel als mogelijk parallel in alle regiogemeenten in dezelfde periode wordt vastgesteld. Aangezien we een regionaal kader nastreven betekent het dat lokale aanpassingen regionale consequenties (onder andere voor het besluitvormingsproces) kunnen hebben. Overigens betekent dit niet dat er bij de uiteindelijke uitvoering, binnen de regionale kaders, wel sprake kan zijn van lokale nuances en verschillende accenten.

In het beleidskader zijn verschillende maatregelen benoemd, die verdere uitwerking vragen. Dit vergt zowel een lokale als een regionale inspanning. De maatregelen werken wij in overleg met betrokken partners (bijvoorbeeld scholen, vervoerders en zorgaanbieders) verder uit.

Conclusie

Met dit beleidskader wordt een goede basis gelegd voor de doorontwikkeling van het doelgroepenvervoer in de regio Eemland/Heuvelrug.

Communicatie

Nadat er keuzes zijn gemaakt in de implementatiefase zal hierover met de inwoners en cliënten moeten worden gecommuniceerd. Dit zal in de loop van het eerste halfjaar van 2018 gebeuren.

Bijlage(n)

- Beleidskader doelgroepenvervoer "Toekomstbestendig mobiliteitsbeleid"
- Advies van de ASD gemeente Woudenberg d.d. 10 november 2017.
- concept raadsvoorstel
- concept raadsbesluit