



**Regio
Amersfoort**

CONCEPT

Beleidsplan Kanteling Doelgroepenvervoer

CONCEPT

Regio Amersfoort:

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

colofon

Lennart Homan
Albertus Laan
Guy Hermans

HHM/LH/17/1642/dgvamf
September 2017

Inhoud

1.	Kantelingsbeleid: waarom	4
1.1	Context	4
1.2	Regionale voorgeschiedenis	5
1.3	Regionale uitgangspunten beleidsplan kanteling	5
1.4	Scope van het beleidsplan	6
1.5	Samenhang.....	6
1.6	Proces om te komen tot het beleidsplan	6
1.7	Leeswijzer	7
2.	Speerpunten kantelingsbeleid	8
2.1	Ambitie kantelingsbeleid	8
2.2	Beleidspeerpunten	9
2.2.1	SPEERPUNT 1: Mentale toegankelijkheid OV vergroten	9
	MAATREGEL 1.1: Stimuleren van Wmo-reizigers om OV te gebruiken .	10
	MAATREGEL 1.2: Leerlingen voorbereiden op zelfstandig reizen	11

CONCEPT

2.2.2 SPEERPUNT 2: Gebruik van mobiliteitsalternatieven vergroten.....	14
MAATREGEL 2.1: Opstellen digitaal overzicht voorliggende mobiliteitsvoorzieningen	15
MAATREGEL 2.2: Stimuleren ontwikkelen mobiliteitsinitiatieven	18
MAATREGEL 2.3 : Ontwikkelen alternatieve mobiliteitsinitiatieven naar veelvoorkomende locaties	20
2.2.3 SPEERPUNT 3: Indicatiestelling optimaliseren	22
MAATREGEL 3.1: Hanteren regionaal kader toegang.....	22
MAATREGEL 3.2: Geven van een OV-advies	25
3. Uitvoering kantelingsbeleid	30
3.1 Vorm geven aan regionale-lokale verhoudingen	30
3.2 Positioneren van consulenten	30
3.3 Benutten van stakeholders	30
3.4 Monitoring uitvoering kantelingsbeleid	31
3.4 Financiële consequenties	32
3.5 Uitvoeringsprogramma.....	33
Bijlage 1. Huidige inrichting gemeentelijk doelgroepenvervoer	34
Bijlage 2. Beknopte beschrijving maatregelen	35
Bijlage 3. Top 5 locaties Regiotaxi per gemeente	38
Bijlage 4. Afkortingen en verklarende woordenlijst.....	39

1. Kantelingsbeleid: waarom

1.1 Context

Om volwaardig en 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 grote 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. Financiering komt uit verschillende bronnen, waarvoor de gemeente voor een deel verantwoordelijk voor is.

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 Wsw-vervoer 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 inrichting van deze vervoersvormen in onze regio.

Sinds 1 januari 2015 dragen gemeenten meer verantwoordelijkheid voor het (versnipperde) doelgroepenvervoer. Zij hebben de taak om dit effectiever en efficiënter te organiseren en zo goed mogelijk af te stemmen op de beschikbaarheid van openbaar vervoer en kleinschalige mobiliteitsoplossingen in de regio.

Niet-gemeentelijk doelgroepenvervoer

Vervoersregelingen die niet onder de gemeentelijke verantwoordelijkheid vallen:

- 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. Daarbij is sprake van drie ontwikkelrichtingen:

Kanteling	<ul style="list-style-type: none">Hoe kunnen mensen meer gebruikmaken van algemeen toegankelijke voorzieningen of ondersteuning vanuit de eigen omgevingHoe 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 starten met het kantelingsbeleid 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.

1.3 Regionale uitgangspunten beleidsplan kanteling

In de regio hebben we met elkaar afgesproken dat het beleidsplan bestaat uit maatregelen die een bijdrage leveren aan de kanteling binnen 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 cliënten met een individuele vervoersbehoefte en individuele mogelijkheden en beperkingen, waarvoor we individueel maatwerk bieden.
- De zelfredzaamheid van de inwoner 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 moeten we naast deze uitgangspunten ook rekening houden met:

- Bestaand algemeen beleid van deelnemende gemeenten over de kanteling in het Sociaal Domein.
- Inrichting van de huidige vervoersvormen 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.

1.4 Scope van het beleidsplan

De scope van dit beleidsplan is:

- Het kantelingsbeleid richt zich primair op de vervoersvormen waarvoor de gemeenten verantwoordelijk zijn of zich voelen.
- Het beleidsplan beschrijft regionaal beleid en werkwijze. De concrete implementatie van maatregelen die passen binnen dit beleid en werkwijze vallen hier niet onder. Dit is een lokale aangelegenheid.
- Het beleidsplan bevat een overzicht van alternatieve vervoersvormen en ondersteunende instrumenten, lokaal en/of regionaal inzetbaar om invulling te geven aan de kanteling. 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 om 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).

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

1.5 Samenhang

Het kantelingsbeleid heeft raakvlakken met aanpalende trajecten en vraagstukken:

- De regionale aanbesteding van het leerlingenvervoer.
- De regionale aanbesteding van het callcenter regiotaxi en vervoer regiotaxi.

Voor het schrijven van dit beleidsplan hebben we op verschillende momenten afgestemd met beide trajecten.

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 het OV-advies te verstrekken. De scheiding tussen ritaanname en rijden van de ritten biedt ruimte voor een implementatie van maatregelen gericht op de kanteling, omdat de centrale geen direct belang heeft bij het rijden van de taxiritten. Verwijzen naar OV (of andere vervoersvormen) kan hierdoor eenvoudiger ingevuld worden.

1.6 Proces om te komen tot het beleidsplan

Draagvlak voor het kantelingsbeleid is cruciaal. We hechten veel waarde aan een goede verstandhouding tussen de gemeenten en de betrokken stakeholders (reizigers, ouders van kinderen en het leerlingenvervoer, zorgaanbieders, onderwijsinstellingen, OV-vervoerder, sociale adviesraden, sociale werkvoorziening en de Provincie Utrecht).

Gemeenten en stakeholders hebben hun eigen lokale ambities, prioriteiten en wensen op het gebied van kanteling. In het regionaal beleidsplan moet ruimte zijn voor de gemeenten om eigen accenten aan te brengen.

In de periode december 2016 t/m april 2017 voerden we een inventarisatie uit naar de bestaande vervoersvormen en de wijze waarop deze vervoersvormen zijn georganiseerd. Hiervoor voerden we gesprekken met:

- reizigers en ouders van leerlingen
- sociale adviesraden
- provincie Utrecht
- Syntus
- zorgaanbieders
- onderwijsinstellingen
- Amfors

Medio mei 2017 bespraken we de eerste uitkomsten met een regionale vertegenwoordiging van de gemeenteraden. De aandachtspunten en opmerkingen nemen we mee in dit beleidsplan.

Deze brede inventarisatie combineren we met ervaring uit andere regio's die ook actief zijn met de kanteling binnen het doelgroepenvervoer - en nemen we mee in dit regionale beleidsplan.

1.7 Leeswijzer

In de voorgaande paragrafen is ingegaan op de aanleiding voor het ontwikkelen van het kantelingsbeleid.

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

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

2. Speerpunten kantelingsbeleid

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

2.1 Ambitie kantelingsbeleid

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 voorzien. Dit vraagt om het:

- optimaliseren van bestaande voorzieningen;
- stimuleren van nieuwe voorzieningen;
- 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 verruimen 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

Twee uitgangspunten staan centraal binnen onze gezamenlijke ambitie:

Uitgangspunt 1: Passende oplossing

We kiezen altijd voor de best passende oplossing. De behoefte van het individu is uitgangspunt, we denken niet vanuit bepaalde doelgroepen,. Daarbij hebben we oog voor de individuele mogelijkheden, maar ook de beperkingen van de persoon. Met best passend bedoelen we ook: met oog voor het bredere algemene maatschappelijke belang. Indien het tot de mogelijkheden van het individu behoort heeft gebruik van algemene voorzieningen de voorkeur boven het gebruik van specifieke voorzieningen.

Uitgangspunt 2: Integrale afweging

Bij het vinden van de beste passende oplossing is een integrale afweging belangrijk. De manier waarop mobiliteit en de bijbehorende vervoersvoorziening is georganiseerd is geen doel op zich, maar 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 vervoersbeweging? Waarom reist iemand op een bepaald tijdstip naar die bewuste locatie? Is dat logisch? Waarom kiest iemand voor het gebruik van een bepaalde vervoersvoorziening?

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 speerpunten 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 vervoersvoorzieningen</i>
	<i>Stimuleren ontwikkelen nieuwe vervoersinitiatieven</i>
	<i>Ontwikkelen alternatieve mobiliteitsinitiatieven 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 is een belangrijk speerpunt om de kanteling in het doelgroepenvervoer vorm te geven. We hebben onderzocht of de huidige, fysieke inrichting van het OV in onze regio een plaatsvervangend en toegankelijk alternatief kan zijn. Hoewel dit per gemeente verschilt, liggen er kansen.

Echter gaat het bij het OV niet alleen om de fysieke toegankelijkheid. Ook de mentale toegankelijkheid van en bekendheid met het OV spelen een belangrijk rol.

We vinden het belangrijk dat de huidige gebruikers 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 besteedt aan de mogelijkheden van het OV als alternatief. We gaan ervan uit dat hier nog meer uit te halen is. Voor zowel bestaande, als nieuwe gebruikers. Om dit te bereiken hebben we de volgende maatregelen opgesteld:

- We informeren en enthousiasmeren bestaande Wmo-reizigers en potentiële Wmo-reizigers om het OV te gaan gebruiken.
- Leerlingen voorbereiden op het OV: 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. 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.

Beschrijving van de maatregel

Als gemeenten gaan we samen met de vervoerders en eventueel welzijnsorganisaties en ouderenbonden OV-kennismakingsdagen organiseren, waarbij inwoners 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. Daarna volgt het daadwerkelijk reizen met het OV. De dag sluit af met de mogelijkheid voor mensen om zich aan te melden voor een gratis OV-chipkaart en een persoonlijk OV-advies.

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).

Effect van de maatregel

We verwachten dat het vergroten van de bekendheid van het OV, het ervaring opdoen 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 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 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. Ons streven is dat aan de kennismakingsdagen jaarlijks tenminste 1.000 mensen deelnemen.

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 informatiekanaalen (zoals een nieuwsbrief of website). We benaderen Wmo-reizigers niet rechtstreeks, om onrust te voorkomen ("Ik ben Wmo-reiziger, maar ik moet van de gemeenten blijikbaar 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, over reizigers

CONCEPT

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.

Benodigde inzet van de gemeenten

Als gemeenten zij we aanwezig zijn 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.

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. Gemeenten trekken hierin samen op betreffende de inzet van regionale vervoerders. Gemeenten passen het programma aan de lokale situatie
Consequenties voor indicatiestelling	Beperkt 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.
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. Voor deze groep is zelfstandig reizen waarschijnlijk niet haalbaar.

Samenhang maatregel met innovatie vervoerder leerlingenvervoer

In de recente aanbesteding van het leerlingenvervoer zijn diverse interessante voorstellen gedaan door de winnende bedrijven met betrekking tot stimuleren van leerlingen om anders te reizen. Het gaat daarbij veelal om de inzet van alternatieven 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.

CONCEPT

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

Uitvoering van de maatregel

De gemeenten benaderen scholen waar leerlingenvervoer naar toe gaat met een korte vragenlijst om duidelijk te krijgen of 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, et cetera. 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 bijvoorbeeld 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 moeten wellicht worden 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.

De bereikbaarheid van de scholen voor speciaal (voortgezet) onderwijs met OV of met de fiets is een belangrijke randvoorwaarde 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.

CONCEPT

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 het kantelingsbeleid 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 plaats komen van een maatwerkvoorziening. In het kader een drietal voorbeelden variërend van elektrische kleine voertuigen in Dordrecht een groot vrijwilligersalternatief dat deels met eigen bussen vervoer aanbiedt in Leidschendam Voorburg en een digitaal platform gericht op samen reizen vooral in kleinere gemeenten en dorpen.

Enkele voorbeelden van mobiliteitsalternatieven zijn:

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 er mee reizen. De eerste zone is gratis, maximaal twee zones mag er gereisd worden. De kosten zijn dan € 4,- per persoon per rit betalen kan contact 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 vraag en aanbod van vervoer bij elkaar gebracht. Het gaat met name om 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 faciliteren we dat kennis over de aanwezigheid van deze alternatieven wordt ontsloten.

Deze aandachtspunten hebben we vertaald naar onderstaande maatregelen.

CONCEPT

MAATREGEL 2.1: Opstellen digitaal overzicht voorliggende mobiliteitsvoorzieningen

In onze gemeenten is een divers aanbod aan kleinschalige mobiliteitsoplossingen die we als voorliggende voorzieningen 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 vervoersvoorzieningen.

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 een digitaal overzicht, omdat dit de mogelijkheid biedt het overzicht eenvoudig up-to-date te houden. Ook is op deze manier de informatie goed toegankelijk voor inwoners en consultants.

Beschrijving van de maatregel

We kiezen ervoor om geen aparte regionale website op te richten. Het digitale overzicht koppelen we aan de reeds bestaande lokale kaarten van de verschillende gemeenten. We stellen een digitaal overzicht in die we regionaal beheren en waarin elke mobiliteitsvoorziening staat die aangeboden wordt 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 zijn
- Hoe een rit gereserveerd kan worden

- Welke voertuigen ingezet worden
- Wie de voertuigen rijden

Elke gemeente zorgt er afzonderlijk voor dat de lokale sociale kaarten worden gevuld met mobiliteitsinitiatieven. De gemeenten ontvangen een melding als er nieuwe mobiliteitsinitiatieven 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 groepen gebruikers inzichtelijk te zijn.

Het is mogelijk dat het callcenter van de Regiotaxi op aangeven van de gemeente een reiziger wijst op de mogelijkheid van een voorliggende voorziening. Daarvoor is dit overzicht ook te gebruiken, analoog aan de maatregel 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

CONCEPT

er voorliggende voorzieningen zijn die passen bij hun vervoersbehoefte. Het stimuleren van het gebruik van het overzicht door consulenten, 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 aan vervoersvoorzieningen. De mate waarin inwoners gebruikmaken van voorliggende voorzieningen verschilt dan ook sterk per gemeente.

Uitvoering van de maatregel

Bij de ontwikkeling van het digitale overzicht van vervoersvoorzieningen borduren we voort op ervaringen van andere regio's hebben opgedaan met het opzetten van kennisbanken voor mobiliteitsoplossingen. 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 consulenten het overzicht kunnen gebruiken, et cetera. We kunnen ervoor kiezen om alleen de voor inwoners relevante informatie voor hen beschikbaar te maken. Bijvoorbeeld: Informatie over een subsidierelatie met de gemeente is voor inwoners niet relevant en daarom voor hen niet zichtbaar.

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 vervoersvoorzieningen in de gemeenten dat in 2016 is opgesteld door de provincie Utrecht. Ons streven is het digitale overzicht begin 2018 gereed te hebben.

Bekendheid van het overzicht

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

ontsluiting via de lokale sociale kaarten onder de aandacht brengen van de consulenten van gemeenten, (vertegenwoordigers van) inwoners en uitvoerders van 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. Het is daarom belangrijk dat er 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 vervoersvoorzieningen binnen die gemeente. Daarbij leggen we uiteraard een stevige relatie met het up-to-date houden van de sociale kaart. Deze persoon informeert frequent (bijvoorbeeld eens per kwartaal) bij de opgenomen vervoersvoorzieningen 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. Zij zorgen ervoor dat de wijzigingen door worden gevoerd op de lokale sociale kaarten.

Doorontwikkeling van het overzicht

Eind 2018 evalueren we het effect van deze maatregel. Dit doen we door de bekendheid onder de consulenten in kaart te brengen en aan Regiotaxi-gebruikers te vragen of men het overzicht kent. Op basis van de evaluatie besluiten we of de informatievoorziening via het digitale overzicht aanpassing en/of uitbreiding nodig heeft. Zo kunnen we op termijn aansluiting zoeken bij bijvoorbeeld de reisplanner 'ikwilvervoer.nl'. Deze

CONCEPT

reisplanner biedt onze inwoners de mogelijkheid een reis van deur tot deur te plannen, rekening houdend met het brede aanbod aan mobiliteitsvoorzieningen.

Het callcenter kan gebruikers wijzen op het aanbod van voorliggende voorzieningen. De gemeente geeft aan welke gebruiker hier op gewezen mag of moet worden, analoog aan het OV-advies. Ook gaan we na of de huidige wijze van ontsluiten van de informatie voor de inwoners de best passende vorm is, of dat een andere vorm beter aansluit bij de behoeften (print, via een app, et cetera).

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 stellen 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 vervoersvoorzieningen, 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.

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

CONCEPT

MAATREGEL 2.2: Stimuleren ontwikkelen nieuwe mobiliteitsinitiatieven

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). Deze maatregel gaat over het stimuleren van nieuwe initiatieven en over het verbeteren van bestaande initiatieven.

N.B. Deze maatregel is bedoeld voor lokaal-overstijgende initiatieven van zorgaanbieders, onderwijsinstellingen, leer-werkbedrijven etc.

Beschrijving van de maatregel

Het ontwikkelen van nieuwe mobiliteitsinitiatieven is niet eenvoudig. Initiatiefnemers beginnen vaak enthousiast, maar haken uiteindelijk af omdat het daadwerkelijk realiseren van een alternatieve vervoersvorm 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 de ontwikkeling van nieuwe mobiliteitsinitiatieven faciliteren. Dit doen we onder meer door de initiatiefnemers te 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 mobiliteitsinitiatief rekening te houden met geldende wet- en regelgeving. Denk aan de Wet Personenvervoer, mogelijk werkverdringing bij de inzet van vrijwilligers, een inzittendeverzekering die vervalt bij het commercieel gebruik van de eigen auto, et cetera.

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

Dit regionale innovatiebudget is niet bedoeld voor burgerinitiatieven met voornamelijk een lokale focus. Dergelijke initiatieven richten zich tot de eigen gemeente. Het is aan elke gemeente afzonderlijk hoe zij omgaan met deze lokale initiatieven. De gemeente kan deze initiatieven uiteraard vragen om een plan van aanpak op te stellen waarin de hiervoor genoemde punten in terugkomen.

Effect van de maatregel

Als effect beogen we de ontwikkeling van passende mobiliteitsinitiatieven. Dit doen we door inwoners en organisaties die mobiliteitsinitiatieven willen ontwikkelen onze hulp aan te bieden. Zo komen nieuwe initiatieven eenvoudiger en beter passend bij de vraag tot stand.

Uitvoering van de maatregel

Als gemeenten stellen we een factsheet op met de belangrijkste onderwerpen die in een plan van aanpak moeten terugkomen. Onderdeel

CONCEPT

van de sheet is de ruimte die wet- en regelgeving biedt om een initiatief op te zetten.

Initiatiefnemers nemen contact op met (een) gemeente(n) om over het idee dat zij hebben van gedachten te wisselen. Elke gemeente heeft een vast aanspreekpunt. Initiatieven die binnenkomen bij het gemeentelijk aanspreekpunt worden in de regio gemeld. Vanuit de regio vindt coördinatie plaats. Daarbij gaat het om het verbinden van initiatieven organiseren van het kennisuitwisseling te organiseren en om initiatieven te toetsen en te beoordelen.

Het beoordelen 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.

We gaan in gesprek met bestaande mobiliteitsinitiatieven, om te kijken naar verbetermogelijkheden. Ook willen we ervaringen die zijn opgedaan bij de ontwikkeling en uitvoering van nieuwe mobiliteitsinitiatieven 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.

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 mobiliteitsinitiatieven. Deze eenmalige acties voeren we begin 2018 uit. 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. Jaarlijks organiseren we een netwerkbijeenkomst voor alle initiatieven, waarvoor we als gemeenten capaciteit vrijmaken.

Als gemeenten stellen we gezamenlijk een regionaal innovatiebudget beschikbaar voor gemeente-overstijgende initiatieven voor het leerlingenvoer, het dagbestedingsvoer en voer naar leerwerkbedrijven.

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 vervoers-alternatieven is een lokale aangelegenheid. De netwerkbijeenkomst vindt regionaal plaats. Innovatiebudget voor gemeente-overstijgende initiatieven wordt regionaal georganiseerd. 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 mobiliteitsinitiatieven naar veelvoorkomende locaties

Veel Wmo-Regiotaxi ritten gaan naar dezelfde bestemmingslocaties. In bijlage 3 hebben per gemeente aangegeven wat de top 5 bestemmingen zijn waar de Wmo-reizigers uit die gemeente naar toe reizen. Het gaat daarbij om forse volumes, variërend van circa 19% tot 38% 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.

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.

Effect van de maatregel

Met deze maatregel willen we mobiliteitsoplossingen ontwikkelen voor het vervoer naar veelvoorkomende locaties die kwalitatief beter aansluiten. Ook het vervoer naar het ziekenhuis kan mogelijk anders en beter worden georganiseerd dan met de Regiotaxi.

Naast het verhogen van de kwaliteit gaan we er ook 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 in het bijzonder 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 huidige 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.

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 mobiliteitsinitiatieven beschikbaar zijn voor het vervoer naar veelvoorkomende locaties. Daar staat tegenover dat voor deze mobiliteitsinitiatieven mogelijk wel een andere vorm van indicatiestelling noodzakelijk is.
Consequenties voor aanbestedingstrajecten	Mogelijk. Andere mobiliteitsinitiatieven 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.

>>> 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 een kanteling 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

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 vervoersvoorzieningen 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 vervoersvoorzieningen in de regio plaatsvindt aan de hand van een uniform kader bestaande uit regionale uitgangspunten. Het gaat om dezelfde uitgangspunten waaruit dit beleidsplan kanteling 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.

CONCEPT

Wat het kader doet is om vorm en inhoud 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 call-center 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 call-center, 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.

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.
- Call-center en vervoerder: alleen die gegevens uit het profiel die 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.

Verstrekken van Wmo-zone budgetten op maat

We stellen voor 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 vervoersvoorzieningen. 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 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-consulent dit in het keukentafelgesprek toe kunnen passen.

CONCEPT

We werken deze proef de komende periode verder uit en starten hiermee in de loop van 2018.

Effect van de maatregel

Door het opstellen van een regionaal kader komt er meer uniformiteit in de wijze van indicatiestelling. Dit maakt het voor consultants 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 een projectgroep te formeren. Het kader moet leiden tot concrete handvatten voor consultants in de praktijk, bijvoorbeeld een gespreksleidraad, checklist, aanvraagformulieren, etc. Het is logisch om consultants hierbij nauw te betrekken al dan niet als onderdeel van de projectgroep.

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. We gaan verkennen of we aansluiten bij bestaand casuïstiekoverleg of een nieuwe tafel moeten organiseren.

De casuïstiek-tafel is ook bedoeld om samen met onze consultants oplossingen te ontwikkelen, zodat consultants in staat zijn om:

- Het reizigersprofiel van een inwoner in te vullen .
- Het overzicht van alternatieve mobiliteitsinitiatieven 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.

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 kanteling.

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,

CONCEPT

wordt ook het reizigersprofiel ingevuld, zodat ook een OV-advies kan worden gegeven.

- 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 maatregel 'Ontwikkelen alternatieve mobiliteitsinitiatieven naar veelvoorkomende locaties'

Benodigde inzet van gemeenten

Als gemeenten stellen we capaciteit beschikbaar voor de projectgroep die aan de slag gaat met het opstellen van het regionale kader. Deze projectgroep verkent ook op welke wijze de casuïstiek-tafel wordt georganiseerd en werkt de maatregelen uit om ook bestaande gebruikers aan te haken.

Gemeenten moeten er daarnaast rekening mee houden dat consultants 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.

CONCEPT

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 consulenten 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 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 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 ¹ (m)	200	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.

¹ 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

Voorwaarden aan het OV-advies

De voorwaarden zijn sterk bepalend voor de OV-potentie binnen onze gemeenten. Als regio kiezen we er 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. Het aantal keren dat de reizigers mag overstappen zetten we op nul. Uit gesprekken met reizigers en consultants 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/verleggen.
- 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.

CONCEPT

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

In de tweede helft van 2018 is 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. We kiezen voor de tweede helft van 2018, omdat vanaf begin 2018 een nieuw contract voor de Regiotaxi geldt. We willen voorkomen dat het afgeven van een OV-advies verstrend werkt op de opstartfase van het nieuwe contract. Ook hebben we als gemeenten de tijd om, indien nodig, de lokale verordening aan te passen.

Consulenten moeten vanaf medio 2018 tijdens de 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 vertrekinformatie, 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.

In de eerste helft van 2018 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

In 2019 brengen we het effect van het geven van een OV-advies in kaart. In hoofdstuk 3 geven we in 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.

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 besluit te nemen over de doorontwikkeling van de maatregel. Dit schatten wij op 6 dagen per jaar per gemeente. 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

CONCEPT

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 vanaf medio 2018 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

3. Uitvoering kantelingsbeleid

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 regionale-lokale verhoudingen
- Positioneren van consulenten
- Benutten van zorgaanbieders en scholen
- Monitoring uitvoering kantelingsbeleid
- Financiële consequenties
- Benodigde middelen

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 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 per maatregel reeds uitgewerkt. We moeten de consulenten daarom goed betrekken in de uitvoering van het kantelingsbeleid 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 ook tijdens de uitvoering optimaal gebruikmaken van de kennis en expertise die voorhanden is. We stellen voor om begin 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. We vinden het daarom belangrijk dat de consulenten ook vertegenwoordigd zijn binnen de regionale programmagroep.

Het is belangrijk dat consulenten voldoende tijd beschikbaar hebben om een wezenlijke bijdrage te kunnen leveren aan de ontwikkeling en uitvoering van het kantelingsbeleid. 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 stakeholders

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

Deze stakeholders 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 onze stakeholders, met het oog op de kanteling die wij met elkaar beogen?

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

3.4 Monitoring uitvoering kantelingsbeleid

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. Op regionaal niveau, omdat ook de projectorganisatie op regionaal niveau is ingericht.

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 vervoersvoorzieningen, maar ook als doel hebben om te toetsen in hoeverre alternatieve vervoersvoorzieningen bekend zijn of gebruikt worden.

Hetzelfde geldt voor het analyseren van ritgegevens. Dit kan zich richten op bijvoorbeeld het gebruik van de regiotaxi 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/ etc.) 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 kantelingsbeleid 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.

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 maatwerkvervoer² 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 stakeholders.

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 andere initiatief kunnen reizen en dat zij dit 1 op de 10 keer ook daadwerkelijk doen. Een bijeffect zit hem er in dat op de lange termijn potentiële Wmo-reizigers (langer) met het OV blijven reizen.
<i>Leerlingen voorbereiden op zelfstandig reizen</i>	55.000	We verwachten dat 1 op de 10 leerlingen op termijn zelfstandig kan reizen.
<i>Opstellen digitaal overzicht voorliggende vervoersvoorzieningen</i>	4.500	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.
<i>Stimuleren ontwikkelen nieuwe mobiliteitsinitiatieven</i>	4.500	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.
<i>Ontwikkelen alternatieve mobiliteitsinitiatieven naar veelvoorkomende locaties</i>	Amfors: 12.000 Zorginstel.: 20.000 Ziekenhuis: 23.000	Deze ritten worden mogelijk niet meer met de Regiotaxi gemaakt. Echter deze ritten komen elders terug. Dit kan in het OV, maar ook in een alternatieve mobiliteitsvoorziening.

² Leerlingenvervoer, Wmo-dagbestedingsvervoer, Regiotaxi.

Maatregel	Afname aantal ritten maatwerkvervoer	Toelichting
<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 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, zoals we beschreven in paragraaf 3.3. 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 kanteling start de regionale projectgroep 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 mobiliteitsinitiatieven
- 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 en de inrichting van het reizigersprofiel.
- Kennismakingsdagen te organiseren.
- Overige activiteiten, mits deze een bijdrage leveren aan de implementatie van dit kantelingsbeleid.

Bijlage 1. Huidige inrichting gemeentelijk doelgroepenvervoer

Gemeente	Aantal leerlingen	Aantal leerlingen met rolstoel	Totaal aantal leerlingen
Amersfoort	452	29	454
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 5. 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		61
Leusden	72	6	78
Soest		1	1
Woudenberg	44	4	48
Totaal	563	26	589

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

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 6. 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.

Bijlage 2. Beknopte beschrijving maatregelen

Maatregel	Verhouding lokaal/regionaal	Beoogd effect	Afname volume maatwerkvervoer ³ⁱ	Toelichting financiële consequenties
<p>Stimuleren van Wmo-reizigers om OV te gaan gebruiken.</p> <p>Dit doen we door in nauwe samenwerking met OV-vervoerders, OV-kennismakingsdagen te organiseren.</p>	<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>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>	55.000	<p>We verwachten dat 1 op de 10 leerlingen op termijn zelfstandig kan reizen.</p>
<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>

³ 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.

Maatregel	Verhouding lokaal/regionaal	Beoogd effect	Afname volume maatwerkvervoer ³ⁱ	Toelichting financiële consequenties
<p>Stimuleren ontwikkelen nieuwe mobiliteitsinitiatieven</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>	<p>4.500</p>	<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 mobiliteitsinitiatieven 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 mobiliteitsinitiatieven 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 waarop het reizigersprofiel, het werken met Wmo-zone budgetten en het OV-advies worden geïmplementeerd.</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 passend oplossing gevonden.</p> <p>Baten. Door effectiever werken consulent en door meer gebruik voorliggende voorzieningen.</p>	<p>1.000</p>	<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>

Maatregel	Verhouding lokaal/regionaal	Beoogd effect	Afname volume maatwerkvervoer ³ⁱ	Toelichting financiële consequenties
<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>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%	Activiteitscentrum Kijkoo	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 Mariënheuvel	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%

Bijlage 4. Afkortingen en verklarende woordenlijst

Afkortingen	
DGV	Doelgroepenvervoer
OV	Openbaar Vervoer
Wlz	Wet langdurige zorg
Wmo 2015	Wet maatschappelijke ondersteuning 2015
Zvw	Zorgverzekeringswet

Verklarende woordenlijst	
Mobiliteit	Mobiliteit vraagt dat je je kunt verplaatsen. Veilig, met (enige) snelheid, betrouwbaar en voor de betreffende persoon passend en betaalbaar.
Regulier openbaar vervoer	Regulier openbaar vervoer is personenvervoer dat openbaar toegankelijk is. Dat wil zeggen dat iedereen die dat wil van de vervoerdienst gebruik kan maken. OV-bedrijven hebben een vervoerplicht die hen dwingt iedereen die daar om vraagt te vervoeren, mits de reiziger het geldende tarief betaalt en zich aan de gebruikelijke fatsoensregels houdt. Openbaar vervoer kenmerkt zich doordat het plaatsvindt op veel gebruikte vervoerslijnen.
Aanvullend openbaar vervoer	Collectief vervoer dat veelal met een taxibus wordt uitgevoerd. Een open systeem voor iedereen, aanvullend op het OV. Wordt met name ingezet in gebieden waar het openbaar vervoer niet (meer) komt en neemt dus eigenlijk de rol over van het reguliere openbaar vervoer. AOV wordt daardoor vaak ingezet op de minder gebruikte vervoerslijnen.
Regiotaxi	De Regiotaxi is in veel regio's de naam voor 'collectief vraagafhankelijk vervoer' (CVV) dat veelal met een taxibus wordt uitgevoerd. In de regio is deze vorm van collectief vraagafhankelijk vervoer tweeledig, namelijk een combinatie van Wmo-vervoer en een OV-functie. De OV-functie wordt met name ingezet in gebieden waar het openbaar vervoer niet (meer) komt en neemt dus eigenlijk de rol over van het reguliere openbaar vervoer.
Callcenter Regiotaxi	Callcenter Regiotaxi is een organisatie die op dit moment verantwoordelijk is voor de intake van Regiotaxi-ritten, de verdeling van ritten over de vervoerders en verantwoordelijk voor de controle van de gedeclareerde ritten.