



Toekomstschets Mobiliteit in de gemeente Alkmaar

Alkmaar, mei 2020

alkmaar.nl



Inhoudsopgave

Voorwoord	4
Inleiding	6
1 Algemeen kader voor vervoer	9
1.1 Vormen van vervoer en wetgeving	10
1.2 Algemeen uitgangspunt	11
1.3 Overige uitgangspunten	12
2 Analyse bestaande situatie	13
2.1 Beknopte beschrijving van de Alkmaarse vervoersmogelijkheden	14
3 Plan van aanpak / Toekomstbeeld ‘verbetering Alkmaarse vervoersmogelijkheden’	20
3.1 Het Toekomstbeeld in hoofdlijnen	21
3.2 Plan van aanpak	22
3.3 Gevolgen gesubsidieerd vervoer en inkoopprocessen	27
3.4 Wat betekent het toekomstbeeld voor de Wmo-dienstverlening?	27
3.5 Tijdspad	28
3.6 Bestuurlijke opdracht	28
Bijlages	29
Bijlage 1: Analyse van alle bestaande mobiliteitsoplossingen binnen de gemeente Alkmaar	30
Bijlage 2: Verslag van de Wmo themabijeenkomst “Vervoer” op 16 mei 2019 in wijkcentrum De Mare Nostrum	38
Bijlage 3: Sessie over mobiliteit met de gemeenteraad	48
Bijlage 4: Visiedocument nieuw contract Wmo-regiotaxi 2021	49



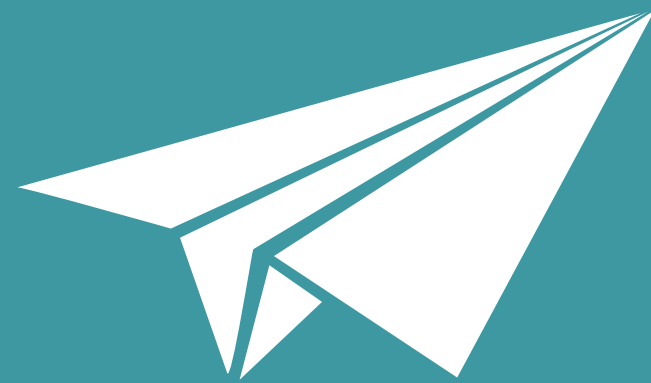
Voorwoord

Alkmaar kent een grote variatie aan vervoersmogelijkheden voor mensen met mobiliteitsbeperkingen. Naast de Wmo-regiotaxi zijn er o.a. de Opbelbus, de Rolstoelbus, de 55+ bus en de Max Mobiel. Veel vrijwilligers zetten zich dagelijks in voor het 'draaiende houden' van de vrijwilligersorganisatie. Met de inzet van deze organisaties kunnen veel mensen met fysieke beperkingen toch reizen en deelnemen aan de samenleving.

Met deze toekomtschets bouwen we voort op het palet aan vervoersmogelijkheden. We staan stil bij wat goed gaat en bij wat beter kan. In goed overleg met alle partijen willen we het vervoer sterk houden voor mensen met mobiliteitsbeperkingen. En dan gaat het onder andere over goede informatie naar klanten, over de meerwaarde van samenwerking, over het werven en behouden van (nieuwe) vrijwilligers en over innovatie.

Aan de hand van deze toekomtschets ga ik in gesprek met alle initiatieven in de gemeente; als gevolg van de coronacrisis denken we nog na over hoe we dit het beste kunnen realiseren. Met de betrokkenheid van alle organisaties in Alkmaar willen we werken aan een klantvriendelijk en betaalbaar vervoerssysteem.

Marcel van Zon
wethouder Wmo



Inleiding

Er is in Alkmaar een breed palet aan vervoersmogelijkheden voor minder valide mensen, waaronder: Openbaar Vervoer, Wmo-regiotaxi, de Opbelbus en de Rolstoelbus. Dit netwerk van wettelijke vervoersvoorzieningen kent nogal wat schotten met verschillende financieringsstromen en regelingen. De gemeente is gebonden aan aanbestedingsregels en de markt is smal met weinig aanbieders en veel aanbestedingen kennen juridische procedures.

Aanleiding

De gemeenteraad van Alkmaar heeft met betrekking tot het thema Mobiliteit twee moties aangenomen:

1. Motie 'BoodschappenPlusBus voor elke wijk', d.d. 13-12-2018. Deze motie is door het college beantwoord op 24-01-2019.
2. Motie m.b.t. de gevolgen van een mogelijke afschaffing van de BPM-regeling voor de Opbelbus. De motie is afgehandeld in het college van 22 oktober 2019.

In de beantwoording van de 2 moties is een integrale aanpak van de verschillende losse vervoersprojecten en het gecontracteerde vervoer binnen de gemeente Alkmaar toegezegd.

Probleemstelling

Met deze toekomstschets geven we een koers/richting aan voor de verschillende mobiliteitsmogelijkheden in Alkmaar. Dat is nodig om het vervoersysteem voor de lange termijn klantvriendelijk en betaalbaar te houden. Een belangrijk thema in de toekomstschets is de integrale samenhang van alle vervoersmogelijkheden: belangrijk is dat de mogelijkheden aanvullend op elkaar zijn en er zo weinig mogelijk overlap is. Daarnaast is het belangrijk dat voorliggende voorzieningen ingezet kunnen worden, zodat duurdere vervoersvoorzieningen betaalbaar kunnen blijven.

Deze benadering is in lijn met de algemene beleidsvisie Wmo en 'het huis van de Wmo' waarin onder andere uitgegaan wordt van sterke voorliggende voorzieningen en analyses als basis voor



verbeteringen. In deze Toekomstschets geven we een overzicht van de vervoersmogelijkheden voor niet-valide mensen. Tevens worden knelpunten en verbeterpunten geïnventariseerd. Hierbij is input opgehaald bij gebruikers, de Wmo-raad en uit de diverse accountgesprekken met gecontracteerde en gesubsidieerde vervoerders.

Vooruitlopend op deze aanpak is in de dekking van het gesubsidieerde vervoer voor 2020 door het college voorzien. Hiermee is de exploitatie voor zowel de Opbelbus als de Rolstoelbus voor 2020 veiliggesteld, met de intentie om de jaarlijkse subsidie om te vormen naar een meerjarige subsidie zodat deze organisaties investeringen kunnen doen (aanschaf bussen). Verderop in deze toekomstschets wordt ingegaan op het gesubsidieerd vervoer.

Plan van aanpak

Om het toekomstbeeld te realiseren is een plan van aanpak met diverse activiteiten opgesteld. Deze activiteiten zijn te beschouwen als noodzakelijke 'tussenstops' om op de eindbestemming aan te komen. Voor de uitvoering van het plan van aanpak is samenwerking met alle betrokken partijen van belang.

Participatie

In aanloop naar deze Toekomstschets is input verkregen uit de diverse accountgesprekken met gecontracteerde en gesubsidieerde vervoerders. Daarnaast is opgehaald bij gebruikers en de leden van de Wmo-raad. In mei 2019 heeft de Wmo-raad Alkmaar een informatiebijeenkomst gehouden over het vervoer. In de bijlage is een uitgebreide rapportage opgenomen.

Indeling

In hoofdstuk 1 wordt het algemeen kader geschetst en worden uitgangspunten geformuleerd voor de mobiliteit van minder valide mensen.

In hoofdstuk 2 wordt een analyse gemaakt van de bestaande mobiliteitsoplossingen binnen de gemeente Alkmaar: daarbij wordt vooral ingegaan op wat verbeterd kan worden.

In het hoofdstuk 3 wordt een plan van aanpak geschetst.

Bijlage 1: uitgebreide analyse van alle bestaande mobiliteitsoplossingen in de gemeente Alkmaar.

Bijlage 2: verslag bijeenkomst Wmo-raad.

Bijlage 3: verslag workshop gemeenteraad.

Bijlage 4: visie aanbesteding Wmo-regiotaxi.



Hoofdstuk 1: Algemeen kader voor vervoer

In dit hoofdstuk wordt een opsomming gegeven van alle vervoersmogelijkheden. Vervolgens worden uitgangspunten opgesteld. Deze uitgangspunten komen van met name (landelijke) cliëntorganisaties en de Wmo-raad, zij staan dicht bij de gebruikers en hebben eventuele tekortkomingen scherp in beeld.

1.1. Vormen van vervoer en wetgeving

- a. **Openbaar vervoer** = Vervoer volgens een vaste dienstregeling van halte naar halte per trein, bus, tram, metro of pont, waar iedereen zonder speciale voorwaarden gebruik van kan maken. De overheid sluit hiervoor contracten af met openbaarvervoerbedrijven. In de Wet Personenvervoer 2000 is de organisatie van het openbaar vervoer in Nederland geregeld op provinciaal niveau.
- b. **Gesubsidieerd vervoer** = vervoer dat over het algemeen is ontstaan vanuit particulier initiatief (inzet vrijwilligers) en inspeelt op specifieke behoeften of hiaten. In Alkmaar zijn actief: de Opbelbus, de Rolstoelbus, de 55+ Bus en de Max Mobiel. Het gesubsidieerd vervoer is geregeld in het lokaal subsidieplan.
- c. **Doelgroepenvervoer** (door gemeenten gecontracteerd vervoer) = Vervoer op afroep van deur tot deur per taxi of taxibusje voor specifieke groepen mensen die door een beperking geen gebruik kunnen maken van het openbaar vervoer.
Wmo-regiotaxi = alle vervoer op afroep van deur tot deur per taxi of taxibusje in opdracht van de gemeenten. De Wmo-regiotaxi kan in dunbevolkte gebieden ook fungeren als openbaar vervoer. Wettelijk kader: Wmo 2015.

Andere vormen van vervoer, waaronder ziekenvervoer en vervoer in het kader van de wet Langdurige zorg worden hier buiten beschouwing gelaten omdat deze geen onderdeel uitmaken van lokale mobiliteitsoplossingen.

Andere vormen van doelgroepenvervoer.

- Vervoer naar de (geïndiceerde) dagbesteding; wettelijk kader is de Wmo 2015. Dit vervoer is onderdeel van de inkoop dagbesteding en wordt door de zorgaanbieders zelf georganiseerd.
- Leerlingenvervoer is geregeld in drie verschillende onderwijswetten: de Wet op het primair onderwijs, de Wet op het voortgezet onderwijs en de Wet op de expertisecentra. Het gaat bijna altijd om leerlingen met een beperking.
- Jeugdzorgvervoer = begeleid vervoer van en naar de (gesloten) jeugdzorg; wettelijk kader is de Jeugdwet 2015. deze vorm van vervoer wordt niet meegenomen in de Toekomstschets. Dit omdat het hier om een specifieke vervoersvorm gaat (niet Wmo-gerelateerd) en er niet direct synergievoordelen zijn met andere vormen van vervoer.
- Woon-werk vervoer; wettelijk kader is de Participatiewet 2015. Het WNK heeft een voorziening om klanten die bij het WNK zelf werken naar en van de werkvoorziening te vervoeren. In principe geen verantwoordelijkheid van de gemeente maar als gemeenschappelijke regeling hebben wij hier wel een indirect (financieel) belang.

Voor bovenregionaal doelgroepenvervoer kunnen reizigers gebruik maken van de landelijke organisatie Valys.

Uit deze beknopte opsomming van alle vervoersmogelijkheden blijkt dat er een grote variatie aan vervoersmogelijkheden is. In het volgende hoofdstuk belichten we specifiek de situatie in Alkmaar.

1.2 Algemeen uitgangspunt

Ter voorbereiding op het beleidskader Wmo is er een sessie Mobiliteit met de gemeenteraad en met de Wmo-raad geweest. De verslagen hiervan zijn opgenomen in de bijlagen. Hier bouwen we voort op deze sessies. Belangrijke punten uit deze sessies waren: leg een duidelijke prioriteit bij de keuzevrijheid voor de gebruiker maar verken ook de mogelijkheden voor meer coördinatie.

De wet geeft aan dat er een “recht” bestaat op Openbaar Vervoer. De wet Wmo vult dit aan voor mensen met een beperking die niet in staat zijn om gebruik te maken van dat Openbaar Vervoer. Zij hebben “recht” op een (maatwerk) vervoersvoorziening door de gemeente. De gemeente heeft daarmee een vervoers “plicht”.

We moeten ons allemaal verplaatsen. Om je te kunnen verplaatsen moet je wel de mogelijkheid hebben om dit ook echt te kunnen doen. We spreken dan in wettelijke en (ideologische) zin van het recht op vervoer. Wat is nu het recht op vervoer? Vervoer is belangrijk, want het maakt mogelijk dat mensen mee kunnen doen in de maatschappij. Dat vraagt allereerst om Openbaar Vervoer dat ook voor mensen met een beperking toegankelijk en bruikbaar is. Voor iedereen geldt dat de eigen verantwoordelijkheid eerst komt. Dit betekent dat inwoners, indien mogelijk, zelf passende oplossingen voor de vervoersbehoefte moeten vinden. Het Openbaar Vervoer is de afgelopen jaren steeds klantvriendelijker geworden voor mensen met beperkingen (lage instap, ophogen haltes, etc.). Een oplossing kan ook in het eigen netwerk gevonden

worden, denk aan familie en vrienden. Ook kunnen inwoners zelf een taxi huren, zeker als het om incidenteel vervoer gaat.

Andere mogelijkheid is dat gekeken wordt naar de mogelijkheden nabij, in de wijk. Zo is het mogelijk om gebruik te maken van de Max Mobiel; verschillende bewonersondernemingen en een zorginstellingen bieden deze mogelijkheid.

Inwoners kunnen ook, zonder tussenkomst van de gemeente, lid worden van de Opbelbus of de Rolstoelbus.

Als deze voorliggende mogelijkheden niet in voldoende mate aansluiten bij de specifieke vraag, dan komt de gemeente in beeld. Voor niet valide mensen is er de rolstoel. Voor minder valide mensen kan een Wmo voorziening als een (driewiel) fiets of een scootmobiel uitkomst bieden voor de kortere afstanden. Bij grotere afstanden of beperkingen komt de Wmo-regiotaxi in beeld.

Voor alle verschillende vormen van vervoer hantieren we het volgende, algemene uitgangspunt:

Voor mensen die geen gebruik kunnen maken van hun eigen netwerk, het Openbaar Vervoer of bestaande voorliggende voorzieningen, is de gemeente verantwoordelijk voor het op maat organiseren (via inkoop of subsidie) van passend vervoer. Daarbij gaan we uit van een vervoersysteem dat voor de lange termijn klantvriendelijk en betaalbaar is.

Bij goed (openbaar) vervoer hoort ook de bereikbaarheid van het vertrekpunt en de uiteindelijke eindbestemming, de toegankelijkheid van op-, over- en uitstappunten zoals perrons, bushaltes en parkeerplaatsen, de aanwezigheid van oversteekplaatsen enzovoort.

En tot slot zullen de vervoerssystemen efficiënt, toegankelijk en begrijpelijk moeten zijn voor gebruikers.

1.3 Overige uitgangspunten

In lijn met het algemene uitgangspunt zoals hierboven beschreven formuleren we hier 5 uitgangspunten voor mobiliteit. Deze uitgangspunten hebben een sterke onderlinge relatie. Voorbeeld: een goed georganiseerd voorzieningennetwerk is belangrijk, maar als inwoners hier niet goed bekend mee zijn, is het risico aanwezig dat er niet voor de best passende oplossing wordt gekozen.

Uitgangspunt 1: Informatievoorziening

Goede informatievoorziening over het aanbod zodat de reiziger gebruik kan maken van de best passende oplossing.

Het moet duidelijk zijn voor gebruikers welke oplossingen er zijn, waar je die kunt vinden, hoe je ze moet gebruiken en natuurlijk wat het wel of niet kost. Verbeteren van de informatievoorziening is een belangrijke basis. Als de informatievoorziening op orde is, weet de klant op welke vervoersvorm hij of zij is aangewezen, daarmee wordt duidelijkheid gecreëerd voor de gebruiker.

Uitgangspunt 2: Toegang tot voorzieningen

Om maatwerk te kunnen bieden is het belangrijk dat klanten weten wat de specifieke voorwaarden en spelregels zijn van de verschillende vervoersvormen. Goede informatievoorziening is daarbij belangrijk, maar ook een (regelmatig) contact tussen de klant en het Wmo-loket, c.q. de Wmo-consulent. In een gesprek kan bepaald worden of de gekozen vervoersvorm nog steeds passend is.

Een maatwerkoplossing mag in redelijkheid voor iemand met een beperking niet duurder zijn dan de kosten die iemand zonder beperking maakt.

Uitgangspunt 3: Ondersteuning bij gebruik voorzieningen

Waar nodig wordt passende ondersteuning aangeboden aan reizigers om van de juiste voorziening gebruik te kunnen of te leren maken.

Soms heb je alleen ondersteuning nodig om van de aanwezige (voorliggende) voorzieningen gebruikt te kunnen maken, of van (digitale) middelen om je zelfredzaamheid te vergroten. Eigen regie is voor iedereen belangrijk. Er zijn verschillende oplossingen die ingezet kunnen worden zoals een trein- of bus maatje. Binnen het leerlingenvervoer wordt met succes het project Mee op weg ingezet waarbij leerlingen leren om zelfstandig naar school te fietsen.

Uitgangspunt 4: Organisatie van voorzieningen

Er zijn veel voorzieningen maar die sluiten niet altijd aan op elkaar. Alles is apart georganiseerd en er moet gekeken worden naar mogelijkheden om samen te werken en hoe het zo op elkaar aan kan sluiten zodat het voor een klant logisch is welke voorziening op een gegeven moment voor handen is en passend is zodat je ook zo zelfstandig mogelijk je reis kan invullen.

Uitgangspunt 5: Beheren en ontwikkelen van voorzieningen

Om de voorzieningen duurzaam en betaalbaar toegankelijk te kunnen houden voor langere tijd moet er onderzocht worden welke kansen en mogelijkheden er zijn om de organisatie van het vervoer stapsgewijs verder te verbeteren.



Hoofdstuk 2: Analyse bestaande situatie

In dit tweede hoofdstuk belichten we eerst de actuele situatie in Alkmaar. Achtereenvolgens gaan wij in op:

- Max Mobiel
- 55+Bus
- Opbelbus
- Rolstoelbus
- Wmo-regiotaxi
- Vervoer naar dagbesteding
- Leerlingenvervoer
- WNK-vervoer

Van al deze vervoersvormen beschrijven we kernachtig de (specifieke) doelstelling, het aantal gebruikers, de kosten op jaarbasis en de actuele stand van zaken. Op basis van de geformuleerde uitgangspunten in het vorige hoofdstuk komen per vervoersvorm knelpunten en verbeterpunten aan bod. In het volgende hoofdstuk worden de geconstateerde knelpunten, c.q. verbeterpunten uitgewerkt in een plan van aanpak.

Uitgebreide Analyse

In de bijlage 1 wordt een uitgebreide opsomming gegeven van alle bestaande mobiliteitsoplossingen in de gemeente Alkmaar. Deze bijlage geeft inzicht in de uitdagingen om te komen tot verbeterpunten in de samenhang van mobiliteitsoplossingen in de gemeente Alkmaar waar wij als gemeente verantwoordelijk voor zijn of direct invloed op hebben. In dit hoofdstuk vindt u een beknopte uitwerking van de achterliggende gegevens.

2.1 Beknopte beschrijving van de Alkmaarse vervoersmogelijkheden

Per vervoersvorm:

Max Mobiel

Specifieke doelstelling

Rijdt binnen Alkmaar veelal wijkgebonden. Geen leden, is voor algemeen gebruik. 10 Max Mobielen gestationeerd bij bewonersorganisaties en zorginstellingen.

Aantal gebruikers

Onbekend. Vanaf 01-01-2020 worden er gegevens geregistreerd.

Kosten

€ 50.000.

Reizigers betalen een vrijwillige bijdrage aan de chauffeur.

Actuele situatie per vervoersvorm

Er wordt veel gebruik gemaakt van de Max Mobiel. De Max Mobiel betekent voor veel mensen behalve vervoer een contactmoment op wijkniveau.

Er wordt veel gebruik gemaakt van de Max Mobiel. Vanaf 1 januari 2020 wordt er een rit registratie bijgehouden.

Nadeel is dat er maar plaats is voor 2 personen, een chauffeur en een klant.

Er zijn nu 9 Max Mobielen die door wijkverenigingen en een zorginstelling afzonderlijk worden beheerd. Is bijvoorbeeld het wijkcentrum dicht dan is ook de Max Mobiel niet in gebruik, ook niet voor andere centra. Meer samenwerking biedt hier perspectief.

In veel steden wordt de Max Mobiel mede gefinancierd met behulp van sponsoring door lokale ondernemers.

55+ Bus

Specifieke doelstelling
Verbonden aan de Mieuwijd in Graft de Rijp. Rijdt in Graft, De Rijp, Oost en Westgrafdijk, Starnmeer, Beemster, Purmerend, Schermer en Alkmaar. Geen leden. Rijden uitsluitend voor inwoners Graft De Rijp van 55+. Rijden veel op ziekenhuis Purmerend en zorginstellingen. Verzorgen vervoer van deur tot deur. Doen boodschappen met mensen.
Aantal gebruikers
1 busje voor 5 inzittenden, geen rolstoel. 7 bestuursleden, 12 chauffeurs, 5 telefonisten. 25.000-30.000 km per jaar, ca 2000 ritten. 6 dagen per week van 09.00-17.00. Niet op zon- en feestdagen.
Kosten
Subsidie €20.000.
Enkele reis binnen gemeentegrens € 1,25 en buiten gemeentegrens € 2,50. Subsidie € 1.500,00.
Actuele situatie per vervoersvorm
Is volledig gericht op reizigers vanuit de gemeente Graft De Rijp en voorziet binnen de gemeenschap in een groot vervoersaanbod.

Opbelbus

Specifieke doelstelling
Het zonder winstoogmerk voorzien in een vervoersmogelijkheid voor diegenen die, door ziekte of gebrek of anderszins ter beoordeling van het stichtingsbestuur, niet van de diensten van het Openbaar Vervoer gebruik kunnen maken.
De opbelbus rijdt 7 dagen in de week tussen 08.00-21.00 uur. In principe binnen de gemeente Alkmaar.
Aantal gebruikers
De OpbelBus heeft in 2019 ruim 600 leden, 43 vrijwilligers, 5 eigen Bussen. Er zijn in 2019 14.793 ritten uitgevoerd.
Leden betalen een jaarlijkse contributie van € 25. = en een bijdrage van € 2,20 voor een rit.
Kosten
Subsidie 2020 € 35.000
Actuele situatie per vervoersvorm
De Opbelbus ziet een toename van het aantal leden. Omdat de capaciteit beperkt is wordt er wisselend een ledenstop gehanteerd. De bestaande vrijwilligers zijn er lang maar worden ook ouder. Er is te weinig aanwas van nieuwe vrijwilligers.
De bussen zijn aangeschaft in eigendom van de stichting en kunnen niet ingezet worden ten behoeve van derden.

Rolstoelbus

Specifieke doelstelling
St. Rolstoelbus rijdt in de regio Alkmaar. Geen leden. Men moet rolstoelgebonden zijn. Rijden veel arbeidsintensieve zorgritten van en naar ziekenhuis. Hebben 3 eigen rolstoelen waarmee een transfer gemaakt kan worden voor patienten.
Aantal gebruikers
2 Rolstoelbussen voor maximaal 3 klanten en 3 begeleiders. 21 chauffeurs en 10 medewerkers. Ongeveer 3000 ritten per jaar, gemiddeld 60 per week. In principe 7 dagen, met een concentratie ma-vr. Andere tijden en verre bestemmingen afhankelijk van beschikbaarheid chauffeurs.
Kosten
Subsidie € 20.000.
Klant betaalt bij 1 rolstoel 0,40 cent per kilometer en bij 2 rolstoelen 0,60 cent per km met een minimum van 3,10 euro bij een enkele rit en 5,00 euro bij een retour. Kilometers worden berekend van standplaats naar ophaaladres naar bestemming en retour standplaats.
Actuele situatie per vervoersvorm
De Rolstoelbus voorziet in een belangrijke vraag van rolstoelgebonden reizigers. De Rolstoelbus zit momenteel aan zijn plafond wat betreft de inzet van bussen en vrijwilligers. De huidige standplaats van de bussen is bij het ziekenhuis. Door de verbouwplannen komt deze voorziening binnenkort te vervallen. De bussen zijn eigendom van de stichting en kunnen niet ingezet worden ten behoeve van derden.

Wmo-regiotaxi

Specifieke doelstelling
Verzorgen vraagafhankelijk vervoer voor Wmo geïndiceerde reizigers in het bezit van een Wmo-regiotaxipas.
Aantal gebruikers
Er zijn 2045 Alkmaarse pashouders.
Kosten
2018 € 1.240.170
2019 € 1.373.530
Actuele situatie per vervoersvorm
Regionaal contract Contract loop 31-03-2021 af en wordt in 2020 opnieuw aanbesteed. De volgende belangrijke wijzigingen worden in het nieuwe contract voorbereid:
1. Inzetten op passend gebruik van de Wmo-regiotaxi. <i>Niet onbeperkt reizen maar samen met de klant scherper kijken naar vervoersvraag en de mogelijkheden.</i>
2. Maatwerk in het (maximaal) gebruik van de Wmo-regiotaxi. <i>In lijn met landelijke ontwikkelingen vanuit een oogpunt van maatwerk en bedrijfsmatigheid een bovengrens stellen aan het reizen met de Wmo-regiotaxi.</i>
3. Voor vervoer in de stad inzetten op het gebruik van gesubsidieerd vervoer en minder gebruik van de Wmo-regiotaxi; de Wmo-regiotaxi vooral inzetten voor de lange(re) ritten in de regio.
Voor de pashouders van de regiotaxi betekent dit een hernieuwd gesprek met de toegang en een taxipas die passend aansluit bij de daadwerkelijke reisbehoefte binnen de geldende kaders.

Vervoer naar dagbesteding

Specifieke doelstelling

Zorgorganisaties die dagbesteding leveren doen dat inclusief het vervoer van en naar de dagbestedingslocatie. Vanaf 1-1-2020 zijn nieuwe contracten met zorgaanbieders afgesloten.

Aantal gebruikers

Gemiddeld 530 cliënten die gebruik maken van vervoer naar dagbesteding.

Kosten

Er is in het tarief voor dagbesteding een bedrag opgenomen van 8 euro voor een retour zonder rolstoel en 16 euro voor een retour met rolstoel.
Gemiddelde kosten op jaarbasis:
€ 5.000,- per dagdeel, bij gebruik 3 dagdelen per week: € 15.000,-.

Actuele situatie per vervoersvorm

De tarieven zijn niet kostendekkend voor de zorgaanbieder en dankzij financiële middelen uit de Wlz, samenwerking met andere zorgaanbieders is de situatie tot op heden houdbaar.
Wel is geconstateerd dat er klanten die geïndiceerd zijn voor dagbesteding (incidenteel, soms meer structureel) gebruik maken van de Wmo-regiotaxi.

In de inkoopstukken voor dagbesteding is opgenomen dat in de huidige contractperiode met zorgaanbieders verkend wordt hoe de huidige situatie verbeterd kan worden. Dat kan door een beter kostendekkend tarief te hanteren, andere mogelijkheden zullen ook worden verkend.

Leerlingenvervoer

Specifieke doelstelling

Onder bepaalde, in de verordening leerlingenvervoer opgenomen voorwaarden, gebruik kunnen maken van aangepast vervoer

Aantal gebruikers

Gemiddeld 400 leerlingen per schooljaar die gebruik maken van aangepast vervoer

Kosten

Prognose 2019 was € 686.513 volgens eerder aan het doelgroepoverleg aangeleverd document.
Prognose 2020 is € 721.600 op basis van nieuwe cijfers. Verhoging i.v.m. forse NEA-index

Actuele situatie per vervoersvorm

Het contract loopt tot 31-08-2021 en kan nog met een jaar verlengd worden.
Het Leerlingenvervoer is tijdgebonden en rijdt pakweg tussen 08.00-10.00 en 15.00-17.00 uur. Buiten deze tijden wordt het materieel niet ingezet voor andere vormen van vervoer. Hier liggen mogelijke synergievoordelen met de Wmo-regiotaxi.
Het vervoer functioneert goed en er is tevredenheid over de kwaliteit.

WNK-vervoer

Specifieke doelstelling

Vervoer door het WNK naar en van de eigen werkvoorziening op de Hertog Aalbrechtweg in Alkmaar, voor klanten die niet bemiddelbaar zijn voor regulier werk.

Aantal gebruikers

16

Kosten

De kosten zijn voor het WNK hoger dan wanneer dit vervoer door de Wmo-regiotaxi zou worden gedaan.
Het WNK is een gemeenschappelijke regeling dus de kosten komen via een omweg ten laste van de gemeenten.

Actuele situatie per vervoersvorm

Het vervoer is voor een kleine groep mensen maar moet toch volledig aanbesteed worden wat duur en omslachtig is. Het zou voor de klanten veel toegankelijker zijn om hen een aparte indicatie te geven voor de Wmo-regiotaxi. Kosten kunnen gemakkelijk worden door belast aan het WNK zonder extra kosten voor klant of gemeenten.



Hoofdstuk 3:

Plan van aanpak Toekomstbeeld 'verbetering Alkmaarse vervoersmogelijkheden'

In dit hoofdstuk stellen we in hoofdlijnen een plan van aanpak op voor de verbetering van de Alkmaarse vervoersmogelijkheden aan de hand van de 5 geformuleerde uitgangspunten. Dit plan van aanpak is opgesteld voor 2020 en 2021. Zoals aangegeven in hoofdstuk 1, is er een sterke samenhang tussen de verschillende acties/verbeteringen.

3.1 Het Toekomstbeeld in hoofdlijnen

Met een plan van aanpak zoals we dat in 3.2. schetsen, zetten we concrete stappen naar het geschetste toekomstbeeld: een klantvriendelijk en betaalbaar vervoerssysteem voor de lange termijn. Wat heeft de analyse van de huidige vervoerssystemen in hoofdlijnen opgeleverd:

- Er moet meer geïnvesteerd worden in de informatievoorziening naar klanten; met goede informatie en duidelijke spelregels wordt de kans vergroot dat de klant kiest voor die vervoersmogelijkheid die ook het meest effectief is.
- Er is, met het nodige respect voor de eigenheid van elke voorziening, meer samenwerking mogelijk tussen de voorliggende voorzieningen: de Rolstoelbus, de Opbelbus en de Max Mobiel en wijk- en buurtcentra.. Daarbij kan gedacht worden aan goede verwijzing naar elkaar en mogelijk gezamenlijke inzet van materieel.
- De overlap tussen vervoer naar de Dagbesteding en het gebruik van de Wmo-regiotaxi zal aangepast moeten worden.
- Er wordt te weinig gebruik gemaakt van de mogelijkheid om bussen efficiënt in te zetten voor meerdere vervoersvormen (synergie). Dit geldt met name voor de regiotaxi en het leerlin-
genvervoer.

- Er is meer samenwerking mogelijk bij de ritaanname, dit geldt zowel bij de professionele vervoersbedrijven als bij de voorliggende voorzieningen.

De belangrijkste hoofdlijn in de Toekomstschets is de volgende: een scherper onderscheid in het gebruik van de regiotaxi en het gesubsidieerd vervoer. De Wmo-regiotaxi wordt de komende jaren meer ingezet op regionaal vervoer (lange ritten). Voor de korte ritten in het centrum en omliggende wijken van Alkmaar is inzet van het gesubsidieerd vervoer belangrijk, zelfs randvoorwaardelijk. Om deze beweging te realiseren zal het gesubsidieerd vervoer sterk moeten blijven en zal de gemeente deze voorzieningen voldoende moeten faciliteren. De 'besparing' door minder inzet van de regiotaxi in het centrum en de omliggende wijken kan alleen gerealiseerd worden als de voorliggende voorzieningen voldoende vrijwilligers en investeringsmogelijkheden hebben. In goed overleg met de gesubsidieerde organisaties zal deze opgave in beeld worden gebracht.

3.2 Plan van aanpak

Uitgangspunt 1

Verbeteren informatievoorziening	
Analyse situatie in Alkmaar Er zijn verschillende mobiliteitsoplossingen met een overlap. Het is voor veel mensen niet duidelijk wanneer er van welke voorziening gebruik gemaakt kan en mag worden. Wanneer is een voorziening beschikbaar, waar moet je zijn en wat kost het.	
Verbeteringen/opgave	Planning
1. In samenspraak met de Wmo-raad wordt er een (interactieve) vervoersgids opgesteld waarin alle vervoersmogelijkheden en de toegang tot deze voorzieningen overzichtelijk beschreven worden. Deze informatie wordt ook op de website geplaatst. 2. Toegankelijkheid van de website in samenwerking met de Wmo-raad aangepast. 3. Toegankelijkheid van brieven en beschikkingen	1. Gereed: 1 ^e kwartaal 2021 2. Evaluatie met Wmo raad 4 ^e 2021 3. In overleg met Wmo-raad aangepast per 01-01-2021.

Uitgangspunt 2

Toegang tot voorzieningen	
Analyse situatie in Alkmaar 1. Het huidige gebruik van de Wmo-regiotaxipas geeft (ongemerkt) ruimte voor niet passend of onrechtmatig gebruik. 2. Er is geen limiet gesteld aan het gebruik van de Wmo-regiotaxi. 3. Het gebruik van voorliggende voorzieningen kan meer gestimuleerd worden. 4. Er wordt onvoldoende ingezet op regie op de gelaagdheid van mobiliteitsoplossingen en het aanbieden van persoonlijk maatwerk.	
Verbeteringen/opgave	Planning
1. Betere informatie en voorlichting geven aan zorgaanbieders over de spelregels voor het doelgroepen vervoer. Samen met de zorgaanbieders en de front office kijken hoe we deze spelregels het beste kunnen vorm geven in de uitvoering.	Afspraken tussen zorgaanbieders en front office over gebruik van en controle op spelregels afgestemd en waar nodig aanpassingen gemaakt. Gereed december 2020.
2. Limiteren maximaal gebruik Wmo-regiotaxipas: het stellen van een bovengrens.	Opgenomen in nieuw contract Wmo taxi per 31-03-2021.
3. Ritprijs van de Wmo-regiotaxi op niveau Openbaar Vervoer brengen. De prijs van de Wmo-regiotaxi valt nu goedkoper uit dan het OV waardoor er geen prikkel is om voor het OV te kiezen.	Opgenomen in nieuw contract Wmo taxi per 31-03-2021.
4. Meer sturen op persoonlijk maatwerk.	Gestart. Is een doorlopend proces.

Uitgangspunt 3

Ondersteuning bij gebruik voorliggende voorzieningen

Analyse situatie in Alkmaar

Openbaar Vervoer is de laatste jaren steeds toegankelijker geworden voor mensen met een beperking. Er wordt te weinig ingezet op ondersteuning aan bestaande en nieuwe klanten voor het gebruik van Openbaar Vervoer of voorliggende voorzieningen.

Verbeteringen/opgave

- 1. Inventarisatie naar mogelijkheden zoals: busmaatjes, Mee op weg, de Go-OV app en andere digitale middelen, en kosten van de inzet van ondersteuning en digitale middelen voor gebruik Openbaar Vervoer en voorliggende voorzieningen.

Planning

- Uitkomsten onderzoek gereed 4^e kwartaal 2020.
- Inzetten bij start van nieuw contract Wmo-regiotaxi per 31-03-2021.

Uitgangspunt 4

Organisatie van voorzieningen

Analyse van de situatie in Alkmaar

- 1. Het aanbod van het gesubsidieerd vervoer komt soms overeen met het aanbod van het doelgroepen vervoer. Er is dan teveel aanbod en onduidelijkheid voor klanten.
- 2. Eigendom materieel van gesubsidieerd vervoer geeft beperkt ruimte voor mogelijke synergie oplossingen.
- 3. Er wordt beperkt gezocht naar vormen van sponsoring en alternatieve financiering.
- 4. Er zijn zorgen over de beschikbaarheid van voldoende vrijwilligers.

Verbeteringen/opgave

- 1. Bij indiceren en herindiceren voor de Wmo-regiotaxi meer inzetten gebruik van gesubsidieerd vervoer.
- 2. Samen met gesubsidieerd vervoer verkennen of het wagenpark doelmatiger ingezet kan worden voor doelmatige inzet van wagenpark gesubsidieerd vervoer.
- 3. Externe sponsoring zoeken voor inzet (en uitbreiding) Max Mobiel.
- 4. Analyse van en plan van aanpak voor voldoende vrijwilligers in het gesubsidieerd vervoer.

Planning

- Gestart. Is een doorlopend proces.
- Huidig aanbesteed volume Wmo-regiotaxi aanpassen voor centrum en de omliggende wijken. Opgenomen in aanbesteding Wmo-regiotaxi.
- Onderzoeksresultaten efficiency gereed 1^e kwartaal 2021.
- Externe sponsoring per 01-01-2021.
- Plan van aanpak gereed 2^e kwartaal 2021.

Uitgangspunt 5

Beheren en ontwikkelen van voorzieningen

Analyse van de situatie in Alkmaar.

- De verschillende onderdelen van het doelgroepenvervoer zijn afzonderlijk georganiseerd waardoor er te weinig gebruik wordt gemaakt van mogelijkheden om bussen efficiënt in te zetten voor meerdere vervoersvormen (synergie). Het leerlingenvervoer rijdt op vastgestelde tijden in de ochtend en eind van de middag. Buiten deze tijden worden de busjes niet gebruikt. De kosten voor deze stilstand zijn doorberekend in de prijs. De Wmo-regiotaxi is vraagafhankelijk en kent piektijden in de loop van de dag maar kan geen gebruik maken van de busjes van een andere vervoerder. Dit werkt dus weer kostenverhogend bij de Wmo-regiotaxi.
- Er is geen centrale regie m.b.t. de ritaanname bij de professionele vervoersbedrijven.

Verbeteringen/opgave

1. Verkennen van nieuwe organisatie- en samenwerkingsvormen in het professionele doelgroepenvervoer. Daarbij gaat het o.a. om ritaanname en de inzet van het materieel. In het land zijn verschillende vormen van organisatie ontstaan (MAAS project grote steden, regie centrales, eigen vervoerbedrijven, andere vormen van samenwerkingsverbanden en/of aanbesteden).

Planning

- Businesscase gereed 3e kwartaal 2021.

3.3 Gevolgen gesubsidieerd vervoer en inkoopprocessen

De voorgestelde acties hebben gevolgen voor de Wmo-regiotaxi en het gesubsidieerd vervoer. De Wmo-regiotaxi zal de komende 2 jaar een beweging laten zien naar meer regionaal vervoer (lange ritten) en een afname van korte ritten in het centrum en omliggende wijken van Alkmaar. Dat betekent dat het gesubsidieerd vervoer een sterkere positie krijgt binnen de gelaagdheid van mobiliteitsoplossingen in Alkmaar.

In de beleidsvisie aanbesteding Wmo-regiotaxi (bijlage 4) wordt de beweging naar meer regionaal vervoer (lange ritten) geschetst. Om de positie van het gesubsidieerd vervoer de komende jaren te versterken zijn de volgende voorwaarden en acties van belang.

Gesubsidieerd vervoer

Opbelbus

- Huidige subsidie structureel handhaven.
- Verkennen mogelijkheid om meer samen te werken bij de inzet van het materieel (uitgangspunt 4.2).
- Inzet vrijwilligers onderdeel van plan van aanpak (uitgangspunt 4.4).

Stichting Rolstoelbus

- Huidige subsidie structureel handhaven.
- Verkennen mogelijkheid om meer samen te werken bij de inzet van het materieel (uitgangspunt 4.2).
- Inzet vrijwilligers onderdeel van plan van aanpak (uitgangspunt 4.4).

55+ Bus

- Huidige subsidie structureel handhaven.

Max Mobiel

- Financiering per 01-01-2021 mede door middel van externe sponsoring (uitgangspunt 4.3).
- Verkennen mogelijkheid om meer samen te werken bij de inzet van het materieel (uitgangspunt 4.2).
- Inzet vrijwilligers onderdeel van plan van aanpak (uitgangspunt 4.4).

3.4 Wat betekent het toekomstbeeld voor de Wmo-dienstverlening?

De toekomstschets en specifiek het plan van aanpak vraagt op onderdelen inzet van de dienstverlening. Daarbij moet aan de volgende taken/werkwijzen gedacht worden:

- Goede informatievoorziening over de mogelijkheden en de spelregels die hier bij horen.
- Focus op de eigen verantwoordelijkheid van inwoners: wat kunnen mensen zelf en wat is er voorliggend mogelijk? Deze focus is belangrijk, niet om mensen te beperken, maar om oplossingen te vinden waar de inwoner bij gebaat is.
- Regelmatige gesprekken (eventueel herindicaties) met inwoners over de 'passendheid' van het vervoer.
Intern wordt gezien of voor de uitvoering (tijdelijk) extra formatie nodig is.

3.5 Tijdspad

2 ^e Kwartaal 2020	Toekomstschets mobiliteitsoplossingen in de gemeente Alkmaar.
3 ^e Kwartaal 2020	Bestuurlijke besluitvorming aanbesteding Wmo-regiotaxi.
	Start aanbesteding Wmo-regiotaxi.
4 ^e Kwartaal 2020	Afspraken met zorgaanbieders en front office gemaakt en ingevoerd.
	Resultaten onderzoek ondersteuningsmogelijkheden.
1 ^e Kwartaal 2021	Externe sponsoring voor Max Mobiel.
	Vervoersgids mobiliteitsoplossingen gemeente Alkmaar.
	Resultaten onderzoek samenwerking gesubsidieerd vervoer m.b.t. inzet materieel en ritaanname.
2 ^e Kwartaal 2021	Plan van aanpak vrijwilligers in het vervoer.
	Start nieuw contract Wmo-regiotaxi.
	Dagbestedingslocaties contractueel uitgesloten.
	Bovengrens voor gebruik Wmo-regiotaxi ingevoerd.
	Ritprijs Wmo-regiotaxi op niveau OV.
3 ^e Kwartaal 2021	Businesscase nieuwe samenwerkingsvormen in het professioneel doelgroepenvervoer gereed.

3.6 Bestuurlijke opdracht

Voor de uitvoering van dit plan van aanpak wordt voorgesteld een bestuurlijke opdracht te formuleren en een projectgroep samen te stellen waarin de beleids- en uitvoeringsdisciplines van Wmo, jeugd, onderwijs en verkeer vertegenwoordigd zijn. Voor het opstellen van een businesscase efficiency en synergie doelgroepen vervoer zal externe expertise noodzakelijk zijn.



Bijlages

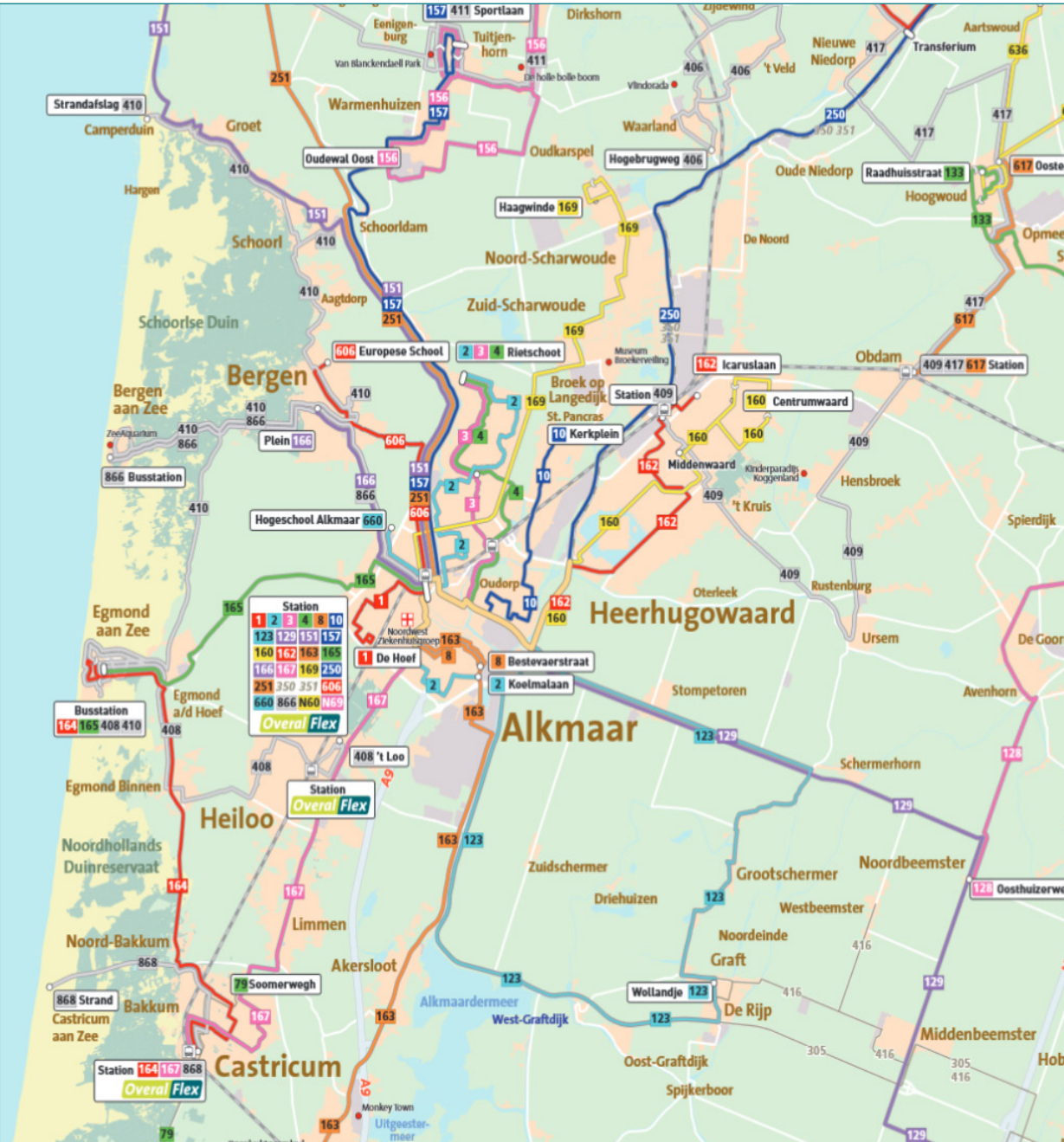
Bijlage 1 Analyse van alle bestaande mobiliteitsoplossingen binnen de gemeente Alkmaar

1 Openbaar Vervoer

Bussen Connexxion (Provinciaal)

De provincie is opdrachtgever voor het openbaar busvervoer in de gemeente Alkmaar. Connexxion is de vervoerder en rijdt per juli 2018 met een nieuwe dienstregeling. In het bijgevoegde kaartje zijn de

lijnen te zien. De frequenties zijn verschillend en het basisprincipe van de Connexxion is dat zoveel mogelijk wijken worden ontsloten met openbaar vervoer en de lijnen zijn vooral gericht op de aansluitingen met de treinen op de stations. Omdat niet alle bussen altijd rijden is er voor sommige momenten Overall Flex. Overall flex is een flexibel OV systeem.



Routenet



Routenet

Overall Flex

Het vervangt de grote bus, wanneer deze niet rijdt. Overall Flex is vraag gestuurd en rijdt alleen wanneer reizigers dit willen.

Een aantal voordelen:

- Meer vertrekmomenten in gebieden waar voorheen soms maar één bus per uur reed
- Milieuvriendelijk: geen grote lege bussen meer
- Vervoer op maat met zitplaatsgarantie voor alle reizigers en er is plek voor rolstoel en kinderwagens
- Stopt niet bij elke halte en daarom vaak sneller
- Eenvoudig te boeken via de Overall App of telefoon (088-6000 981)
- Makkelijk betalen met je OV-chipkaart, iDeal of creditcard
- Je kunt op de app precies zien hoe laat het vervoer er is
- Geen onnodige wachttijden bij de halte

Overall Flex rijdt waar?

Overallflex is beschikbaar in de volgende afzonderlijke gebieden:

- Breezand – verbinding met Anna Paulowna NS
- Bakkum – verbinding met Castricum NS
- Callantsoog e.o. – verbinding met Schagen NS
- Graft-De Rijk / West-Graftdijk e.o. – verbinding met Alkmaar NS
- Midwoud / Oostwoud e.o. – verbinding met Hoorn NS
- Egmond-Binnen – verbinding met Heiloo NS
- Dirkshorn e.o. – verbinding met Schagen NS

Je kunt alleen binnen één gebied reizen met Overallflex: van OV knooppunt (station of centrumhalte) naar de dorpskern. Niet van gebied tot gebied.

Kosten gemeente

De provincie is opdrachtgever. Er zijn geen kosten voor de gemeente voor het huidige openbaar vervoer behalve voor het eurokaartje.

Eurokaartje iedereen in de stadsbus

Beschrijving huidige regeling

Op 29 oktober 2011 is het eurokaartje Alkmaar ingevoerd. Hiermee biedt de gemeente Alkmaar haar inwoners de mogelijkheid om voor één euro per rit buiten de spits met het openbaar stadsvervoer te reizen. Een rit met het eurokaartje geldt alleen op de stadslijnen (niet streeklijnen) Per 2016 is lijn 123 naar de Rijk aan toegevoegd. Passagiers betalen hier twee keer één euro per rit. Overstappen binnen 45 minuten is mogelijk. Het kaartje is tot nu nog een los kaartje en niet geïntegreerd in een OV-pas.

Huidig gebruik

Jaarlijks werden er ongeveer een half miljoen kaarten verkocht. Echter in 2018 is de kaartverkoop voor in de bussen aanzienlijk gedaald. Ook voor het eurokaartje. De oorzaak is lastig te bepalen, maar o.a. het wegnemen van contant betalen in de bus en ook een nieuwe dienstregeling zouden hier een oorzaak van kunnen zijn.

Kosten voor gemeente

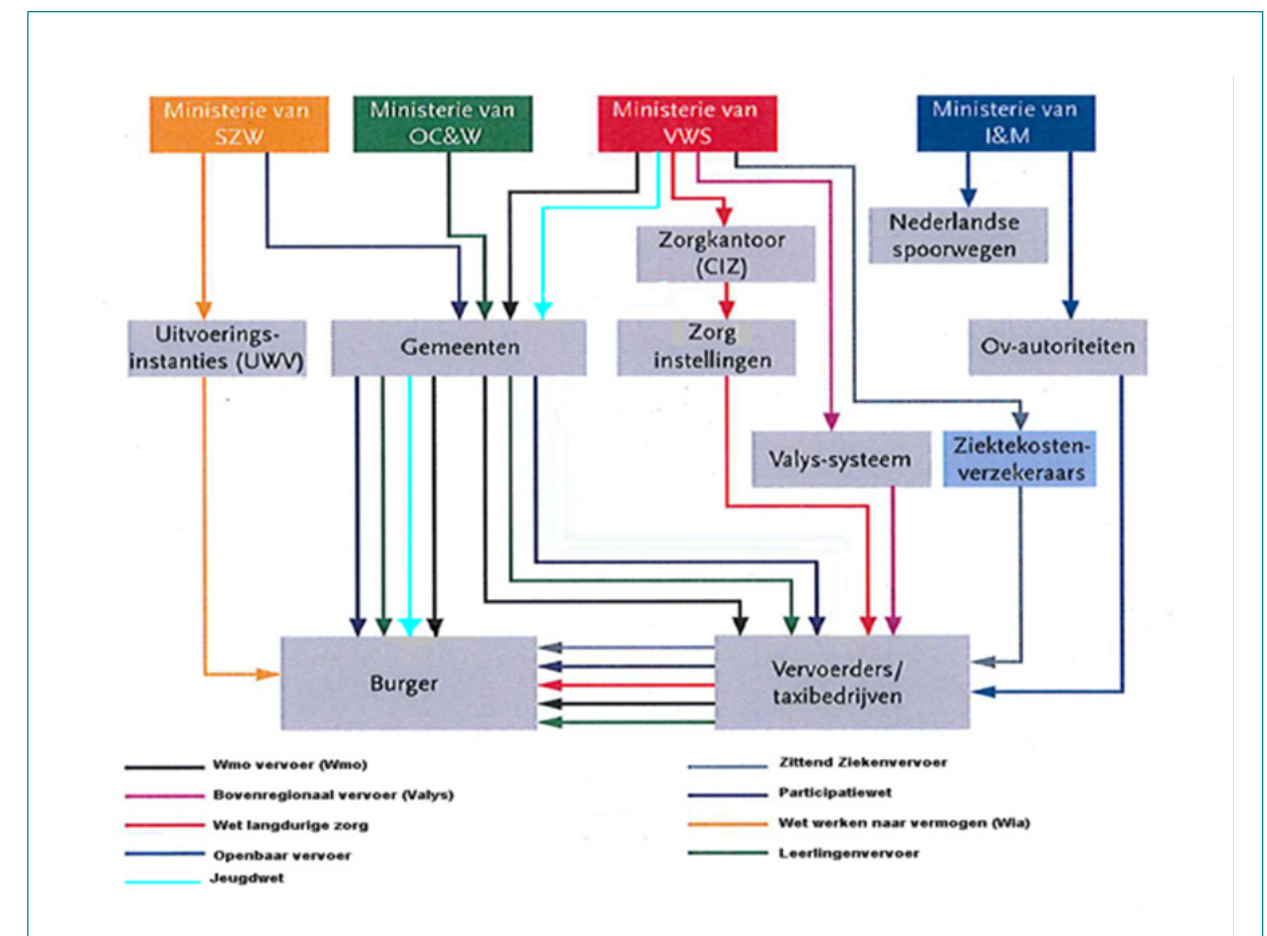
De gemeente betaalt per verkocht kaartje een deel van de kosten als compensatie aan Connexxion.

Eurokaartje voor minima

De gemeenteraad heeft d.d. 30 juni 2014 een motie aangenomen waarin het college van burgemeester en wethouders werd verzocht na te gaan wat de mogelijkheden zijn om het eurokaartje beschikbaar te stellen via de AlkmaarPas.

Het college heeft na onderzoek vervolgens ermee ingestemd om met de Alkmaarpas eurokaartjes te kopen en dat impliceert dat minima met het budget van € 80,- op de AlkmaarPas bij Connexxion dalkaarten kunnen kopen. Bij de start is een bedrag van € 38.000 per jaar geraamd voor eurokaartjes, echter dat bedrag is inmiddels door de grote afname van eurokaartjes bijgesteld naar € 68.000 per jaar. Er zijn in 2018 1638 bedragen voor Connexxion afgeboekt. Dit was verdeeld over 1343 passen. Dus 1343 mensen hebben 1343 Connexxion kaartjes gekocht.

2 Gecontracteerd vervoer (WETTELIJK)



2.1 WMO Taxi

Vervoerder

De gemeenten in de regio Alkmaar hebben een contract afgesloten voor het Wmo vervoer met Connexxion. Dit vervoer is bedoeld voor mensen die geen gebruik kunnen maken van het openbaar vervoer. Hiervoor is een indicatie voor een Wmo-regiotaxipas nodig van de gemeente. Het bezit van een Wmo-regiotaxipas geeft ook recht op gebruik van Valys, het bovenregionaal doelgroepenvervoer.

De Wmo-regiotaxi is niet bedoeld voor woon-werk verkeer of vervoer naar dagbesteding. Dit vervoer wordt bij de zorgaanbieders ingekocht als onderdeel van de begeleiding.

Huidig contract

Het huidige contract loopt tot 31-03-2020 en kent nog de mogelijkheid tot verlenging tot 31-03-2021. Dit betekent dat uiterlijk in de loop van 2020 een aanbestedingstraject gelopen moet worden. Er zijn in Alkmaar ongeveer 2.000 pashouders (Regio 4.500). In 2018 zijn er in Alkmaar ruim 80.000 ritten verzorgd tegen een kostprijs van € 1.240.000. Gebruikers betalen een vergoeding voor elke gereden rit op basis van de afgelegde afstand.

De Wmo-regiotaxi vervoert in principe tot een afstand van 25 kilometer of binnen de regio Alkmaar.

Aantallen en cijfers

	Aantal ritten		Kosten		Huidige pashouders
	2018	2019	2018	2019	
Alkmaar	79.407	84.277	1.240.170	1.373.530	2.045

Analyse gebruik Wmo-regiotaxi

Er is een analyse uitgevoerd op alle in 2018 en 2019 gereden ritten. Hieruit zijn de volgende constatering

- Informatievoorziening voor gebruikers kan beter.
- Er is onvoldoende financiële prikkel voor gebruikers om naar alternatieven te kijken.
- Gebruikers worden onvoldoende ondersteund in het gebruik van voorliggende voorzieningen.
- Er is geen limiet gesteld aan het gebruik van de Taxipas.
- Er is geen aansluiting tussen de verschillende mobiliteitsoplossingen, regionaal en lokaal.
- Er wordt onvoldoende gebruik gemaakt van de mogelijkheden voor efficiency en synergie tussen de verschillende vormen van professioneel doelgroepenvervoer.

Aanbesteding

In 2020 wordt de Wmo-regiotaxi opnieuw aanbesteed. De ervaringen en de uitdagingen die geformuleerd zijn hebben geleid tot de volgende uitgangspunten voor het nieuwe contract:

1. Ruimte creëren voor lokaal mobiliteitsbeleid.
Het eigen gebied is verschillend. Ook het aanbod van lokale voorzieningen. Elke gemeente heeft ruimte nodig om de eigen situatie te versterken of te ontwikkelen en zo samenhang te creëren met het OV, voorliggende voorzieningen en de Wmo regiotaxi.

2. Inzetten op passend gebruik van de regiotaxi.
Mensen moeten bekend zijn met alle mogelijkheden en voorliggende voorzieningen. Waar nodig in het gebruik hiervan ondersteund worden. Dit is een taak voor de toegang. De Wmo-regiotaxi moet ingezet worden waar hij voor bedoeld is.

3. Inzetten op een gefaseerde overgang naar meer synergie en efficiency.
Deze ontwikkeling moet verder onderzocht en vormgegeven worden bij het professionele doelgroepenvervoer. Hiervoor moet een businesscase gemaakt worden. Voor het nieuwe regionale contract heeft dit invloed op de contractduur, dit komt in de verwervingsstrategie.

4. limiet.
Iedereen die nu een regiotaxipas krijgt kan er onbeperkt mee reizen. Steeds gebruikelijker is het dat een maximum geldt (bijvoorbeeld 2.000 km per jaar en een lager budget als iemand ook een scootmobiel heeft). Wanneer het budget op is, kan altijd met de gemeente in gesprek worden gegaan of gezien iemands persoonlijke situatie een ophoging nodig is.

Voorkant

Toegang, indiceren en periodiek herindiceren van de Wmo-regiotaxipas scherper (en bedrijfsmatiger) organiseren. 1

Nieuw contract Wmo regiotaxi

Gebruik taxipas verbinden aan een limiet. 4
Tarief taxipas gelijk maken aan tarief openbaar vervoer. 2

Organiseren synergie

Businesscase maken voor het gefaseerd bij elkaar brengen van het doelgroepenvervoer voor synergie en efficiency. 3

Onderzoeken en mogelijk ontwikkelen van een integraal pasjessysteem. 3

Achterkant

Verbeteren informatievoorziening naar inwoners. 2
Inzetten en/of ontwikkelen van (digitale) ondersteuning van inwoners in het gebruik van de verschillende voorzieningen. 2

2.2 Zorgvervoer--> gecontracteerd naar Dagbesteding.

Bij de inkoop van begeleiding (dagbesteding) is er vervoer opgenomen als onderdeel van de begeleiding. Er is in het tarief voor dagbesteding een tarief opgenomen van € 5,56 voor een retour zonder rolstoel en 14,94 voor een retour met rolstoel. Zorgaanbieders zijn verantwoordelijk voor de organisatie hiervan. Veel klanten zijn in het bezit van een Wmo-regiotaxipas en maken ook voor hun dagbesteding (oneigenlijk) gebruik van de Wmo-regiotaxi. Dit is niet bij aanvang van een rit uit te filteren.

2.3 Wet werk en inkomen naar arbeidsvermogen / Woon – Werkverkeer (UWV/WNK)

WNK

De gemeenschappelijke regeling WNK heeft voorzieningen voor mensen die niet of nog niet bemiddelbaar zijn voor werk bij een werkgever. Het WNK heeft eigen werkvoorzieningen voor deze klanten. De meeste klanten maken gebruik van eigen reisvoorzieningen. Er is een kleine groep van ongeveer 16 klanten waarvoor het WNK zelf vervoer moet regelen. Door dit lage aantal klanten is de opdracht die het WNK hiervoor in de markt moet zetten relatief erg duur. Het ligt voor de hand om in het kader van beheersbaarheid van de kosten en de synergie in het vervoer dit perceel onder te brengen bij het contract van de Wmo regiotaxi.

2.4 Valys (bovenregionale aansluiting)

Voor reizen verder dan 25 kilometer of buiten de regio kunnen mensen gebruik maken van Valys.

Valys.nl:

Valys is er voor reizigers met een mobiliteitsbeperking die sociaal-recreatieve uitstapjes buiten de eigen regio willen maken. Op familiebezoek of een dagje erop uit? Voor de korte afstanden is er in veel plaatsen een lokaal of regionaal vervoerssysteem, maar als u verder van huis wilt, dan is er Valys. U kunt Valys gebruiken als u verder reist dan 5 OV-zones of 25km vanaf uw woonadres. Met Valys krijgt u voor een aantrekkelijk tarief vervoer dat u veilig en comfortabel naar uw bestemming brengt.

Naast Valys Basis, taxivervoer dat u van deur tot deur brengt, biedt Valys u ook verschillende mogelijkheden om de taxi te combineren met de trein. Met Valys kunt u een treinreis onder begeleiding maken met Valys Begeleid of, als u zelfstandig wilt reizen, met Valys Vrij.

3 Vrijwilligers initiatieven - Gesubsidieerd vervoer

3.1 MAX Mobiel

Rijdt binnen Alkmaar veelal wijkgebonden. Geen leden, is voor algemeen gebruik. 10 Max Mobielen gestationeerd bij bewonersorganisaties en zorginstellingen. Wisselend gebruik. Vrijwillige bijdrage. Subsidie € 50.000,00. Worden over het al veelgebruikt maar kent ook beperkingen. Alleen 2 personen inclusief chauffeur. Schadegevoelig.

Gesprek met de bewonersondernemingen in Alkmaar.

In het kader van de inventarisatie van mobiliteitsoplossingen heeft er een gesprek plaats gevonden met bewonersondernemingen die gebruik maken van een Max Mobiel.

De Rekere, De Oever, Daalmeer, De Blauwe Boon, Overdie.

De inzet van de Max Mobiel wordt met wisselend enthousiasme beoordeeld. In de meeste gevallen zijn de gebruikers tevreden en vindt het gebruik overwegend in de wijk plaats. Omdat het wijkgericht is zijn er genoeg vrijwilligers en ontstaat er een ons kent ons sfeer. Het intermenselijk contact wordt bijzonder gewaardeerd. Het is snel en eenvoudig en kent geen wachttijden zoals bij de Wmo Regiotaxi. Daar staat tegenover dat de Max Mobiel erg schadegevoelig is. Bij eventuele schade en reparatie zit men langere tijd zonder, er is geen back-up. Er kan maar 1 persoon mee. Parkeren en opladen is soms een uitdaging. Batterijduur is een probleem (inmiddels is er één Max Mobiel uitgerust met een lithiumbatterij). Die gaat veel langer mee waardoor de actieradius wordt vergroot maar is ook veel duurder. Ook zijn de wijkcentra vaak in de zomer en in sommige gevallen 's-avonds en in het weekend dicht maar de vraag blijft. Ook wordt er wel gevraagd naar structurele ritten, vaak als compensatie voor onvoldoende service door Wmo Regiotaxi. Vanuit de bewoners is wel vraag naar meer of een grotere auto en dus naar beschikbaarheid buiten

kantooruren of naar ritten in de regio. Probleem hierbij is dat de grens tussen een wijkactiviteit en het worden van een taxibedrijf gaat vervagen. Het wordt nu al soms als taxi ervaren. Nu reguleert de Max Mobiel zichzelf in principe. De (wijkgerichte) inzet van de Max Mobiel wordt enorm gewaardeerd maar kan niet aan een veel grotere vraag naar mobiliteitsoplossingen voldoen.

Voor zover bekend is er onder veel gebruikers veel kritiek op de reguliere Wmo Regiotaxi. Vooral de wachttijden daar zijn groot. Verder is het vaak de zogenaamde "last mile" die problematisch is. Hiermee wordt vooral de gang van kamerstoel naar bus en/of terug bedoeld. De vrijwilliger op de Max Mobiel ondersteunt klanten veel meer en er is duidelijk veel meer contact. Men kent elkaar.

Als conclusie kan gesteld worden dat de Max Mobiel in een grote behoefte voorziet. Vooral in het wijkgerichte verkeer. Klanten zijn tevreden en een belangrijk element is het hebben van een direct contact moment. Daar staat tegenover dat er behoefte is aan een structurele verbetering van Wmo vervoer en/of aanvullende mobiliteitsoplossingen. Schadegevoeligheid is een serieus probleem.

3.2 Opbelbus

De Stichting Opbelbus omvat: 616 leden, 44 vrijwilligers en 4 bussen.

In 2018 zijn er ruim 14.500 ritten gereden en zijn er 16.500 (niet unieke) personen vervoert.

De Opbelbus rijdt voornamelijk binnen de bebouwde kom van de gemeente Alkmaar.

Kosten

De gemaakte kosten op jaar circa 100.000 euro, inclusief de jaarlijkse aanschaf van een nieuwe bus. De baten bestaan naast reclame-inkomsten en de bijdrage van reizigers uit een gemeentelijke subsidie van 35.000 euro.

In principe schaft de stichting elk jaar een nieuwe bus aan. De kosten hiervan bedragen ongeveer 45.000 euro.

3.3 55+ bus

Verbonden aan de Mieuwijd in Graft de Rijp. Rijdt in Graft, De Rijp, Oost en Westgraafdijk, Starnmeer, Beemster, Purmerend, Schermer en Alkmaar. Geen leden. Rijden uitsluitend voor inwoners Graft De Rijp van 55+. 1 busje voor 5 inzittenden, geen rolstoel. 7 bestuursleden, 12 chauffeurs, 5 telefonisten. 25.000-30.000 km per jaar, ca 2000 ritten. 6 dagen per week van 09.00-17.00. Niet op zon- en feestdagen. Enkele reis binnen gemeentegrens € 1,25 en buiten gemeentegrens € 2,50. Subsidie € 1.500,00. Rijden veel op ziekenhuis Purmerend en zorginstellingen. Verzorgen vervoer van deur tot deur. Doen boodschappen met mensen.

3.4 Stichting Rolstoelbus

St. Rolstoelbus Rijdt in de regio Alkmaar. Geen leden. Men moet rolstoel gebonden zijn. 2 rolstoelbussen voor maximaal 3 klanten en 3 begeleiders. 21 chauffeurs en 10 medewerkers. Ongeveer 3000 ritten per jaar, gemiddeld 60 per week. In principe 7 dagen, met een concentratie ma-vr. Andere tijden en verre bestemmingen afhankelijk van beschikbaarheid chauffeurs. Klant betaald bij 1 rolstoel 0,40 cent per kilometer en bij 2 rolstoelen 0,60 cent per km met een minimum van 3,10 euro bij een enkele rit en 5,00 euro bij een retour. Kilometers worden berekend van standplaats naar ophaaladres naar bestemming en retour standplaats. Subsidie € 20.000,00. Rijden veel arbeidsintensieve zorgritten van en naar ziekenhuis. Hebben 3 eigen rolstoelen waarmee een transfer gemaakt kan worden voor patiënten.

Bijlage 2: Verslag van de Wmo themabijeenkomst “Vervoer” op 16 mei 2019 in wijkcentrum De Mare Nostrum

Dagvoorzitter: Wim van Bokhorst **Aanwezig**

WmoRaad: Viola Vlietstra (vz), Karen Calf, Margareta Riekwel, Arnold Eigeman, Piet Verweel, Hans Karssen **Gemeente/politiek:** Gerard Wilts, Marcel van Zon, Ronald ter Haak, Anja Schipper, Peter Oosterhof, Marijke Biesheuvel, Katinka Kerssens, K. Pinar

Organisaties: 18 personen (van CAR Heerhugowaard en Langedijk, Opbelbus, Max Mobiel, Connexxion, Oogvereniging, Mee & De Wering, Esdégé-Reigersdaal, De Waerden, WonenPlus Alkmaar) **Klankbordgroep:** 24 personen (gebruikers van vervoer) **Externe spreekster:** Esther Vergeer

Notulen: Desirée Schermerhorn

1. Opening en toelichting programma

Viola Vlietstra (sinds 1-1-2019 voorzitter WmoRaad Alkmaar) heet de aanwezigen hartelijk welkom. Ze is blij met de goede opkomst. Ze meldt dat er een fotograaf aanwezig is en ze verzoekt de aanwezigen om het te melden als men bezwaar heeft tegen film- of beeldopnames. Vlietstra geeft een korte uitleg over wat de WmoRaad Alkmaar is en doet. De gemeente maakt en voert het beleid en de WmoRaad geeft gevraagd en ongevraagd advies aan het college van B&W. We leven in een inclusieve samenleving. Dat is een samenleving waarin iedereen mee kan doen, ongeacht wie men is of al dan niet een beperking heeft. Deze middag, met als thema “Vervoer”, is een voorbeeld hiervan. Iedereen moet van vervoer gebruik kunnen maken. De aanwezigen worden uitgenodigd om op deze middag hun ervaringen met vervoer met elkaar te delen en aan te geven welke zaken goed gaan en wat misschien beter of anders kan. Lucille Werner zou vandaag aanwezig zijn als gastspreker, maar zij is helaas verhinderd. Ze wordt vervangen door Esther Vergeer. Vlietstra geeft het woord aan dagvoorzitter Wim van Bokhorst.

Wim van Bokhorst heet allen welkom, in het bijzonder de heren Gerard Wilts en Marcel van Zon van de gemeente Alkmaar. Wim van Bokhorst geeft een korte toelichting op het doel van deze themabijeenkomst. De gemeente houdt zich momenteel bezig met de voorbereidingen van een nieuw beleid op het gebied van vervoer, evenals de nota van aanbesteding begin volgend jaar. De gebruikers van vervoer worden gevraagd om tijdens deze bijeenkomst hun ervaringen te delen en aan te geven wat goed gaat en wat misschien beter of anders kan, zodat dit meegenomen kan worden in het nieuwe beleid. Na de pauze zal iedereen de gelegenheid krijgen om zijn/haar ervaringen, tips en tops op gele plaknotities te schrijven, zodat alle opmerkingen meegenomen zullen worden.

Hierna zullen enkele sprekers een en ander verder toelichten en de aanwezigen in de zaal worden van harte uitgenodigd om te reageren als zij opmerkingen of vragen hebben. Als eerste krijgt Marcel van Zon het woord.

2. Sprekers

Marcel van Zon (wethouder gemeente Alkmaar)

Marcel van Zon is wethouder van gemeente Alkmaar en hij heeft onder andere Wmo in zijn portefeuille. Van Zon meldt dat de gemeente begin volgend jaar een nieuw aanbestedingstraject in gaat voor vervoer. Hiervoor moeten een nieuw beleidskader en een programma van eisen opgesteld worden. Van Zon is blij dat Wmo deze themamiddag organiseert want de ervaringen, tips en tops van gebruikers die uit deze middag naar voren komen worden (voor zover mogelijk) meegenomen in het nieuwe beleidskader. Dit beleidskader zal als basis dienen voor het aanbestedingstraject. Er zijn momenteel veel verschillende soorten vervoer. Ze worden allemaal gebruikt, en ze kosten allemaal veel geld. De vraag is echter of dit geld wel op de juiste manier uitgegeven wordt en of het huidige vervoer

aansluit op de behoeften van de reizigers. De resultaten uit deze vergadering worden voorgelegd aan de gemeenteraad. Marcel van Zon verzoekt daarom iedereen om tijdens deze middag aan te geven wat de wensen en verbeterpunten zijn.

Gerard Wilts (Beleidsadviseur Sociaal Domein – Gemeente Alkmaar) Ook Gerard Wilts heet iedereen van harte welkom. Hij is beleidsadviseur van gemeente Alkmaar. Er zijn nogal wat ontwikkelingen in de samenleving. Mensen blijven steeds langer zelfstandig wonen en er zijn daardoor steeds meer mensen afhankelijk van vervoer. Vanmorgen is de nieuwe aanbesteding “hulpmiddelen” gepubliceerd. Volgend jaar gaat de gemeente een aanbesteding “vervoer” doen. Input uit deze bijeenkomst zal daarin meegenomen worden. Gerard Wilts nodigt iedereen van harte uit om aan te geven wat men onder vervoer verstaat en wat nodig is.

3. Uitwisseling ervaringen, discussie met de zaal, vragen e.d.

Wim van Bokhorst neemt het woord. Er bestaan diverse vormen van vervoer in deze regio, o.a. Regiotaxi, Max Mobiel, Opbelbus, Boodschappen-PlusBus, 55+bus, regulier openbaar vervoer. Wim van Bokhorst inventariseert of er in de zaal mensen aanwezig zijn die van deze vervoerders gebruik maken en waarom.

Regiotaxi: 10 Aanwezigen geven aan dat zij regelmatig gebruik maken van de Regiotaxi. Ze gebruiken de Wmo-regiotaxi voor boodschappen, vervoer ziekenhuis, familiebezoek, sportclub, computerclub, bridgen en uitjes in de regio (buiten de regio wordt Valys gebruikt).

Max Mobiel: De directeur van Max Mobiel is aanwezig en hij geeft een korte toelichting over de Max Mobiel. Dit is een klein elektrisch voertuig, de opvolger van de Canta. Er kunnen maximaal 2 personen in en in de kofferbak past een rollator of opvouwbare rolstoel. De Max Mobiel wordt bestuurd door een vrijwillige chauffeur die goed opgeleid is. De chauffeurs helpen, indien nodig, met in- en

uitstappen en eventueel begeleiden ze passagiers verder op hun bestemming. Max Mobiel wordt vanuit buurtcentra gebruikt en door de gemeente betaald. Eén van de chauffeurs is aanwezig bij deze vergadering en zij vertelt dat de chauffeurs het leuk vinden om mensen verder te helpen, bijvoorbeeld door te begeleiden naar het ziekenhuis. In de zaal zijn 3 mensen aanwezig die gebruik maken van de Max Mobiel. De meeste anderen kennen de Max Mobiel wel, maar maken er geen gebruik van. 2 Personen hebben nog nooit van de Max Mobiel gehoord. Een dame in de zaal werkt bij WonenPlus in het buitengebied en is namens een groep bewoners uit De Horn in Schermerhorn bij deze bijeenkomst aanwezig. In Schermerhorn is geen goed regulier openbaar vervoer. 8 Bewoners van De Horn maken gebruik van de Max Mobiel.

Opbelbus: 4 Personen in de zaal maken regelmatig gebruik van de Opbelbus. Ze gaan hiermee bijvoorbeeld naar het oogcentrum in Heerhugowaard. Ze gebruiken de Opbelbus omdat zij vanwege hun indicatie niet in aanmerking komen voor de Regiotaxi. Naar aanleiding hiervan ontstaat een discussie over dat niet iedereen dezelfde keuzemogelijkheden heeft. Gerard Wilts geeft hierop aan dat er vanwege de vele verschillende financieringsstromen verschil kan zijn in wie voor welk vervoer in aanmerking komt. In de zaal is een bestuurslid van de Opbelbus aanwezig. Hij vertelt dat bij de Opbelbus alleen vrijwilligers werken (als chauffeur of op kantoor). De Opbelbus rijdt 7 dagen in de week van 9.00 tot 21.00 uur en vervoert 19.000 mensen per jaar. Een rit binnen Alkmaar kost € 2, buiten Alkmaar iets meer. Om gebruik te kunnen maken van de Opbelbus moet men lid zijn van Vrienden van de Opbelbus én woonachtig zijn in de stad Alkmaar, dus niet in omliggende dorpen binnen gemeente Alkmaar. Een in de zaal aanwezige dame geeft aan dat ze het heel jammer vindt dat zij geen gebruik kan maken van de Opbelbus omdat ze in De Rijk woont. Doelstelling van de Opbelbus is dat mensen die geen of heel beperkt gebruik kunnen maken van het reguliere openbaar vervoer, lid kunnen worden

van Vrienden van de Opbelbus en daardoor gebruik kunnen maken van de Opbelbus. Dit gaat buiten Wmo om. Medewerkers van de Opbelbus zien echter dat mensen die niet in aanmerking komen voor de Wmo-pas, wel door Wmo worden doorverwezen naar de Opbelbus. Het risico hiervan is dat de Opbelbus straks voorrang geeft aan mensen die geen Wmo-pas krijgen.

BoodschappenPlusBus: Geen van de aanwezigen in de zaal maakt gebruik van deze vervoersdienst, maar een aantal mensen weten wel van het bestaan hiervan.

55+bus: 1 Persoon in de zaal maakt regelmatig gebruik van de 55+bus, vooral voor vervoer in het buitengebied. Niemand weet verder precies wat de 55+bus doet.

Regulier openbaar vervoer (Connexxion): 14 Personen in de zaal maken regelmatig gebruik van regulier openbaar vervoer, o.a. voor bezoek ziekenhuis, bezoek familie, AMC Amsterdam. Valys valt ook onder openbaar vervoer, maar dit is vervoer buiten de regio. Dit wordt door de provincie geregeld in plaats van door de gemeente. Opgemerkt wordt dat mensen met hun pas met Valys maximaal 700 km per jaar mogen reizen. Als mensen alleen met Valys rijden en verre ritten maken, is dat snel op. Maar als zij dit combineren met bijvoorbeeld de NS komen ze een heel eind.

Vanuit de zaal wordt de vraag gesteld welke opties er zijn voor mensen met een rolstoel voor vervoer in Alkmaar. De zorgverzekeraar is verantwoordelijk voor vervoer. Maar omdat er heel veel verschillende financieringsstromen zijn, is vervoer lang niet altijd goed op elkaar afgestemd. Er blijken veel verschillende soorten vervoer te zijn, maar het is nu erg versnipperd en de informatie hierover is onduidelijk. Bovendien is er op dit moment nergens een centraal punt waar men terecht kan voor informatie over alle mogelijkheden m.b.t. vervoer. Toegankelijkheid tot informatie is belangrijk agendapunt.

Actie → De gemeente zal zorgen voor een centraal en goed toegankelijk informatiepunt.

Ton Pepping is aanwezig als vertegenwoordiger van de gebruikersgroep Esgede Reijgersdaal, De Waerden en Philalephia. Volgens hem volgt de Opbelbus het tarief van de Regiotaxi. De eigen bijdrage van de passagier is € 1 à € 2. De werkelijke kosten van de rit zijn uiteraard veel hoger en worden betaald uit subsidies. Het gaat dus niet alleen om het bedrag dat de gebruiker zelf moet betalen, maar ook over het bedrag dat uit belastinggeld toegevoegd moet worden. Als de gemeente efficiënter omgaat met geldstromen en subsidies, zou de klant misschien voor een andere vervoerder kiezen. Een meneer in de zaal merkt op dat hij aanvullend vervoer weliswaar heel fijn vindt, maar dat het ook heel beperkt is. Het wordt gezien als volledige voorziening, maar dat is het volgens hem niet. 's Avonds laat is aanvullend vervoer niet beschikbaar. Daarbij merkt hij op dat het risico van aanvullend vervoer (met vrijwilligers) is dat het reguliere openbaar vervoer verminderd wordt. Als voorbeeld wordt genoemd dat in Heerhugowaard een reguliere ov-buslijn verdwenen is omdat daar nu de Hugohopper rijdt. Maar de oorspronkelijke reguliere ov buslijn reed tot een veel later tijdstip. Momenteel zijn er veel goede initiatieven (al of niet met vrijwilligers) die de gemeente een handvat geven om andere dingen niet (meer) te doen.

Een mevrouw in een rolstoel vertelt dat een chauffeur van een lijnbus haar wel eens heeft laten staan langs de weg omdat hij haar rolstoel niet de bus in kon tillen. Er zou voldoende stoptijd in de ov lijndiensten moeten zijn om een rolstoel de bus in te tillen. Echter, de chauffeurs van lijndiensten hebben een vaste dienstregeling met een strak tijdschema en hebben daardoor geen tijd om langer te stoppen. Iedereen heeft recht op goed en kloppend vervoer, maar vervoer blijkt nu niet voor iedereen toegankelijk te zijn.

Marjon de Jong (D66) merkt op dat er veel verschillende aanbieders voor vervoer zijn. Het zou volgens haar goed zijn als de reizigers inzicht krijgen in de werkelijke kosten van vervoer per rit per vervoerder, dus de eigen bijdrage plus de daarbij benodigde subsidie. Hierdoor zullen reizigers volgens haar misschien voor een andere vervoerder kiezen. Piet Verweel (WmoRaad) geeft aan dat hij het er absoluut niet mee eens is dat de burger hiermee geconfronteerd wordt. Iedere burger heeft recht op vervoer.

Een mevrouw in de zaal vindt dat chauffeurs van aanvullend vervoer vooraf zouden moeten checken of zij de juiste persoon ophalen en op de juiste bestemming afleveren. Als voorbeeld vertelt ze een anekdote waarbij dit mis ging. In voorgaande discussie zijn twee typen vervoer niet meegenomen: 1. Leerlingenvervoer voor bijzonder onderwijs. Dit valt niet onder Wmo, maar onder de onderwijswet. 2. Vervoer dagbesteding. Dit valt onder de participatiewet, er is wel overlap met Wmo.

Wim van Bokhorst sluit de discussie. Na de pauze zal iedereen nogmaals de gelegenheid krijgen om zijn of haar mening te geven.

4. Esther Vergeer

Esther Vergeer is aanwezig als gastspreekster tijdens deze bijeenkomst. Esther Vergeer is met name bekend als voormalig professioneel rolstoeltennisster (o.a. 7-voudig Paralympisch kampioen). Ze is oprichtster van de Esther Vergeer foundation die gewoon sporten op een gewone sportvereniging mogelijk maakt voor kinderen en jongeren met een lichamelijke beperking. Ze vertelt deze middag over haar ervaringen als topsportster met een handicap, over het omgaan met tegenslagen en over haar doorzettingsvermogen. Het verhaal van Vergeer is leuk om naar te luisteren en vanuit de zaal wordt volop gereageerd. Vergeer heeft haar gouden medaille meegenomen en zegt dat ze hoopt dat naar aanleiding van deze bijeenkomst uiteindelijk

de vervoeraanbieders ook een “gouden medaille” zullen krijgen. Vergeer wordt bedankt met een groot applaus.

5. Thema tafels en inventariseren ervaringen, knelpunten en verbeterpunten

De bedoeling is dat de ervaringen, knelpunten en verbeterpunten van alle aanwezigen worden geïnventariseerd. Daarom staan in de zaal drie thematafels opgesteld met een flipover. Bij iedere tafel staat een tafelleider. De thema's zijn “contact”, “kwaliteit” en “aanbieders”. De aanwezigen schrijven per thema hun ervaringen, tips en tops op een geeltje en plakken die op de flipover. De tafelleiders coördineren, inventariseren de onderwerpen en vertellen na afloop de uitkomsten. Foto's van de flipovers zijn als bijlage bij deze notulen gevoegd. Per thema worden hierna de belangrijkste opmerkingen en actiepunten genoemd.

Tafel 1, Aanbieders Tafelleidster Marga Riekwel geeft aan wat de belangrijkste opmerkingen zijn bij het thema “Aanbieders”. De meeste opmerkingen gaan erover dat openbaar vervoer lang niet altijd toegankelijk is voor iedereen, dat er geen uitzonderlijk vervoersaanbod is na 24.00 uur en dat er zoveel verschillende aanbieders van vervoer zijn dat men soms door de bomen het bos niet meer ziet. Waarom niet één centraal informatiepunt voor uitzonderlijk vervoer?

Tafel 2, Kwaliteit Tafelleider Hans Karssen geeft aan wat de belangrijkste opmerkingen zijn bij het thema “Kwaliteit”. Opvallend is dat er heel veel tops zijn, veel gaat dus goed. Hierbij worden o.a. genoemd de vriendelijkheid van de chauffeurs, de duidelijkheid en de begeleiding (naar ziekenhuis e.d.). Er zijn ook een aantal tips genoemd. Samenvattend gaan die over het plannen en de bereikbaarheid. Er is nogal eens vertraging, zonder dat reizigers hierover geïnformeerd worden. En voor mensen die niet goed met een computer kunnen omgaan is het moeilijk om online vervoer te plannen.

Tafel 3, Contact Tafelleider Arnold Eigeman geeft aan wat de belangrijkste opmerkingen zijn bij het thema “Contact”. Er zijn overlappingen met de andere twee thema’s. Als belangrijkste tips worden genoemd: - Het aantal aanbieders is nu te groot en te versnipperd. Het aantal aanbieders zou teruggebracht moeten worden en overzichtelijker moeten zijn. - Het zou goed zijn als chauffeurs hun pasje laten zien als zij passagiers ophalen en dat ze zeker weten dat ze de juiste persoon naar de juiste bestemming vervoeren. - Chauffeurs zouden bij hun opleiding ook aandacht moeten krijgen voor de mensen die gebruik maken van het vervoer/ervaringsdeskundigen. Misschien een dag meelopen? - Steeds meer ouderen blijven zelfstandig wonen. Dit betekent dus ook dat er steeds vaker een beroep op openbaar vervoer gedaan wordt. Deze mensen moeten wel bij de bushalte kunnen komen. - Er moet één centraal aanspreekpunt komen vervoer. Als belangrijkste tops noemt Eigeman: - Er is duidelijk bereidheid bij chauffeurs om te helpen. - Het persoonlijk contact met de chauffeurs wordt erg gewaardeerd. - Het grootste deel van de chauffeurs is erg vriendelijk.

Tafel 4, Overig Viola Vlietstra benoemt de belangrijkste opmerkingen, die niet tot de eerder genoemde categorieën behoren.

Wim van Bokhorst constateert dat er veel overlap is tussen de borden. De rode draad is dat veel goed gaat, maar dat de centrale coördinatie ontbreekt. Vervoer blijft teamwork en mensenwerk, er is een grens aan wat mogelijk is.

Gerard Wilts zegt dat hij deze middag veel gehoord heeft waar de gemeente wat mee kan. Bij dezen zegt Wilts toe dat hij ervoor zal zorgen dat op de website van de gemeente op een duidelijke plaats informatie over alle vervoer komt te staan. **Actie → gemeente**

Esther Vergeer is van mening dat er nu sprake is van “een onoverzichtelijk oerwoud aan voorzieningen”. Het moet overzichtelijker, duidelijker en simpeler. Ze adviseert de gemeente om niet zelf het wiel uit te gaan vinden, wellicht zijn andere gemeenten ook hiermee bezig. Ga kijken bij andere gemeenten wat zij hieraan doen. **Actie → gemeente**

Ook een in de zaal aanwezige medewerker van Connexxion adviseert de gemeente om samen met andere gemeenten te kijken wat mogelijk is en wat andere gemeenten gedaan hebben aan vervoer. De reiziger moet hierbij centraal staan. Dit gebeurt nu soms te weinig, zowel bij vervoerders als gemeenten.

De tips en tops worden, voor zover mogelijk, op de borden “acties” geplakt waardoor duidelijk wordt welke actie bij welke actor hoort. Foto’s van deze borden zijn bij de notulen bijgevoegd. De acties, wensen/aandachtspunten worden in bijgevoegd overzicht vermeld.

5. Afsluiting

Viola Vlietstra bedankt allen voor hun aanwezigheid en inbreng. Ze is blij en tevreden met de opbrengst van vandaag. Het verslag van deze vergadering komt t.z.t. op de website van de Wmo. Het verslag zal dienen als basis voor de aanbesteding. Viola bedankt Esther Vergeer, Wim van Bokhorst en Karen Calf met een bloemetje voor hun inzet voor vandaag. Alle aanwezigen ontvangen bij het verlaten van de zaal een goodiebag. De bijeenkomst wordt om 16.50 uur gesloten.

Overzicht acties, wensen/aandachtspunten Actie	Door:
Eén centrale plek op website gemeente waar alle info over alle vervoer te vinden is.	gemeente
Opleiding chauffeur in samenwerking met cliënten (ervaringsdeskundigen).	vervoerders
Vervoer op elkaar afstemmen. Aanbod is nu te groot en te versnipperd. Centrale coördinatie.	vervoerders, gemeente, Wmo
Interactie met andere gemeenten over mogelijkheden vervoer.	gemeente

Wensen / aandachtspunten	Door:
Maak openbaar vervoer toegankelijker (voor rolstoelen), zowel qua tijd van chauffeur als qua ruimte in de bus	ov
Eén pas voor meer ov, Regiotaxi, Valys.	Wmo, gemeente, ov, Regiotaxi, Valys
Tijdens opleiding chauffeurs meelopen met gebruikers (ervaringsdeskundigen). Vrijwillige chauffeurs opleiden bij beroepschauffeurs.	vervoerders
Als vervoerder te laat komt/planning niet haalt, laat dit dan tijdig weten aan reizigers.	vervoerders
Gratis telefoonnummer Wmotaxi, gezien de veelal lange gesprekken en daardoor hoge kosten.	Vervoerder Connexxion
Aanvullend vervoersaanbod na 24.00 uur	vervoerders, Wmo, gemeente
Compensatie van reiziger bij wanprestatie Wmo-vervoerder.	Wmo, Regiotaxi, gemeente
Aantal vervoersaanbieders terugbrengen, het is nu te versnipperd. Centrale coördinatie.	gemeente, Wmo, vervoerders
Pasje voor chauffeurs om aan cliënten te laten zien.	vervoerders

Wensen / aandachtspunten	Door:
Chauffeurs moeten er zeker van zijn dat ze juiste persoon naar juiste bestemming vervoeren.	vervoerders
Betere telefonische bereikbaarheid van vervoerders.	vervoerders
Afstemming tussen voorzieningen commercieel/vrijwillig. Geen regulier ov verminderen vanwege (vrijwillige) vervoersdiensten.	ov, Wmo, gemeente
Online boeken optimaliseren en gebruikersvriendelijker maken. Apps?	vervoerders
Reizigers moeten er rekening mee houden dat vervoer soms gedeeld wordt met andere reizigers.	gebruikers
Actieradius Max Mobiel.	Max Mobiel
Toelatingseis Regiotaxi.	Wmo-regiotaxi
Klantvriendelijkheid en inlevingsvermogen chauffeur.	vervoerders
Connexxion lijnbus terug i.p.v. flexbus.	Connexxion, gemeente
Telefonische bereikbaarheid Wmo-regiotaxi verbeteren. Kunnen bellen tegen lokaal tarief i.p.v. duur 0900 tarief.	Regiotaxi
Als vervoerders niet kunnen leveren, verwijs dan door.	vervoerders
Telefonistes Wmo-regiotaxi meer deskundigheid.	Regiotaxi
Regiotaxi routeplanning goed afstemmen. Ritten nu onlogisch en duren vaak te lang.	Regiotaxi
Regiotaxi eerste 25 km laag tarief, daarna hoog i.p.v. verplicht Valys	Regiotaxi, gemeente
Noodnummer bij calamiteiten op Wmo-pas.	Wmo
Testpersonen kwaliteitsmeting.	vervoerders, gemeente, Wmo
Loket 55+Bus WonenPlus, bijvoorbeeld van 9.00 – 11.00	55+bus

Wensen / aandachtspunten	Door:
Bankjes om op te zitten bij bushaltes verhogen. (geldt voor alle bankjes in gemeente Alkmaar)	gemeente
Vervoer buitengebied verbeteren. Buurtbus?	gemeente, Wmo, vervoerders
Sluitend vervoersketen, zonder onnodige tijdverspilling.	gemeente, Wmo, vervoerders
Belservice enkele minuten voor aankomst vervoerder, zodat passagier op tijd klaar kan staan.	vervoerders
Aankomstgarantie (bijv. voor mensen die op tijd bij trein moeten zijn).	Regiotaxi
Gemeente moet (kunnen) kiezen voor een vervoerder die de dienstverlening aanbiedt tegen redelijke kosten en dat is niet altijd de goedkoopste.	gemeente
Acceptatie medereiziger mét hulpmiddel (bijv. geleidehonden) mits opgegeven bij de aanvraag van de rit.	Regiotaxi, gemeente
Het moet duidelijk zijn tot welke tijd vooraf men een rit kan boeken en kosteloos kan annuleren.	Regiotaxi
Toegankelijke telefonische klachtenlijn.	Regiotaxi
Toegankelijk online klachtenformulier.	Regiotaxi
Adequate afhandeling klacht binnen redelijke tijd.	Regiotaxi
Warme overdracht, bijvoorbeeld aan treinassistent of balie.	Regiotaxi
ov nu te duur, goedkoper maken.	gemeente, ov

Bijlage bij notulen

Thematafel 1, Aanbieders

U kunt hierbij denken aan: - sluit het aanbod aan bij uw vraag? Zo nee, welke vorm van vervoer mist u? - Is het openbaar vervoer voor u een optie? waarom wel/niet? - Waar baseert u uw keuze van vervoer op? - Is het sociale moment belangrijk voor u?

tekst geeltjes:

tops: - Het aanbod is voldoende of geen optie.
- Aankomsttijd op de bestemming is belangrijk. - Openbaar vervoer is geen optie i.v.m. onze ziekte. Heel blij met Wmo-vervoer. Zonder dit zit ik thuis.
tips: - Aanbieder Connexxion, voor iedereen toegankelijk. - Aanbieders uit nood geboren omdat gewoon regulier ov niet geschikt is. - Openbaar vervoer niet geschikt voor rolstoelen. - Als je niet kunt leveren, verwijst door. - Vervoeraanbod na 24.00 uur. - Gewoon openbaar vervoer is niet toegankelijk omdat zitplaatsen onvoldoende ruimte bieden. - Max Mobiel: routeplanning beter. - Maak openbaar vervoer toegankelijker. - Eén pas voor Regiotaxi, Valys, ov. - Keuze aanbod Regiotaxi, Wmo-regiotaxi. - In buitengebied is klant vrijwel volkomen afhankelijk van wispelturigheid van Regiotaxi, Max Mobiel is kleine aanvulling, maar beperkt in capaciteit. Buurtbus zou verbetering zijn. - Enige busverbinding hier is op de provinciale weg, dat is niet veilig. - Reizen per trein kan, met aansluitend taxivervoer en treinassistentie (blinden) - Sluitend vervoersketen, zonder onnodige tijdverspilling. - Aankomstgarantie op station.

Thematafel 2, Kwaliteit

U kunt hierbij denken aan: - wat verwacht u van de vervoerder en - wat mag de vervoerder van mij verwachten? - hoe vaak heeft u vertraging ondervonden in de afgelopen 6 maanden? (percentage-gewijs) - heeft u ideeën over een oplossing als uw vervoer door onvoorziene omstandigheden strandt?

tekst geeltjes:

tops: - WonenPlus begeleidt ook bijv. mee naar afspraak ziekenhuis. - Online boeken: positief. 0900 8878: duur commercieel tarief. - Ik verwacht vriendelijkheid van vervoerder, vervoerder mag beleefdheid van mij verwachten. - Meeste chauffeurs helpen klanten in- en uitstappen. - Ik verwacht tijdigheid, klantgerichtheid van vervoerder en vervoerder mag van mij verwachten dat ik op tijd klaar sta om te vertrekken. Belservice enkele minuten voor aankomst is daarbij essentieel.
tips: - ov moet voor iedereen zijn. - Prioriteit wordt niet uitgevoerd. - Als vervoer te laat komt, laat het dan weten aan de passagiers. - Actief bellen. - Geef op tijd de rit aan, zodat er altijd aankomsttijd bekend is. - Compensatie bij wanprestatie bij gedupeerde reiziger. - Medepassagiers moeten er rekening mee houden dat het een deeltaxi is. - Online boeken optimaliseren. - Klantvriendelijkheid chauffeur ov. - Belservice vlak voor aankomsttijd, zodat passagier op tijd klaar kan staan. - Wmo-regiotaxi in buitengebieden minder rendabel. Ritten zijn vaak onnodig lang, om zoveel mogelijk te kunnen combineren.

Thematafel 3, Contact

U kunt hierbij denken aan: - Bent u tevreden over de wijze van reserveren? - Bent u tevreden over het contact met de chauffeur? - Wat vindt u belangrijk?

tekst geeltjes

tops: - Bereidheid van bewoners uit dorpen om elkaar te helpen. - Bij WonenPlus persoonlijk contact van belang (tijd en aandacht). - Sommige chauffeurs zijn goed, vriendelijk en begripvol. - Regiotaxi: contact met chauffeur 90% goed.

tips: - Aantal aanbieders terugbrengen, nu te veel en te versnipperd. - Goede opleiding chauffeurs. - Klantvriendelijk. - Telefonistes Wmo-regiotaxi meer deskundigheid. - Aan 1e contact goed aangeven hoe je het kunt gebruiken - Niet altijd tevreden over contact met chauffeur. - ov-taxi: routeplanning goed afstemmen. - Communicatie invoer uur per juli 2019 ontbreekt. - Begrip voor situatie reiziger. - Chauffeur pasje laten zien. - Eén loket 55+Bus WonenPlus. Alleen bepaalde tijden, bijv. 9.00 – 11.00 uur. - 1e contact mag je ook “nee” verkopen. Waar is wat voor bedoeld. - Telefonische bereikbaarheid Wmo-regiotaxi beter, soms half uur aan de telefoon. Hoge kosten. - Wmo-regiotaxi eerste 25 km laag tarief, daarna hoog tarief i.p.v. Valys. - Telefonisch is centrale Wmo-regiotaxi niet altijd bereikbaar. - Ik verwacht dat centrale na kan gaan waar geboekte taxi zich bevindt, vanaf het tijdstip dat de rit staat geboekt, niet nadat een kwartier verstreken is. - Centrale moet tijdig aan klant doorgeven als rit vertraagd is. - Klant wil op tijd op plaats van bestemming zijn. Noch half uur onnodig te vroeg, noch half uur te laat.

Bijlage 3: Sessie over mobiliteit met de gemeenteraad

De bedoeling van de sessie was om een korte impressie te geven van de verschillende vervoersstromen in Alkmaar en om wat uitgangspunten en prioriteiten op te halen. Er is al, mede op verzoek van de raad, een inventarisatie gestart en dat zal uitmonden in een integraal plan mobiliteit in Q3 van dit jaar.

Flap 1

U reist in Alkmaar van A naar B en u kiest voor (een van de vervoersmogelijkheden die wij als gemeenten organiseren of betalen):

Openbaar vervoer

- Regulier openbaar vervoer
- Aanvullend openbaar vervoer
- Het Eurokaartje

Gecontracteerd vervoer:

- De Wmo-regiotaxi
- Het zorgvervoer naar dagbesteding
- Het Wia vervoer naar werk
- Het bovenregionale Valys
- Het jeugdzorgvervoer
- Het Leerlingenvervoer
- Het WSW vervoer naar het WNK

Gesubsidieerd vervoer:

- De Opbelbus
- De 55+ Bus
- De Rolstoelbus
- De BoodschappenPlusBus
- De Max Mobiel
- [De Zonnebloemauto – nieuwe subsidievrager]
- [Het ANWB-automaatje – nieuwe subsidievrager]

Flap 2:

Geef uw prioriteiten aan van hoog (1) naar laag (4)

	1	2	3	4
Acceptabele reistijd	I	III	I	
Kosten voor gemeente		III		I
Kosten voor klant		III	I	
Duurzaamheid (emmissieloos)		I	I	
Keuzevrijheid gebruiker				IIIIII
Transparantie in gebruik en kosten	III			
Informatievoorziening	III			
Centrale administratie	IIII			

Flap 3:

Wat wilt u ons meegeven aan het begin van de inventarisatie?

- Hoge prioriteit is goede informatievoorziening en ook modernisering (een APP)
- Voorwaarde subsidie = samenwerking met verschillende partijen
- Niet elke kilometer laten verantwoorden maar op basis van vertrouwen opdracht geven
- Ontschotten, zowel het gecontracteerde als het gesubsidieerde vervoer.
- Samenhang van vervoer, coördinatie vanuit één punt.

Bijlage 4: Visiedocument nieuw contract Wmo-regiotaxi 2021

Indeling:	
Hoofdstuk 1	Inleiding
Hoofdstuk 2	Huidige situatie Wmo regiotaxi
Hoofdstuk 3	Belangrijkste uitdagingen voor het nieuwe contract
Hoofdstuk 4	Visie

Bijlage 1:	Tijdspad
Bijlage 2:	Impactanalyse
Bijlage 3:	Input Wmo-raden

Hoofdstuk 1: Inleiding

Algemeen

De Wmo-regiotaxi wordt regionaal ingezet voor Wmo geïndiceerde reizigers uit de regio Noord Kennemerland met een mobiliteitsbeperking die geen gebruik kunnen maken van eigen vervoersmogelijkheden, het reguliere openbaar vervoer of lokaal aanwezige voorzieningen. De Wmo-regiotaxi is bedoeld voor zogenaamd sociaal, maatschappelijk en recreatief vervoer. Er mag dus geen woon-werk verkeer, ZvW-vervoer of vervoer naar dagbesteding met de Wmo-regiotaxi worden gedaan.

Het contract wordt momenteel uitgevoerd door Connexxion. Het huidige contract is van start gegaan op 1 april 2016 en kent een looptijd tot 1 april 2021 en kan niet worden verlengd. Het voorliggende visiedocument gaat over de het nieuwe contract voor de Wmo-regiotaxi in de regio Alkmaar.

Opbouw van dit document

In hoofdstuk 2 wordt ingegaan op de huidige contractperiode. De aantallen, gegevens en ervaringen komen aan bod. In hoofdstuk 3 worden de belangrijkste uitgangspunten voor het nieuwe contract geformuleerd. In hoofdstuk 4 wordt de visie geformuleerd.

Verweringsstrategie

De visie en het programma van eisen worden na advies van de lokale Wmo adviesraden vertaald in een verweringsstrategie door de regionale netwerkorganisatie. Hierin zal het aanbestedingsproces worden beschreven en wordt er ingegaan op de wijze van aanbesteden, de tariefstelling, de gunningsprocedure en de eisen met betrekking tot duurzaamheid en Social Return On Investment. De verweringsstrategie zal vervolgens voor besluitvorming worden aangeboden aan de colleges in de regio.

Hoofdstuk 2: Huidige situatie
Wmo regiotaxi

Algemeen

De Wmo-regiotaxi vervoert gebruikers binnen de grenzen van onze regio. Klanten betalen een per gemeenten verschillend tarief. Deze is lager dan het tarief van het openbaar vervoer, met uitzondering van het Alkmaarse 1-eurokaartje. Op kosten voor de gemeenten komt het door de klanten betaalde tarief in mindering. Connexxion incasseert dit voor de gemeenten. Voor het gebruik van de Wmo-regio-taxipas betalen klanten een legeskosten. Alkmaar neemt momenteel deze kosten voor haar inwoners voor eigen rekening.

Klanten kunnen reizen met Wmo-regiotaxi tot 25 kilometer vanaf het woonadres. Daarboven is er een commercieel tarief tot 35 km. Het vertrekadres moet binnen de regio liggen. Voor ritten met een langere afstand kunnen klanten ook gebruik maken van Valys, het bovenregionaal doelgroepenvervoer, dat door de rijksoverheid wordt georganiseerd.

Aan het gebruik van de Wmo-regiotaxipas is verder geen grens gesteld en er kan in principe binnen de regio onbeperkt gebruik van gemaakt worden.

Kwaliteit

De uitvoering van de Wmo-regiotaxi wordt als goed ervaren. Er zijn relatief weinig klachten van gebruikers en de klanttevredenheid is volgens de gestelde norm. De klachten die geuit worden gaan voornamelijk over soms lange wachttijden en bejegening door chauffeurs. De kwaliteit van de dienstverlening is goed maar er is ruimte voor verbetering, bijvoorbeeld:

Informatievoorziening, terugbelservice.

De markt voor doelgroepenvervoer

De markt voor doelgroepenvervoer is in beweging bij de manier van organiseren en van verduurzamen. Het aantal vervoerders is beperkt, ongeveer 5-6 landelijk operende organisaties. Door de omvang van het contract moeten we Europees aanbesteden en zijn we niet toegankelijk voor kleinere (lokale) spelers behalve als onderaannemer. Er wordt binnen de aanbestedingen van het doelgroepenvervoer veel geprocedeerd. Ook onze regio heeft hier mee te maken.

	Aantal ritten		Kosten		Huidige pashouders
	2018	2019	2018	2019	
Alkmaar	79.407	84.277	1.240.170	1.373.530	2.045
Bergen	23.071	24.178	419.887	497.557	1.440
Uitgeest	3.792	4.065	83.706	91.158	369
Castricum	21.406	22.465	425.079	489.939	1302
Heiloo	12.604	14.736	208.724	236.863	707
Langedijk	13.112	14.323	218.708	254.979	463
Heerhugowaard	23.351	23.487	423.000	441.355	851
Totaal	176.743	187.531	3.019.274	3.385.381	7.177

Hoofdstuk 3: Belangrijkste uitdagingen voor het nieuwe contract

De belangrijkste uitdagingen voor het nieuwe contract liggen niet op het terrein van het programma van eisen, behalve kleine aanpassingen, maar in de positionering van de Wmo-regiotaxi en het passend gebruik van voorzieningen.

Relatie met andere mobiliteitsoplossingen

Binnen de vervoersoplossingen voor mensen met een mobiliteitsbeperking is er een gelaagdheid. Die gaat opeenvolgend uit van zelfredzaamheid, gebruik van regulier openbaar vervoer, lokale voorzieningen, Wmo-regiotaxi of een andere vorm van doelgroepenvervoer. In de praktijk overlappen deze voorzieningen elkaar en sluiten niet samenhangend op elkaar aan. Doordat er geen beperking is op het gebruik van de taxipas wordt de Wmo-regiotaxi niet altijd op een passende manier gebruikt of is er onvoldoende prikkel om van voorliggende voorzieningen gebruik te maken.

Relatie tussen de verschillende vormen van doelgroepenvervoer

Binnen het doelgroepenvervoer zijn de verschillende vormen hiervan apart georganiseerd. We hebben het dan naast de Wmo-regiotaxi over onder andere leerlingenvervoer, vervoer naar dagbesteding, WNK-vervoer (woon-werk). Door deze vorm van historische organisatie worden mogelijke synergievoordelen niet benut.

Meer inzetten op lokale voorzieningen

Lokale voorzieningen zijn voorliggend en zijn lokaal georganiseerd. Lokaal kan dat verder worden ontwikkeld.

Informatievoorziening

Door de overlapping van vervoer is het voor gebruikers niet altijd duidelijk wat er beschikbaar is aan mobiliteitsoplossingen en wat de mogelijkheden zijn. Ook de reisgeschiedenis is voor zowel gebruikers als consulenten niet of onvoldoende inzichtelijk. Gebruikers die gewend zijn aan het reizen met Wmo-regiotaxi zullen niet snel een overstap maken naar bijvoorbeeld openbaar vervoer dat de afgelopen jaren steeds toegankelijker gemaakt wordt. Er is geen lokale pas waarmee er van verschillende vormen van vervoer gebruik gemaakt kan worden.

Innovaties

Er wordt niet altijd gekeken naar alternatieven zoals de inzet van een PGB of het gebruik van (digitale) middelen om gebruikers te ondersteunen in een passend gebruik van voorzieningen. Er wordt ook geen gebruik gemaakt van de mogelijkheid voor kilometer budgetten.

Duurzaamheid

In het huidige contract is ingezet op een bepaald aantal elektrische voertuigen. Dit blijkt in de praktijk voor de vervoerder niet efficiënt te zijn. Bovendien is het aantal gereden kilometers veel belangrijker wat Co2-emissie betreft.

Hoofdstuk 4: Visie

Onze gemeenschappelijke visie is dat we onze inwoners met een mobiliteitsbeperking een passend aanbod van voorzieningen willen kunnen aanbieden waardoor mensen zich op een goede manier kunnen verplaatsen en kunnen blijven participeren nu en in de toekomst.

Belangrijkste uitgangspunten naar aanleiding van de visie.

De uitgangspunten voor het nieuwe contract zijn:

1. Ruimte creëren voor lokaal mobiliteitsbeleid.

Het eigen gebied is verschillend. Ook het aanbod van lokale voorzieningen. Elke gemeente heeft ruimte nodig om de eigen situatie te versterken of te ontwikkelen en zo samenhang te creëren met het OV, voorliggende voorzieningen en de Wmo- regiotaxi.

2. Inzetten op passend gebruik van de regiotaxi.

Mensen moeten bekend zijn met alle mogelijkheden en voorliggende voorzieningen. Waar nodig in het gebruik hiervan ondersteund worden. Dit is een taak voor de toegang. De Wmo-regiotaxi moet ingezet worden waar hij voor bedoeld is.

3. Inzetten op een gefaseerde overgang naar meer synergie en efficiency.

Deze ontwikkeling met verder onderzocht en vormgegeven worden. Hiervoor moet een businesscase gemaakt worden. Voor het nieuwe contract heeft dit invloed op de contractduur, dit komt in de verwervingsstrategie.

4. limiet.

Iedereen die nu een Wmo-regiotaxipas krijgt kan er onbeperkt mee reizen. Steeds gebruikelijker is het dat een maximum geldt (bijvoorbeeld 2.000 km per jaar en een lager budget als iemand ook een scootmobiel heeft). Wanneer het budget op is, kan altijd met de gemeente in gesprek worden gegaan

of gezien iemands persoonlijke situatie een ophoging nodig is.

5. Duurzaamheid.

In lijn met het Bestuursakkoord wordt als ambitie meegegeven om per 2025 geheel zero emissie te rijden. Het gaat om de feitelijke Co₂-uitstoot van de gereden kilometers, waarbij van de vervoerder wordt gevraagd om gedurende de contractperiode hier-naar toe te groeien. Dit wordt jaarlijks gemonitord (Co₂-prestatieladder). Via een vorm van beloning wordt de vervoerder gestimuleerd om zoveel mogelijk kilometers emissievrij te rijden en eerder aan de genoemde ambitie te voldoen. Gezien de toename aan aanbod van zero emissie (rolstoel)bussen moet dat haalbaar zijn. In overleg met de vervoerder wordt nog gekeken naar de benodigde (snel)laad-infrastructuur (inclusief opladen met groene stroom).

Voorkant

1. Toegang, indiceren en periodiek herindiceren van de Wmo-regiotaxipas scherper (en bedrijfsmatiger) organiseren.

Nieuw contract Wmo regiotaxi

2. Gebruik taxipas verbinden aan een limiet. 4
3. Tarief taxipas gelijk maken aan tarief openbaar vervoer. 2
4. Inzetten op het aantal kilometers dat minimaal duurzaam gereden wordt. 5

Organiseren synergie

5. Businesscase maken voor het gefaseerd bij elkaar brengen van het doelgroepenvervoer voor synergie en efficiency. 3
6. Onderzoeken en mogelijk ontwikkelen van een integraal pasjessysteem. 3

Achterkant

7. Verbeteren informatievoorziening naar inwoners. 2
8. Inzetten en/of ontwikkelen van (digitale) ondersteuning van inwoners in het gebruik van de verschillende voorzieningen. 2

Bijlage 1: Tijdsplan

Het tijdsplan is als volgt:

Mei 2020

Visie in bestuurlijk overleg. Aansluitend wordt de visie aan de Wmo adviesraden in de regio aangeboden voor advies.

Juni 2020

Aanbestedingsstrategie (uitwerking visie en programma van eisen) in bestuurlijk overleg en bestuurlijke besluitvorming.

Juni 2020

Publicatie aanbesteding.

Het tijdsplan van het aanbestedingsproces komt terug in de aanbestedingsstrategie.

1 April 2021

Start nieuw contract regiotaxi.