

Bijlage: Transformatie - Ontwikkelagenda vervoer

Tijdslijn: november 2015 t/m 2020

Doel: kennisdeling en het zetten van stappen in de richting van een integraal, toekomstbestendig vervoerssysteem. Inplannen beslismomenten. Leren van ervaringen. Nader onderzoeken oplossingsrichtingen en sturingsmogelijkheden.

Aanbestedingstrajecten

1. Aanbesteding I
Opgaen Wmo Regiotaxi (als eerste) in de *Maatwerk vervoersvoorziening* gevolgd door instroom leerlingenvervoer uit enkele gemeenten. Operationeel per 1 januari 2017.
In de concessie zit projectruimte om ook later nog snel in te kunnen spelen op zaken die zich voordoen. Bijvoorbeeld instroom van vervoer naar dagbesteding.
2. Aanbesteding II Maatwerkvervoersvoorziening. Innovatie en verdere integratie van doelgroepen met daardoor een groter volume. Operationeel vanaf 1 juli 2018, uitbreiding bij aflopen contracten.

Project ter ondersteuning van de aanbestedingen: overname contractbeheer door gemeenten

Doen van een voorstel voor het 'technische' contractbeheer door de gemeenten (organisatievorm, mandaat, werkwijze) op basis van de visie op de 'maatwerk vervoersvoorziening'. Kennisoverdracht door en in samenwerking met de Provincie uitgaande van een 'warme overdracht'.

Informatie verzamelen in december 2015.

Basisvoorstel uitwerken (als input voor bestekfase aanbesteding): januari/februari 2016.

Wie doet wat, wanneer, welke competenties nodig, eventuele rol SSC.

Pilots

Hieronder worden een aantal pilots beschreven die door de projectgroep verder uitgewerkt zullen worden.

1. Ruimte bieden voor initiatieven uit de samenleving

Initiatieven uit de samenleving zullen met belangstelling worden gevolgd en gedeeld in de projectgroep. Gemeenten beslissen in voorkomende gevallen welke rol of bijdrage zij zien. Zo nodig zal door de projectgroep een voorstel worden uitgewerkt voor een pilot. Gedacht kan bijvoorbeeld worden aan vragen met betrekking tot het versterken vrijwilligersorganisatie of de behoefte aan een professioneel planningssysteem voor de vrijwilligersorganisatie.

2. Buurtbus plus

Een alternatief voor de huidige parallelle lijnbus (bijvoorbeeld lijn 161) en Regiotaxi kan een uitbreiding van het huidige buurtbusnetwerk zijn. In verschillende gemeenten zijn buurtbusverenigingen actief. Deze verenigingen vervullen een belangrijke functie in de bereikbaarheid van kleine kernen. Echter, de buurtbus rijdt nu beperkt rond omdat er nu nog de huidige vormen van vervoer (OV / Wmo) naast bestaan. Vergelijkbaar met de buurtbussen zijn andere initiatieven zoals een Boodschappenbus (Ommen-Hardenberg). De buurtbussen zoals ze nu zijn georganiseerd rijden op vaste routes en vaste tijden. Hiervoor wordt een ritprijs gerekend. De bussen, het onderhoud en de brandstof worden verzorgd door een OV-maatschappij en is in de concessie Openbaar Vervoer vanuit de Provincie Overijssel inbegrepen. De bestuurders zijn vrijwilligers die vaak afkomstig zijn uit de kleine kernen die door middel van de buurtbussen worden ontsloten.

Combinaties

Er worden mogelijkheden gezien om de buurtbussen effectiever en efficiënter in te zetten. Nu nog worden bepaalde reizigersgroepen gescheiden vervoerd, bijvoorbeeld mensen met een fysieke beperking of mensen met een indicatie dagbesteding. Een groot deel van deze reizigers zouden met de Buurtbus+ mee kunnen reizen.

Er wordt daarom gedacht om de routes die de buurtbus rijdt, te combineren met opstap- en bestemmingspunten voor deze groepen reizigers. Ook is het misschien mogelijk om in de daluren meer vraaggericht te gaan rijden waarbij variatie in opstappunten (en dus routes) mogelijk is. Eventueel kan dit ook worden gecombineerd met opstapplaatsen aan huis, als dit noodzakelijk is (zoals de huidige werkwijze met de regiotaxi).

Uitgangspunten

Het Buurtbus+ vervoerssysteem:

- is (letterlijk) laagdrempelig. In principe kan iedereen meereizen;
- rijdt vanuit een basisnet door de regio met enige regelmaat langs puntbestemmingen;
- 'veert' mee met trends en ontwikkelingen;
- Sluit met zijn route zoveel mogelijk aan bij het bestaande OV (in veel gevallen de trein);
- de gebruiker betaalt en de kosten zijn voor de reiziger helder en inzichtelijk;
- kan worden geüpgraded met landelijke en lokale oplossingen. Deze (landelijke / lokale) oplossingen kunnen aansluiten op oplossingen in een andere regio.
- indienen van lokale oplossingen wordt gestimuleerd / 'beloond';
- gemeenten kunnen kiezen om van bedrijven, zoals zorginstellingen wordt social return / MVO gevraagd, bijvoorbeeld het leveren van menskracht en materieel tijdens piekuren.
- wordt ondersteund met een duidelijk informatiesysteem;
- vóór lancering wordt er uitgebreid geïnvesteerd in communicatie.

Verkenning

Een eerste verkenning bij de buurtbusverenigingen is positief verlopen. De behoefte om in de pilot praktisch aan de slag te gaan werd daarbij onderstreept. In de nadere

uitwerking van de pilots zal hier rekening mee moeten worden gehouden. De gemeenten die hebben aangegeven hier graag mee aan de slag te willen gaan zijn de gemeente Dalfsen, Olst-Wijhe, Ommen, Hardenberg, Raalte, Zwartwaterland en Kampen.

3. Vervoersdienst Wijthmen

Het merendeel van de inwoners van Wijthmen is mobiel met auto en/of fiets. Mensen wonen verder van de stad en gebruiken dus altijd al een auto of fiets. Het valt op dat vrijwel alle mensen in Wijthmen boven de 75 jaar nog fietsen! Daarnaast maakt een aantal inwoners gebruik van het Wmo vervoer. Ook worden familieleden en burens ingeschakeld voor vervoer.

Medio februari 2014 heeft het dienstenteam in Wijthmen de vervoersdienst gestart met dank aan een provinciaal-gemeentelijke subsidie. De komst van de bus wordt gewaardeerd.

Er wordt nog niet heel veel gebruik gemaakt van de rolstoelbus. Veel mensen fietsen nog graag en rijden zelf nog auto. Ook is er nog een zekere schroom om gebruik te maken van de dienst. Slechts een enkele rolstoelgebruiker vroeg om vervoer. Er zijn suggesties gedaan voor de uitbereiding van de dienstverlening:

- Een pendeldienst naar de kerk (als de Katholieke kerk gaat sluiten)
- Taxivervoer tussen Wijthmen en Berkum (bezoek v.v.)
- Boodschappen (buiten de dienstregeling om), theaterbezoek.
- Een vrijwilliger die mee wil op familiebezoek verder weg, maar de inwoner durft/kan niet zelf zo ver rijden (eventueel eigen auto)
- Begeleider die gratis mee mag bij iemand die slecht ter been of rolstoelafhankelijk is De bus wordt ook af en toe gebruikt voor het vervoer van eigen woning naar Verpleeghuis.

Een aantal keren is de bus ingezet bij evenementen zoals het optreden van de Pauwergirls in het Kulturhus, het Bevrijdingsfestival en het Stadsfestival. Bij de vervoersdienst kwam de beperkte schaalgrootte van Wijthmen aan het licht.

Er wordt onderzocht of deze dienst voor bovenwijkse samenwerking in aanmerking komt.

4. Vervoersservice Stichting Welzijn in Kampen (SWiK)

Vanaf begin 2015 is de vervoersservice gestart voor 65-plussers of mensen met een beperking.

De deelnemers nemen een abonnement á € 22,50 per jaar. De ritten worden vooraf geboekt. De kosten bedragen € 2,- per rit binnen de gemeentegrenzen van Kampen en € 0,35 per km buiten Kampen.

De huidige 12 chauffeurs zijn gecertificeerde vrijwilligers die een VOG kunnen overleggen. De planning en telefooncentrale worden gekoppeld aan de te ontwikkelen 'welzijnswinkel'.

Tot nu toe worden de ritten aangenomen door een vrijwilliger en doorgezet naar de dienstdoende chauffeur.

De vervoermiddelen: een rolstoelbus en een personen-auto zijn met provinciale gelden uit het Wonen-Welzijn-Zorg budget door de provincie beschikbaar gesteld. Inmiddels wordt, door de toenemende vraag, gezocht naar een 3^e en 4^e vervoermiddel.

Met zorgaanbieders worden gesprekken gevoerd om het vervoer dagbesteding via de vervoersservice uit te laten voeren.

5. Samenwerken met zorgaanbieders op het vlak van vervoer van/naar dagbesteding

In veel gemeenten hebben zorgaanbieders de taak (en vergoeding) gekregen om het vervoer van cliënten naar de dagbesteding te regelen. Hieruit zijn veel goede initiatieven voortgekomen. Vanuit zorgaanbieders zijn wisselende geluiden te horen. Sommigen vinden creatieve oplossingen, anderen vinden vervoer niet tot hun expertise behoren. In het algemeen vindt men de vergoeding laag. Uit de analyse van bestemmingen blijkt dat een deel van de cliënten met het OV deel van de Regiotaxi naar de dagbesteding reist. Als dit stopt ontstaat er een 'gat'. Zonder het initiatief en de energie uit de aanpak te halen, lijkt het zinvol om met de zorgaanbieders in gesprek te gaan over de aanpak van het vervoer. Waar ligt de aansluiting bij andere initiatieven, zoals bijvoorbeeld de Buurtbus+? Wie kan op eigen kracht reizen? Zijn vrijwilligers van een instelling voor een grotere groep inzetbaar? Zijn vervoersmiddelen slim in te zetten? Voor wie is een maatwerkvoorziening beschikbaar?

6. Pilot alternatief leerlingenvervoer en reizigers met een cognitieve beperking (innovatie)

Leerlingen met een indicatie leerlingenvervoer en mensen met een cognitieve beperking worden van ouds her apart vervoerd. Er is echter een aantal softwareleveranciers op de markt die een applicatie op de smartphone heeft ontwikkeld om mensen met een cognitieve beperking mee te kunnen laten reizen in het reguliere openbare / publieke vervoer.

GoOV

GoOV is een applicatie op de smartphone die de reiziger begeleidt bij het reizen in het OV. Een soort TomTom voor het OV. De applicatie legt de reiziger stap voor stap uit wat hij of zij tijdens de rit moet doen. Dit kan zo ver gaan met instructies als: "Pak je jas" of "druk op de knop". Een begeleider, ouder / verzorger kan de rit plannen. Als er wordt gereisd, kan de reiziger altijd worden "gezien" via slimme GPS techniek. Daarnaast staat er bij nood altijd een helpdesk klaar die getraind is om deze doelgroep te woord te staan.

Het downloaden en installeren van de applicatie is niet afdoende. De applicatie moet worden uitgelegd / getraind door een begeleider. Deze applicatie is uitvoerig getest in andere gemeenten bijvoorbeeld de gemeente Arnhem en Hengelo. Kinderen die behoorlijk zwaar zijn beperkt kunnen nu met behulp van de applicatie zelfstandig reizen in het OV. Ook mensen met niet aangeboren hersenletsel of dementie kunnen baat hebben met een dergelijke applicatie.

Resultaat

Met behulp van deze applicatie kunnen leerlingen met een indicatie leerlingenvervoer en mensen met een cognitieve beperking worden getraind om straks zelfstandig in het OV te reizen zonder stigmatiserende en dure oplossingen als een taxibusje.

Samengevat levert dit de volgende voordelen op:

- De persoon in kwestie is straks in grote mate zelfstandig en wordt hiermee (bij kinderen) ook voorbereid voor de toekomst

- Er hoeft geen duur taxibusje te worden ingezet:

Een voorbeeld: Gelet op een gemiddelde kostenpost van ongeveer € 3000,- per kind per jaar (regulier leerlingenvervoer) kan de gemeente 50-70% van de kosten besparen op individueel taxivervoer. Daarbij komt dat de ondersteuning daar deze applicatie in veel gevallen tijdelijk van aard is. Immers, de applicatie zorgt ervoor dat bijvoorbeeld kinderen het niet meer nodig hebben, omdat zij wennen aan de dynamiek van het publieke vervoer.

Een belangrijke voorwaarde voor deze applicatie is dat er wel een vorm van publiek / openbaar vervoer aanwezig moet zijn.

7. Pilot vervoer Scholieren Capellenborg (Olst-Wijhe)

Met het wegvallen van buslijn 161 wordt met name de groep scholieren getroffen die van en naar het voortgezet onderwijs reist. De buslijn wordt gezien als een belangrijk middel om van en naar school te komen. Het gebruik van de trein is onaantrekkelijk in verband met de kosten en een forse uitbreiding van de reistijd. Indien er geen alternatieven kunnen worden geboden worden ongeveer 80 scholieren genoodzaakt om wellicht andere onderwijslocaties te zoeken.

Met de directie, een afgevaardigde van de leerlingenraad en een afgevaardigde van de ouderraad is het plan opgevat om een pilot op te starten waarin het vervoer in een andere vorm wordt geregeld, bijvoorbeeld door met kleine bussen te rijden. .

Uitgangspunten

- Er wordt met name op piekuren gereden ('s ochtends en 's middags) met kleinere bussen
- De directie is bereid de lesroosters aan te passen en faciliteiten voor scholieren te bieden om huiswerk te doen
- Met de gedachte om kinderen meer te laten bewegen wordt door de provincie Overijssel een pilot subsidie elektrische fietsen opgestart

Resultaat

- De bereikbaarheid van de Capellenborg en daarmee de gemeente wordt gewaarborgd.
- De kosten voor de overheid worden verminderd
- De kosten voor scholieren kunnen aanzienlijk worden verminderd
- Mogelijkheid van combinaties met de pilot buurtbus plus.

8. Technologische mogelijkheden

Naast de GoOv app die beschreven is in pilot 5, zijn er ook andere technologische ontwikkelingen die een bijdrage kunnen leveren aan de wijze waarop de inwoners in staat zijn te reizen.

Bijvoorbeeld: Apps gericht op het opzetten van een netwerk waarin vraag en aanbod wordt gecombineerd. Zoals Sa-mobiel of Automaatje.

Op basis van de vraag van inwoners, het draagvlak (waar onder ambassadeurs) en de mogelijkheden kunnen door de projectgroepleden voorstellen worden uitgewerkt om een pilot te starten.

9. Efficiency en effectiviteit

Doorrekenen effecten scenario's, kennisdeling pilot Zwartsluis
Sturing en monitoring

10. Lopende initiatieven

Naast de hier benoemde pilots, lopen er nog veel meer initiatieven in de regio. Bijvoorbeeld de Stichting aangepast vervoer in Brederwiede, de Stichting Welzijn in Kampen en de Hulpdienst Kleine Noden in Zwartsluis. Nieuws hier over is te vinden op de site www.ijjenoverijssel.nl. De ervaringen en resultaten zullen gedeeld worden in de projectgroep.