Beleidsvisie Sociaal domein en Mobiliteit

meppel.nl





Inhoudsopgave

Inleiding

Op 28 juni 2019 heeft de gemeenteraad ingestemd met artikel 3.2.7 uit de Perspectiefnota 2020-2023. Dit betekent concreet dat zij heeft ingestemd met een andere invulling van de huidige stadsbusdienst in onze gemeente en de opdracht gegeven een alternatieve invulling die recht doet aan de behoeftes van de stadsbusgebruikers maar ook ander inwoners van Meppel die de bus willen gebruiken. Om daaraan te voldoen is het noodzakelijk om het vervoersbeleid in Meppel (Wmo– en leerlingen en stadsbus) te heroverwegen. Dit geeft ons de gelegenheid om integraal beleid te maken en daar waar mogelijk is koppelingen te maken en vervoersstromen slimmer te organiseren.

Gemeente Meppel heeft naast deze ontwikkelingen op het gebied van vervoer de wens om een inclusieve samenleving, waaraan iedereen kan deelnemen. Ongeacht waar je woont en ongeacht welke ondersteuning je nodig hebt. Een van de voorwaarde hiervoor is dat reizigers -jong en oud- veilig, flexibel en zelfstandig kunnen reizen. En waar we altijd vervoersondersteuning-op-maat (of passend vervoersondersteuning) kunnen bieden aan hen die dat nodig hebben. Kijken we naar het doelgroepenvervoer dan zien we landelijk en binnen de gemeente Meppel een aantal belangrijke zaken en ontwikkelingen:

- Toenemende vergrijzing: Het CBS verwacht dat de levensverwachting op 65-jarige leeftijd 20,75 jaar zal zijn in 2025, in 2018 was dat nog 19,9 jaar; Het gaat om de zogenoemde dubbele vergrijzing: de gemiddelde leeftijd stijgt en er is een grotere groep 65+-ers.
- De nieuwe ouderen willen steeds meer en langer actief meedoen aan/met de samenleving;
- Steeds meer mensen maken gebruik van de Wmo. CBS: In de eerste zes maanden van 2019 maakten ruim 1 miljoen mensen gebruik van een maatwerkvoorziening vanuit de Wet maatschappelijke ondersteuning (Wmo). Dit is 4 procent meer dan in de eerste zes maanden van 2018. Twee derde kreeg hulpmiddelen of diensten.
- Reizigers met een beperking geven ín landelijke en regionale werkgroepen aan dat zij graag willen reizen met bus en/of trein om zo flexibeler te zijn. Alleen ‘een taxipas’ lost de mobiliteitsbehoefte niet op;
- De Meppelers worden sinds 2019 vaker betrokken voordat beleid wordt ontwikkeld en spreken zich uit over hun wensen. In bijvoorbeeld enquêtes en reizigersplatforms. Dit sluit aan bij KOERS, de visie van de gemeente waarin staat dat mensen meedenken over het te ontwikkelen beleid;
- Meer leerlingen met een beperking leren om zelfstandiger te reizen, met de trein, bus, fiets en/of overstapplaatsen;
- Verschillende scholen in Groningen en Drenthe hebben programma’s om zelfredzamer te reizen;

- Met name doordat meer ouderen thuis langer blijven wonen, stijgen de kosten in het Sociale Domein, ook op het gebied van mobiliteit;
- We zien dat in Nederland de digitale ontwikkelingen steeds sneller gaan (al dan niet versneld tijdens de COVID-periode). Dit zien we t.a.v. vervoersmiddelen, e-health ontwikkelingen en schooleducatie. Dit biedt perspectief t.a.v. vermindering CO2-uitstoot, vermindering ritten naar zorgverleners en meer nadruk op sociaal-recreatief vervoer en onderwijs.
- Gemeente Meppel is sinds 2018 onderdeel van de GR Publiek Vervoer Groningen Drenthe (PVGD). Het doel van Publiek Vervoer is het creëren van een optimaal, duurzaam en toekomstbestendig vervoerssysteem waarin vervoer op langere termijn goed en betaalbaar aangeboden kan blijven aan alle inwoners en bezoekers van Groningen en Drenthe. Publiek Vervoer neemt de volgende taken voor haar rekening: contractbeheer, klachtenloket en kennis en adviesfunctie. Binnen de kennis en adviesfunctie ligt een belangrijke taak over het adviseren en daadwerkelijk ter hand nemen van de doorontwikkeling van het vervoerssysteem;
- In Meppel is in het verleden, samen met OVBGD en PVGD een aantal vervoersoplossingen bedacht om een betaalbaar en sluitend vervoersnetwerk te ontwikkelen. Voorbeelden daarvan zijn de uitbreiding van het vervoersaanbod in Meppel met het Stadsbus. En het verhogen van de combinatiegraad van de taxiritten. Deze oplossingen hebben niet tot het gewenste resultaat geleid;

Deze ontwikkelingen laten zien dat het een uitdaging is, om het huidige vervoersaanbod én de kwaliteit hiervan in Meppel op niveau te houden. In de komende jaren zullen de kosten verder stijgen. De vergrijzing van de bevolking neemt toe en de vervoersbehoefte wordt complexer. Het is daarom noodzakelijk om kritisch te kijken naar ons huidig beleid en daar waar nodig en mogelijk is aan te passen.

Gezien bovenstaande punten, gaat de gemeente Meppel haar beleid op zowel het Wmo-vervoer als het Leerlingenvervoer heroverwegen; dit is inclusief een alternatief voor de Stadsbus. We zien goede kansen om de beleidsvelden op het thema mobiliteit te koppelen en integraliteit te bevorderen. En om zo ook de kosten nu en in de toekomst beheersbaar te houden.

Hoe gaan we dit bewerkstelligen?

- Rekening houden met eigen kracht van de klant, hulp in de omgeving en de mogelijkheden tot flexibel inzet van groepsvervoer (vb. bepaalde wijk naar ziekenhuis);
- Voorkomen van oneigenlijk gebruik, zodat het geld terecht komt bij hen die het echt nodig hebben;

- Bevorderen van sociale inclusie; door te kijken of we mensen met ondersteuning-op-maat gebruik kunnen laten maken van de bus en/of trein. We gaan kijken waar het doelgroepenvervoer (sociaal domein) optimaal gekoppeld kan worden aan het Openbaar Vervoer (OV). Daarnaast kijken we waar meer samen kan worden gereisd;
- Voorkomen van niet noodzakelijke 'zorg gerelateerde' reisbewegingen, door bijvoorbeeld e-health oplossingen in te zetten of te stimuleren.
- Onderzoeken van vervoersbehoefte, samen met de klant; het Wmo-vervoer in de huidige situatie is gericht op te verstrekken van een taxi-pas. Dat gaat in de nieuwe situatie veranderen. Op basis van het onderzoek zal de klant mobiliteitsaanbod krijgen. Hier kan taxivervoer in zitten, maar dat hoeft niet. De bus wordt straks een onderdeel van het mobiliteitspakket;
- Verminderen van ritten met scootmobiel op de korte afstanden; een taxirit met de scootmobiel is duur voor de gemeente, omdat wij én de scootmobiel én de taxirit betalen. In Meppel ligt een goede infrastructuur, waardoor korte ritten zonder taxi kunnen worden afgelegd. Dit geldt uiteraard alleen als de klant dit fysiek kan;
- Stimuleren van lokale initiatieven, zoals wijkgericht werken (Stichting Welzijn, scholen en thuiszorginstellingen etc.). De initiatieven zijn gericht op het stimuleren van gebruik van de bus en/of inzet van vrijwilligers op het gebied van vervoer.

Bovenstaande denkrichtingen hebben tot doel om voor onze (kwetsbare) inwoners een toekomstbestendig vervoersnetwerk te ontwikkelen, dat duurzaam en bovenal ook betaalbaar is. Hiervoor werken we nauw samen met OV-bureau, Publiek Vervoer, andere gemeenten, provincie, vervoerders, instellingen en reizigersgroepen.

Kortom: We gaan anders kijken naar doelgroepenvervoer. We bieden niet een taxi-pas, maar wij bieden een mobiliteitspas als onderdeel van een mobiliteitspakket. Deze aanpak is een logisch gevolg van alle ontwikkelingen in onze samenleving en sluit aan bij de visie van Publiekvervoer Groningen Drenthe. Echter het is niet een geplaveid pad en Meppel loopt ten opzichte van gemeenten in Zuidwest Drenthe voorop. Dit houdt in dat wij samen met de vervoerders en reizigers zaken moeten gaan ontwikkelen en ontdekken en waar nodig aanpassen.

1. Huidige situatie

a. Inleiding

Op dit moment is er geen integraal beleid. Zowel Wmo-vervoer, Leerlingenvervoer als de Stadsbus hebben een eigen beleid en ontwikkelplan. De beleidsvelden zijn geheel gescheiden. Zo is bijvoorbeeld nog geen beheersplan om leerlingen vanaf hun 16de levensjaar zelfstandiger te laten reizen (waar mogelijk), zodat zij niet direct naar het Wmo-vervoer overstappen.

b. Beleid Wmo

Het huidige Wmo-beleid is gericht op het afgeven van een taxi-pas. Om een taxi-pas te ontvangen moet de aanvrager aan bepaalde eisen voldoen. Wordt het toegekend dat krijgt de aanvrager standaard 2.000 reiskilometers per jaar. De gemeente vergoedt (een deel van) de reis tot maximaal 25 kilometer. Gemeente Meppel heeft een Wmo-reistarief vastgesteld op € 0,18 per kilometer en een instaptarief van € 0,90 (jaar 2020). De pashouder mag reizen tegen dit zogenoemde Wmo-reistarief i.p.v. het reguliere taxistraattarief (www.rijksoverheid.nl). Reizen mensen verder dan 25 kilometer? Dan kunnen ze gebruik maken van de Valyskaart[1]. Wmo-ers moeten deze zelf aanvragen bij Valys; de gemeente kan dit nog niet automatisch voor hen doen.

Bij het toekennen van een taxi-pas worden mensen wel gewezen op andere vormen van vervoer. Er is echter geen gericht beleid om de andere vervoersmiddelen daadwerkelijk te stimuleren zoals de Stadsbus etc. De taxi-pas wordt meestal afgegeven voor onbepaalde tijd. In uitzonderlijke gevallen -als er sprake is van een tijdelijke situatie vanwege medische ingreep- kan een taxi-pas voor een bepaalde periode worden afgegeven. Heeft een inwoner een scootmobiel -bedoeld om korte ritten te maken- dan kan diegene ook nog een korte taxirit bestellen.

[1] *De Valyskaart is een kaart voor reizigers met een mobiliteitsbeperking die sociaal-recreatieve uitstapjes buiten de eigen regio willen maken. Deze kaart kan worden gebruikt als de reiziger verder reist dan 5 OV-zones of 25km vanaf het woonadres. De reiskosten komen voor rekening van het Ministerie VWS en niet voor de gemeente.*

Analyse Wmo-vervoer

Om een beter beeld te krijgen van de huidige ritten die in de het Sociale Domein worden gereden hebben we de analyses getrokken op basis van een enquête en rittendata[2] van de vervoerder (taxibusritten). Note: Wij gebruiken de cijfers van 2019 en niet die van 2020 i.v.m. de Corona-crisis; dit zou een vertekend beeld geven.

Aantal Wmo-reizigers

In onderstaande tabel ziet u het aantal Wmo-reizigers in de afgelopen jaren. We zien jaarlijks een stijging van ca. 50 extra Wmo-reizigers.

Tabel 1 Aantal Wmo-reizigers

Aantal reizigers	2018	2019	2020 verwachting
Wmo	801	854	900

Wmo-ritten 2019

Onderstaande tabel laat zien dat 68% van de ritten zijn te beschouwen als korte ritten. Korte ritten zijn de duurste ritten.

Tabel 2 Aantal Wmo-ritten 2019

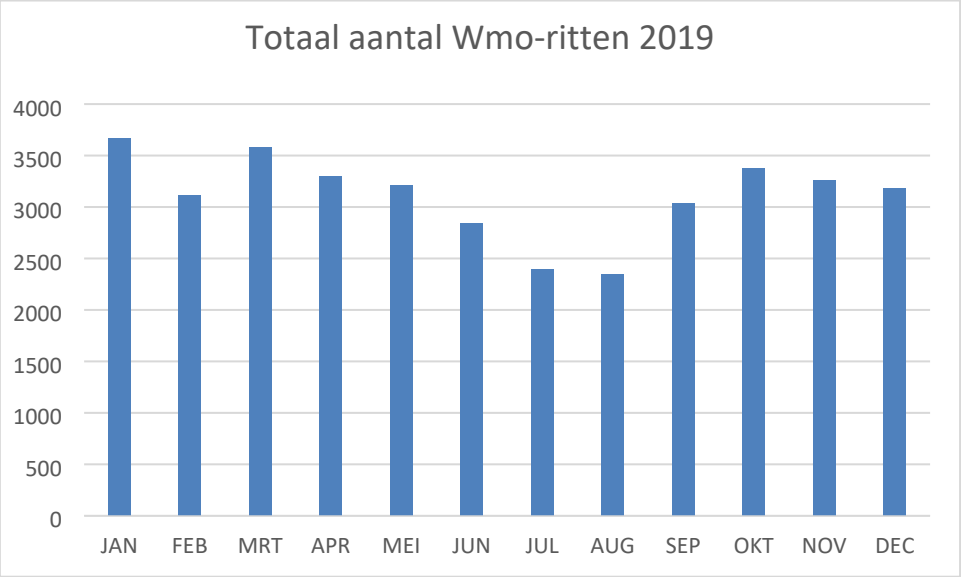
Type rit		Aantal kilometers	Aantal ritten
kort		0 tot 4 km	14692
middellang		4 tot 12 km	3809
lang		12 tot 25 km	2571
extra lang		25+ km	464

[2] *Bron: BI-tool (database ritgegevens) Publiek Vervoer Groningen Drenthe*

Wmo-ritten gedurende het jaar 2019

In onderstaande tabel ziet u dat door het hele jaar gebruik wordt gemaakt van de taxi(bus). In de maanden juni juli en augustus is een lichte daling te constateren.

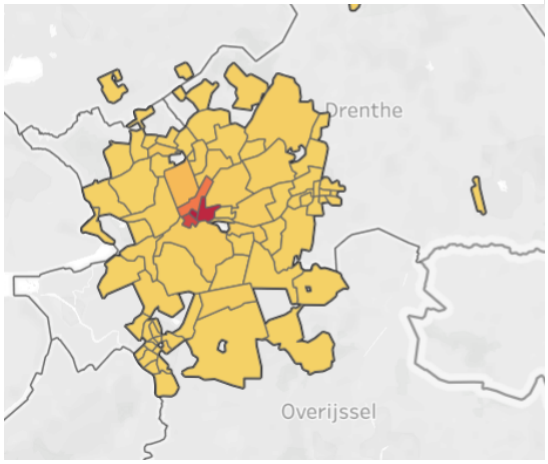
Grafiek 1: Totaal aantal Wmo-ritten 2019



Belangrijkste in- en uitstapgebieden

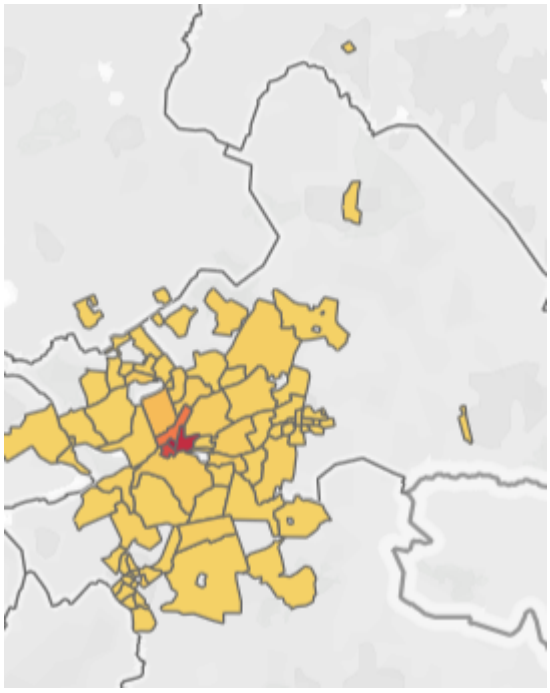
Ca. 68% van de ritten zijn korte ritten tot 4 km. De korte ritten worden met name in en rond het centrum gemaakt. Op de korte ritten is het lastig te ritten combineren; vaak is het handiger en sneller om iemand op te halen en af te zetten en dan naar de volgende klant te rijden. Dit zijn voor de vervoerder doorgaans de verliesgevende ritten. Iets meer dan 2% van de ritten zijn lange ritten (boven 25 kilometer). Dit zijn voor de gemeente dure ritten, i.v.m. de lengte. In de onderstaande afbeeldingen ziet u waar de meeste mensen in en uitstappen.

Tabel 3 Waar stappen mensen in de taxi?



Minste instappers
Meer instappers
Meeste instappers

Tabel 4 Waar stappen mensen uit de taxi?



Minste uitstappers
Meer uitstappers
Meeste instappers

Kosten 2019

De kosten voor de gemeente Meppel van het Wmo-vervoer 2019 met de taxi(bus) zijn ca. € 367.000,- per jaar. Reizigers maakten gemiddeld 39 ritten per jaar. Meppel kende ca. 33.500 inwoners; per inwoner kostte het Wmo-vervoer gemiddeld € 10,92. Gemiddelde kosten per reiziger is € 428,63.

I.v.m. de Coronacrisis is het niet mogelijk om een goed beeld te schetsen over 2020.

We gaan uit van:

- een normale stijging van Wmo-reizigers van 50 per jaar (zoals eerder aangegeven)
- Coronacrisis buiten beschouwing gelaten
- de landelijk NEA-indexering (2020 vastgesteld op 6,7%, 2021 vastgesteld op 1%).

De kosten 2021 o.b.v. hiervan zouden naar verwachting ca. € 444.650,- bedragen.

c. Beleid Leerlingenvervoer

Onder het beleid Leerlingenvervoer gemeente Meppel vallen het reguliere woon-schoolvervoer, stagevervoer en vervoer in het kader van de jeugdwet.

Net als bij Wmo-vervoer is het Leerlingenvervoer gericht op het vervoeren van leerlingen met een taxi(bus). Ouders worden gewezen op het gebruik van de bus en de trein, maar het is slechts een vrijblijvend advies. Er zijn in Meppel geen overstapplaatsen, waardoor leerlingen een gedeelte van de schoolrit zelfstandig(er) reizen. We zien dat bij het Leerlingenvervoer -uit coulance- soms wordt afgeweken van de Verordening. Er werd in Meppel afgeweken van de model verordening van de VNG (met name ten aanzien van de kilometergrens). In Meppel was tot november 2020 de kilometergrens vastgesteld op 2 kilometer, in tegenstelling tot het VNG-advies om 6 kilometer te hanteren. Dit leidt tot het bevorderen van Leerlingenvervoer met de taxibus en het verminderen van de eigen kracht. Per 10 november 2020 wordt inmiddels de 6 kilometergrens gehanteerd bij nieuwe aanvragen. Hiertoe is door de Raad ingestemd (nieuwe Verordening Sociaal Domein; 10-11-2020 van kracht).

De vervoerder heeft bij de uitvoering steeds vaker moeite om alles goed (kwalitatief) en efficiënt (kostenbesparend) te plannen. Dit komt door de steeds complexere vervoersbehoefte van de leerlingen vanwege veranderingen in het onderwijs en met name sinds de invoering van de Wet Passend Onderwijs. Dit brengt onder andere met zich mee dat leerlingen niet allemaal op dezelfde schooltijden naar school gaan. Maar ook bijvoorbeeld door de veranderingen in de gezinssamenstelling (co-ouderschap). We weten dat in Groningen en Drenthe scholen zijn die een actief beleid hebben ten aanzien van het bevorderen van zelfstandig(er) reizen[3]. In Meppel is er geen beleid om samen met scholen dit thema verder te onderzoeken en samen op te trekken.

Analyse Leerlingenvervoer

Om een goed beeld te krijgen van de huidige situatie hebben we gekeken naar onderstaande kerngetallen, dit lopende schooljaar.

Aantal leerlingen in het Leerlingenvervoer

In onderstaande tabel ziet u het leerlingen dat gebruikt maakt van een vorm van Leerlingenvervoer. Jaarlijks blijven de cijfers ongeveer gelijk (aantal instroom en uitstroom).

[3] *Publiek Vervoer Evaluatie leerlingenvervoer 2018|2019*

Vorm Leerlingenvervoer 2019|2020	Aantal leerlingen
Fietsvergoeding	2
Vergoeding eigen vervoer	4
OV-vergoedingen	34
OV-begeleiding	0
Aangepast (taxi)bus	110

Uitgelicht: Leerlingenvervoer (taxi)bus

In onderstaande tabel wordt weergegeven hoe ver leerlingen van de school wonen. We zien dat ongeveer 30% van de leerlingen minder dan 5 kilometer van school af wonen. 40% Van de leerlingen reist langer dan 25 kilometer naar school.

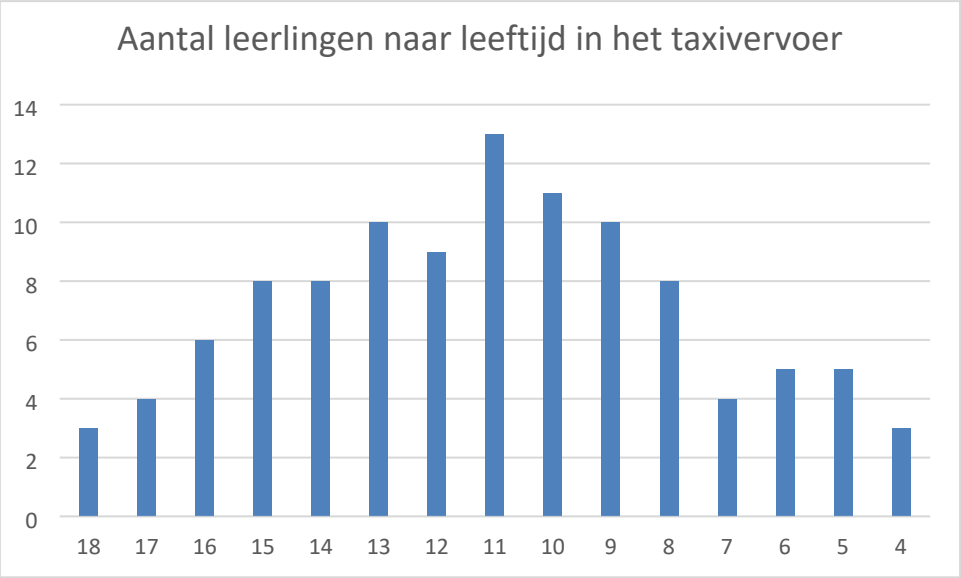
Type rit	Aantal kilometers	Aantal leerlingen
kort	tot 5 km	35
middellang	5 tot 12 km	30
lang	12 tot 25 km	45

Leerlingenvervoer ritten door het jaar

Leerlingenvervoer met de (taxi)bus vindt plaats op schooltijden die vermeld staan in de schoolgids; dit wordt ookwel routevervoer genoemd. Onder bepaalde voorwaarden kan hiervan worden afgeweken. In de vakantieperiode wordt er niet gereden. We zien steeds meer aanvragen die afwijken van de schoolgidstijden. Dit heeft met name te maken met de Wet op Passend Onderwijs en het stagevervoer. Voor de ritten 'buiten het routevervoer om' zijn hogere tarieven vastgesteld. Gemiddeld zitten er 3,4 leerlingen in een taxi(bus). Er kunnen 8 leerlingen mee in een bus. De bezettingsgraad is laag.

Leeftijd leerlingen in het aangepast (taxi)vervoer

In onderstaande afbeelding kunt u zien dat ongeveer 45% van de leerlingen die meereist in de taxi(bus) 12 jaar of ouder is.



Kosten schooljaar 2019|2020

De kosten voor de gemeente Meppel van het Leerlingevervoer 2019|2020 met de taxi(bus) zijn ca. € 336.000,- per jaar. De gemiddelde kosten per leerling zijn ongeveer € 3.000,- per jaar.

We gaan uit van:

- een gelijkblijvend aantal leerlingen in het aangepast vervoer, met de taxi(bus)
- de landelijk NEA-indexering (2020 vastgesteld op 6,7%; 2021 vastgesteld op 1%).

De kosten o.b.v. bovenstaande zullen dan naar verwachting in 2020|2021 ongeveer € 339.360,- bedragen. Dat is een stijging van ca. € 3.360,- t.o.v. vorig jaar.

d. Beleid Stadsbus

De gemeente beoogde met de Stadsbus het gebruik van het Wmo-vervoer te verminderen. Dat moest kosten besparen en het Wmo-vervoer betaalbaar houden. Er is niet bijgehouden hoeveel Wmo'ers, al dan niet eveneens pashouders, gebruik maken van de Stadsbus. Daarom kunnen wij het eventuele effect niet met cijfers onderbouwen. Om enig beeld te krijgen hebben we hiertoe een extra vraag opgenomen in de enquête die in januari onder reizigers van de Stadsbus is gehouden (let op: niet representatief, slechts indicatief). Van de ondervraagden geeft 17,5% aan, in bezit te zijn van een Wmo-taxipas. En maken zij gemiddeld per maand, ongeveer 3 ritten met de Stadsbus. Daarnaast maken 8 leerlingen gebruik van de Stadsbus, die anders hoogstwaarschijnlijk met het Leerlingenvervoer zouden gaan. De bus rijdt vaste routes en houdt niet genoeg rekening met de reisbehoefte/locatiebehoefte van reizigers uit het Sociale Domein. Deze constatering is in het laatste overleg met het voormalige reizigersplatform bevestigd. Bij de toekenning van de taxi-pas wordt ook niet actief gewezen op de Stadsbus als een voorliggende voorziening (zie kopje beleid Wmo).

Uit de enquête kwam het volgende naar voren:

- Belangrijkste instapomgevingen: Koedijkslanden – Berggierslanden - Ezinge – Oosterboer.
- Belangrijkste bestemmingen: ongeveer 50% van de ondervraagden gebruikt de Stadsbus om naar het bus/treinstation of het ziekenhuis te gaan.
- Belangrijkste redenen om te reizen met Stadsbus: halte dichtbij huis – geen ander vervoermiddel.
- Percentage reizigers ook in bezit van Wmo-taxipas: 17,5%.
- Bloktijden waarin het meest wordt gereisd:
  - ochtend: 07-08uur - 08-09uur - 10-11uur
  - middag: 14-15uur - 17-18uur

Ondanks dat het slechts een indicatief beeld geeft, nemen we de data (met nam postcodes instap- en uitstapplaats) mee in de vaststelling van routes voor De Mug.

e. Conclusies

- Stijgende kosten Wmo-vervoer en Leerlingenvervoer;
- Stijgende complexiteit Leerlingenvervoer;
- Geen beleid op ondersteuning van zelfstandig(er) reizen voor Wmo'ers en leerlingen;
- Stadsbus heeft niet de gewenste aantallen reizigers uit het Sociale Domein;
- Beleidsvelden zijn nog niet gekoppeld, terwijl er contractuele ruimte voor is.

1. Gewenste situatie

a. Inleiding

Het besluit van de raad om de Stadsbus een andere invulling te geven (juni 2019) en te kijken naar alternatief, heeft er toe geleid dat wij alle vervoersvormen in Meppel hebben overwogen. Voorop staat dat de gemeente Meppel wil dat iedereen die dat wil en kan, ook mee kan doen in de samenleving (sociale inclusie). Er is behoefte aan een integrale, toekomstbestendig mobiliteitsbeleid voor het Sociale Domein waarbij we:

- sociale inclusie stimuleren;
- waar nodig (tijdelijke) ondersteuning geven, passend bij de reisbehoefte;
- de mobiliteitsbehoefte centraal stellen en tegemoet komen aan de wensen van reizigers om sociaal inclusief (‘ik ben geen pakketje’) te kunnen reizen;
- vervoerskosten in het Sociale Domein (beter) beheersbaar houden;
- oneigenlijk gebruik ontmoedigen;
- solo-ritten met de taxi verminderen;
- een ‘leven lang zelfstandig(er) reizen’ stimuleren, onder meer door betere koppeling doelgroepenvervoer en OV en bijbehorende ondersteuning;
- door het stimuleren van e-health oplossingen ‘sociale reiskilometers sociaal willen houden’.

b. Veranderingen

We bieden een mobiliteitspakket aan met verschillende vervoersvormen en eventuele ondersteuning. In de nieuwe situatie kunnen onderdelen ingezet worden voor de drie doelgroepen (integraal). Waar mogelijk kunnen 'mensen zonder indicatie' tegen een tarief ook gebruik maken van bepaalde onderdelen. Door het aanbieden van een mobiliteitspakket, wordt sociale inclusie en zelfredzaamheid ('de eigen kracht') van mensen gestimuleerd. De vervoersvormen worden optimaal gebruikt om de kosten nu en de toekomst betaalbaar te houden. Concreet willen wij in de nieuwe situatie:

- 100% Van de mensen die dat nodig hebben (en ook willen), kan een beroep doen op het mobiliteitspakket;
- 30% Vermindering taxiritten in het Sociale Domein.
- 50% Meer ritten met alternatieve vervoersmiddelen dan de taxi om sociale inclusie te bevorderen (streefgetal).
- De bezettingsgraad van de vervoersmodaliteit verhogen.

Mobiliteitsbehoefte in kaart

Om erachter te komen wat een klant nodig heeft om vervoerd te worden, is het nodig om reizigersprofiel op stellen en de mobiliteitsbehoefte van een klant te bepalen.

- Reizigersprofiel
- Mobiliteits/reisbehoefte
- Optimaliseren gebruik Woordenboek Reizigerskenmerken

1.1.1. b1 Reizigersprofiel

Om goed te weten wie de reiziger is, wat hij wel en niet kan moet het reizigersprofiel goed worden ingevuld. In een reizigersprofiel staan algemene gegevens van de aanvrager(waaronder naw-gegevens), reizigerskenmerken en reisrechten. Aan de hand van reizigerskenmerken kun je zien welke mogelijkheden mensen hebben om te reizen en waarbij ze ondersteuning nodig hebben. We gebruiken hiervoor het landelijk Woordenboek Reizigerskenmerken. In het Woordenboek staan codes voor kenmerken die reizigers kunnen hebben. Bijvoorbeeld voor de hulpmiddelen die zij hebben of met welke fysieke, auditieve of visuele beperking een vervoerder rekening moet houden. De basis hiervoor is ontwikkeld binnen Publiek Vervoer Groningen Drenthe. Alle gemeenten in Groningen en Drenthe maken gebruik van het Woordenboek, ook gemeente Meppel. Een onderdeel van het Woordenboek bevat codes waarmee de mogelijkheden van de reiziger t.a.v. het OV (en andere modaliteiten dan de taxibus) worden beschreven. De basiscodes zijn goed ingevoerd en daarom gaat de gemeente Meppel vanaf 1 januari 2021 ook starten met de codes behorend bij het onderdeel 'OV' toepassen. Dit houdt in dat de gemeente al dan niet

in samenwerking met de provincie gericht mobiliteit aan kan bieden en bij het reserveren van een rit een passend reisadvies kan worden gegeven. Dit betekent dat als het mogelijk is, mensen ketenreizen kunnen maken, waarbij zij deels van het OV gebruik maken en reiskilometers voor de taxi uitsparen. En -indien van toepassing- zal er gekeken worden naar de reiskilometers toegekend door Valys.

1.1.2. b2 Mobiliteitsbehoefte

Bij een aanvraag voor ondersteuning bij Mobiliteit wordt er in 2021, een onderzoek mobiliteitsbehoefte verricht. We gaan samen met de inwoners die ondersteuning vragen op het gebied van mobiliteit (aanvrager) kijken wat hun reisbehoefte is. Dat doen we aan de hand van een reisdagboek. Hierin houdt de aanvrager bij wanneer, naar welke plek, met welk vervoermiddel, met welke ondersteuning etc. hij/zij nu reis. Maar ook waar hij/zij naar toe wil reizen, maar wat niet lukt. Concreet in een notendop: Waar ben je naar toe gereisd en welke bestemmingen had je wel willen bereiken maar lukte niet? Ook wordt in het reisdagboek bijgehouden welke hulpmiddelen de persoon heeft gebruikt bij het reizen. Indien nodig wordt van een onafhankelijk adviesbureau (Treve) advies gevraagd. Dit wordt betaald door de gemeente. Afhankelijk van het reisdagboek en de tafelgesprekken met de consulent wordt samen met de aanvrager gekeken wat er mogelijk is.

1.1.3. b3 Mobiliteitspakket

Op basis van het reizigersprofiel en de mobiliteitsbehoefte kan de reiziger gebruik maken van één van de vervoersmiddelen uit het mobiliteitspakket en eventuele bijbehorende ondersteuning. Om gebruik te maken van de toegekende modaliteiten, gebruikt men de mobiliteitspas.



b3.1 Vervoersvormen

- *Taxi(bus) voor ritten tot 3 kilometer*
  Mensen die niet in staat zijn korte ritjes tot 3 kilometer te fietsen, wandelen of naar een OV-halte te lopen kunnen gebruik maken van de taxibus (collectieve voorziening – Publiek Vervoer Groningen Drenthe). Het gemaximeerde aantal taxikilometers wordt afgestemd op de mobiliteitsbehoefte.

- *Taxi(bus) voor ritten boven de 3 kilometer*
  Mensen die (soms) niet in staat zijn om met andere modaliteiten te reizen en die ritten langer van 3 kilometer of langer maken, kunnen gebruik maken de taxibus (collectieve voorziening – Publiek Vervoer Groningen Drenthe). Het gemaximeerde aantal taxikilometers wordt afgestemd op de mobiliteitsbehoefte.

- *Scootmobiel lenen*
  Voor mensen die meer flexibilteit wensen af en toe wat langere ritten in de omgeving willen maken bijvoorbeeld samen met iemand de fietst, kunnen gebruik maken van de leen-scootmobiel. Met dit vervoermiddel kunnen zij zelfstandig ritten maken in en om Meppel. Aan het gebruik zijn voorwaarden gesteld, zoals een proefrit onder begeleiding (collectieve voorziening – uitvoering Welzijn).

- *Vergoeding eigen reiskosten*
  Wordt iemand die recht heeft op mobiliteit vervoerd door een familielid of mantelzorger, dan kan gebruikt worden gemaakt van een vergoeding eigen reiskosten (kilometervergoeding). De hoogte van deze vergoeding kan jaarlijks worden bijgesteld. En hangt in het geval van Leerlingenvervoer ook af van de landelijk jaarlijks vastgestelde drempelhoogten (VNG) (collectieve voorziening – gemeente Meppel).

- *Aangepaste fiets of scootmobiel*
  Er blijft een mogelijkheid om met mensen een scootmobiel of aangepaste fiets te laten reizen.

- *Duo -fietsen in Meppel*
  Binnen de gemeente Meppel zijn verschillende organisaties die ritjes met de duo-fiets aanbieden (sociaal recreatieve doeleinden). Om sociale inclusie te bevorderen brengt de gemeente deze initiatieven ook onder de aandacht in het mobiliteitspakket. Mocht blijken dat er in 2021 een significante toename is in

gebruik, zal de gemeente Meppel maximaal 2 duo-fietsen extra aanschaffen en onderbrengen bij de vervoerder (voorziening van derden – Rode Kruis, Van Boeijen, Noorderboog, Dementheek).

- *Leenrolstoelen van de gemeente*
  Mensen die samen met een familielid, vriend(in) of verzorger een rondje wil maken maar niet goed ter been is, kan een rolstoel lenen. Dit is een opvouwbare variant die (na reservering) opgehaald kan worden op een locatie in de stad. Ook zullen er een aantal (gangbare) rolstoelen beschikbaar worden gesteld die mensen kunnen lenen als zij een rit reserveren met de taxi(bus) (collectieve voorziening – gemeente).

- *Routevervoer in Meppel 'de Mug'*
  Onder routevervoer verstaan we een taxi(bus) die op vaste momenten en langs vaste routes, langs Wmo-instellingen en scholen rijdt. Men kan op vertoon van de mobiliteitspas (en al dan niet een ritprijs) bij een zogeheten Opstapplaats in- en uitstappen en meereizen. Op deze manier worden korte veelvoorkomende ritten geclusterd, zelfredzaamheid en sociale inclusie bevorderd. Mensen die geen mobiliteitspas hebben kunnen tegen een ritprijs mee met het routevervoer. De ritprijs is in lijn met het OV-tarief (collectieve voorziening – Publiek Vervoer Groningen Drenthe).

- *Proefabonnement Q-buzz in Meppel*
  Mensen die met de juiste ondersteuning zelfstandig met de bus kunnen reizen, kunnen in aanmerking komen voor een proefabonnement voor de bus. Ondersteuning kan bijvoorbeeld zijn informatie en geruststelling over hoe het werkt, service op het station of op het voor hen juiste tempo reizen met bus moeten leren. Een proefabonnement geldt voor maximaal 3 maanden en wordt ook afgegeven aan de begeleider (collectieve voorziening i.s.m. provincie – Gemeente Meppel, Provincie Drenthe en Qbuzz).

- *Tijdelijk proefabonnement trein*
  Mensen die met de juiste ondersteuning zelfstandig met de trein kunnen reizen, kunnen in aanmerking komen voor een proefabonnement voor de bus. Ondersteuning kan bijvoorbeeld zijn informatie en geruststelling over hoe het werkt, service op het station of op het voor hen juiste tempo reizen met bus moeten leren. Een proefabonnement geldt voor maximaal 3 maanden en wordt ook afgegeven aan de begeleider (collectieve voorziening i.s.m. provincie – Gemeente Meppel, Provincie Drenthe en NS).

- *Valys*

  Mensen die een bovenregionale mobiliteitsbehoefte hebben, kunnen gebruik maken van Valys voor de taxi en het OV. De gemeente vraagt deze samen met de klant aan. Voor ritten boven de 25 kilometer wordt de Valys-pas (en niet de mobiliteitspas van de gemeente) gebruikt (collectieve voorziening – Rijksoverheid).

- *OV buslijn*

  Mensen met en zonder een indicatiestelling kunnen gebruik maken van de bus in en om Meppel. De bus is voor iedereen toegankelijk. Met een OV-chipkaart kunnen mensen gebruik maken van de bus (regulier openbaar vervoer – Qbuzz).

- *OV trein*

  Mensen met en zonder een indicatiestelling kunnen gebruik maken van de trein. De trein is voor iedereen toegankelijk. Met een OV-chipkaart kunnen mensen gebruik maken van de trein (regulier openbaar vervoer – NS).

- *Hubtaxi*

  Mensen die in staat zijn om zelfstandig te reizen en ook met het OV kunnen reizen. Die kunnen gebruik maken van de Hubtaxi. Men heeft geen indicatie nodig om de Hubtaxi te gebruiken. Als er geen OV-buslijn voorhanden is, dan kan men ook gebruik maken de deur-tot-deur optie. De tarieven zijn afgestemd op het OV en worden jaarlijks vastgesteld door het OVBGD (aanvullende voorziening OV – Publiek Vervoer | OV Bureau Groningen Drenthe).

- *Gemeente-e-deelauto in de wijk*

  Mensen die in het bezit zijn van een autorijbewijs en in het weekend af en toe een rit willen maken, kunnen gebruik maken van de 'gemeent-e-deelauto'. Dit is een auto die door-de-weeks ingezet wordt als zakelijke auto voor gemeentemedewerkers. Van vrijdag 19.00uur tot zondag 20.00 uur kunnen inwoners deze auto tegen een vaststaand tarief lenen (collectieve voorziening – gemeente Meppel).

Automaatje

Het product Automaatje is onderzocht en berekend. De kosten om deze voorziening tot stand te brengen zijn minimaal 3 keer hoger dan het beschikbare budget voor een alternatief. Om die reden vervalt dit alternatief en wordt deze niet verder uitgewerkt. De kosten om deze voorziening tot stand te brengen zijn minimaal 3

keer hoger dan het beschikbare budget voor een alternatief. Om die reden vervalt dit alternatief en wordt deze niet verder uitgewerkt.

- *Buurtbus*
  Er hebben zich in de afgelopen jaren geen stichtingen of personen bij het OVBGD gemeld om een buurtbus (kleinschalig openbaar vervoer) te starten. Hoogstwaarschijnlijk omdat Meppel een Stadsbus had. In sommige andere regio's rijden wel buurtbussen. Een buurtbus kent een vast route en vast structuur en wordt gerund door vrijwilligers. De stichting is zelf verantwoordelijk voor de inkomsten. Mocht er in de toekomst de wens zijn om een buurtbus te starten dan kan dit via de geëigende wijkcontacten naar voren worden gebracht.

Note: Samen reizen verschillende doelgroepen
Verschillende doelgroepen worden niet zonder meer met elkaar vermengd. Toch zal een integrale aanpak op mobiliteit met zich meebrengen dat dit in de toekomst wel gaat voorkomen. Simpelweg omdat we mensen helpen zelfredzamer te worden en sociale inclusie stimuleren. Voor deelname in het vervoer blijven de reeds geldende gedragsprotocollen en begeleiding van kracht.

b3.2 Ondersteuning bij het reizen

Er zijn verschillende manieren om een persoon (leerlingen of Wmo'ers) te ondersteunen bij het reizen. Niet alleen bij gebruik in een taxi, maar ook bij het gebruik van bijvoorbeeld de trein en bus.

- Hulpmiddelen — Zoals een rollator, rolstoel, aangepaste fiets o.i.d.
- Begeleiding — Gratis vervoer voor medisch begeleider
  - gratis vervoer voor begeleiding die soms nodig is
  - begeleiding vanuit Valys bij het overstappen op OV
- OV- ambassadeur — Hulp bij 'het verkennen' van bus en trein
- OV-coach — Hulp bij het leren zelfstandig te reizen met bus en trein. Omgeving, via zorginstantie of met behulp van apps.
- Overstapplaatsen — Bij het gebruik van Overstapplaatsen wordt de reiziger gestimuleerd een ketenreis te maken. Een deel van de reis wordt zelfstandig(er) afgelegd. Hulp om bij de overstapplaats te komen krijgt de reiziger uit zijn/haar eigen omgeving.

- Lesprogramma — Met behulp van lesprogramma's van en met scholen, leren leerlingen zelfstandiger te reizen.

1.1.4. b4 Concrete beleidsaanpassingen

Om te komen tot een integrale visie zijn onderstaande beleidsaanpassingen nodig. Om deze beleidsaanpassingen is de Verordening Sociaal Domein op een aantal punten aangescherpt.

Aanpassing maximaal aantal reiskilometers (taxi)
Aan de hand van het reizigersprofiel en de mobiliteitsbehoefte kan een Wmo'er reiskilometers voor de taxi ontvangen. Dit wordt per kalenderjaar gemaximeerd tot 1.250 km. Op dit moment biedt de gemeente 2.000 reiskilometer tegen gereduceerd tarief toe.

Verminderen (onbedoelde) solo ritten onder de drie kilometer
Bij korte ritten (onder de vier kilometer) kan er nauwelijks goed gecombineerd worden door de vervoerder. Dit zijn 'dure ritten' voor zowel de gemeente als de vervoerder, omdat de bezettingsgraad laag is. Daarnaast reizen mensen veelal alleen en wordt er niet geparticipeerd en daarmee draagt het niet bij aan de doelstelling van sociale inclusie. Om in de behoefte van de korte ritten te voorzien, wordt samen met de Wmo-er gekeken naar alternatieve vervoersmodaliteiten.

Verminderen ritten scootmobiel met taxi onder de vier kilometer
Heeft een Wmo-pashouder een scootmobiel? Dan wordt hij/zij geacht om ritten korter dan vier kilometer met de scootmobiel te reizen. Er kan geen dan geen taxi worden besteld. Een uitzondering is mogelijk als de persoon bijvoorbeeld een spierziekte heeft.

Maximeren puntbestemmingen op 25 kilometer
Puntbestemmingen worden gemaximeerd op 25 km. Als ritten langer zijn dan 25 kilometer kunnen mensen hun Valyskaart gebruiken.

Hulp bij aanvraag Valys-kaart voor mensen met ritten boven 25 kilometer
Als ritten langer zijn dan 25 kilometer kunnen mensen vanaf de eerste kilometer hun Valyskaart al gebruiken.

Zelf naar school brengen tot 5 kilometer van huis
Leerlingen die korter dan onderstaand genoemde afstanden van (een passende) school wonen, komen in principe niet in aanmerking voor Leerlingenvervoer met de taxi(bus) of eigen bijdrage, Meppel volgt de landelijke VNG-richtlijnen. Van ouders wordt verwacht dat zij de leerling zelf naar school brengt of begeleiden.

- Regulier basisonderwijs (BAO): minder dan 5 kilometer;
- Speciaal basisonderwijs (SBO): minder dan 4 kilometer;

- Speciaal onderwijs (SO): minder dan 4 kilometer;
- Voortgezet speciaal onderwijs (VSO) minder dan 5 kilometer.

De gemeente berekent de kost mogelijke afstand, met behulp van de ANWB routeplanner.

Opstapplaatsen

Een van de mogelijkheden om zelfstandigheid en sociale inclusiviteit te bevorderen worden Opstapplaatsen ingesteld. Dit zijn plekken waar leerlingen of Wmo-pashouders opstappen om gezamenlijk verder te reizen met de taxi(bus) of overstappen 'op eigen vervoer' om terug te gaan naar huis. Zo worden leerlingen dus niet thuis voor de deur opgehaald, maar moeten zij zelf, al dan niet onder begeleiding van de ouders, naar de door de gemeente aangewezen opstapplaats gaan. Er is nadrukkelijk aandacht voor het leren van reizen via de Opstapplaats en de nodige begeleiding die dat, met name in de beginfase vraagt. De maximale afstanden die een kind moet lopen is maximaal dertig minuten (Rechtspraak), maar wij verwachten aan de hand van data dat de maximale loopafstand veel lager is. De Opstapplaats heeft een beschutte plek tegen weer en wind en parkeergelegenheid voor fietsen. Als ouders/voogden vinden dat het een te drukke verkeersweg is, waar de Opstapplaats is, wordt van de ouders verwacht dat zij hun kind begeleiden tot ten minste het moment dat hun kind in het voertuig stapt. Door het aanwijzen van Opstapplaatsen waar routevervoer langs komt, wordt niet alleen zelfstandigheid bevordert maar ook de bezettingsgraad van de taxi(bus) verhoogd. Er wordt efficiënter gereden en dit bespaart kosten.

14 Jaar en ouder? Zelfstandig of onder begeleiding van ouders

Kinderen vanaf 14 jaar worden gestimuleerd om zelfstandig naar school te reizen, bijvoorbeeld met de bus (al dan niet via Opstapplaatsen) of op de fiets. Hiervoor wordt samen met de scholen een programma ontwikkeld. Doel is een dusdanige mate van zelfstandigheid te ontwikkelen dat een kind later zelfstandig naar werk o.i.d. kan reizen.

Proefabonnement trein / bus

Leerlingen die met de juiste ondersteuning zelfstandig met de bus of trein kunnen reizen, kunnen in aanmerking komen voor een proefabonnement voor maximaal 3 maanden. Ook de begeleider mag dan 3 maanden gratis meereizen.

Hoogbegaafdheid

De gemeente ontvangt regelmatig aanvragen tot bekostiging van het vervoer naar scholen die zich richten op hoogbegaafde kinderen. Deze scholen liggen veelal verder weg. Gemeente Meppel volgt het Landelijke Informatiecentrum Hoogbegaafdheid. Deze raadt de verwijzing naar aparte scholen af: Kinderen moeten in de tijd dat ze opgroeien niet in aparte hokjes geplaatst worden. In veel gevallen kunnen hoogbegaafde leerlingen met de

juiste begeleiding en het juiste lesmateriaal op een reguliere, dichtbij gelegen school het bij hen passend onderwijs krijgen. De gemeente Meppel onderzoekt of de begeleiding en het materiaal daadwerkelijk op deze school aanwezig is. In zijn algemeenheid kan gesteld worden dat scholen geld ontvangen voor de specifieke benadering van 'zorgleerlingen'. Hieronder vallen ook hoogbegaafde kinderen.

Maximaal aantal adressen leerling

Een veelvuldigheid aan ophaal- en brengadressen maakt dat een goede bezettingsgraad van de taxi(bus) in gevaar is. Het plannen is zeer complex en elke afwijking in adressen is een arbeidsintensieve handeling. In principe wordt Leerlingenvervoer via Opstapplaatsen toegekend. Mocht dit om moverende redenen niet kunnen, dan wordt per kind een ophaal/brengadres toegekend. Onder bepaalde voorwaarden maximaal twee. In geval van co-ouderschap moeten beide ouders afzonderlijk Leerlingenvervoer aanvragen. Het kind heeft dan in principe twee ophaal-/brengadressen, maximaal vier. Een BSO of kinderdagverblijf is geen adresmogelijkheid.

Solo-indicatie

In principe wordt er geen solo-indicatie meer afgegeven. Met een solo-indicatie reizen mensen alleen. Dit bevordert geheel niet sociale inclusie, werkt een goede bezettingsgraad tegen en is kostenverhogend.

Stage

Voor leerlingen van het voortgezet speciaal onderwijs (vso), uitstroomprofiel arbeidsmarkt, is sinds 1 augustus 2013 een stage verplicht. Deze stage geldt vanaf 14 jaar, met een maximum van 4 dagen per week. Is de stage een onderdeel van het onderwijsprogramma en krijgt de leerling dagelijks een vorm van Leerlingenvervoer naar de school, dan bestaat in beginsel aanspraak op Leerlingenvervoer naar het stageadres. De stage kan plaatsvinden op andere tijden dan de officiële schooltijden. Gemeente Meppel stimuleert ook bij stages zelfstandig reizen. Samen met scholen wordt gekeken hoe we hier vorm aan kunnen geven, al dan niet met behulp van de werkgevers.

1.1.5. b5 Randvoorwaarden

Samenwerking

Deze beleidsvisie kan alleen goed worden geïmplementeerd als alle betrokken partijen goed samenwerken. Bij de totstandkoming van deze visie is er gesproken met en ideeën opgehaald bij betrokken partijen. Samenwerking staat centraal bij de implementatie. Samen nemen we de ruimte om zaken uit te proberen en op te zetten.

Wijkgericht – eigen kracht – samenkracht

Binnen Meppel kennen we een wijkgerichte aanpak. Ook op het gebied van mobiliteit sluiten we daar bij aan. Daarnaast staat eigen kracht in Meppel, in gemeentebeleid maar ook in de samenleving en wijken. Dit sluit goed aan bij deze beleidsvisie, waar we de zelfredzaamheid willen bevorderen.

Een loket-gedachte

Een Wmo-pashouder belt een nummer (van de vervoerder) en de telefoniste biedt een passend reisadvies en zorgt dat de vervoersmodaliteiten beschikbaar zijn en de rit wordt doorgezet naar de partij die het uitvoert. Uiteraard kan een rit ook online worden gereserveerd. Hiermee ontzorg je initiatieven die in de gemeente worden gestart. Kunnen deze initiatieven ook mee in de communicatie richting pashouders en kun je data bepaalde verzamelen, waarmee je Wmo-beleid verder kunt verfijnen. Het contract PVGD dat door de gemeente met de vervoerder is afgesloten, is een zogenoemde doorontwikkelingscontract. Dit houdt in de vervoerder actief meewerkt (en ook de mogelijkheid heeft om zaken aan te dragen) om ook andere vervoersmodaliteiten en eventuele lokale initiatieven op te nemen in het proces. De (regionale) vervoerder met wie de gemeente Meppel een contract heeft afgesloten wil graag deze rol vervullen en het contract uitvoeren zoals het bedoeld is. Niet alleen vanwege de kostenverhogende korte ritten, maar ook zeker vanuit de gedachte van sociale inclusie. Om dit proces goed te laten verlopen is er bij de vervoerder(s)/ aanbieder(s) inzicht nodig in de reisbehoefte, -mogelijkheden en reisrechten van een Wmo-er. Zowel het aanvraagformulier als de beschikking worden aangepast zodat uitwisseling mogelijk wordt (AVG).

Gedragsbeïnvloeding en -verandering

Veel mensen weten niet hoeveel een door hen gemaakte rit voor de gemeente kost. Zij zien alleen de kosten die wij zelf moeten betalen (opstaptarief en kilometerbijdrage). Het blijkt (andere gemeenten) dat door bewustwording van de kosten, pashouders bewuster gaan reizen.

Integrale communicatie over mobiliteitspakket

Er moet informatie beschikbaar zijn over het gehele vervoersaanbod in Meppel. Op een centrale plek en de informatie moet actueel zijn. Dit is nodig voor de pashouder om zelf een keuze te kunnen maken, de telefoniste om een goed reisadvies te geven en voor niet pashouders zodat zij ook gebruik kunnen maken van het vervoersaanbod. De communicatiemiddelen worden ontwikkeld naar de geest van 'drempelsvrij'. Dit houdt in dat er in de communicatie-uitingen rekening wordt gehouden met het taalniveau, kleurgebruik, lettergrootte etc.

c. Financiën

Totaaloverzicht kosten 2019 en verder

Berekende kosten vervoer op basis van huidig beleid voor de jaren 2020 en verder (Stadsbus blijft, Corona buiten beschouwing, aanname NEA-index komende jaren o.b.v. verleden, toename reizigers)

kosten	2019	2020	2021	2022
Wmo-vervoer	367K	417K	444K	482K
Leerlingenvervoer	336K	339K	349K	359K
Stadsbus	285K	285K	285K	285K
Totale kosten	*988K*	*1.041K*	*1.078K*	*1.126K*
Meerjarenbegroting	*903K*	*813K*	*880K*	*793K*

Berekende kosten vervoer op basis van nieuw beleid voor de jaren 2020 en verder
(alternatief Stadsbus, Corona buiten beschouwing aanname NEA-index komende jaren o.b.v. verleden, toename reizigers)

kosten	2019	2020	2021 overgangsjaar	2022
Wmo-vervoer	367K	417K	408K	353K
Corona-effect i.v.m. lagere vervoervraag			-20% = 81,6K	-20% = 70,6K
Leerlingenvervoer	336K	339K	296,5K	221,6K
Stadsbus	285K	285K	0	-
Mobiliteitspakket (incl. De Mug, duo-fietsen, begeleiding en implementatie etc 2022 ook Wmo-vervoer, llv,)	0	0	316K	288K
Preventiebudget	0	0	25K	25K
OV-bijdrage	verwerkt	verwerkt	verwerkt	0

Totale kosten	*988K*	*1.041K*	*963,9*	*817K*
Meerjarenbegroting	*903K*	*813K*	*880K*	*793K*

Conclusie financiën

- Bij ongewijzigd beleid zullen de kosten de komende jaren, conform loon-en prijsindexen en toenemende aantal Wmo-pashouders stijgen;
- In 2022 zijn we er van uitgegaan dat de OV-bijdrage gecontinueerd wordt;
- De berekende te verwachten 'Totale kosten' zijn hoger dan de Meerjarenbegroting. Dit komt omdat éerstgenoemde geïndexeerd zijn;
- In het jaar 2022 is in de begroting geen rekening gehouden met de bijdragen van OVBGD, die naar verwachting wel wordt gecontinueerd;
- Het realiseren van deze besparing zal afhangen van de wijze waarop de gemeente het beleid uitvoert, de samenwerking met de stakeholder en externe factoren zoals de ontwikkelingen rondom het Coronavirus.

Bijlage Implementatieplan op hoofdlijnen

Het jaar van de implementatie (2021) zal vooral in het teken staan van toepassen van nieuw beleid, op hoofdlijnen:

Periode	onderdeel	actie	betrokken partijen
Kwartaal 1	Wmo-vervoer	afstemming met betrokken sociale partners	Stichting Welzijn, thuiszorginstellingen, ziekenhuis, Rode Kruis, Reestmond etc.
	Wmo-vervoer en leerlingenvervoer	afstemming inrichting routes De Mug	DVG (vervoerder), Publiek Vervoer, OV-bureau Groningen Drenthe
	leerlingenvervoer	afstemming en informeren	scholen, vervoerder, ouders
	leerlingenvervoer	ontwikkelen opstapplaatsen	scholen, vervoerder, interne afdelingen gemeente Meppel
	begeleidingsvormen	afstemming met vervoerder, betrokken sociale partners en scholen	vervoerder, Stichting Welzijn, Reestmond, leer-werktraject, ‘Meppel voor elkaar’ etc.
Kwartaal 2	Wmo-vervoer	aanschaf van benodigd materiaal	inkoopafdeling gemeente, vervoerder en leveranciers
	leerlingenvervoer	informeren ouders/voogden t.a.v. leerlingenvervoer	gemeente, vervoerder, scholen, ouders
	Wmo-vervoer	uitwerken 1-loket gedachte Wmo-pashouders	Interne afdelingen gemeenten, Publiek Vervoer, vervoerder
Kwartaal 3	leerlingenvervoer	start nieuw beleid leerlingenvervoer	gemeente, vervoerder, scholen, ouders
	Wmo-vervoer	infomeren Wmo-pashouders	Wmo-pashouders, Wmo-consulenten, sociale partners, Adviesraad
	begeleidingsvormen	opstarten en uitvoeren	vervoerder, Stichting Welzijn, Reestmond, leer-werktraject, ‘Meppel voor elkaar’ etc.
Kwartaal 4	Wmo-vervoer	start nieuw beleid Wmo-pashouders	alle betrokkenen

Bij de implementatie wordt gekeken of de wensen en gedachten van betrokken stakeholders ook in de praktijk kunnen worden gebracht. Bij de implementatie wordt er bij de uitvoering samengewerkt met de stakeholders die betrokken zijn bij de totstandkoming van deze visie, maar ook met de scholen, zorginstellingen, huisartsposten, ondernemers, en partijen die vervoersinitiatieven op willen zetten of aanbieden.

Bijlage Stakeholders

Uitgangspunten:

- Partners en stakeholders betrekken bij beleidsplan Sociale Domein & mobiliteit (passend bij Nieuwe Koers gemeente Meppel);
- Betaalbare Sociale mobiliteit op maat;
- Kaders: Wettelijk taken, Perspectiefnota 2019 en Vervoerscontract (Doorontwikkeling) Publiek Vervoer;
- Efficiënt omgaan beschikbare gelden.

Vanaf start besluit raad al gesprekken gehad met:

- Voormalig reizigersplatform;
- Andere gemeenten in Nederland;
- Vervoerders.

Daarnaast hebben we bij de totstandkoming van deze visie gesproken met:

Instelling	Rol stakeholder (reden)
Intern Sociaal Domein: Afd. wmo-beleid / consulenten en uitvoering | Afd II beleid / consulent en uitvoering | Afd jeugdwet en leerlingplichtambt. | OV	Vanuit aanpalend beleid zoveel mogelijk info ophalen en kijken hoe we dit gezamenlijk kunnen concretiseren met het oog op de uitvoering.
OVBGD - Publiek Vervoer - Provincie	Koppeling met het doorontwikkelings-contract Publiek Vervoer en de andere inzet van de Stadsbus.
Vervoerder	Hebben we een doorontwikkelingscontract en het contract van de Stadsbus mee afgesloten. Zij faciliteren (ritreservering) en voeren uit.
Wethouders Sociaal Domein en Onderwijs	Stand van zaken
Ministeries IenW en VWS VWS Valys	Koppeling met beleid IenW en VWS; deze beleidsvisie sluit aan bij het landelijk programma Iedereen Onderweg, waarbij centraal staan: sociale inclusie en zelfredzaamheid. Optimaliseren van het maken van ketenreizen, koppeling doelgroepenvervoer en openbaar vervoer.

PV reizigersplatform regionaal	Via Publiek Vervoer
Reestmond | Stichting Welzijn Mensenwerk	Koppeling met wijkgericht ontwikkelen en het ontwikkelen van begeleidersvormen. Advies rol - vanuit Wmo.
Adviesraad	O.h.g.v. sociale domein adviserende rol
Gemeenteraad	Raadscarrousel: beleidsvisie op hoofdlijnen en ideeën inventariseren.

Bijlage Proces toekenning & aanbod & uitvoering

