

TIENPUNTENPLAN VERBETERING DOELGROEPENVERVOER

1. **De scheiding tussen taxibus, regiotaxi (WMO-vervoer) en leerlingvervoer wordt opgeheven en er gaat logistiek samengewerkt worden voor wat betreft routeplanning, boordcomputers en communicatie tussen de voertuigen. Dit bevordert de dienstverlening aan de cliënt en de efficiëntie.**

Nu rijden alle soorten vervoer, plus de services die door vrijwilligers gerund worden zoals de buurtbussen, onafhankelijk van elkaar. Grote winst kan bereikt worden wanneer route-informatie gedeeld wordt, zodat de diverse diensten passagiers van elkaar kunnen overnemen.

2. **Voertuigen worden niet meer ingedeeld naar vergoeding of regeling, maar in zelf-instapvervoer en rolstoelvervoer. Buurtbussen sluiten hier met hun routeplanning op aan.**

Nu kan het voorkomen dat er vier mensen zitten te wachten om opgehaald te worden na een afspraak in een ziekenhuis, en dat er vier verschillende busjes langskomen omdat cliënten via verschillende soorten vergoedingen (verzekering, WMO, taxibus) hun vervoer moeten regelen. Niet de vergoedingen, maar de handigste routes moeten leidend worden. Zo kunnen meer combinaties gemaakt worden, wat betere service oplevert en meer efficiency.

3. **Vrijwilligers krijgen dezelfde training in veiligheid (EHBO, omgaan met rolstoelen) als beroepschauffeurs.**

Services die gerund worden door vrijwilligers rijden ook met kwetsbare groepen zoals rolstoelers, mensen met allerlei kwalen zoals epilepsie en Alzheimer. Dat kan gevaren opleveren wanneer de vrijwilligers niet leren hoe je een rolstoel vastzet of hoe je iemand die slecht ter been is ondersteunt.

4. **De taxibus wordt gratis voor ouderen met een Ooievaarspas. Dit is openbaar vervoer. En bij de HTM reizen ouderen met een Ooievaarspas ook gratis.**

Ouderen zijn vaak slecht ter been. Om hun contacten te kunnen onderhouden maken zij vaak gebruik van het openbaar vervoer. Niet alle ouderen hebben daar echter geld voor. Vereenzaming ligt op de loer. Het gratis maken van de taxibus voor Ooievaarspashouders voorkomt een sociaal isolement.

5. **Er komt een meldpunt voor klachten over alle vormen van doelgroepvervoer waar cliënten anoniem kunnen klagen. Ook onlogische routes kunnen hier gemeld worden.**

Nu durven ouderen en andere kwetsbare cliënten vaak niet te klagen uit angst voor mindere dienstverlening

6. **Er wordt overleg gestart met verzekeraars over het vergoeden van de 'zorgtijd' binnen het doelgroepvervoer. Chauffeurs hebben tijd nodig om sommige cliënten van en naar hun kamer te begeleiden. Die tijd wordt nu niet betaald.**

Chauffeurs halen vaak ouderen op die net even wat extra hulp nodig hebben bij het vertrek. Ze helpen bijvoorbeeld een oudere met Alzheimer van hun kamer, en controleren of het gas uit staat, de vogelkooi dicht is en kiezen de juiste jas uit.)

7. **Alle vormen van doelgroepenvervoer krijgen ook toegang tot het pollergebied vóór 11.30u indien zij naar een instantie moeten die binnen dit gebied ligt.**

Binnen het pollergebied liggen ook voorzieningen waar cliënten van de taxibus naar toe willen, zoals (para)medische zorg en dagbesteding. Op dit moment mogen alleen taxibussener in.

8. **Rolstoelvervoer mag stoppen op populaire plaatsen zoals de boulevard zodat rolstoelers ook naar het strand kunnen. Ook de toegankelijkheid tot het stadhuis wordt verbeterd. Er komt een inventarisatie van andere knelpunten.**

Busjes mogen nu niet stoppen op de boulevard en ook kunnen ze niet tot aan de voordeur van het stadhuis komen. Juist dit type plekken zouden ook toegankelijk moeten zijn voor de gebruikers van rolstoelvervoer.

9. **Er wordt een ketenoverleg gestart met alle betrokken partners: taxibedrijven, tehuizen, thuiszorg, verzekeraars, vrijwilligers en scholen om knelpunten op te heffen.**

Een knelpunt in het leerlingvervoer is bijvoorbeeld dat kinderen soms veel te vroeg op school worden afgezet. Bij vrijwillige diensten is het steeds de vraag of de Ooievaarspas daar gebruikt mag worden. Ook de bereikbaarheid van voorzieningen (fysiotherapie, dagbesteding) binnen grote gebouwen kan een punt van aandacht zijn.

10. **Deze groep gaat ook de mogelijkheid onderzoeken van een grotere spreiding van aanvangs- en eindtijden van de diverse bestemmingen.**

Het beter spreiden van start- en eindtijden van plekken waar veel doelgroepenvervoer komt kan grote winst opleveren. De Haeghe groep reduceerde bijvoorbeeld hun kosten van €800.000 tot €300.000. Zo zou bijvoorbeeld één busje dat leerlingen heeft afgezet bij een school daarna cliënten kunnen ophalen voor de dagbesteding, in plaats van dat er twee busjes tegelijk in de spits in de file staan.