

Inventarisatie bereikbaarheidsfilosofie in andere sectoren dan mobiliteit

Versie 10-02-2023

Vraag:

In hoeverre zijn er vanuit de sectoren banen/werk, zorg, onderwijs, winkelen/boodschappen, groen/natuur beleidsdoelen/ambities en richtlijnen/eisen gerelateerd aan bereikbaarheid die schriftelijk vastliggen en waar in de Mobiliteitsvisie mogelijk rekening mee kan/moet worden gehouden.

Dit document laat de resultaten zien van een online 'zoekactie', navraag bij KiM en PBL en bij andere ministeries. Hierbij is gekeken naar normen, richtlijnen en beleidsambities op het gebied van banen/werk, zorg, onderwijs, winkelen/boodschappen en groen/natuur die enig verband houden met de nabijheid van of reistijd naar bestemmingen (bijv afstand, reisduur, etc), of het reisgemak (waaronder betaalbaarheid, toegankelijkheid, etc). Gedurende het proces is de zoektocht iets uitgebreid en zijn ook bereikbaarheidsgerelateerde richtlijnen bij calamiteiten toegevoegd. Daarnaast is er een categorie "overig" toegevoegd met observaties op aanpalende terreinen. Dit betreft nadrukkelijk een eerste inventarisatie.

Enkele highlights per sector

Onderwijs

- Aantal richtlijnen rondom leerlingenvervoer, de kosten daarvan, wanneer leerlingen daar aanspraak op maken
- Mogelijkheid om bij voldoende belangstelling onder voorwaarden subsidie te krijgen voor nieuwe school
- Maximale reistijden in geval van speciaal onderwijs→roep uit maatschappij om richtlijn maximale reistijd aan te scherpen

Zorg

- Hoofddlijn van beleid: Zorg dichtbij waar het kan (zo mogelijk digitaal of anderszins thuis) en verder weg als dat moet (vanwege kwaliteit of doelmatigheid).
- Er is een spreidingsnorm voor afdelingen spoedeisende hulp en acute verloskunde. Minister Kuipers wil deze 45 minuten spreidingsnorm voor afdelingen spoedeisende hulp en acute verloskunde mogelijk vervangen door andere normen die meer zeggen over medische kwaliteit en over toegankelijkheid.
- Nadat een melding van een spoedgeval ontvangen is, spant de huisarts zich in om onder normale omstandigheden binnen een kwartier aanwezig te zijn bij de hulpvrager dan wel spant de voorziening huisartsenzorg zich in voor een adequate overname door een andere zorgverlener/ instantie. In de Avond-, Nacht- en weekend uren geldt de wettelijke vereiste dat ten minste 90% van de inwoners in het verzorgingsgebied van een huisartsenpost binnen 30 minuten per auto een huisartsenpost of dienstdoende huisarts bereiken, of een dienstdoende huisarts kan 90% van de inwoners in het verzorgingsgebied binnen 30 min met de auto bereiken¹.
- Geen norm voor aantal huisartsen of ziekenhuizen per aantal inwoners

¹ Kwaliteitskader spoedzorgketen. <https://www.zorginzicht.nl/kwaliteitsinstrumenten/spoedzorgketen-kwaliteitskader>

- Gemeente verantwoordelijk voor organiseren vervoer voor mensen met beperkingen, mits er geen andere voorliggende voorzieningen, eigen mogelijkheden en netwerk is

Banen/werk

- Geen harde normen of richtlijnen gerelateerd aan bereikbaarheid gevonden. Doel: Hoe benutten we de infrastructuur optimaal en zorgen we er voor dat het systeem niet vastloopt?
- In de kamerbrief Ruimte voor economie (14 oktober '22) heeft MEZK drie clusters van nationaal belang benoemd: 1) energie intensieve industrieclusters (Noord Nederland, Noordzeekanaalgebied, Rotterdam-Moerdijk, Zeeland, Chemelot), 2) kennisclusters/campussen (en 3) grootschalige (logistieke) bedrijfsvestigingen. Deze geclusterde locaties vragen om fysieke ruimte voor duurzame mobiliteit, een optimale woon- werkverbinding en een multimodale ontsluiting aan belangrijke vervoerscorridors.

Winkelen/boodschappen

- Veelal per gemeente bepaald. Openingstijden, laad- en lostijdvensters, verkoop van voedsel niet buiten bebouwde kom.
- Enkele voorbeelden van gemeenten die bereikbaarheid van dagelijkse voorzieningen binnen bepaalde afstand (Amsterdam 750 meter) of reistijd formuleren (Utrecht 10 minuten stad).

Groen/natuur

- Met de agenda Natuurinclusief wordt toegewerkt naar een natuurinclusieve samenleving, met inzet op verschillende domeinen. In de agenda is de ambitie uitgesproken om landelijke normen, in overleg met projectontwikkelaars, PBL, AEDS, VNG, brancheorganisaties, woningcorporaties, te ontwikkelen voor het bebouwd gebied en gevarieerd per doelgroep (zoals nieuwbouwopgave, bestaande sociale huur) (Agenda natuurinclusief-achtergronddocument). Dit betreft vooral een oproep tot actie.

Calamiteiten

- Verschillende tijdnormen (in besluit veiligheidsregio's) wanneer bepaalde partijen ter plaatse moeten zijn in geval van calamiteiten zoals rampenbestrijding en crisisbeheersing, brandweezorg, bestrijding ongevallen met gevaarlijke stoffen

Overig

- We zien geen nationale richtlijnen over de afstand van woningen tot ov. Wel zien we dergelijke richtlijnen soms op het niveau van lagere overheden.
- Ladder ruimtelijke verstedelijking is vastgelegd in het Bro en betreft een motiveringsvereiste voor het bevoegd gezag als nieuwe stedelijke ontwikkelingen planologisch mogelijk worden gemaakt.

1 Onderwijs

Thema	Omschrijving	Beleidsstuk
<p>Reisafstand tot scholen</p>	<p>Geen afstandsgrens tot primair onderwijs en voortgezet onderwijs, maar wel subsidie mogelijk bij behoefte (?)</p> <p>Toelichting:</p> <p>In de wet primair onderwijs (Wpo):</p> <p>Een belangstellingsmeting "vindt plaats binnen het voedingsgebied dat een gebied omvat dat bestaat uit viercijferige postcodegebieden die geheel of gedeeltelijk zijn gelegen binnen een straal van zes kilometer van de beoogde plaats van vestiging van de school."</p> <p>"Bijzondere bepalingen over stichting openbare scholen: Voor een openbare school wordt in elk geval door het college van burgemeester en wethouders een aanvraag als bedoeld in <u>artikel 74</u> ingediend, indien binnen 10 kilometer van de plaats in de gemeente waar het onderwijs moet worden gegeven over de weg gemeten geen school aanwezig is waarbinnen openbaar onderwijs wordt gegeven en aan het volgen van openbaar onderwijs behoefte bestaat. Indien hieraan wordt voldaan, brengt onze Minister een openbare school waarvoor een aanvraag is gedaan voor bekostiging in aanmerking."</p> <p>In de wet voortgezet onderwijs (Wvo):</p> <p>"Onze Minister brengt voor bekostiging in aanmerking onderwijs vanaf het vierde leerjaar op een hoofdvestiging of nevenvestiging aan een school voor vwo of havo, en onderwijs vanaf het derde leerjaar op een hoofdvestiging of nevenvestiging van een school voor mavo of vbo indien:</p> <p>b.de desbetreffende vestiging ligt binnen een hemelsbreed gemeten afstand van 3 kilometer van een andere vestiging van de school waar onderwijs vanaf het vierde respectievelijk derde leerjaar van de desbetreffende schoolsoort wordt verzorgd.</p> <p>Een belangstellingsmeting vindt plaats binnen het voedingsgebied dat een gebied omvat dat bestaat uit viercijferige postcodegebieden die geheel of gedeeltelijk zijn gelegen binnen een straal van vijftien kilometer van de beoogde plaats van vestiging van de school, scholengemeenschap of nevenvestiging"</p>	<p>Wet primair onderwijs, Wet voortgezet onderwijs</p>
	<p>Basisnormbedragen voor leerlingenvervoer</p> <p>Toelichting:</p> <p>Er zijn normbedragen waar ouders onder voorwaarden aanspraak op kunnen doen als de afstand tot dichtstbijzijnde toegankelijke school voor basisonderwijs meer dan 20 km is.</p>	<p>VNG-modelverordening Leerlingenvervoer</p>

	<p>In Wpo onder andere:</p> <p>“De regeling kan voor leerlingen voor wie de afstand bedoeld in het vijfde lid, meer bedraagt dan 20 kilometer, bepalen dat de hoogte van de vergoeding afhankelijk is van de financiële draagkracht van de ouders, of dat het vervoer dat de gemeente verzorgt of doet verzorgen geschiedt tegen een van de financiële draagkracht van de ouders afhankelijke bijdrage tot ten hoogste het bedrag van de kosten van het vervoer van de desbetreffende leerling.”</p> <p>Op site van vng:</p> <p>“De normbedragen voor het leerlingenvervoer voor het schooljaar 2022-2023 zijn bekend. Het zijn de bedragen voor inkomensgrens, de draagkrachtafhankelijke bijdrage en de kilometervergoeding, zoals genoemd in de VNG-modelverordening Leerlingenvervoer. Deze bijdrage kan gevraagd worden als de afstand tussen woning en dichtstbijzijnde toegankelijke school voor basisonderwijs meer dan 20 kilometer bedraagt.”</p> <p>https://vng.nl/nieuws/basisnormbedragen-leerlingenvervoer-schooljaar-20222023</p>	
	<p>Bekostiging geïsoleerde (vo) vestiging</p> <p>Toelichting:</p> <p>Een vestiging is geïsoleerd als binnen een straal van 8 kilometer hemelsbreed geen andere vestiging is gelegen waarop datzelfde aanbod wordt aangeboden. Waarom die koppeling aan bekostiging? Scholen worden grotendeels gefinancierd naar rato van het aantal leerlingen. In krimpregio's met steeds minder leerlingen is het op enig moment niet meer financieel verantwoord om een school open te houden. Terwijl we wel vinden dat een kind redelijkerwijs op de fiets naar school moet kunnen. Vandaar de 8 km. https://www.vo-raad.nl/nieuws/inhoud-regeling-aanvullende-bekostiging-geïsoleerde-vestigingen-bekend</p>	<p>Regeling aanvullende bekostiging geïsoleerde vestigingen vo</p>
	<p>Leerlingenvervoer bij grotere afstand: verantwoordelijkheid gemeente</p> <p>Toelichting:</p> <p>Het leerlingenvervoer is gedecentraliseerd in 1987. Gemeenten zijn sindsdien verplicht een regeling vast te stellen op basis waarvan ouders van leerlingen - onder bepaalde voorwaarden - aanspraak kunnen maken op bekostiging van de vervoerkosten van en naar school.</p> <p>In de Wet primair onderwijs: “Ten behoeve van het schoolbezoek verstrekt het college van burgemeester en wethouders aan ouders van in de gemeente verblijvende leerlingen op aanvraag vergoeding van de door het college van burgemeester en wethouders noodzakelijk te achten vervoerskosten. De gemeenteraad stelt daartoe een nadere regeling vast, met inachtneming van het bepaalde in de volgende leden.”</p> <p>Veel gemeenten werken dit uit in een verordening rondom leerlingenvervoer (zoals voorgeschreven in Wet op het primair onderwijs), hierin wordt vaak wat gezegd over (maximale) reistijden/afstanden.</p>	<p>Gemeentelijke verordening</p>

	<p>Zie bijv. de verordening van Amsterdam: <i>Artikel 10. Bekostiging van de kosten van openbaar vervoer</i></p> <p><i>Het college verstrekt aan de ouders van de leerling die een school zoals bedoeld onder artikel 9 bezoekt bekostiging op basis van de kosten van het openbaar vervoer, indien de afstand van de woning naar de dichtstbijzijnde voor hem passende school meer dan het in dit artikel vastgesteld aantal kilometers bedraagt:</i></p> <p><i>voor regulier basisonderwijs is dit zes kilometer;</i></p> <p><i>voor een speciale school voor basisonderwijs is dit vier kilometer;</i></p> <p><i>voor een school voor speciaal onderwijs is dit drie kilometer.</i></p> <p>https://lokaleregelgeving.overheid.nl/CVDR467662/2</p>	
<p>Reistijden leerlingen speciaal onderwijs</p>	<p>Discussie over reistijden voor leerlingen speciaal onderwijs</p> <p>Toelichting:</p> <p>Onlangs heeft de Tweede Kamer gedebatteerd over passend onderwijs.</p> <p>Vlaming zegt te hopen dat de Kamerleden het gesprek aangaan met minister Wiersma. "En hem ook oproepen om landelijke normen in te stellen. Hier moet eindelijk wat aan gebeuren, want dit probleem speelt al veel te lang."</p> <p>https://nos.nl/artikel/2422920-leerlingenvervoer-moet-beter-soms-drie-uur-per-dag-onderweg</p> <p>Huidige beleidsregels:</p> <p>Onder individuele verblijfstijd wordt verstaan: de tijd die een leerling in het voertuig doorbrengt vanaf het moment dat de leerling in het voertuig stapt tot het moment dat hij uitstapt bij afzetadres (woon-/huisadres/op- c.q. uitstapplaats of school/stage).</p> <p>De individuele reistijd per leerling in het voertuig is gelimiteerd tot 90 minuten tenzij het door de afstand niet mogelijk is om binnen deze maximale tijdsduur te blijven. Een uitzondering hierop geldt voor kinderen uit cluster 4. Hier geldt een maximale reistijd van 60 minuten. Hieronder vallen de scholen voor zeer moeilijk opvoedbare kinderen, langdurig zieke kinderen zonder een lichamelijke handicap en onderwijs aan kinderen in scholen die verbonden zijn aan pedologische instituten.</p> <p>Een combinatie van leerlingen mag niet leiden tot overschrijding van het gestelde reistijd criterium, tenzij de gemeente hiervoor schriftelijk toestemming verleent. Afwijkingen van de gestelde maximale individuele reistijd zijn daarnaast alleen toegestaan, indien het door afstand niet mogelijk is binnen deze maximale tijdsduur te blijven.</p> <p>Voor de bepaling van de individuele reistijd geldt de werkelijk, in de praktijk, realiseerbare tijd. De Opdrachtnemer dient dus rekening te houden met normaal te verwachten drukte en files tijdens</p>	<p>Beleidsregels leerlingenvervoer</p>

	<p>bijvoorbeeld ochtend- en avondspits. Wanneer blijkt dat de reistijd van een leerling in de praktijk structureel overschreden wordt, dient de routeplanning te worden aangepast.</p> <p>https://lokaleregelgeving.overheid.nl/CVDR193334</p> <p>Reactie minister Wiersma op kamervragen:</p> <p>Nog voor de zomer wordt de monitor leerlingenvervoer (uitgevoerd in de periode 2012–2017) opnieuw aanbesteed, en deze gaat nog in 2022 van start. Het doel van de monitor is inzichtelijk te maken wat de uitgaven van het leerlingenvervoer zijn, het aantal leerlingen dat gebruik maakt van het leerlingenvervoer, het type vervoer en het in kaart brengen van de gemiddelde reisafstand en reistijd.</p> <p>Mijn inzet blijft het zo snel mogelijk verkorten van de reistijd tot maximaal 45 minuten enkele reis voor (in ieder geval) kinderen in de basisschoollleeftijd. Ik vind dat de modelverordening hier duidelijkheid over moet bieden. Hier kan alleen in uitzonderlijke situaties van afgeweken worden als de reistijd van 45 minuten niet haalbaar is omdat een leerling te ver van een passende school woont. De uitkomsten van beide onderzoeken moeten er voor zorgen dat er nog dit najaar gerichte maatregelen worden genomen door gemeenten om de reistijd niet langer dan 45 minuten te laten zijn</p> <p>https://www.tweedekamer.nl/downloads/document?id=2022D31350</p>	
<p>Beschikbaarheid kinderopvang of BSO binnen bepaalde afstand</p>	<p>Geen eisen gevonden over beschikbaarheid van opvang binnen bepaalde afstand. Voor vervoer naar en tijdens BSO is BSO verantwoordelijk.</p> <p>Toelichting:</p> <p>Het ministerie van Sociale Zaken besluit de verantwoordelijkheid voor 'verantwoord vervoer' te leggen bij de houder van de bso. Het ministerie van Sociale Zaken vindt het niet wenselijk om specifieke kwaliteitseisen voor vervoer vast te leggen in wet- en regelgeving.</p> <p>Wie is er verantwoordelijk voor het vervoer van de kinderen van school naar de BSO? - Klachtenloket Kinderopvang (klachtenloket-kinderopvang.nl)</p>	
<p>Toegang tot ov-studentkaart</p>	<p>Ov-studentkaart voor MBO, HBO en Universiteit student</p> <p>Toelichting:</p> <p>"mbo, hbo of universiteit? Top! Dan heb je recht op studiefinanciering (ook wel stufi genaamd) en kun je een ov aanvragen. Ben je jonger dan 18 en ga je een voltijd mbo-studie doen? No worries, je krijgt dan ook gewoon studenten ov. Maar aangezien je pas vanaf je 18e stufi mag aanvragen, moet je je ov apart regelen. Als je mbo-niveau 1 of 2 doet, is het 'studentenreisproduct' gewoon gratis. Als je mbo-niveau 3 of 4, hbo of wo doet is het in eerste instantie een lening, maar wanneer je je studie binnen tien jaar afrondt, wordt het een gift. Doe je mbo 1 of 2, dan heb je recht op een studenten ov zolang jij staat ingeschreven op dat niveau. Doe je mbo 3 of 4, dan heb je 7 jaar lang recht op een studenten ov, ook als je nog geen 18 bent. Ga je op hbo- of wo-niveau studeren, dan heb je 5 jaar recht op een studentenreisproduct. Duurt je opleiding langer dan vijf jaar, dan kan het zijn dat je meer dan 5 jaar</p>	<p>Wet studiefinanciering 2000</p>

	<p>recht hebt op een studenten ov. Als je een week ov hebt, reis je doordeweeks overdag vanaf 04:00 uur gratis. In de weekenden reis je met 40% korting in de trein en 34% in de bus, tram of metro. Een weekendabonnement werkt precies andersom, dan reis je in de weekenden en feestdagen gratis en heb je doordeweeks vanaf 09:00 uur 40% korting en 34% in de bus, tram of metro.”</p> <p>https://www.studiekeuzelab.nl/kies/studenten-ov-alles-wat-je-moet-weten</p>	
--	--	--

2 Zorg

Thema	Omschrijving	Beleidsstuk
<p>Bereikbaarheids-normen voor acute zorg</p>	<p>Normen inzake de bereikbaarheid van acute zorg</p> <p>Toelichting:</p> <p>De normen inzake de bereikbaarheid van acute zorg, bedoeld in <u>artikel 8A.4, eerste lid, onderdeel g, van het uitvoeringsbesluit</u>, zijn:</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ a. het aantal inwoners dat in spoedgevallen met een ambulance niet binnen 45 minuten op een afdeling spoedeisende hulp kan zijn, neemt niet toe; ○ b. het aantal inwoners dat in spoedgevallen met een ambulance niet binnen 45 minuten op een afdeling acute verloskunde kan zijn, neemt niet toe; ○ c. ten minste 90% van de inwoners in het verzorgingsgebied van een huisartsenpost kan in de avond, nacht- en weekenduren binnen 30 minuten per auto een huisartsenpost of dienstdoende huisarts bereiken, of een dienstdoende huisarts kan in de avond, nacht- en weekenduren 90% van de inwoners in het verzorgingsgebied binnen 30 minuten met de auto bereiken; ○ d. ten minste 90% van de inwoners in het verzorgingsgebied kan in spoedgevallen met een ambulance binnen 60 minuten een beoordelingslocatie acute psychiatrie bereiken. <p>2Voor de toepassing van de bereikbaarheidsnormen, bedoeld in het eerste lid, onderdelen a en b, worden uitsluitend afdelingen spoedeisende hulp, onderscheidenlijk afdelingen acute verloskunde, in aanmerking genomen die gedurende zeven dagen per week 24 uur open zijn.</p>	<p>Uitvoeringsbesluit Wkkgz</p>
<p>45 minutenorm voor afdelingen spoedeisende hulp en afdelingen acute verloskunde</p>	<p>45 minutenorm voor SEH's ter discussie</p> <p>De 45-minutenorm voor SEH's en acute verloskunde bepaalt drie dingen:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. De norm speelt een belangrijke rol bij eventuele sluiting van het aanbod van acute zorg van ziekenhuizen (SEH of acute verloskunde), als daardoor modelmatig het aantal mensen toeneemt dat niet binnen 45-minuten met een ambulance op een SEH of afdeling acute verloskunde kan zijn. 2. De 45-minutenorm is één van de criteria om te bepalen welk ziekenhuis recht heeft op een beschikbaarheidsbijdrage SEH of acute verloskunde. 3. De norm speelt ook een rol in de zorgplicht van zorgverzekeraars. <p>Het betreft een spreidingsnorm en geen prestatienorm voor de ambulancediensten. Voor locaties SEH's en afdelingen acute verloskunde: Acute zorg Regionaal SEH Volksgezondheid en Zorg (vzinfo.nl)</p>	<p>Kamerbrief over beleidsagenda toekomstbestendige acute zorg Kamerstuk Rijksoverheid.nl</p> <p>45 minutenorm voor afdelingen spoedeisende hulp en afdelingen acute verloskunde</p>

	<p><i>Rijttijden hebben effect op vraag welke ziekenhuizen gevoelig zijn voor 45-minutennorm en in aanmerking komen voor een beschikbaarheidsbijdrage</i></p> <p>De bereikbaarheidsanalyse wordt uitgevoerd met behulp van het rijttijdenmodel. Het model schat de rijttijd die een ambulance gemiddeld nodig heeft om met spoed naar een locatie te rijden. Als input voor het model worden feitelijk gemeten snelheden van ambulances gebruikt. De recente metingen zijn gedaan over de periode juli 2019 tot en met juni 2020. Uit de analyses bleek dat op de meeste wegtypen (denk aan snel- en hoofdwegen en voetgangersgebieden), ambulances minder hoge snelheden realiseerden dan in de vorige meetperiode in 2015-2016. Mogelijk hebben veranderingen in het wegennet, zoals snelheidsremmende maatregelen (bijvoorbeeld drempels en rotonden), hier invloed op gehad. De langere rijttijden voor ambulances leiden er ook toe dat er in principe meer standplaatsen voor ambulances nodig zijn.</p> <p><i>Waarom op zoek naar een alternatief?</i></p> <p>De 45-minutennorm voor de spreiding van SEH's en afdelingen acute verloskunde is een niet-medisch onderbouwde norm voor spreiding en beschikbaarheid van acute zorg in ziekenhuizen. De norm is primair gebaseerd op de bestaande spreiding van ziekenhuizen in Nederland toen deze spreidingsnorm werd geïntroduceerd in 2002. De acute zorg, en zeker ook de ambulancezorg en de traumazorg, heeft zich de afgelopen 20 jaar snel ontwikkeld. Ambulancezorgprofessionals kunnen steeds betere triage en diagnostiek ter plaatse uitvoeren en hebben meer mogelijkheden om een patiënt ter plekke te stabiliseren en de benodigde levensreddende zorg te verlenen. Op het moment dat helder is wat er met iemand aan de hand is of de patiënt is gestabiliseerd, is het in veel gevallen minder relevant geworden om de patiënt met de hoogste urgentie naar een SEH te brengen. Voor een groot deel van de 'tijdkritieke aandoeningen', waarbij het wel uitmaakt hoe snel iemand op de SEH wordt behandeld, worden de SEH's die nu 'gevoelig' zijn voor de 45-minutennorm al geregeld voorbij gereden. Daarbij komt dat de 45-minutennorm niet flexibel is en dus niet meebeweegt met mogelijke toekomstige ontwikkelingen die bijdragen aan het tijdig ontvangen van acute zorg. De wijze waarop wordt berekend welk ziekenhuis 'gevoelig' is voor de 45-minutennorm is gebaseerd op afstand (theoretische rijttijden op basis van wegtypen) en op basis van vaste standplaatsen van ambulances. De bereikbaarheidsanalyse 2022 SEH's en acute verloskunde van het RIVM laat zien dat een kleine verandering in de modelmatige rijttijden, leidt tot een grote toename in het aantal 'gevoelige' ziekenhuizen. Ambulances staan echter niet standaard op hun vaste standplaats.</p> <p>Nabijheid is geen aspect van kwaliteit van acute zorg, tijdigheid kan bij bepaalde acute klachten wel een aspect zijn van kwaliteit. Uiteindelijk is niet zozeer de locatie van het ziekenhuisgebouw cruciaal, maar dat de acute zorg op welke plaats dan ook van goede kwaliteit is en voor iedereen tijdig toegankelijk is. Die toegankelijkheid kan bijvoorbeeld ook in de vorm van zorg thuis, door middel van vervoer of door zorg uitgevoerd door een ambulancezorgprofessional ter plaatse of onderweg geregeld worden.</p> <p>Daarbij komt dat de 45-minutennorm niet flexibel is en dus niet meebeweegt met mogelijke toekomstige ontwikkelingen die bijdragen aan het tijdig ontvangen van acute zorg. Ontwikkelingen in</p>	
--	---	--

	<p>de ambulancezorg hebben effect op de mogelijkheden om patiënten buiten het ziekenhuis te helpen. En stel dat wordt geïnvesteerd in het uitbreiden van het aantal helikopters ten behoeve van de acute zorg, dan heeft dat potentieel een groot positief effect op de toegankelijkheid van acute zorg in gebieden in Nederland waar ambulancerijtijden relatief lang zijn. Het LNAZ heeft de afgelopen twee jaar bijvoorbeeld verdiepende analyses uitgevoerd om de toegankelijkheid van de zorg door mobiele medische teams (MMT's) te verbeteren en toekomstbestendig te maken. Een MMT wordt ingezet op basis van landelijk uniforme criteria die LNAZ en AZN hebben opgesteld op basis van een aantal uitgangspunten, wetenschappelijk onderzoek en expert-opinion. De toestand van de patiënt is daarbij leidend. Als in kritische situaties vaker een MMT snel ter plaatse kan zijn, kan ook de eerste zorgverlening snel starten.</p> <p>Om te garanderen dat de MMT-zorg op tijd ter plaatse kan zijn in alle gebieden in Nederland én er voldoende capaciteit is op plekken waar veel inzetten plaatsvinden, is uitbreiding van de MMT-zorg noodzakelijk. Ik verwacht hiervoor binnenkort een voorstel te ontvangen van het LNAZ.</p> <p><i>Nieuwe normen ontwikkelen:</i></p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Mbt tijdkritische aandoeningen: Deze nieuwe medisch onderbouwde normen zouden per aandoening een combinatie kunnen bevatten van 1) tijdsindicaties waarbinnen de zorg idealiter wordt geleverd (doorlooptijd in de gehele keten), 2) kwaliteitseisen, waar relevant inclusief volumennormen en 3) afspraken over de organisatie van zorg om de kwaliteit te borgen. 2. Verkennen of aanvullende waarborgen voor de toegankelijkheid van zorg nodig en mogelijk zijn. Ik denk daarbij onder andere aan het toetsen van gevolgen voor het behoud van zorgpersoneel en hun mogelijkheden op de arbeidsmarkt in de verschillende delen van het land, met aandacht voor die regio's waar het risico het grootst is dat de toegankelijkheid als gevolg van deze factoren onder druk komt te staan. 	
<p>Kwaliteitsnormen ambulancezorg</p>	<p>Regeling ambulancezorgvoorzieningen:</p> <p>Toelichting:</p> <p>Art. 4 De Regionale Ambulancevoorziening zorgt ervoor dat de spreiding van de standplaatsen zodanig is dat in de veiligheidsregio minstens 97% van de bevolking binnen 12 minuten aanrijtijd kan worden bereikt door een ambulance.</p> <p>Art. 5 De Regionale Ambulancevoorziening streeft ernaar dat in de veiligheidsregio binnen 15 minuten responstijd 95% van de inzetten met A1-urgentie ter plaatse is, zoals opgenomen in het Kwaliteitskader Ambulancezorg 1.0.</p> <p>Kwaliteitskader ambulancezorg 1.0: oa nog streefwaarde dat 95% van de A2 inzetten binnen 30 minuten ter plaatse is bij de patiënt. Daarnaast nog andere indicatoren die van belang zijn voor de kwaliteit van de ambulancezorg.</p>	<p>wetten.nl - Regeling - Regeling ambulancezorgvoorzieningen - BWBR0044474 (overheid.nl)</p> <p>Ambulancezorg kwaliteitskader Zorginzicht</p> <p>Sectorkompas 2021 </p>

	Sectorkompas ambulancezorg: resultaten per ambulancedienst met betrekking tot de responstijden (responstijd is tijd voor afhandeling melding, uitrukken en aanrijden)	Ambulancezorg Nederland
Concentratie en spreiding medisch specialistische zorg	<p>Concentratie en spreiding van medisch specialistische zorg</p> <p>Toelichting:</p> <p>De ontwikkelingen in diagnostiek en behandelingen in de medische specialistische zorg gaan zo snel dat het zowel nodig is om kennis en expertise verder vorm te geven, te specialiseren/differentiëren en te concentreren, alsmede samenwerking in netwerken te bevorderen.</p> <p>Concentreren van zorg is een instrument om passende zorg van goede kwaliteit voor de patiënten te bevorderen, de houdbaarheid van het zorglandschap te borgen en om de professionele inzet van de zorgprofessionals en middelen zo effectief mogelijk in te richten. Verdere concentratie van zorg zal er toe leiden dat er meer differentiatie ontstaat. Ziekenhuizen, UMC's en klinieken zullen zich daarbij toeleggen en profileren op de onderdelen waar zij goed in zijn en specifieke expertise in hebben ontwikkeld. Dit zal ook invloed hebben op de bereikbaarheid voor patiënten.</p> <p>Tegelijkertijd gaat het ook om spreiding: zorg die vaak voorkomt en laagcomplex is, moet voor iedereen dicht(er)bij beschikbaar zijn. Het uitgangspunt daarbij is "nabij als het kan, veraf als het moet", met oog voor samenhangend zorgaanbod voor de patiënt, het voorkomen van versnippering en waarbij de patiënt uiteraard ook de vrijheid heeft om te kiezen voor een zorgaanbieder veraf.</p>	<p>Integraal Zorgakkoord: 'Samen werken aan gezonde zorg' Rapport Rijksoverheid.nl</p> <p>Onderdeel D</p>
Inspanning huisarts	<p>Nadat een melding van een spoedgeval ontvangen is, spant de huisarts zich in om onder normale omstandigheden binnen een kwartier aanwezig te zijn bij de hulpvrager dan wel spant de voorziening huisartsenzorg zich in voor een adequate overname door een andere zorgverlener/ instantie.¹ In de Avond-, Nacht- en weekend (ANW) uren geldt de wettelijke vereiste dat ten minste 90% van de inwoners in het verzorgingsgebied van een huisartsenpost binnen 30 minuten per auto een huisartsenpost of dienstdoende huisarts bereiken, of een dienstdoende huisarts kan 90% van de inwoners in het verzorgingsgebied binnen 30 minuten met de auto bereiken."</p> <p>Kwaliteitskader spoedzorgketen. https://www.zorginzicht.nl/kwaliteitsinstrumenten/spoedzorgketen-kwaliteitskader</p>	Kwaliteitskader spoedzorgketen
Normen voor zorgverzekeraars via NZa	<p>Zorgverzekeraar moet zorg op redelijke afstand van de woonplaats aanbieden</p> <p>Toelichting:</p> <p>In Beleidsregel toezichtkader zorgplicht zorgverzekeraars Zvw o.a.</p> <ul style="list-style-type: none"> • <i>Bereikbaarheid van zorg</i>: bereikbaarheid van zorg komt tot uitdrukking in de wijze waarop contact met de zorgaanbieder kan worden opgenomen, de geografische afstand (reisafstand) en de snelheid (reistijd en toegangstijd op afstand) waarmee contact kan worden gekregen met de zorgaanbieder of zorgverzekeraar. 	

	<ul style="list-style-type: none"> De zorgverzekeraar moet zorg op een redelijke afstand van de woonplaats van de verzekerde aanbieden. <p>wetten.nl - Regeling - Beleidsregel toezichtkader zorgplicht zorgverzekeraars Zvw - BWBR0040215 (overheid.nl)</p>	
Acute psychiatrie	<p>Zie norm in Uitvoeringsbesluit Wkkgz en kwaliteitskader Generieke module acute psychiatrie met triagewijzer met daarin urgenties</p> <p>GGZ Acute psychiatrie Zorginzicht</p>	
Ziekenvervoer dat wordt vergoed op basis van de Zorgverzekering swet	<p>Vergoeding vervoer zorgverzekering</p> <p>Welk vervoer wordt vergoed door de zorgverzekering is opgenomen in het Besluit zorgverzekering. Zie artikel 2.13, 2.14 en 2.15</p> <p>wetten.nl - Regeling - Besluit zorgverzekering - BWBR0018492 (overheid.nl)</p>	
Beleid dat ouderen zolang mogelijk thuis blijven wonen	<p>Beleid op zo lang mogelijk thuis wonen, recht op vervoer via gemeente</p> <p>Toelichting:</p> <p>Inwoners van de gemeente hebben recht op ondersteuning. Zie ook sociaal recreatief vervoer <25km (zogenoemde Wmo-vervoer). Als men langer thuis woont kan dit ook effect hebben op het Wmo-vervoer (en daarmee op het doelgroepenvervoer). Als mensen gecentreerd wonen in een zorginstelling kunnen er andere vervoersoplossingen als 'een busje naar de markt met dienstregeling' worden ingezet.</p> <p>Op rijksoverheid.nl: "Bent u onvoldoende zelfredzaam of kunt u niet goed meedoen in de maatschappij? En kan uw netwerk ook niet bijdragen? Dan is de gemeente verplicht ondersteuning te bieden. Dit staat in de Wet maatschappelijke ondersteuning (Wmo). Officieel heet deze wet Wmo 2015."</p> <p>https://www.rijksoverheid.nl/onderwerpen/zorg-en-ondersteuning-thuis/vraag-en-antwoord/ondersteuning-gemeente-wmo-2015</p> <p>Programma Langer thuis.</p> <p>De overheid wil dat de zorg en ondersteuning thuis is afgestemd op de individuele behoeften van ouderen. Doel 1: Het in beeld brengen van de lokale woonopgave voor ouderen. Doel 2 Het vergroten van het aanbod van (geclusterde) woon(zorg)vormen voor ouderen. Doel 3: Ertoe bijdragen dat minder mensen in een ongeschikte woning wonen. Naast het verbeteren van de samenwerking, kan ook de inzet van e-health bijdragen aan het verbeteren van afgestemde ondersteuning en zorg voor ouderen. Dit stimuleer ik via de Stimuleringsregeling E-Health Thuis (SET). Door toepassingen zoals</p>	<p>Wet maatschappelijke ondersteuning (Wmo)</p> <p>Je</p>

	<p>beeldzorg of tele-alarmering kunnen ouderen op afstand ondersteuning krijgen, zodat zij meer regie behouden en minder afhankelijk zijn van het tijdstip dat een professional kan langskomen.</p> <p>https://www.rijksoverheid.nl/onderwerpen/zorg-en-ondersteuning-thuis/langer-zelfstandig-wonen</p>	
<p>Sociaal-recreatief vervoer <25km</p>	<p>Recht op sociaal-recreatief vervoer (Wmo-vervoer)</p> <p>Toelichting:</p> <p>Gemeenten zijn verantwoordelijk voor de ondersteuning van mensen die niet op eigen kracht zelfredzaam zijn. In het kader hiervan worden vervoervoorzieningen aangeboden voor sociaal-recreatieve doeleinden in de regio (maximaal 25 kilometer). Dit kan een algemene of maatwerkvoorziening zijn. Meest voorkomend is de 'Wmo-taxi', maar steeds vaker zien we bijvoorbeeld ook wijk- of buurtbussen. Wmo-vervoer is een vorm van doelgroepenvervoer, net als bijvoorbeeld dagbesteding-. Leerlingenvervoer, vervoer in het kader van de Jeugdwet en Participatiewet. Steeds vaker wordt het Wmo-vervoer i.c.m. andere vormen van doelgroepenvervoer aanbesteed.</p> <p>Rijksoverheid.nl: <i>"Bent u onvoldoende zelfredzaam of kunt u niet goed meedoen in de maatschappij? En kan uw netwerk ook niet bijdragen? Dan is de gemeente verplicht ondersteuning te bieden. Dit staat in de Wet maatschappelijke ondersteuning (Wmo). Officieel heet deze wet Wmo 2015. In de wet staat niet wat voor soort voorziening dit moet zijn. Dat kan een maatwerkvoorziening of een algemene voorziening zijn. In een onderzoek (meestal een gesprek) stelt de gemeente met u vast wat u nodig heeft. Voor sommige voorzieningen geldt een eigen bijdrage. (Lees: je mag met korting met de taxi reizen)."</i></p> <p>https://www.rijksoverheid.nl/onderwerpen/zorg-en-ondersteuning-thuis/wmo-2015</p> <p>Wmo-taxipas en spelregels</p> <p>Toelichting:</p> <p>Gemeenten kunnen een Wmo-taxipas afgeven. De inwoner kan dat tegen gereduceerd tarief (meestal afgestemd op het OV-tarief) gebruik maken van het door de gemeente aanbesteed collectief vervoerssysteem. Aan dit vervoer zijn spelregels verbonden die door de gemeente worden bepaald (en ook mee worden genomen in de aanbesteding). Veelal is de gunningsperiode 4 jaar + twee keer een verlengingsoptie van 2 jaar.</p> <p>De meest voorkomende spelregels van het Wmo-vervoer zijn (lees ook beleidsregels – let op! Dit kan verschillen per gemeente):</p> <ul style="list-style-type: none"> • Een inwoner komt doorgaans in aanmerking voor een Wmo-taxipas als - het reizen met het OV (ook niet onder begeleiding) niet mogelijk is, - het reizen naar een OV-halte niet mogelijk is, 	<p>Wet maatschappelijke ondersteuning (Wmo)</p>

	<ul style="list-style-type: none"> - geen gebruik kan worden gemaakt van andere vervoersvoorzieningen - er geen netwerk is die kan helpen. • Met een Wmo-taxipas mag een inwoner tegen gereduceerd tarief met de taxi reizen (maximaal 25km vanaf het woonadres). Veelal is dit het OV tarief (instap- en kilometertarief). Het tarief wordt jaarlijks geïndexeerd (LTI-index). • Het Wmo-vervoer wordt meestal gereden tussen 6.30u en 13.00u, afgestemd op de OV-voorzieningen in de regio. • CvbR ziet een kilometerbudget voor regionaal vervoer van 1.500-2.000km als passend. <p>De reiziger moet een rit reserveren. Dat was doorgaans 2uur van tevoren, maar het is wenselijker dat de avond voor vertrek (20uur) wordt gereserveerd. 's Avonds en 's nachts optimaliseert de vervoerder de planning.</p>	
<p>Sociaal-recreatief vervoer >25km</p>	<p>Recht op sociaal recreatief vervoer (Valys)</p> <p>Toelichting:</p> <p>VWS is verantwoordelijk voor de ondersteuning van mensen die niet op eigen kracht zelfredzaam zijn en een bovenregionale vervoersbehoefte hebben (> 25km). Zij biedt daarvoor het collectief vervoerssysteem Valys aan. Er worden drie diensten aangeboden:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Valys Basis: taxivervoer deur-tot-deur - Valys Begeleid: taxivervoer van deur tot deur met taxi en trein (tweede klasse) onder begeleiding. Een Valys Reisassistent helpt de reiziger van de taxi naar de trein, bij een overstap tussen twee treinen en weer van de trein naar de taxi. In de trein wordt gebruik gemaakt van het Valys Reismaatje. Dit is een soort telefoon waarmee altijd bekend is waar de reiziger is en waarmee direct contact gelegd kan worden met Valys als hulp nodig heeft. - Valys Vrij: Valys Vrij is vervoer van deur tot deur met taxi en trein, waarbij de reiziger zelfstandig met de trein reist en zelf eventueel benodigde NS Reisassistentie boekt. <p>Randvoorwaarden:</p> <p>Iemand kan in aanmerking komen voor een Valys-taxipas als:</p> <p>Spelregels:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Soortgelijk als Wmo-vervoer. Valys rijdt tussen 6.00u en 13.00u. <p>Eigen bijdrage:</p>	

	<p>Met een Valys-taxips kan per jaar 700km tegen gereduceerd tarief worden gereisd. De reiziger betaalt €22ct per kilometer. Als er medische redenen zijn dan kan een HoogPKB (2.350km) worden verkregen, hiervoor geldt een Indicatieprotocol. Reserveringskosten:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Reserveren de dag voor vertrek vóór 21.00 uur: geen reserveringskosten. - Reserveren na 21.00 uur: € 3,- per ritreservering. 	
<p>Vervoer in het kader van de Jeugdwet</p>	<p>Iedere gemeente is verantwoordelijk voor het vervoeren van jeugdigen van en naar instellingen voor jeugdhulp bij medische noodzaak of een beperking in de zelfredzaamheid.</p> <p>Toelichting:</p> <p>Verder zijn gemeenten verantwoordelijk voor het vervoer van jeugdigen van en naar een gesloten accommodatie voor jeugdhulp.</p> <p>Wet- en regelgeving</p> <p>De wettelijke basis voor het vervoer in de jeugdhulp ligt in de volgende wet- en regelgeving</p> <ul style="list-style-type: none"> • <u>Jeugdwet (artikel 2.3 – lid 2 + artikel 6.3.5)</u> <p>Financiering</p> <p>De bekostiging voor het vervoer in de jeugdhulp komt uit het Gemeentefonds (decentralisatie- en integratie-uitkering)</p> <p>Vervoersvormen</p> <p>Veel voorkomende vormen van vervoer in de jeugdhulp zijn:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Aangepast vervoer • Kilometervergoeding aan ouders • OV-vergoeding • Ov-vergoeding met begeleiding <p>Kernpunten</p> <ul style="list-style-type: none"> • Als een jeugdige op grond van deze wet jeugdhulp ontvangt en in verband met een medische noodzaak of zijn gebrek aan zelfredzaamheid niet in staat is om zelfstandig van en naar de locatie te komen waar de jeugdhulp wordt gegeven, behoort tot de door het college te treffen voorziening, indien naar het oordeel van het college noodzakelijk, tevens het vervoer naar en van de locatie waar de jeugdhulp gegeven wordt, binnen of buiten de gemeentegrenzen. Het criterium van de medische noodzaak zoals dit in de AWBZ gold, is hierbij aangevuld met het 	<p>VWS – Jeugd</p>

	<p>criterium van (gebrek aan) zelfredzaamheid, nu dit ook één van de centrale criteria is voor het ontvangen van jeugdhulp. (<u>artikel 2.3 – lid 2 / memorie van toelichting blz. 119</u>)</p> <ul style="list-style-type: none">• Bij jeugdigen jonger dan 12 jaar werd onder de AWBZ altijd verondersteld dat deze niet over voldoende zelfredzaamheid beschikken om zelfstandig van vervoer gebruik te maken, zij kwamen dan ook altijd in aanmerking voor deze vervoersvoorziening. Onder de huidige regeling wordt dit echter aan het oordeelsvermogen van het college overgelaten. Het college zal daarbij, het uitgangspunt van eigen kracht indachtig een andere afweging kunnen maken. Zo is het niet nodig een voorziening op het gebied van vervoer te regelen als ouders de jeugdige zelf gemakkelijk kunnen vervoeren, omdat er geen speciaal (medisch) vervoer nodig is. Ook bij dagbehandeling, een onderdeel van de zorg aan (licht) verstandelijk gehandicapte jeugdigen, kan vervoer noodzakelijk zijn. (<u>artikel 2.3 – lid 2 / memorie van toelichting blz. 119</u>)• In artikel 6.3.5 – lid 1 wordt geregeld dat het mogelijk is om tijdens vervoer van en naar een gesloten accommodatie indien noodzakelijk vrijheidsbeperkende maatregelen jegens de jeugdige te nemen. Hiervoor dient ten minste een rechterlijke machtiging, in de zin van artikel 6.1.2, eerste lid, jegens de jeugdige te zijn afgegeven. Normaal gesproken moeten de maatregelen ter beperking van de bewegingsvrijheid van de jeugdige in het hulpverleningsplan zijn opgenomen. Dit hulpverleningsplan wordt echter niet eerder vastgesteld dan nadat de jeugdige in de gesloten accommodatie is gearriveerd waar de machtiging ten uitvoer wordt gelegd. Het eerste lid treft daarom een regeling voor die situaties waarin er al wel een rechterlijke machtiging is afgegeven, maar het hulpverleningsplan nog moet worden vastgesteld. Het tweede lid stelt dat indien er wel een hulpverleningsplan is vastgesteld, de maatregelen in overeenstemming met dit hulpverleningsplan en uitvoer moeten worden gelegd. (<u>artikel 6.3.5 – lid 1 / memorie van toelichting blz. 168 – 169</u>)• In artikel 6.3.5 – lid 1 is een limitatieve lijst opgenomen van beperkende maatregelen waarover de vervoerder de beschikking heeft. Er is bewust voor gekozen alleen die beperkende maatregelen op te nemen die noodzakelijk zijn om het veilig vervoer van de jeugdige mogelijk te maken. Onderdeel a betreft het vastpakken en vasthouden. Dit heeft dezelfde betekenis als die artikel 6.3.1, onderdeel d, eraan geeft, dat wil zeggen: fixeren zonder toepassing van mechanische middelen, zoals een dwangbuis of handboeien. Toepassing van mechanische middelen is tijdens het vervoer niet toegestaan, aangezien het hier vervoer in het kader van gesloten jeugdzorg en geen vervoer in het kader van jeugddetentie betreft. Onderdeel b betreft het onderzoek aan kleding. Dit is een controlemaatregel die kan worden uitgevoerd op aanwezigheid van voorwerpen om te voorkomen dat de jeugdzorg aan anderen of de jeugdige zelf wordt tegengewerkt, bijvoorbeeld doordat de jeugdige drugs voor zichzelf of voor andere jeugdigen binnen de gesloten accommodatie brengt. Onderdeel c betreft de tijdelijke plaatsing in een afzonderlijke ruimte in het vervoermiddel. Hiertoe kan worden overgegaan, wanneer de jeugdige tijdens het vervoer gevaar voor zichzelf of anderen oplevert. (<u>artikel 6.3.5 – lid 1 / memorie van toelichting blz. 169</u>)	
--	---	--

	<ul style="list-style-type: none"> • Artikel 6.3.5 – lid 3 bevat een delegatiebepaling voor de aanwijzing door onze ministers van een vervoerder voor het betreffende vervoer. Met deze formulering wordt de mogelijkheid opgehouden voor openbare aanbesteding van de opdracht. Bij ministeriële regeling zullen voorts regels worden gesteld waaraan de vervoerder dient te voldoen. Er kan dan gedacht worden aan eisen met betrekking tot het uiterlijk en de inrichting van het vervoermiddel en de opleiding van personeel ten aanzien van het gebruik van beperkende maatregelen jegens de jeugdige. Dit om een proportionele en terughoudende toepassing van de maatregelen te waarborgen. (artikel 6.3.5 – lid 3 / memorie van toelichting blz. 169) • Van de toepassing van de genoemde beperkende maatregelen wordt ingevolge artikel 6.3.5 – lid 4 melding gedaan. De vervoerder meldt het daarbij aan de gezinsvoogd en de jeugdhulpaanbieder indien het nemen van een of meer van die beperkende maatregelen noodzakelijk is geweest. In lijn met artikel 6.3.1, vierde lid, meldt de jeugdhulpaanbieder de toepassing van deze beperkende maatregel tevens aan de ouders, indien de jeugdige niet onder toezicht is gesteld. (artikel 6.3.5 – lid 4 / memorie van toelichting blz. 169) <p>Vervoer jeugdhulp, hoe zit dat juridisch? – Zorg&Sociaalweb</p> <p>Let op: vervoer in het kader van de Jeugdwet is niet voor vervoer naar een onderwijsinstelling.</p>	
<p>Dagbesteding WLZ Zvw</p>	<p>Uitgangspunt is dat de zorgaanbieder (van de dagbesteding of dagbehandeling) verantwoordelijk is voor het bieden van passend vervoer</p> <p>Toelichting:</p> <p>Uitgangspunt is dat de zorgaanbieder (van de dagbesteding of dagbehandeling) verantwoordelijk is voor het bieden van passend vervoer (naar en van de dichtstbijzijnde passende dagbesteding of dagbehandeling). Alleen bij begeleiding in groepsverband (hier: dagbesteding) of bij behandeling in groepsverband (hier: dagbehandeling) kan de aanspraak ook het vervoer omvatten.</p> <p>Vervoer (Wlz) Verzekerde zorg Zorginstituut Nederland</p> <p>Vervoer vergoed via Zvw</p> <p>Een verzekerde heeft soms recht op (vergoeding van) vervoer vanuit de Zorgverzekeringswet. Meestal gaat het om vervoer naar een ziekenhuis voor medisch-specialistische zorg. De voorwaarden van de zorgpolis van de verzekerde zijn van toepassing. Kijk voor meer informatie op de pagina 'Vervoer (Zvw)'.</p> <p>Als begeleiding nodig is, dan is de Wlz-instelling waar de verzekerde woont hiervoor verantwoordelijk. De Wlz-instelling kan een mantelzorger vragen om de verzekerde te begeleiden. Kijk voor meer informatie op de pagina 'Begeleiding bij bezoek aan arts'.</p> <p>Dagbesteding: welke wet? Opvang en begeleiding Regelhulp – Ministerie van VWS</p>	<p>VWS</p>

<p>Dagbesteding Wmo</p>	<p><u>Dagbesteding: welke wet? Opvang en begeleiding Regelhulp – Ministerie van VWS</u></p> <p>Zo nodig krijgt u vervoer naar de dagbesteding vergoed. Dat geldt voor de dagbesteding vanuit de Wmo, Jeugdwet en Wlz.</p> <p>Als de dagbesteding het vervoer niet kan regelen, dan verschaft de gemeente soms een Wmo-taxipas. De eigen bijdrage wordt soms wel en soms niet in rekening gebracht.</p>	<p>VWS</p>
<p>Dagbesteding Jeugdwet</p>	<p><u>Dagbesteding: welke wet? Opvang en begeleiding Regelhulp – Ministerie van VWS</u></p> <p>Zo nodig krijgt u vervoer naar de dagbesteding vergoed. Dat geldt voor de dagbesteding vanuit de Wmo, Jeugdwet en Wlz.</p> <p>Waar mogelijk wordt het dit vervoer door gemeenten ondergebracht bij het leerlingenvervoer. Als dat niet kan dan wordt er los ingekocht.</p>	<p>VWS</p>
<p>Juiste zorg op juiste plek</p>	<p>Juiste zorg op de juiste plek</p> <p>In de zorg wordt al langere tijd gewerkt aan de beweging van de juiste zorg op de juiste plek. Ook in het Integraal zorgakkoord dat in september 2022 is gesloten, hebben alle akkoordpartijen met elkaar afgesproken te werken aan passende zorg en onderdeel daarvan is de juiste zorg op de juiste plek. Met het programma 'De Juiste zorg op de juiste plek' worden partijen in het veld gestimuleerd om dit gedachtengoed in de praktijk te vertalen.</p> <p>De essentie van de Juiste zorg op de juiste plek: Het voorkomen van (duurdere) zorg, verplaatsen van zorg (dichterbij mensen thuis) en het vervangen van zorg (door andere zorg zoals e-health). Bijvoorbeeld: "Er wordt meer zorg "uit de muren" van de ziekenhuizen verschoven naar elders. We zien de traditionele ziekenhuizen (inclusief de polikliniek) zich ontwikkelen tot centra voor complexe zorg, waarbij een sterke concentratie en hoge volumes zorgen voor kwaliteit en doelmatigheid. Eén van de manieren hiervoor is om laagcomplexie electieve ingrepen (zoals orthopedische, dermatologische en oogheeskundige ingrepen) steeds meer in gespecialiseerde centra in te kopen, met een sterke focus op kwaliteit en service. Bij zorginstellingen kan de logeerfunctie steeds meer losgekoppeld worden van de zorgfunctie, waardoor er een nieuw aanbod van logeermogelijkheden ontstaat."</p>	<p>VWS</p> <p>Juiste Zorg op de Juiste Plek (dejuistezorgopdejuisteplek.nl)</p>
<p>Sporten en sportief bewegen</p>	<p>De afstand tot sportaccommodaties en -voorzieningen is één van de factoren die bepaalt of mensen gaan sporten en bewegen. In 2020 vonden 9 op de 10 Nederlanders dat ze voldoende sportvoorzieningen in de buurt hadden, maar de ruimte voor sport staat onder druk. Met name bij gebiedsontwikkeling in steden is het behoud van voldoende ruimte voor sport in de binnensteden niet vanzelfsprekend, waardoor sport meer naar de randen van de stad wordt geduwd. Dit kan ten koste gaan van de bereidheid om te sporten.</p> <p>Daarnaast is de bereikbaarheid van voorzieningen via actieve mobiliteit een belangrijke uitdaging die ook in het kader van het Sportakkoord en de Routekaart Verduurzaming Sport relevant is. Door de</p>	

	<p>bereikbaarheid te voet of per fiets te vergroten kan autogebruik teruggedrongen worden en krijgen sporters en toeschouwers meer beweegmomenten.</p> <p>In het Sportakkoord is ook de beweegvriendelijke omgeving een belangrijke pijler. Een leefomgeving die uitnodigt om te bewegen raakt ook sterk aan vraagstukken op het gebied van mobiliteit en bijvoorbeeld klimaatadaptatie; zo is bewezen dat een groene omgeving mensen meer uitnodigt om te sporten en te bewegen in de openbare ruimte, en levert meer ruimte voor voetgangers en fietsers ook meer sport- en beweeggedrag op. Het doorkruisen van populaire beweegroutes door bijvoorbeeld grote wegen of spoorlijnen zonder dat er een eenvoudige, 'stop-vrije' oversteek mogelijk is wordt ook vaak als belemmering ervaren om te sporten of bewegen in de omgeving.</p>	
<p>Bewegen in het dagelijks leven</p>	<p>Bewegen is een van de brede welvaartsdoelen waar het mobiliteitsbeleid positief aan kan bijdragen. In het Gezond en actief Leven akkoord (GALA, zie brief 6 feb jl., kamerstukken II, 2022/23, 32793 nr. 653) onderschrijven VWS, gemeenten, GGD-en en zorgverzekeraars het gemeenschappelijke doel van een gezonde fysieke leefomgeving die uitnodigt tot bewegen.</p> <p>Hierbij zit ook een link met de initiatieven/verzoeken om normen rond afstand tot groen die onder 'natuur' staat verderop in het document.</p> <p>Richtlijnen ten aanzien van het dagelijks bewegen zijn gemaakt door de Gezondheidsraad (niet vastgelegd in wetgeving). De Beweegrichtlijn voor volwassenen is minimaal 150 minuten per week matig intensief bewegen, aangevuld met 2 keer in de week spier- en botversterkende activiteiten.</p> <p><u>Link: Hoeveel moet je bewegen volgens de beweegrichtlijnen? – Allesoversport.nl.</u></p>	

3 Banen

Thema	Omschrijving	Beleidsstuk
Arbeidslocaties	<p>Programma werklocaties</p> <p>Toelichting:</p> <p>2,5 procent van het huidig ruimtegebruik in Nederland is bestemd voor economische activiteit (exclusief landbouw). Voor wonen is dit 7 procent, 15 procent voor natuur en 66 procent voor landbouw. Ik richt me op het behoud van in ieder geval het huidige areaal aan ruimte dat bestemd is voor economische activiteit op bedrijventerreinen. Bedrijventerreinen zijn van belang voor onze werkgelegenheid, ons duurzaam verdienvermogen, instandhouding van onze collectieve voorzieningen, maar ook voor onze transities die we zonder die bedrijven niet voor elkaar gaan krijgen.</p> <p>In de kamerbrief kiest de minister van EZK voor een aantal prioriteiten:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) verduurzaming van de industrie 2) campussen als brandpunten voor onderzoek- en innovatie ecosystemen 3) een blijvend goed vestigingsklimaat voor het mkb. Veel mkb-bedrijven zijn gevestigd op bedrijventerreinen verspreid over Nederland. 4) een passende ontwikkeling van grootschalige bedrijfsvestigingen <p>Kamerbrief voortgang landelijke beleidslijn grip op grootschalige bedrijfsvestigingen is onderweg/december 2022 naar TK, gevolgd door een afwegingskader eerste kwartaal 2023</p> <p>Voor de met name praktisch en middelbaar opgeleiden weegt het belang van een bereikbare arbeidsplaats zwaar. Voor deze groep werkenden geldt dat 75% woont en werkt in dezelfde stad. Een lange(re) afstand of reistijd tot een baan kan bij deze groep zorgen voor vervoersarmoede of zelfs werkeloosheid. Onderzoek van SEOR wijst uit dat werk voor laagopgeleiden in zwakke wijken in Rotterdam en Den Haag in Den Haag soms letterlijk onbereikbaar is geworden. https://www.seor.nl/Cms_Media/S1149-De-ruimtelijke-aansluiting-tussen-vraag-en-aanbod-op-de-arbeidsmarkt-in-de-Metropoolregio-Rotterdam-Den-Haag.pdf</p> <p>PBL brengt op basis van LISA en het vestigingsregister de verschuivingen van werkgelegenheid in kaart en maakt een koppeling met de polisadministratie waar mensen wonen om de woon-werk dynamiek in kaart te brengen</p> <p>Een goede balans tussen vraag en aanbod gaat verder dan alleen het borgen van genoeg vierkante meters. Het gaat ook over de beschikbaarheid van voldoende (hernieuwbare) energie, een goede ontsluiting, beschikbaarheid van personeel, stikstofruimte en de circulaire economie. Dit samenspel vraagt om zorgvuldige afwegingen in regio's</p>	Kamerbrief contouren programma werklocaties

	<p>Het draagvlak onder bewoners voor economische activiteiten in de eigen omgeving kan onder druk komen te staan. Voorbeelden hiervan zijn de maatschappelijke discussies over verdozing en over hyperscale datacenters. De juridische basis voor het sturen op (grootschalige) bedrijventerreinen is de Ladder voor Duurzame Verstedelijking. Veel provincies en gemeenten zijn hierover al met elkaar in gesprek, met als doel om te komen tot een goede regionale balans tussen vraag en aanbod van bedrijventerreinen te komen. Onderzoek van Ecorys naar multimodale knooppunten is een belangrijk onderzoek (zie bijlage). 2 noties:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Beschikbare ruimte is onderdeel van het onderzoek, maar in de weging zou ruimte en ontsluiting naast elkaar moeten staan. Er zijn weinig ontwikkelingsmogelijkheden als er geen ruimte meer beschikbaar is (Sittard-Geleen) - Draagvlak in de regio is relevant. Worden deze locaties door de regio ook als hotspot gezien? (bijv. Nijmegen). <p>Daarnaast vraagt het goederenvervoer om een nieuwe visie/heroriëntatie. De stromen gaan veranderen, denk aan olie, kolen, benzine naar een duurzame energievoorziening (elektra, waterstof, circulaire economie). Hoe verschuiven deze stromen? En van Nederland distributieland naar een daily pakketjes systeem en mobiliteitshubs. De stromen gaan aanwijsbaar veranderen. Dit vraagt om een heroriëntatie en mobiliteitsvisie.</p> <p>Transformatie naar woningbouw met behoud van werk: Goede ruimtelijke afstemming is nodig om alle noodzakelijke voorzieningen, zowel wonen als werken, in samenhang met elkaar te behouden of realiseren</p> <p>https://open.overheid.nl/repository/ronl-ca53b1e9a39d5b28865cc61bf7182bd97857300f/1/pdf/kamerbrief-ruimte-voor-economie.pdf</p> <p>In het programma werklocaties zet EZK in op het realiseren van voldoende en kwalitatief goede ruimte voor bedrijvigheid op de juiste plek. Dat gebeurt via de volgende sporen:</p> <ul style="list-style-type: none"> • voldoende ruimte voor bedrijven; • clustering van bedrijven; • kwalitatief goede en vitale ruimte voor bedrijven; • katalysator voor verduurzaming. <p>https://www.bedrijvenbeleidinbeeld.nl/bouwstenen-bedrijvenbeleid/regio</p>	
<p>Digitaal (niet) bereikbaar zijn</p>	<p>Banen-`Bereikbaarheid' van werknemers (maar gaat over ander soort bereikbaarheid)</p> <p>Wet over de bereikbaarheid van werknemers buiten werktijd</p> <p>https://www.tweedekamer.nl/kamerstukken/wetsvoorstellen/detail?id=2020Z14226&dossier=35536</p>	<p>Wetsvoorstel: Wet over de bereikbaarheid van werknemers buiten werktijd</p>

<p>Recht op thuiswerken</p>	<p>Wet Werken waar je wilt</p> <p>Met dit initiatiefwetsvoorstel willen de initiatiefnemers ervoor zorgen dat werknemers meer vrijheid krijgen in hoe zij de balans tussen het werken op werklocatie en het werken thuis willen organiseren. De Wet flexibel werken (Wfw) wordt gewijzigd om mogelijk te maken dat een verzoek om aanpassing van de arbeidsplaats op eenzelfde manier wordt behandeld als een verzoek om aanpassing van de werktijd of arbeidsduur. Is ondertussen aangenomen door de Tweede Kamer. https://www.tweedekamer.nl/kamerstukken/wetsvoorstellen/detail?id=2021Z01498&dossier=35714</p>	<p>Wet werken waar je wilt</p>
<p>Waar wel en niet werkgelegenheid toegestaan</p>	<p>Geen richtlijnen in termen van maximale afstand tot werkgelegenheid. Wel richtlijnen rond bedrijfsvestiging in relatie tot milieu.</p> <p>Een gemeente kan in de omgevingsvisie en in het omgevingsplan aangeven waar bedrijvigheid aanwezig is of gewenst is. Het (ver)bouwen van een bedrijf kan pas beginnen als het concrete bouwplan voldoet aan de toelatingsregels in het omgevingsplan. https://iplo.nl/praktijksituaties/bedrijf-algemeen/</p> <p>Bijv milieuzonering (pseudowetgeving):De opgestelde staalkaart is bedoeld als uitnodiging en startpunt richting gemeenten om na te denken over de wijze waarop zij bedrijfsmatige activiteiten binnen hun grondgebied willen reguleren. De staalkaart bevat een aantal mogelijkheden (niet uitputtend) voor de wijze van regulering van bedrijfsmatige activiteiten. Ook richtlijnen rond ruimtelijke inpassing van bedrijven, geluid en luchtkwaliteit. https://www.infomil.nl/onderwerpen/ruimte/functionies/bedrijven/milieuzonering/</p>	
<p>Bereikbaarheid bedrijvigheid</p>	<p>Algemene ambitie om afstemming bedrijvigheid met mobiliteitssysteem</p> <p>In de NOVI: "Locaties van nieuwe kantoren, bedrijventerreinen en (groot)winkelbedrijven moeten passen bij het verkeers- en vervoersnetwerk, goed afgestemd zijn op de vraag van bedrijven én de economische vitaliteit en de kwaliteit en aantrekkelijkheid van stad en land versterken."</p> <p>Daarnaast stelt de NOVI: "Grote bedrijfsgebouwen moeten ergens een plek krijgen en nemen veel ruimte in, denk met name aan de opslag- en distributiecentra. In de NOVI staat dat een aaneenschakeling van grootschalige, eenvormige bebouwing van dergelijke centra langs (rijks)wegen moet worden voorkomen." Dit laatste kan consequenties hebben voor het gemak waarmee bedrijven elkaar onderling kunnen bereiken.</p> <p>Tegelijkertijd zet de NOVI in op clustering op logistieke knooppunten. "De NOVI beoogt dat de ontwikkeling van logistiek vastgoed tot stand komt via 'actieve clustering op logistieke knooppunten'". En: "Clustering van bedrijvigheid op locaties bij knooppunten van infrastructuur kan de economische vitaliteit van een regio bevorderen."</p>	<p>NOVI</p>

<p>Centra voor werk en inkomen</p>	<p>Niets over gevonden</p>	
<p>Bereikbaarheid economische kerngebieden</p>	<p>Ambities rond bereikbaarheid economische kerngebieden Niet direct baanbereikbaarheid, maar wel ambities omtrent bereikbaarheid van economische kerngebieden en korte reistijden tussen wonen en werken. "In de NOVI stelt het kabinet in te willen zetten op een optimale (internationale) bereikbaarheid van steden en economische kerngebieden. Met korte reistijden voor het woon-werkverkeer en het zakelijk verkeer kunnen agglomeratievoordelen worden behaald."</p>	<p>NOVI</p>
<p>Vervoer in het kader van de Participatie wet</p>	<p><u>Vervoer in de Participatiewet, hoe zit dat juridisch? - Zorg&Sociaalweb</u> Iedereen die kan werken maar daarbij ondersteuning nodig heeft, valt sinds 1 januari 2015 onder de Participatiewet. De wet is er om zoveel mogelijk mensen met of zonder arbeidsbeperking werk te laten vinden. De Participatiewet vervangt de Wet werk en bijstand (Wwb), de Wet sociale werkvoorziening (WSW) en een groot deel van de Wet werk en arbeidsondersteuning jonggehandicapten (Wajong). Gemeenten zijn verantwoordelijk voor de uitvoering van de Participatiewet en kunnen in dit kader een vervoervoorziening treffen.</p>	<p>Participatiewet</p>

4 Winkelen/boodschappen

Thema	Onderwerp	Beleidsstuk
<p>Vestigingsbeleid detailhandel</p>	<p>Geen duidelijke centrale richtlijnen, gemeenten hebben wel richtlijnen</p> <p>Toelichting: Er zijn wel algemene ambities voor winkels in de NOVI: "Locaties van nieuwe kantoren, bedrijventerreinen en (groot)winkelbedrijven moeten passen bij het verkeers- en vervoersnetwerk, goed afgestemd zijn op de vraag van bedrijven én de economische vitaliteit en de kwaliteit en aantrekkelijkheid van stad en land versterken."</p> <p>Er is ook een Europese dienstenrichtlijn: Decentrale overheden moeten zorgen dat dienstverleners zich onbelemmerd in Nederland kunnen vestigen of tijdelijk diensten kunnen verrichten. https://europadecentraal.nl/onderwerp/vrij-verkeer/dienstenrichtlijn/. Voorbeeld: In een provinciale omgevingsverordening is op dit moment – in verband met de verkeersveiligheid – een verbod opgenomen op het vestigen een winkel binnen 2 kilometer afstand van een andere winkel op dezelfde wegheft van een provinciale weg. Hiervoor kan wel een ontheffing worden aangevraagd. Op grond van de Europese Dienstenrichtlijn moet het vrij verkeer van diensten gewaarborgd worden en mogen (decentrale) overheden alleen onder voorwaarden beperkingen stellen aan de toegang tot of de uitoefening van een dienst. Hoe moet een dergelijk verbod, op grond waarvan eisen worden gesteld aan de afstand tussen winkels op een provinciale weg, geïnterpreteerd worden in het licht van de Dienstenrichtlijn? De diensten van winkels, zoals omschreven in deze Praktijkvraag, kwalificeren dus als 'dienst' in de zin van de Dienstenrichtlijn, ook wanneer alle aspecten van de activiteiten een winkel zich binnen Nederland afspelen. https://europadecentraal.nl/praktijkvraag/hoe-staat-de-dienstenrichtlijn-tegenover-bepaalde-regels-voor-verkeersveiligheid/</p> <p>Daarnaast zijn er gemeentelijke richtlijnen, bijv: Met dit beleid wil Amsterdam in de eerste plaats dat bewoners op redelijke afstand van de woning (maximaal 750 meter loopafstand) dagelijkse boodschappen kunnen doen. file:///H:/Downloads/detailhandelsbeleid_2018-2022.pdf</p>	<p>NOVI, gemeenten, EU dienstenrichtlijn</p>

	<p>Utrecht ambieert 10 minuten stad te worden: "Door de extra centra met vele voorzieningen die via een goed OV-netwerk met elkaar verbonden zijn is alles dichtbij. Zaken die je elke dag of vaak nodig hebt bevinden zich dan op ongeveer 10 minuten van je woon- of werkplek. Met openbaar vervoer, fiets of lopend ben je dan snel waar je moet zijn."</p> <p>https://omgevingsvisie.utrecht.nl/de-koers/ruimtelijke-strategie-utrecht-2040/samenvatting/</p>	
Vestigingsbeleid supermarkten	<p>Gemeentelijk vestigingsbeleid supermarkten</p> <p>Toelichting: In Nederland zijn supermarkten relatief klein in vergelijking met superstores of hypermarkten in andere landen. Een reden hiervoor is de regelgeving. In de meeste gemeenteverordeningen wordt de verkoop van voedsel alleen toegestaan binnen de bebouwde kom. Veel gemeentebesturen in kleinere gemeenten zien de komst van een hypermarkt in de regio als bedreiging voor de lokale winkels en zijn vaak niet bereid mee te werken aan dergelijke initiatieven. Hypermarkt - Wikipedia</p>	Gemeentelijke verordening
Vestigingsbeleid distributiecentra	Niets over gevonden	
Openingstijden winkels	<p>Richtlijn rond winkelopeningstijden, maar mag door gemeenten van worden afgeweken</p> <p>Toelichting: Winkels mogen doordeweeks en op zaterdag tussen 6.00 uur en 22.00 uur open zijn. Gemeenten beslissen zelf over mogelijke ontheffing voor ruimere opening. https://www.rijksoverheid.nl/onderwerpen/ondernemen-en-innovatie/vraag-en-antwoord/wat-zijn-de-openingstijden-voor-winkels-op-doordeeweekse-dagen-en-op-zaterdag</p>	Winkeltijdenwet
Laad-/lostijden in binnensteden	<p>Laad- en lostijden supermarkt</p> <p>Toelichting: Tijdens COVID verruiming van venstertijden, gelinkt aan geluidsnormen genoemd in Activiteitenbesluit VNG heeft een model gedoogbeslissing voor gemeenten aangaande venstertijden voor laad- en losplekken bij supermarkten. "VNG adviseert in verband met de gevolgen van geluidsoverlast de venstertijden maximaal te vervroegen tot 06.00 uur en te verlengen tot maximaal 21.00 uur" model-gedoogbeslissing-venstertijden-voor-laad-incl-activiteitenbesluit.pdf (vng.nl)</p>	Activiteitenbesluit gemeenten (geluidsnormen)

5 Groen / natuur

Thema	Toelichting	Beleidsstuk
Natuurinclusief	<p>Ambities om natuur beter te integreren met infrastructuur en bebouwing</p> <p>Toelichting: In de agenda Natuurinclusief wordt gestreefd naar een natuurinclusieve samenleving. https://agendanatuurinclusief.nl/de-agenda/</p> <p>Er wordt gewerkt aan een brede toepassing van natuurinclusiviteit in alle sectoren en domeinen om natuurinclusiviteit te verankeren in het maatschappelijke en economische denken en doen. Hieraan zijn verschillende initiatieven gekoppeld, zoals natuurinclusieve eisen opnemen in het bouwbesluit en natuurinclusief opnemen in infrastructuurvisies en in scope en opdrachtverstrekkingen van aanleg, inrichting en beheer van infrastructuur (zoals spoorlijnen, (snel)wegen, kanalen, waterwegen en de energie-infrastructuur). De agenda 1.0 is opgedeeld in 8 domeinen.</p> <p>Een van deze domeinen is het domein infrastructuur. Dit domein concludeert het volgende:</p> <ul style="list-style-type: none"> • De sector infrastructuur bestaat uit de eigenaren en de beheerders van de Nederlandse infrastructuur. Het gaat om spoorlijnen, (snel)wegen, kanalen, waterwegen en de energie-infrastructuur. • Langs deze infrastructuur ligt in potentie een natuurnetwerk met de oppervlakte van zo'n acht procent van Nederland. In het assetmanagement bij het beheer en onderhoud van deze infrastructuur is natuur nog niet als een aparte asset met eigen kwaliteitseisen opgenomen. • Het domein infrastructuur werkt aan de volgende acties: (1) Natuurinclusief werken opnemen in visies, beleid en actieplannen; (2) Natuurinclusief werken opnemen in scope en opdrachtverstrekkingen van aanleg, inrichting en beheer van infrastructuur. <p>Een ander domein is de bouw/bebouwde omgeving:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Het speelveld van dit domein omvat projectontwikkelaars, bouwbedrijven, gemeenten, provincies, woningcorporaties, architecten, ecologen, ontwerpers en kennisinstellingen. • Woningen en andere gebouwen zijn onderdeel van hun omgeving, daarmee is de bouwsector onderdeel van het brede domein stedelijke ontwikkeling waarbij groen, bouw en infrastructuur onlosmakelijk verbonden zijn; • Door natuurinclusief te bouwen en ontwerpen is het mogelijk gezonde en aantrekkelijke steden en dorpen te creëren die voor alle gebruikers (mens, dier en plant) een prettige leefomgeving vormen, dat wil zeggen gezond, veilig, biodivers, klimaatadaptief. • Met de agenda Natuurinclusief wordt toegewerkt naar een natuurinclusieve samenleving, met inzet op verschillende domeinen. In de agenda is de ambitie 	Agenda natuurinclusief

	<p>uitgesproken om landelijke normen, in overleg met projectontwikkelaars, PBL, AEDES, VNG, brancheorganisaties, woningcorporaties, te ontwikkelen voor het bebouwd gebied en gevarieerd per doelgroep (zoals nieuwbouwopgave, bestaande sociale huur) (Agenda natuurinclusief-achtergronddocument). Dit betreft vooral een oproep tot actie.</p> <p>https://agendanatuurinclusief.nl/de-agenda/</p> <p>In de kamerbrief Groen in en om de stad:</p> <ul style="list-style-type: none"> De minister van BZK en ik zullen in samenwerking met IenW, VWS, gemeenten en provincies de meerwaarde en mogelijkheden tot het formuleren van een groennorm of andere criteria voor de hoeveelheid groen nader onderzoeken (zie ook kamerbrief: https://www.rijksoverheid.nl/documenten/kamerstukken/2021/09/21/kamerbrief-over-groen-in-de-stad-en-knelpuntenanalyse-natuurinclusief-bouwen) <p>Specifiek met betrekking tot verstedelijking:</p> <ul style="list-style-type: none"> De verstedelijkingsopgave biedt zoals omschreven in de kamerbrief Groen in en om de stad zowel kansen als uitdagingen voor de natuuropgave. In de RO brief onder perspectief 3 Leefbare steden en regio's is daarom opgenomen dat de meest klimaatrobuuste en natuurinclusieve verstedelijking het landschap ontziet en zich richt op slimme binnenstedelijke verdichting met voldoende ruimte voor water en groen. In de openbare ruimte betekent dat minder verharding en meer groen, zodat steden beter bestand zijn tegen wateroverlast en hittestress en ze bijdragen aan vergroten van de biodiversiteit. Binnenstedelijk verdichten biedt ook kansen voor het doorvoeren van het STAP principe waardoor er minder verharding nodig is en het kansen biedt voor de vergroening in de stad. Daarnaast is een belangrijk doelstelling van de programmatische aanpak groen in en om de stad om de groenblauwe structuren/ groenblauwe dooradering uit te breiden en te versterken. Hiermee willen we ook de verbinding tussen stad- en land versterken. Groenblauwe structuren zijn uitstekende dragers voor recreatievoorzieningen en aantrekkelijke langzaam-verkeersinfrastructuur en kunnen zo het gebruik van wandelen en fietsen bevorderen, hetgeen energie bespaart en de uitstoot van CO₂ reduceert. <p>https://www.rijksoverheid.nl/documenten/kamerstukken/2021/09/21/kamerbrief-over-groen-in-de-stad-en-knelpuntenanalyse-natuurinclusief-bouwen</p>	
<p>Natuur in werklandschappen</p>	<p>Wens om natuur meer te integreren in werklandschappen</p> <p>Toelichting:</p>	<p>https://www.natonaalgroefonds.nl/projecten-</p>

	<p>Groefondsaanvraag door BZK (namens oa ook LNV en IenW) voor werklandschappen van de toekomst: groene, gezonde en klimaatbestendige bedrijventerreinen.</p>	<p>ronde-2/werklandschappen-van-de-toekomst</p> <p>https://www.ivn.nl/groene-bedrijventerreinen/aanvraag-groefonds-werklandschappen-van-de-toekomst</p>
<p>Afstand tot groen</p>	<p>Initiatieven/verzoeken om normen rond afstand tot groen</p> <p>Toelichting: Toelichting die is ingediend van de leden Bromet en Von Martels over groen in de stad: Initiatiefnota: "We streven naar een afstandsnorm van bebouwing tot groen van 350 meter. De mens is afhankelijk van de natuur. Het produceert voedsel en zuurstof, maar bevordert ook het welzijn van mensen en zorgt voor ontspanning. Toen Nederland in het voorjaar van 2020 massaal thuis moest blijven, gingen mensen hun directe leefomgeving en de nationale natuurgebieden opnieuw waarderen. Het is daarom zeer wenselijk om te streven naar een afstandsnorm van 350 meter van bebouwing tot groen". https://zoek.officielebekendmakingen.nl/kst-35742-2.html</p> <p>Onderzoek stichting natuur en milieu: Maak groennormen wettelijk verplicht voor alle nieuwbouw en stadsvernieuwing. Zodat alle wijken die we de komende jaren gaan bouwen natuurrijk en klimaatbestendig zijn', aldus Rob van Tilburg, directeur Programma's bij Natuur & Milieu. https://natuurenmilieu.nl/nieuws-artikel/fors-tekort-aan-openbaar-groen-in-grote-gemeentes/</p> <p>De milieuorganisatie noemt in haar onderzoek ook een norm van de WHO: volgens de WHO zou er per buurt een groengebied van minimaal 1 hectare aaneengesloten groen nodig zijn voor ontspanning en welzijn van bewoners en ter bevordering van de biodiversiteit. Een adviesrapport van de WHO uit 2017 stelt een soortgelijke richtlijn: binnen een afstand van 300 meter vanaf huis (ongeveer 5 minuten lopen) toegang tot een groengebied van 0,5 tot 1 hectare aaneengesloten groen.2</p>	

Inventarisatie bereikbaarheidsfilosofie in andere sectoren dan mobiliteit

	https://rekenkamer.rotterdam.nl/wp-content/uploads/2022/05/RO2201-opzet-groene-buitenruimte.pdf	
--	---	--

6 Calamiteiten

Thema	Onderwerp	Beleidsstuk
Rampen en brand	<p>Besluit veiligheidsregio's bevat verschillende normen</p> <p>Toelichting: Bevat allerlei tijdnormen wanneer bepaalde partij ter plaatse moet zijn in geval van calamiteiten zoals rampenbestrijding en crisisbeheersing, brandweezorg, bestrijding ongevallen met gevaarlijke stoffen</p> <p>Enkele voorbeelden:</p> <ul style="list-style-type: none"> - grootschalige alarmering artikel 2.3.2: "Vanaf het moment dat is vastgesteld dat is voldaan aan de criteria, bedoeld in artikel 2.2.1 beginnen de volgende onderdelen of functionarissen binnen de gestelde tijd met de uitvoering van hun taken: <ul style="list-style-type: none"> o een eerste commando plaats incident binnen dertig minuten" - Opkomsttijd brandweer: max 18 minuten. Voor gebouwtype verschillende normen: <ul style="list-style-type: none"> o Bijvoorbeeld: "vijf minuten bij gebouwen met een winkelfunctie met een gesloten constructie, gebouwen met een woonfunctie boven een gebouw met een winkelfunctie of gebouwen met een celfunctie" 	<p>Regeling - Besluit veiligheidsregio's - BWBR0027844 (overheid.nl)</p>
Politie	<p>Geen wettelijke opkomsttijd vastgelegd</p> <p>Toelichting: Spoed geldt voor noodgevallen. Dat zijn incidenten die levensgevaarlijk zijn of waarbij acuut gevaar is voor de directe omgeving. Denk aan een schietpartij, een ernstig ongeval of een gewapende overval. In geval van spoed moet de politie binnen 15 minuten ter plaatse zijn.</p> <p>https://www.politie.nl/informatie/zo-werkt-de-noodhulp.html</p> <p>De politie streeft ernaar om in 90% van de spoedmeldingen binnen 15 minuten na aanname van de melding ter plaatse te zijn. Zie Antwoorden Kamervragen over het bericht dat de politie niet op tijd is bij spoedmeldingen, 31 oktober 2019 en www.data.politie.nl. Bij de wederhoor heeft de politie aangegeven dat de streefwaarde van 90% binnen 15 minuten oorspronkelijk betrekking had op de aanrijtijd maar in de loop der jaren verschoven is naar de reactietijd, waarbij onvoldoende rekening is gehouden met het gegeven dat de aanname en afhandeling van meldingen ook tijd in beslag nemen. Ook merkt de politie op dat de streefwaarde landelijk gehanteerd wordt, zonder rekening te houden met regionale, geografische</p>	<p>15-minuten niet vastgelegd in wet of regeling</p>

Inventarisatie bereikbaarheidsfilosofie in andere sectoren dan mobiliteit

	<p>en infrastructurele kenmerken. De streefwaarde voor reactietijden is vooral bedoeld als onderwerp van gesprek tussen het lokale gezag en de lokale politie.</p> <p>tk-bijlage-1-noodhulp-incidentafhandeling-door-de-politie.pdf (overheid.nl)</p>	
--	---	--

7 Overige voorzieningen (ov, ruimtelijke inpassing, etc)

Thema	Toelichting	Beleidsstuk
Bereikbaarheid openbaar vervoer	<p>Geen harde nationale richtlijnen bereikbaarheid ov</p> <p>Toelichting:</p> <p>Er zijn geen harde landelijke richtlijnen voor de afstand/reistijd naar ov. Wel zijn er ambities in de NOVI. "In de NOVI spreekt het kabinet een voorkeur uit voor verstedelijking in binnenstedelijke gebieden en rond openbaarvervoerlocaties".</p>	
Stedelijke en regionale richtlijnen afstand tot ov	<p>Soms lokale/regionale richtlijnen afstand tot ov</p> <p>Toelichting:</p> <p>Daarnaast zijn er verschillende steden en regio's met richtlijnen (soms vastliggend in concessies) omtrent de maximale afstand vanaf woningen naar ov-voorzieningen. Zoals bijvoorbeeld de MRA:</p> <p>"Volgens de concessievoorwaarden moet ten minste 90% van alle adressen binnen een straal van 800 meter liggen van een halte aan de hoofdinfrastructuur en binnen een straal van 400 meter van een andere halte in het netwerk."</p> <p>https://www.rekenkamer.amsterdam.nl/content/uploads/2016/06/Bestuurlijk-Rapport_Aanbod-OV_-_met-kaft_DEF.pdf#:~:text=De%20800%20meter%20norm%20heeft,andere%20halte%20in%20het%20netwerk.</p>	
Toegankelijkheid openbaar vervoer	<p>Wettelijke richtlijnen toegankelijkheid ov</p> <p>Toelichting:</p> <p>Het recht op toegankelijkheid van het openbaar vervoer (voor mensen met beperkingen) ligt wettelijk vast. Mensen met een beperking moeten toegang kunnen krijgen tot voertuigen, toegankelijke haltes en voldoende informatie.</p> <p>https://wetten.overheid.nl/BWBR0029974/2015-01-01</p>	Besluit toegankelijkheid van het ov
Acceptabele loopafstanden voorzieningen	<p>Richtlijnen acceptabele loopafstanden voorzieningen, maar geen wettelijke status</p> <p>Toelichting:</p>	

	<p>Ook zijn er door CROW acceptabele loopafstanden naar verschillende voorzieningen bepaald. Deze hebben echter geen wettelijke status: https://www.crow.nl/duurzame-mobiliteit/home/systeemintegratie/voetganger/loopafstanden-in-cijfers</p>	
<p>Ontsluiten woningen</p>	<p>Ladder duurzame verstedelijking</p> <p>Toelichting:</p> <p>De Ladder voor duurzame verstedelijking (Ladder) is een instrument voor efficiënt ruimtegebruik. Het bevoegd gezag moet voldoen aan een motiveringsvereiste als nieuwe stedelijke ontwikkelingen planologisch mogelijk worden gemaakt.</p> <p>Als stedelijke ontwikkeling wordt genoemd: 'ruimtelijke ontwikkeling van een bedrijventerrein of zeehaventerrein, of van kantoren, detailhandel, woningbouwlocaties of andere stedelijke voorzieningen. ' In het Bro is geen ondergrens voor de minimale omvang vastgelegd.</p> <p>De Ladder is in 2012 opgenomen in artikel 3.1.6 van het Besluit ruimtelijke ordening (Bro). Per 1 juli 2017 is de Ladder vereenvoudigd, waarbij de zogenoemde "treden" zijn geschrapt. Sinds deze vereenvoudiging geldt alleen bij nieuwe stedelijke ontwikkelingen buiten het stedelijk gebied nog een uitgebreide motiveringsplicht. Binnen bestaand stedelijk gebied moeten gemeentebesturen beschrijven of behoefte bestaat aan nieuwe woningbouw en andere nieuwe stedelijke ontwikkelingen zoals winkels, kantoren of bedrijventerreinen. Voor nieuwe stedelijke ontwikkelingen buiten bestaand stedelijk gebied moeten gemeentebesturen ook motiveren waarom niet binnen bestaand stedelijk gebied in de behoefte kan worden voorzien.</p> <p>https://zoek.officielebekendmakingen.nl/stb-2017-182.html</p> <p>Er is onlangs een motie ingediend omdat de ladder belemmerend zou werken: "Van verschillende kanten krijg ik signalen dat de Ladder belemmerend werkt bij woningbouw in buitenstedelijke gebieden en mogelijk een negatief effect heeft op de leefbaarheid in kleine kernen. Bij motie van 17 mei 2022 hebben de leden Goudzwaard (JA21) en De Groot (VVD) het kabinet opgeroepen om de Ladder uit de Omgevingswet te verwijderen om de bouwopgave in buitenstedelijke gebieden te versnellen. In de komende periode zal worden gewerkt aan een aanscherping van de NOVI. Ik ben voornemens om in dat proces ook de werking van de Ladder aan een nadere beschouwing te onderwerpen."</p> <p>https://open.overheid.nl/repository/ronl-92d6d39e25e4fdc7db17a8f00331842e8f4bb4a8/1/pdf/kamerbrief-over-ladder-voor-duurzame-verstedelijking.pdf</p>	<p>Bro</p>