

Nunspeet, 14 augustus 2015.

Aan de colleges van burgemeester en wethouders van de gemeenten Elburg, Ermelo, Harderwijk, Nunspeet, Oldebroek en Putten en het dagelijks bestuur van Regio Noord-Veluwe (RNV)

De WMO-raad Elburg, de Adviesraad Sociaal Domein Ermelo, de WMO-raad Harderwijk, de Adviesraad Maatschappelijke Ondersteuning Nunspeet, de Adviesraad Sociaal Domein Oldebroek en de WMO-raad Putten brengen hierbij een gezamenlijk advies uit over de Uitgangspuntennotitie basismobiliteit Noord-Veluwe:

Algemeen

Het spijt ons zeer dat deze adviesaanvraag door de planning juist valt in de vakantieperiode. Het consulteren van alle leden van de adviesraden of een gezamenlijk overleg hierover is hierdoor niet mogelijk geweest. De korte termijn die aan ons gegeven is om een advies te schrijven had kunnen worden voorkomen. Wij hebben zelf verzocht tijdens de bijeenkomst in Nunspeet een advies te schrijven. Het was logisch geweest als de RNV hiertoe in een eerder stadium zelf het initiatief had genomen. Wij menen daarom dat bij de voortgang van het proces nog aanvullende adviezen mogelijk moeten zijn.

De notitie is op zich goed te noemen. Het wordt een heel ambitieus plan en het tijdsbestek om het te realiseren is kort. Voor 1 januari 2016 moet er namelijk een adequate regionale uitvoeringsorganisatie zijn. Er is al veel voorwerk gedaan en er is in maart 2015 al een overeenkomst gesloten met de zes gemeenten en de provincie.

In de strekking van de nota kunnen wij ons vinden. Het biedt heldere uitgangspunten die de huidige situatie van deelnemers die gebruikmaken van (maatwerk)vervoer kan verbeteren. Het uitgangspunt voor het nieuwe vervoerssysteem (operationeel vanaf 1 januari 2017) dat de zes gemeenten samenwerken om een gezamenlijk regionaal systeem te realiseren, is duidelijk. Het beoogde maatschappelijk resultaat moet zijn dat iedere inwoner van onze regio dan zo zelfstandig mogelijk en tegen een redelijk tarief kan reizen met een vorm van (openbaar) vervoer.

De grondtoon van de notitie is wel erg gericht op efficiency en financiën. Wij adviseren om in de notitie meer dan nu het geval is uit te gaan van dat wat de deelnemers kunnen en dat leidend te laten zijn als uitgangspunt. Een belangrijk punt hierbij is dat de gebruikers van dit type vervoer waarschijnlijk wel enige begeleiding nodig hebben bij dit veranderingsproces. Zij zijn immers jarenlang gewend aan de busjes en taxi's die dagelijks voor komen rijden. Is hierin voorzien? Tevens is het belangrijk om kwaliteitscriteria aan te geven waaraan de vervoersbedrijven moeten voldoen. Ook dient te worden aangegeven door wie deze worden opgesteld, geëvalueerd en bijgesteld. Hoe houdt de opdrachtgever toezicht op het functioneren van de vervoersbedrijven? Waar kunnen inwoners terecht met klachten? Kunnen zij gebruikmaken van de klachtenprocedure van de WMO?

Is er voor de inwoners sprake van keuzevrijheid ten aanzien van de vervoersbedrijven? Ervaringen van inwoners zijn belangrijk. Het moet mogelijk zijn dat zij zelf een keuze kunnen maken ten aanzien van de vervoerder. Bij het uitgangspunt dat reizigers waar mogelijk gebruikmaken en overstappen op het reguliere lijngebonden openbaar vervoer (bus en trein) missen wij het alternatief, namelijk maatwerk en aanvullend openbaar vervoer.

Is er nog sprake van een zekere marktwerking? Een gezonde concurrentie kan de prijzen lager houden. Wij zien geen incentive voor de vervoerder die efficiënter, kwalitatief beter vervoer regelt dan als basis wordt vastgelegd. Bijvoorbeeld indien door betere planning besparingen kunnen worden gerealiseerd, kan hij meedelen in de voordelen. Dit vergt transparantie aan beide zijden, zowel voor de vrager (de zes gemeenten) als van de aanbieder en zijn beiden daartoe bereid?

Hoofdstuk 1 Inleiding

Wij staan positief tegenover het uitgangspunt van basismobiliteit en delen het punt dat daar waar mogelijk burgers eigen vervoeroplossingen benutten. De teneur van het document is gebaseerd op efficiency en financieel voordeel. Dat begrijpen wij vanuit het oogpunt van bezuinigingen, maar wij missen in het document aandacht voor de effectiviteit van het vervoer voor de deelnemers. Met name deelnemers waarbij een vorm van toezicht bij vervoer nodig is, worden niet genoemd.

Hoofdstuk 2 Doelen van samenwerking

Wij zijn het eens met het voorstel om één gezamenlijk regionaal bevoegd orgaan aan te wijzen voor het realiseren van basismobiliteit. ***Wij gaan akkoord met beslispunt 1.***

We hebben hierbij de volgende aanvullingen en aandachtspunten. Duidelijk dient aangegeven te worden waar de verantwoordelijkheden liggen. Elke gemeente kan een vertegenwoordiger hebben in dit orgaan; die ter lering (eventuele) klachten kan verzamelen en bespreken.

Wij vragen de colleges hierbij ook hoe zij denken om te gaan met de grenzen van de regio waar de deelnemer mee te maken heeft.

We vinden het opvallend dat in de conceptsamenwerkingsovereenkomst met de provincie slechts één artikel betrekking heeft op de reiziger, zonder enig onderscheid in zijn of haar mogelijkheden of onmogelijkheden. Wat betreft het uitgangspunt dat iedereen in Gelderland zich zelfstandig tegen een redelijk tarief moet kunnen verplaatsen in een herkenbaar vervoersysteem, is een nuancering zeker op z'n plaats. Juist het maatwerkvervoer en aanvullend openbaar vervoer maken deze samenwerking nodig.

Hoofdstuk 3 Uitgangspunten

Met de gezamenlijke criteria zijn wij het eens. Wij zijn bereid om mee te denken, maar wel vanuit onze rol als beleidsadviseurend orgaan voor het college van de individuele gemeenten. Het heeft de voorkeur dat de toegangscriteria lokaal worden ingevuld vanwege de specifieke lokale context van bepaalde gemeenten, zoals de gemeente Ermelo. De gemeenten kunnen zelf de criteria invullen voor toegang tot het maatwerkvervoer. Belangrijk is om hiervoor duidelijke toetsbare criteria op te stellen. De verschillen per gemeente kunnen regionaal worden besproken, zodat elke gemeente kan verantwoorden waarom er (kleine) verschillen voor de toegang zijn ontstaan. Wat betreft de combinatie met jeugd-, en dagbestedings- en dagopvangvervoer stellen wij de vraag of het reëel is om te veronderstellen dat iedereen (denk aan mensen met een handicap, gedragsproblemen, autisme etc.) bij elkaar in een vervoermiddel kan worden vervoerd. Wij gaan ervan uit dat alle deelnemende vervoerspartijen voldoen aan de gestelde kwaliteitseisen en beschikken over voldoende deskundigheid.

Dynamische planning is van essentieel belang. Wanneer deze planning werkelijk goed op de rit te krijgen is, zal de tevredenheid over maatwerkvervoer toenemen. In paragraaf 3.9 staat: 'We stimuleren reizigers om een vertrekmoment te kiezen dat bijdraagt aan een efficiënte inzet van voertuigen. Hierdoor neemt de combinatiegraad en de efficiency van het totale systeem toe'. Wij vragen ons af of hierbij wel voldoende rekening wordt gehouden met de inwoners. Dit kan er namelijk toe leiden dat sommige inwoners (te) lang in het vervoermiddel zitten om op de plaats van bestemming aan te komen. Het gaat hierbij om 'kwetsbare' inwoners. Er moet voldaan worden aan de vraag van de inwoner en niet omgekeerd. Het kan niet zo zijn dat de efficiency belangrijker is dan de vraag, behoefte of noodzaak van de inwoner.

Graag adviseren wij nader als de contouren voor de toegang worden geschetst. Immers onze zorg blijft dat maatwerk adequaat wordt uitgevoerd. In eerdere lokale adviezen hebben wij gewezen op de noodzaak om voor een deel van mensen met beperkingen toch specifiek vervoer van deur tot deur of van kamer tot kamer mogelijk te houden. Wij wijzen op de mogelijkheden voor specifieke doelgroepen waarbij geen bundeling van vervoer mogelijk is. We gaan er ook van uit dat bij het nader invullen van het proces er de mogelijkheid is om specifiek voor jeugd-, en dagbestedings- en dagopvangvervoer nader te adviseren.

Hoofdstuk. 4 Aansturingsmodel

Model 3, het Regiecentrale-model, heeft op grond van de notitie onze voorkeur. De uitwerking van dit model lijkt vollediger dan de overige modellen in de notitie. *Wij gaan akkoord met beslispunt 2*, mits daarin nadrukkelijk de verschillende doelgroepen en mensen met specifieke beperkingen naar eigen mogelijkheden worden beoordeeld bij hun vervoerskeuze. Wij wachten met belangstelling de uitwerking van dit model af.

Wat betreft de één-loketgedachte is ons advies dat dit een herkenbaar loket moet zijn, dat wordt bemand door mensen met kennis van de regio. Het plan is modern te noemen voor transport. Wij vragen ons af of het voorgestelde model ook praktisch werkt. Door de scheiding van functionaliteit verschuift ook vaak de verantwoordelijkheid. Alles in een hand lijkt professioneler, maar ontnemt de vrijheid tot alternatieven.

Wij vragen ons bij paragraaf 4.1 (p. 12) af welke goede spelregels en prikkels worden bedoeld om te komen tot een zo efficiënt mogelijke planning. De suggestie die wordt gewekt, is dat aanpassen van regels om te komen tot efficiency voorgaat op de gedachte van de kanteling en dat efficiency daarmee de hoofddoelstelling is van deze notitie. Wij zien dit graag nader toegelicht. Positief is dat ook de 'kleine ondernemer' met één vervoermiddel kan meedoen. Op pagina 12 staat: 'Het model is flexibel. De spelregels van het systeem kunnen gedurende het contract worden aangepast en vervoervormen kunnen gefaseerd groeien.'

Tussentijdse aanpassingen kunnen nadelige gevolgen hebben en leiden tot onduidelijkheid voor zowel de aanbieder als de inwoners. Hierover dienen van tevoren duidelijke afspraken te worden gemaakt. Wie is bevoegd om het contract aan te passen, waarom en wanneer?

Paragraaf 4.3 over de financiële kant vinden wij een wat onduidelijk stuk. De financiën zijn moeilijk in te schatten omdat dit van diverse factoren afhankelijk is. Wij willen inzicht in welke factoren dat zijn. Men weet wel dat het huidige budget voor Regiotaxi voldoende is om vanaf 1 januari 2017 te starten. Hoe kan men dit dan weten?

Bijlagen

Er wordt een redelijk positief beeld van de financiële besparingen gegeven. Wij vragen ons af waar dat op is gebaseerd? En wat de waarde van de percentages zijn? Is het zo dat als de gesuggereerde besparing niet wordt gehaald de regels worden aangepast of is er ruimte om te ontdekken van 2017-2019 wat er nodig is aan maatwerkvervoer. Ook hier lijkt de suggestie er te zijn dat de notitie vooralsnog financieel gedreven is en de deelnemers zich daar op moet aanpassen. Men moet ervoor oppassen dat door efficiëntie de effectiviteit niet tekort wordt gedaan. Als er minder reizigersaanbod ontstaat, kunnen de kosten per reiziger oplopen. Ons advies is de indicaties niet aan te passen aan de financiële doelstelling, maar aan de hand van objectieve normen gebaseerd op eigen mogelijkheden van de deelnemers. Voldoet de regio niet aan deze voorwaarden, dan kan de provincie ingrijpen en zelf de vangnetfunctie voor het OV organiseren. Wij vragen ons af, m.b.t. een eventuele ingreep van de provincie, op welke termijn de provincie dit kan organiseren.

Namens de gezamenlijke adviesraden in de regio Noord-Veluwe,



A.D. Devilee,
Voorzitter Adviesraad Maatschappelijke Ondersteuning Nunspeet