

Advies 'Aanbesteding Basismobiliteit' van de Adviesraden Sociaal Domein Nunspeet, Elburg, Oldebroek, Putten, Ermelo, Zeewolde en Harderwijk

De gemeenten Nunspeet, Elburg, Oldebroek, Putten, Ermelo, Zeewolde en Harderwijk hebben hun Adviesraden Sociaal Domein het verzoek gedaan om een gezamenlijk advies uit te brengen over de nieuwe aanbesteding van het vervoer.

De Sociale Adviesraad Harderwijk neemt de coördinatie op zich in deze.

Algemeen

De notitie 'Aanbesteding Basismobiliteit' is kort en bondig geschreven. Het is wat de Adviesraden Sociaal Domein betreft een goede ontwikkeling dat het vervoer voor de diverse 'groepen' in zijn geheel wordt bekeken. Hoewel wij ons op hoofdlijnen kunnen vinden in deze notitie zijn er vijf onderwerpen die de *nodige aandacht* behoeven.

Adviezen

1. Deur-halte beleid

In de notitie wordt beschreven dat het vervoer van deur tot deur gaat veranderen naar het vervoer van en naar haltes. Dit gegeven is in het kader van vraagafhankelijk Wmo vervoer niet uit te leggen en niet acceptabel.

Veel mensen met een beperking kunnen niet zelfstandig en op eigen krachten naar een halte lopen (denk hierbij aan blinde mensen of mensen die moeilijk ter been of een chronische ziekte hebben). Zij worden hierdoor aanzienlijk beperkt in hun zelfstandigheid en zelfredzaamheid, hetgeen kan leiden tot meer eenzaamheid. In het kader van een inclusieve gemeente is dit het laatste wat we willen.

Wij adviseren dat het van deur-tot-deur vervoer gehandhaafd blijft zodat inwoners mee kunnen blijven doen. Van deur-tot-deur vervoer is geen keuze maar een vereiste.

2. Regievoering (regiemodel versus all-in contract)

Het model van regievoering lijkt de afgelopen jaren redelijk goed te functioneren. Uit de notitie maken wij op dat er enige aandachtspunten zijn die nog niet optimaal verlopen. Wat de gemeenten hebben ondernomen om deze punten te verbeteren is niet duidelijk en ook is onduidelijk waarom de verbeteringsacties van gemeenten niet hebben geleid tot resultaten.

Wij adviseren om door te gaan met de huidige opzet. De gemeenten zetten zich in om de punten die nog niet zo goed lopen aan te pakken en hieraan sturing te geven.

3. Sociale begeleider

Wij adviseren om het gratis meereizen van een sociaal begeleider niet af te schaffen, omdat dit geen medereiziger is, maar een begeleider.

4. Geen combinatie van ouderen en jeugdigen

We adviseren om op te nemen dat het niet wenselijk is om jeugdigen en ouderen te combineren in een rit. Het reizigerspanel Viavé heeft dit nadrukkelijk aangegeven.

5. Reizigersbudget

Ons advies is om geen reizigersbudget in te voeren

De veronderstelling dat het vervoer goedkoper wordt wanneer er één partij is delen wij niet helemaal. De regie en uitvoering bij dezelfde partij (bijvoorbeeld Viavé) kan leiden tot een monopoliepositie, hetgeen niet direct voordeel voor de gebruikers van het vervoer oplevert. Ook de afhandeling van klachten lijkt niet optimaal wanneer de 'eigen partij' dit ter hand neemt. Er is dan een onafhankelijke klachtencommissie nodig.

Benchmark kosten regiemodel versus all-in contracten.

De conclusie kan dus worden getrokken dat bovengenoemde (mogelijke) besparing voornamelijk gebaseerd is op aannames? Is dit correct?

Vraag is om welk bedrag gaat het 5% van het totaalbedrag??

Enkele vragen en aanvullingen

- 2.1. Algemene ontwikkeling (MaaS)

Door het stijgende aantal ouderen zal er toch een groep blijven die niet digitaal vaardig is! Vallen deze mensen buiten de boot of is hiervoor een andere mogelijkheid? Hoe wordt dit opgelost?

- Personeelstekorten in het zorgvervoer

Optie om vrijwilligers met kleine vergoeding te werven als ondersteunend personeel, waarbij dient te worden opgemerkt dat de vrijwilligers wel beschikken over de juiste expertise ten aanzien van o.a. het leerlingenvervoer

Tevens adviseren wij om te onderzoeken in hoeverre integratie van de diverse vervoersorganisaties hierbij kan helpen. Optimale benutting door alle partijen bij de ter beschikking gestelde vervoersmogelijkheden is van groot belang. Bij het door ontwikkelen en verder uitrollen van MaaS zou een belangrijk aspect zijn dat gekeken wordt of één toegangspunt leidt tot een betere inzet van beschikbare middelen.

- Aflopen samenwerkingsovereenkomst provincie Gelderland

Hierover gaarne nadere uitleg/toelichting

Jeugdwet vervoer door ViaVé dit houdt in overheveling van gelden?

- 3. Wijziging inrichting vervoerssysteem

Wij zouden graag *nadere uitleg* krijgen over wat hier het verschil met MaaS is (Buiten dat MaaS een digitaal systeem is/wordt)

- Het Wmo dagbestedingsvervoer

Voor welke doelgroep(en) is dit vervoer?

- 5.2. Medereiziger

Wat als de "sociale begeleider" de medereiziger is?

- 5.4. Reizigersbudget

Wij zijn van mening dat er geen reizigersbudget dient te worden ingevoerd.

Mocht dit wel doorgaan dan het advies om reizigers hiermee niet in de problemen te brengen en ruim van tevoren informatie verstrekken. Dit geldt uiteraard ook voor andere wijzigingen, die direct de reizigers betreffen, zie bijv. de alinea over de scootmobiel.

5.5 Ophaaltijd:

30 minuten vinden we niet aanvaardbaar zeker als het activiteiten zoals sporten en cursussen betreft. Wij adviseren om de huidige tijd van 15 minuten te handhaven.

- 6. Programma van eisen route gebonden vervoer

Reactie: in het programma van eisen is opgenomen dat leerlingen beschikken over een door de gemeente vastgesteld reizigersprofiel waarin alle specifieke indicatiegegevens voor het vervoer zijn vastgelegd. *Nadere uitleg/toelichting*

- 9. Duurzaamheidseisen

Hoogte van de toeslag?

- 10. Vervolg

In de notitie wordt gesproken van een Regionale adviesraad. Deze bestaat echter niet. De Adviesraden Sociaal Domein werken samen en zijn allen zelfstandige adviesraden.

Verzoek om deze regeling als algemeen toegankelijke voorzieningen te handhaven.

Harderwijk, 17 februari 2022.