Technische vragen raadsvoorstellen

Raadsvoorstel: Beleidsvisie sociaal domein en mobiliteit

Portefeuillehouder: Ten Hulscher

Nr.		Vraag	Antwoord
1.		Slimme innovatieve middelen missen zo lijkt het in dit plan. Klopt dit? Zo ja waarom?	Voor zover mogelijk zijn innovatie ontwikkelingen meegenomen. Zoals ten aanzien van begeleiding (coach-app etc.), e-auto en e-healthontwikkelingen. Deze beleidsvisie is een vertrekpunt; als bij de concrete uitvoering blijkt dat er meer innovaties mogelijk zijn en dat die ingepast kunnen worden, dan nemen we die zeker mee.
2.		Wat verandert er feitelijk aan de Stadsbus?	De Stadsbus rijdt nu de gehele week op vaste tijden, langs vaste plekken, meerdere keren per dag. Straks wordt de MUG ingezet op basis van reisbewegingen en – reisbehoeften van inwoners (geïndiceerden en niet-geïndiceerden). Hiervoor gebruiken wij onder andere de reisdata van de Wmo-pashouders. Daarnaast kan de MUG worden ingezet in het kader van wijkgerichte activiteiten en Stichting Welzijn. De routes naar scholen worden o.b.v. leerlingenaanvragen vastgesteld.
3.		Hoe worden Opstapplaatsen bepaald? Mug-routes: Wmo reizigers en niet-pashouders	Opstapplaatsen worden in samenspraak met de werkgroep bepaald. Hierin zitten onder andere de vervoerder, vertegenwoordiging vanuit reizigersplatform (gebruikers) en afdelingen gemeente (verkeer en vervoer) etc.

4.		Wat is de onderbouwing van de resultaten?	Voor de onderbouwing is gebruik gemaakt van data-analyse Publiek Vervoer Groningen Drenthe (BI-Tool) in vergelijking met de financiële gegevens in de afgelopen jaren. Daarnaast is op onderdelen ervaringsgegevens van andere gemeenten gebruikt. Met name in Groningen en Drenthe (binnen Publiek Vervoer) zoals Assen, Groningen, Borger-Odoorn, 't Hogeland, Hoogeveen, De Wolden, Westerveld etc.
5.		Monitoring en evaluatie momenten	In het uitvoeringsplan zullen op gezette momenten de (tussentijdse) evaluatiemomenten worden bepaald. Op onderdelen kan worden gemonitord en tussentijds bijgestuurd.
6.		Waarom is niet de behoefte naar de buurtbus actief onderzocht?	De Stadsbus is destijds juist al als vervanging voor een eventuele buurtbus gekomen. Omdat de Stadsbus beter aansloot bij de behoefte van de reizigers van de stad.
8.		Blijft de deur-tot-deur service voor de huidige Wmo-pashouders beschikbaar?	Ja, de huidige beschikkingen blijven gelden. In geval van nieuwe beschikkingen (en bij veranderende situaties huidige beschikkingen) wordt gekeken naar de mobiliteit en mogelijkheden van de inwoner. Het toekennen van deze voorziening zal alleen gelden voor mensen die het echt nodig hebben.
9.		Blijven de chauffeurs van de Stadsbus op de bus zitten?	Bij het afsluiten van contracten vraagt de gemeente opdrachtnemers altijd rekening te houden met sociale inclusie (social return). Ook bij dit contract zal hier weer aandacht voor worden gevraagd.
10.		Zijn de Wmo-pashouders betrokken bij de totstandkoming bij het nieuwe beleid?	Wij hebben met het opstellen van deze beleidsvisie rekening gehouden met input vanuit de Stadsbusreizigers en het reizigersplatform. Daarnaast zijn de signalen vanuit de gemeentelijke afdeling Wmo (uitvoering) meegenomen.
11.		Waarom zijn er geen smart-doelstellingen per onderdeel geformuleerd.	In deze visie worden de kaders geschetst. Bij de uitvoering zal per onderdeel concrete doelstellingen worden geformuleerd.

12.		Werken jullie integraal met andere afdelingen van de gemeente?	Ja, alle disciplines zijn vertegenwoordigd in de totstandkoming van de visie en zij zullen straks ook betrokken zijn bij de uitvoering.
13.		Privacy	Wij werken bij de gemeente altijd volgens Europese privacywetgeving. De gegevensverwerking vindt plaats conform deze wetgeving: de Algemene verordening gegevensbescherming (AVG). Dit geldt voor alle vervoersstromen in dit mobiliteitsplan.
14.		Hoe worden toekomstige gebruikers betrokken.	De toekenning van voorzieningen vindt altijd plaats in overleg met gebruikers en/of ouders/voogden. Bij leerlingenvervoer volgen we tevens hierin de landelijke VNG|OOGO lijn.
15.		Hoe beperk je het aantal (onbedoelde) soloritten onder de 4km zonder dat de zelfredzaamheid in gedrang komt?	Wij gaan mensen die een stukje zelfstandig kunnen lopen, de kans bieden om de MUG te gebruiken. Mensen die met hulp dat stukje kunnen lopen, willen we ook ondersteunen. Door bijvoorbeeld begeleiding of door het beschikbaar stellen van hulpmiddelen in de wijk. Ons doel is om de (onbedoelde) soloritten zoveel mogelijk te beperken.
16.		Hoe wordt het reizigersplatform meegenomen?	Via het regionaal reizigersplatform Publiek Vervoer Groningen Drenthe. Hierin zitten ook onze gemeentelijke contractpartners en vervoerder(s). Daarnaast kunnen leden als zij dit willen in een werkgroep deelnemen.
17.		Wordt er breed gecommuniceerd over de maatregelen en mogelijkheden?	Alle vastgestelde kaders en de uitwerkingen er van zullen zorgvuldig worden gecommuniceerd met alle betrokkenen. Per onderdeel zal de communicatiestrategie, -boodschap en -doelgroepen worden bepaald i.o.m. met onze communicatieadviseurs.
18.		Wat is het advies van de Adviesraad?	We hebben een tweetal presentaties gegeven aan de Adviesraad. De Adviesraad heeft ons gewezen op een aantal punten en deze hebben we in het stuk verwerkt. De Adviesraad heeft vervolgens advies uitgebracht aan het College. Deze zal volgende week in het College worden behandeld.

Eerder gestelde vragen:

Nr.	Fractie (naam indiener)	Vraag	Antwoord
1.	GL (De Vlieg)	Wat gaat het verschil zijn met betrekking tot gegevensverwerking op dit moment en na invoer van het mobiliteitspakket? Kan hier een voorbeeld van gegeven worden?	De gegevensverwerking vindt plaats conform de EU privacywetgeving: de Algemene verordening gegevensbescherming (AVG). Voor de huidige vervoersstromen is dit reeds ingeregeld. Waar nodig worden bij andere vervoersvormen aanvullende (sub)verwerkersovereenkomsten gesloten.
2.	GL (De Vlieg)	Heeft er een DPIA plaatsgevonden? Wat is hier de uitkomst van?	Nee, er heeft geen DPIA plaatsgevonden bij de totstandkoming van deze beleidsvisie. Dat is in dit stadium ook niet nodig. Voor wat betreft de uitwisseling van informatie over cliënten met het Publiek Vervoer hebben we, conform de AGV, al verwerkersovereenkomsten opgesteld. Deze overeenkomsten gelden straks ook voor de nieuwe situatie.
3.	GL (De Vlieg)	Het proefabonnement voor bus en trein duurt drie maanden waarbij ook de begeleider een proefabonnement krijgt. Wat gebeurd er na die	Als na de proefperiode blijkt dat de leerling kan reizen met bus of trein dan ontvangt hij/zij leerlingenvervoer in de vorm van

		drie maanden? Komt het dan voor eigen rekening voor zowel inwoner als begeleider?	een vergoeding voor OV, mits uiteraard aan de voorwaarden van de Verordening wordt voldaan. Voor de begeleider wordt dit niet betaald, tenzij anders door het College wordt vastgesteld. In de praktijk blijkt dat leerlingen na drie maanden proefperiode meestal zelfstandig een OV-traject kunnen afleggen.
4.	GL (De Vlieg)	Een complexe of onveilige verkeerssituatie kan ervoor zorgen dat inwoners minder zelfstandig door Meppel kunnen bewegen. Hoe ziet de samenwerking eruit tussen verschillende domeinen (bijvoorbeeld: sociaal domein, onderwijs en verkeerskunde)?	Moeilijk bewegen vanwege complexe of onveilige verkeerssituatie komt in de huidige situatie ook wel eens voor in de gemeente. Alle signalen die vanuit de scholen, ouders of derden komen sturen we door naar de betreffende afdeling om een oplossing te vinden. Dat zal in de nieuwe situatie ook niet veranderen. Er wordt in ieder geval bekeken of een traject veilig genoeg is, anders is het geen passende oplossing.
5.	SteM (Geertsma)	Wat is oneigenlijk gebruik dat moet worden ontmoedigd?	Gebruik van de pas voor doeleinden waar de pas niet voor bedoeld is: dat er andere vervoersvormen zijn of de bestemming niet hoort bij de doeleinden van de Wmo-pas(zittend ziekenvervoer, werk etc.)

6.	SteM (Geertsma)	Solo ritten met de taxi moeten worden ontmoedigd. Hoeveel solo ritten worden er gemaakt?	Helaas kunnen we op dit moment over het afgelopen jaar geen goede weergave geven van het aantal soloritten. Dit komt omdat vanwege COVID de bekende landelijke maatregelen vertaald zijn naar landelijk vastgestelde vervoersprotocollen. Hierdoor zijn er minder ritten gecombineerd en is er sprake van meer soloritten. Bij het uitvoeringsplan wordt ten behoeve van een doelstelling, hier een inschatting gemaakt wat het eigenlijk zou moeten zijn op basis van het aantal personen met een solo-indicatie. Dit zal getoetst worden bij de andere betrokken gemeenten waarmee wij op het gebied van doelgroepenvervoer contractueel samenwerken.
7.	SteM (Geertsma)	Als het vervoer ook als OV bedoeld is dan is er toch geen oneigenlijk gebruik?	Het Wmo-vervoer vervangt waar nodig de OV-reis. Het Wmo-vervoer mag niet worden gebruikt voor vervoer naar werk of dagbesteding en ook niet indien er sprake is van vervoer in het kader van de Regeling zittend ziekenvervoer.
8.	SteM (Geertsma)	Wat wordt er bedoeld met de zin dat we “door het stimuleren van e-health oplossingen ‘sociale reiskilometers sociaal willen houden?	Wij willen graag dat de kilometers die Wmo-pashouders hebben een sociaal-recreatie doel hebben. Daarvoor is Wmo-vervoer bedoeld. Door o.a. doktersafspraken en medische afspraken -daar waar mogelijk- via e-health oplossingen te

			stimuleren, hoeven deze ritten niet gemaakt worden door de Wmo-pashouder. Dat is prettig voor de klant, want deze ritten zijn in de praktijk belastend voor de Wmo-er en kostbaar voor de gemeente. We zien in de COVID-periode een sterke ontwikkeling vanuit de zorgsector op dit gebied.
9.	SteM (Geertsma)	En hoe gaat u dit e- Health gebruik beïnvloeden bij doelgroep?	We zullen samen met onder andere stichting Welzijn en zorginstellingen dit traject opstarten. We nemen de laatste ontwikkelingen (door COVID) ook mee. Samen betrokken partijen wordt een plan ontwikkeld om het gebruik te beïnvloeden.
10.	SteM (Geertsma)	Eenzaamheid verminderen is ook een belangrijk onderwerp in Meppel. Echt contact is en blijft belangrijk. Waar gaat u deze e-Health toepassen? Welk onderzoek heeft u gedaan om de gevolgen hiervan op eenzaamheid in beeld te brengen?	Landelijk is er een programma 'WIJ' actief waarin onder meer onderwijsinstellingen als Rijksuniversiteit Groningen, overheden en zorgverleners als Espria samen werken. Een van de projecten is een succesvol afgerond project in de voormalige gemeente Eemsmond. Hierbij was ook de Hanzehogeschool van Groningen betrokken. Resultaat was o.a. dat door de inzet van e-health oplossingen de eenzaamheid onder bepaalde groepen verminderde. Door de e-oplossingen te gebruiken gingen mensen ook meer op afstand digitaal contact onderhouden met de familie (wat we overigens ook in

			deze COVID-periode zien). Ook bleek het voor een persoon met straatvrees net de drempel verlagen door weer contact te leggen met anderen. Deze persoon is voor het eerst sinds lange tijd weer naar buiten geweest. En andere mensen gingen ook meer sociale (digitale) contacten aan.
11.	SteM (Geertsma)	De opstapplaatsen zijn op zich een goed idee maar voor mensen met een kind op het regulier onderwijs kan dat een probleem zijn. Je kunt niet tegelijkertijd op twee plaatsen zijn. Welke oplossing is er dan?	Ja, een deel van deze ouders hebben ook kind op het regulier onderwijs. Voor deze specifieke groep zullen we kijken of we een oplossing kunnen vinden. Wellicht ondersteuning van familie buren etc. Nadrukkelijk wordt op dit thema samengewerkt met scholen, ouders en andere partijen. Het past in visie van de VNG nieuwe modelverordening Leerlingenvervoer (dec 2020). Het betrekken van partijen zal geschieden in de verdere uitwerking van het uitvoeringsplan. Note: In andere regio's Groningen Drenthe Friesland Holland, zien we dat de eerste fase begeleiding vraagt. Na de eerste fase is het voor leerlingen veelal mogelijk om zelfstandig naar de opstapplaats te reizen, dus zelfs zonder ouders.
12.	SteM (Geertsma)	Recent is in de raad besloten dat het afstandscriterium voor leerlingenvervoer wordt	Dat is niet langer correct, wordt bijgesteld naar 6 kilometer.

		veranderd van 2 naar 6 kilometer. In deze beleidsvisie wordt nog uitgegaan van 2 kilometer. Waarom is dit niet aangepast.	
13.	SteM (Geertsma)	Op verzoek van de adviesraad sociaal domein werd er besloten dat de leerlingen van speciaal onderwijs die al gebruik maakte van het vervoer dit mogen blijven doen, alleen de nieuwe instroom wordt beoordeeld naar de nieuwe 6 kilometer criterium. A. Wat is uw bedoeling in dit nieuwe plan met deze groep uit het speciaal basisonderwijs die momenteel reist met het leerlingen vervoer? B. Is er in deze visie nagedacht over een leeftijdsgrens voor leerlingen die zelfstandig moeten gaan reizen? C. En zo ja welke criteria wil men gaan hanteren?	A Bij een wijziging (voorbeeld van schoollocatie) is de nieuwe verordening van kracht. Er is sprake van een afbouwconstructie. B De leeftijd wordt uiteraard in ogenschouw genomen, maar het zegt niet alles. Je kijkt naar de mogelijkheden van het kind. Het ene kind zal zich in een ander tempo ontwikkelen dan een ander. Nadrukkelijk wordt op dit thema samenwerking gezocht met scholen. Dit past ook in visie van de VNG nieuwe modelverordening Leerlingenvervoer (dec 2020). C Het betrekken van partijen zal geschieden in de verdere uitwerking van het uitvoeringsplan. Gezamenlijk zal de aanpak worden vastgesteld en criteria worden geformuleerd.

14.	SteM (Geertsma)	Wat is een hub taxi?	De hubtaxi is bedoeld voor inwoners en bezoekers van Drenthe en Groningen die niet per fiets, te voet of op een andere manier naar een hub kunnen reizen. Een hub is een vervoersknooppunt in Groningen en Drenthe waar verschillende vormen van vervoer samen komen. Voor meer informatie verwijzen wij u naar https://publiekvervoer.nl/voor-iedereen/hubtaxi .
15.	SteM (Geertsma)	Gemeente-e-deelauto in de wijk, Leuk en goed idee. Hoeveel auto's en waar worden die neergezet?	We willen starten met de gemeentelijke auto's. Als het goed werkt dan zullen we bij de nadere uitwerking in het uitvoeringsplan samen met de betrokken wijken daarover afspraken maken. Ook zijn er wijken die nu zelf al met initiatieven komen (als Berggierslande). Hierover zijn we mee in de verkenning.
16.	SteM (Geertsma)	De aanpassing van het maximaal aantal reiskilometers is drastisch: van 2000 naar maximaal 1250 km. Waar is dit op gebaseerd?	Dit is gebaseerd op nieuwe jurisprudentie. De 2000-2400 kilometer is gebaseerd op de oude jurisprudentie van de CrvB. Je hebt als gemeente nu mogelijkheden om te kijken naar de individuele reisbehoeften. Uit reizigersdata blijkt dat slechts een enkeling meer reist dan 1250km per jaar.
17.	SteM (Geertsma)	De term sociale inclusie lijkt te worden gebruikt om korte ritten af te schaffen. Maar Je kunt toch in je eentje naar de biljartclub reizen en dan hartstikke	Deze beleidsvisie gaat over mobiliteit. Met sociale inclusie t.a.v. mobiliteit wordt bedoeld dat mensen zoveel als mogelijk van de algemene vervoersvoorzieningen gebruik kunnen maken

		inclusief zijn? Wordt met sociale inclusie bedoeld dat je samen met anderen reist? Op welke manier zou opgelost kunnen worden binnen deze visie waarbij er geen verlies is aan sociale inclusie in bredere zin?	zonder een bepaalde groep uit te sluiten. Dit is in lijn met het landelijk programma Iedereen Onderweg. Uit dit programma vloeit de opdracht voort om mensen in het kader van de sociale inclusie waar mogelijk toe te geleiden naar het reguliere OV.
18.	SteM (Geertsma)	Het reizigersplatform van Meppel is opgeheven. Wie uit Meppel zitten er in het regionaal reizigersplatform? Op welke manier heeft u de huidige gebruikers van de stadsbus meegenomen in het onderzoek naar hun behoeften in het toekomstige openbaar vervoer?	Eerdere enquêtes zijn meengenomen in de ontwikkeling van de visie. Daarnaast is er een korte enquête gehouden onder de reizigers om inzicht te krijgen in reisbewegingen; de herkomst- en bestemmingsgegevens zijn gedeeld met het OV-bureau Groningen Drenthe. Er is geen onderzoek verricht naar de behoeften in het toekomstig openbaar vervoer. Eventuele onderzoeken in dit kader behoren tot het takenpakket van de Provincie en het Rijk. Vanuit Meppel nemen een aantal mensen deel in de Klankborgroep Publiek Vervoer. In verband met de AVG gaan wij geen namen noemen. U kunt contact opnemen met Publiek Vervoer.
19.	SteM (Geertsma)	Op welke manier heeft u gebruikers ,ouders van leerlingen en leerlingen zelf, die gebruik zouden moeten gaan maken van de Mug-bus	We hebben bij de totstandkoming van de visie overleg met scholen (via de LEA), welzijn en aanpalende beleidsvelden. Het betrekken van deze specifieke groep gebruikers zal geschieden in de verdere uitwerking van het uitvoeringsplan.

		meegenomen in het tot stand komen van deze visie?	
20.	SteM (Geertsma)	Voor het opstellen voor een reisadvies moet de aanvrager een reisdagboek bij gaan houden. Welk onderzoek is er gedaan of dit haalbaar is en hoe drempelverlagend dit zal werken. Graag een indicatie wat de kosten zijn per case van een onderzoek door Treve.	Het gaat hier niet om een medisch advies. Het gaat om het in kaart brengen van de reisbehoefte van de reiziger zelf. Het doel is juist om tot optimale ondersteuning te komen van de gebruiker (lees: de reiziger).
21.	SteM (Geertsma)	In het implementatieplan zie ik summier de gebruiker terugkomen in het participeren in de ontwikkelingen van dit plan. Een valkuil bij de stadsbus was onder anderen de weinige opstapplaatsen. Hoe gaat u de gebruikers van de bus meenemen in de ontwikkeling rondom de route?	Ik ga ervan uit dat u de beleidsvisie bedoelt. We hebben gesprekken gehad met het lokale reizigersplatform. De deelnemers waren ook allemaal gebruikers van de bus, de chauffeurs en een reiziger die in de raad heeft gesproken. Verder zijn er een aantal gesprekken geweest met de Adviesraad. Al deze vergaderingen waren bedoel om de reiziger vooraf mee te nemen in de plannen. Het uitvoeringsplan moet nog gemaakt worden.
22.	SteM (Geertsma)	30 minuten lopen naar een halte is voor ouderen niet te doen. Hoe gaat u het gebruik van de bus onder deze groep bevorderen? Deze ouderen zullen momenteel een grootverbruiker zijn van de taxi en dan vooral de kortere ritten van en naar de stad of het ziekenhuis. Als u de korte ritten wilt	De 30 minuten gaat over de Opstapplaatsen voor leerlingen en geldt niet voor ouderen.

		gaan verminderen zal daar een oplossing voor moeten komen. Welke oplossingen heeft u hiervoor bedacht?	
23.	PvdA (Voetelink)	Concrete beleidsaanpassingen: in de voorgestelde beleidsaanpassingen ontbreekt een SMART ambitie die met de aanpassingen beoogd wordt: a. waarom is deze niet per item toegevoegd? b. we weten n.a.v. dossier stadsbus dat juist het ontbreken van een gekwantificeerde ambitie iedere evaluatie onmogelijk was: dit lijkt zo een herhaling van zetten te worden. Dus graag gekwantificeerde onderbouwing van de ambitie per item.	Het uitwerken van smartdoelstelling zal geschieden in de verdere uitwerking van het uitvoeringsplan. Echter, let op: de feitelijke besparing hangt af van een aantal factoren. Zie vraag 24.
24.	PvdA (Voetelink)	Graag uitleg onder conclusie financiën, 5e bolletje: het realiseren van deze besparing …… > welke besparing? En wat is de bandbreedte van de meer/minder gerealiseerde besparing?	De vraag is eigenlijk wat zullen de kosten zijn als we de voorgestelde maatregelen in de beleidsvisie niet gaan uitvoeren. We hebben op basis van de maatregelen in deze visie een begroting gemaakt. Wij gaan er van uit -dat als we dit goed uitvoeren en de raad ons ondersteunt- wij dit de begroting gaan halen.

25.	CU (Visscher)	Wanneer is het document mobiliteitsplan in het sociaal domein op de website van de gemeente geplaatst?	Ik weet niet goed welke website u bedoelt. Algemeen: beleidsstukken worden niet op een website geplaatst totdat de raad een besluit heeft genomen. De conceptstukken voor de raadsvergadering worden op reguliere wijze verspreid.
26.	CU (Visscher)	Hoe is het reizigersplatform betrokken bij de totstandkoming van de notitie?	De reactie van het opgeheven platform is verwerkt in de visie. Met de nieuwe vertegenwoordigers (binnen Publiek Vervoer) worden nadere afspraken gemaakt voor de vervolgstappen in het traject na instemming van de raad op het visie document.
27.	CU (Visscher)	Bij de documenten staat geen advies van de Adviesraad Sociaal Domein. Kan die alsnog bijgevoegd worden?	Dat klopt, die kan niet worden bijgevoegd. Er is nog geen formeel advies gegeven. De Adviesraad heeft ons een aantal keren geadviseerd en die opmerkingen zijn waar mogelijk verwerkt. Het formeel advies wordt over twee weken verwacht.