meppel.nl

Agendapunt 7.3

Vertrouwelijkheid:
Openbaar

Meppel, 15 december 2020

Aan de Gemeenteraad.

Raadsvoorstel nr.
1433085

Onderwerp:
Beleidsvisie 'Sociaal Domein en mobiliteit'
Voorgesteld besluit:

1. De beleidsvisie 'Sociaal domein en mobiliteit' vast te stellen, met als belangrijkste punten daarin:
    a. Een alternatief voor de dienst van de stadsbus, met als doel de bezuinigingstaakstelling te realiseren. Waarbij de functie van de stadsbus onderdeel is van een integraal mobiliteitsplan;
    b. Het gebruik van voorliggende voorzieningen en lokale initiatieven;
    c. Sociale inclusie en eigen kracht.

Inleiding
Op 28 juni 2019 heeft u ingestemd met het voorstel van het College om alternatief invulling voor de stadsbus (zie artikel 3.2.7 van de Perspectiefnota 2020-2023). Tegelijkertijd heeft u het College de opdracht gegeven om een alternatief te organiseren voor de gebruikers en de dienst die bus leverde op een ander manier te organiseren (het alternatief). Om uitvoering te geven aan uw besluit stellen we u voor om de beleidsvisie 'Sociaal domein en mobiliteit' vast te stellen.

Beoogd (maatschappelijk) effect
Een toekomstbestendig vervoersnetwerk organiseren voor alle inwoners (inclusief de kwetsbare groepen) dat duurzaam en betaalbaar is en de sociale inclusie bevordert.

Argumenten
1.1 De beleidsvisie is een toekomstvisie over een integrale aanpak van vervoer in Meppel

Het vervoer in Meppel bestaat onder andere uit de drie onderdelen: Wmo–en leerlingenvervoer en de stadsbus. Er is een zichtbare toename van het aantal ritten Wmo- en leerlingenvervoer. Dit zijn de duurdere vervoerssoorten. Het aantal reizigers van de stadsbus blijft laag. Om de bezuinigingstaak te realiseren en om de kosten van het vervoer nu en in de toekomst beheersbaar te houden, is het noodzakelijk om het aantal ritten met de taxibus in het Wmo- en het leerlingenvervoer te verminderen. Dit kan door een integrale visie waarbij verschillende vervoersvormen worden aangeboden. De routes van de Mug worden aan de hand van reisdata ontwikkeld. Daarnaast heeft de reiziger meer

keuzevrijheid door het Mobiliteitspakket. De gemeente zal meer toezien op het gebruik van de verschillende vervoersvormen en daar gerichter op sturen.

1.2 De beleidsvisie is opgesteld conform de plannen van Publiek Vervoer om het vervoer in Drenthe en Groningen verder door te ontwikkelen.

Integraliteit, sociaal inclusie en bevorderen van lokale initiatieven zijn de uitgangspunten die gehanteerd zijn bij het opstellen van deze visie. Deze ontwikkelingen heeft Publiek Vervoer ook als uitganspunten bij het verder door ontwikkelen van vervoer in Groningen en Drenthe.

a.1 De functie van de stadsbus behouden
De stadsbus als een aparte vervoersonderdeel wordt conform opdracht (en contract) per 1 januari 2022 stopgezet. De functie van de stadsbus wordt een onderdeel van het mobiliteitspakket.

a.2 De dienst blijft overeind de kosten van de bus worden verlaagd.
Het mobiliteitspakket biedt voldoende alternatieven om het gebruik van taxivervoer (Wmo- en leerlingenvervoer) te verminderen. De functie van de bus als onderdeel van het mobiliteitspakket wordt -op basis van vervoersbewegingen- efficiënt ingezet; hierdoor worden ritten rendabeler. De routes van de Mug worden aan de hand van reisdata ontwikkeld. Daarnaast wordt er samen met de reiziger gekeken naar de reisbehoefte (keukentafelgesprek). In de nieuwe aanpak is ruim aandacht voor begeleiding en het stimuleren van andere vervoersvormen.
b.1 bevorderen van voorliggende voorzieningen en lokale initiatieven

In het plan zijn beleidsinstrumenten ingevoerd om de klanten eerst door te verwijzen naar voorliggende voorzieningen. De bus maar ook andere nieuwe vormen van vervoer en begeleiding & ondersteuning (e-bike, elektrische auto's, inzetten van begeleiders etc.), zullen straks een onderdeel zijn van het mobiliteitspakket en tevens ook worden beschouwd als voorliggende voorzieningen.

Lokale initiatieven in het kader van wijkgericht werken en initiatieven vanuit Stichting Welzijn in het kader van vrijwilligerswerk, worden in het nieuw beleid nog verder gestimuleerd en gefaciliteerd.

c.1 bevorderen van sociale inclusie en eigen kracht
De beleidsvisie is er op gericht om de reizigers de mogelijkheid te bieden om zelfstandig(er) en op het zelf gekozen moment te reizen. Daarnaast is er de mogelijkheid om ondersteuning te krijgen bij het leren om zelfstandig te reizen. Reizigers die extra hulp nodig hebben, ontvangen maatwerk. Conclusie: voor elke klant een passende oplossing.

<u>Kanttekeningen</u>
Het toepassen van nieuw beleid vraagt het eerste jaar een extra investering en een cultuur/gedragsverandering. Het jaar van de implementatie (2021) zal vooral

in het teken staan van toepassen van nieuw beleid. De aanschaf van extra materiaal zal ook de nodige kosten met zich mee brengen. De besparing in het eerste jaar zal daarom beperkt zijn. De effecten van deze beleidsvisie zullen vooral op lange termijn zichtbaar worden.

Integrale afstemming

De visie is extern afgestemd met: Vervoerders, Publiek Vervoer, OV-bureau, Stichting Welzijn, Reestmond, Scholen, Wijkregisseurs, Reizigerspanel, Raad, Adviesraad.

Financiën

In het jaar 2021 is in de begroting rekening gehouden met een bijdrage voor de Stadsbus van het OVBGD ter hoogte van 110K.

Voor het jaar 2022 is geen rekening gehouden met de bijdrage van het OVBGD en is tevens geen indexering toegepast. In onderstaande tabel is aangegeven o.b.v. het alternatief wat de kosten voor respectievelijk 2021 en 2022 zijn.

kosten	2021 overgangsjaar	2022
Wmo-vervoer	326,4K	282,4K
Leerlingenvervoer	296,5K	221,6K
Stadsbus	0	-
Mobiliteitspakket (incl. De Mug, duo-fietsen, begeleiding en implementatie etc. 2022 ook Wmo-vervoer, llv,)	316K	288K
Preventiebudget	25K	25K
OV-bijdrage	verwerkt	0
Totale kosten	*963,9K*	*817K*
Meerjarenbegroting	*880K*	*793K*

Effecten nieuw beleid

- Verschuiving van korte (losse) ritten Wmo-vervoer naar De Mug;
- Deels vervallen lage ritten naar Valys;

- Bevorderen zelfredzaamheid door Opstapplaatsen leerlingen en verhoging km-zone;
- Rekening houdend met effecten Corona. De verwachting is dat het gebruik van Wmo-vervoer op hoogstens 80% van pre-Corona zal zijn. Dit wordt meegenomen in de contractafspraken met de vervoerder.

Conclusie

- In het jaar 2021 (overgangsjaar) zal de bezuinigingstaakstelling voor 50% gerealiseerd worden. Dit komt met name door de aanschaf van nieuwe materiaal voor de uitbreiding van het mobiliteitspakket. Bovendien zal de invoering van nieuw beleid en daarmee het effect op de financiën pas in 2022 volledig zichtbaar zijn;
- In 2022 verwachten we 80% van de bezuinigingstaakstelling te gaan realiseren. Bij de opstelling van de meerjarenbegroting is in het jaar 2022 is geen rekening gehouden met de jaarlijkse bijdrage van het OV-bureau en er is ook geen indexering toegepast. De jaarlijks bijdrage voor van het OV-bureau krijgen we hoog waarschijnlijk wel. In dat geval zal het resultaat van de kosten van vervoer positief zijn;
- Indexering t.o.v. 2020 wordt nog opgenomen in de meerjarenbegroting;
- In de begroting van 2022 is geen rekening gehouden met de bijdrage van het OVBGD (110K). Deze wordt naar alle waarschijnlijkheid wel gecontinueerd.

Effecten overige programma's
Participatie, bestrijding eenzaamheid, wijkgericht, jeugdbeleid.

Communicatie
Na vaststelling wordt een implementatieplan opgesteld, waarin stapsgewijs wordt beschreven hoe het nieuwe beleid wordt ingevoerd. Communicatie is hierin een onderdeel.

Uitvoering
De interne (Wmo- en leerlingenvervoerconsulenten, wijkregisseurs etc.) en externe partijen (vervoerders, Publiek Vervoer, OV-bureau etc. worden betrokken bij de uitvoering.

Bijlagen
- Beleidsvisie Sociaal Domein en Mobiliteit

Burgemeester en wethouders,
de secretaris, de burgemeester,

A.J. Kastelein R.T.A. Korteland

