

**Reactie en advies op de Nota van uitgangspunten
aanbesteding vervoerscentrale en Vervoer**

dd. 1 november 2015

Sociale Raad Aalten

Adviesraad voor sociaal domein

(voorheen WMO raad)

Gemeente
Aalten



November 2015

Inhoudsopgave

Paragraaf

1. Inleiding
2. Algemene opmerkingen
3. Specifieke aandachtspunten
4. Conclusie
5. Vervolgtraject

1. Inleiding

Op 19-08 heeft onze Raad de kadernota betreffende de basismobiliteit Achterhoek ontvangen en aansluitend op 27-10 de nota van uitgangspunten aanbesteding vervoerscentrale en vervoer. In de afgelopen periode zijn wij door de behandelend ambtenaar geïnformeerd en op 29 april en 16 november jl hebben we de informatiebijeenkomsten voor Wmo- en Sociale Raden in Doetinchem bijgewoond.

Een aantal van onze vragen zijn in de loop van het proces reeds beantwoord. In deze reactie willen we ons derhalve beperken tot de hoofdlijnen.

2. Algemene opmerkingen

Bovengenoemde documenten geven een redelijk goed beeld van het voorgenomen beleid en de wijze waarop invulling gegeven zal worden aan dit beleid. Een gezamenlijke Achterhoekse aanpak van vervoer voor specifieke doelgroepen is ons inziens een goede zaak met name vanuit efficiencyoverwegingen. Of het nieuwe systeem ook daadwerkelijk kostenbesparend zal werken kunnen wij op dit moment niet overzien. In de nota van uitgangspunten wordt veel aandacht besteed aan het leveren van maatwerk, dat spreekt ons als Sociale Raad bijzonder aan. Wij zullen nauwlettend blijven volgen of dit in de praktijk ook daadwerkelijk het geval zal zijn.

Het inrichten en monitoren van het hele proces zal ook in de toekomst veel aandacht vragen van de Stuurgroep en de Projectgroep. Wij verwachten, dat er ook na 1 januari 2017 voldoende aandacht zal zijn voor bijsturing. In het aanbestedingsproces zullen hiervoor voldoende waarborgen ingebouwd moeten worden.

3. Specifieke aandachtspunten

Op enkele thema's willen we in ons advies expliciet nader ingaan.

- **relatie basismobiliteit en vrijwilligersvervoer**

In een aantal regio's en kernen is er sprake van goed functionerend vrijwilligersvervoer. Gesteld wordt dat dit buiten de werkzaamheden van de vervoerscentrale valt, maar dat er wel naar verwezen kan worden. Wij zouden dit onderwerp graag wat explicieter uitgewerkt willen zien. Waar vrijwilligersvervoer kan voorzien in een behoefte zou dit vooral gestimuleerd moeten worden, zowel uit kostenoverweging als uit overwegingen van sociale cohesie en noaberschap. Als de vervoerscentrale hier een functie in kan vervullen zou dit ondersteunend kunnen werken. Ook adviseert de Raad om het voor het vrijwilligersvervoer mogelijk te maken een groeiende rol te spelen in de basismobiliteit door bij de aanbesteding het vrijwilligersvervoer als optie op te nemen en daarbij kenbaar te maken, dat daarmee de kans bestaat op het effect van verdringing van professionele vervoerders.

- **Reizigersprofielen**

Om "vervoer op maat" te realiseren wordt er gebruik gemaakt van reizigersprofielen. Het opstellen van deze profielen is essentieel voor het kunnen bieden van vervoer op maat. Ons is nog niet helemaal duidelijk hoe dit proces van het opstellen van deze profielen en met name ook het beheer hiervan geregeld gaat worden. Ook het aspect privacy is daarbij een aandachtspunt. Ongewenste combinatie van doelgroepen moet worden vermeden ook in het belang van de vervoerders die ermee moeten dealen.

- **Vervoer in het kader van de WLZ**

In het kader van de WLZ vinden eveneens vervoersbewegingen plaats. De vraag is, of er is onderzocht of daar nog mogelijke combinaties te maken zijn. Soms is er sprake van overlappende doelgroepen.

- **Vervoer over de grens**

Wij willen ervoor pleiten, dat de mogelijkheid om ook in de grensregio in Duitsland te reizen blijft behouden en wordt uitgebreid met vervoer van deur tot deur. Dit is zowel in het belang van werkgelegenheid als ook voor het sociaal vervoer.

-Kilometers of zones?

Hoewel dat voor sommige reizigers negatief kan uitpakken lijkt het ons logisch te kiezen voor de kilometerbenadering omdat dit aansluit bij het landelijk systeem en ook rechtvaardiger is. De hoogte van het tarief moet gebaseerd zijn op de totale verwachte (begrote) kosten als zijnde het zonetarief, m.a.w. het kilometertarief mag niet tot hogere kosten leiden voor de burgers dan de gemiddelde kosten van het zonetarief.

-De vervoerscentrale

Het succes van het vervoer in de Achterhoek zal in belangrijke mate afhangen van de wijze waarop de medewerkers van de vervoerscentrale hun werk (kunnen) doen. Wij pleiten voor een zekere mate van regelvrijheid binnen goed vastgelegde kaders. Ook voor de medewerkers van de vervoerscentrale zullen profielen opgesteld moeten worden, zij zijn "de spin in het web" Niet alleen de formele regels zijn bepalend, maar vooral ook de wijze waarop de medewerkers hiermee omgaan.

-Klachtenafhandeling

De klachtenafhandeling zal in eerste instantie worden verricht door de vervoerscentrale. Wij verwachten een zorgvuldige registratie van klachten en een periodieke rapportage. Is er ook sprake van een reizigerspanel dan wel een vorm van cliënten participatie vervoer?

-Vervoerders

Aan de vervoerders, hun personeel en materieel worden terecht hoge eisen gesteld. Wij vragen ons af, of dit strijdig kan zijn met het uitgangspunt dat ook lokale, kleine vervoerders een kans moeten krijgen.

4. Conclusie

De Sociale Raad Aalten kan zich op hoofdlijnen vinden in de geschetste uitgangspunten aanbesteding vervoerscentrale en vervoer en vraagt aandacht voor de specifiek aandachtspunten en opmerkingen.

5. Vervolgtraject

De Sociale Raad verwacht dat zij met deze reactie bijdraagt aan een goede invulling van de basismobiliteit in de Achterhoek.

De sociale raad zal het op prijs stellen in het proces van deze beleidsontwikkeling betrokken te blijven.

Met belangstelling ziet de Raad uw reactie, waarin uw visie over het uitgebrachte advies herkenbaar tot uiting komen, binnen de afgesproken termijn van 4 weken tegemoet.