

De inspraakreacties op de concept-kadernota Basismobiliteit regionaal gebundeld

Inspraakperiode van 17 februari tot 17 maart 2015



18 maart 2015

01 | Inhoudsopgave

01 Inhoudsopgave.....	2
02 Inleiding	3
03 De inspraakreacties opgesomd.....	4
Inspraakreactie 1: Adviesraad Wmo Apeldoorn.....	4
Inspraakreactie 2: Adviesraad Wmo Brummen	7
Inspraakreactie 3: Adviesraad Wmo Deventer	10
Inspraakreactie 4: Adviesraad Wmo Epe.....	11
Inspraakreactie 5: Wmo-raad Hattem	12
Inspraakreactie 6: Wmo-adviesraad Heerde.....	13
Inspraakreactie 7: Wmo-raad Lochem	14
Inspraakreactie 8: CMO Voorst.....	18
Inspraakreactie 9: Platform Maatschappelijke Ondersteuning Zutphen	21
Inspraakreactie 10: Platform Gehandicapten Apeldoorn	26
Inspraakreactie 11: VBSO.....	27
Inspraakreactie 12: Dimence Groep	28
Inspraakreactie 13: ZoZijn.....	29
Inspraakreactie 14: Karakter	30
04 Onze reactie op de adviezen	31

02| Inleiding

Voor u liggen de onverkorte inspraakreacties op de kadernotitie Basismobiliteit die ons de afgelopen 5 weken (tot 17 maart 2015) zijn toegestuurd. Tijdens de start van de inspraakperiode heeft op 10 februari een regionale bijeenkomst voor de Wmo adviesraden plaatsgevonden. Een verslag van deze bijeenkomst vindt u in bijlage 1.

De Kadernota is een document op hoofdlijnen, gericht op de beoogde systeemwijziging. Dat betekent niet dat we vergeten voor welke reizigers we het vervoerssysteem inrichten.

Naast organisatie- en planvermogen, komen ook de kwaliteit van het vervoer en de systeemkenmerken die de kwaliteit beïnvloeden, aan de orde. Op 31 maart 2015 is hierover een bijeenkomst gepland met de Wmo adviesraden. Enerzijds om vroegtijdig informatie op te halen, anderzijds om de Wmo adviesraden voor te bereiden op een tweede adviesaanvraag, gericht op de inhoud.

03| De inspraakreacties opgesomd

Inspraakreactie 1: Adviesraad Wmo Apeldoorn



Voorzitter: J.H.J. Schreuder
T: 055 3601357
E: jhjschr.js@gmail.com

Adviesraad Wet maatschappelijke ondersteuning

Ambtelijk secretariaat
Postbus 9033
7300 ES Apeldoorn

Aan: College van B&W van de gemeente Apeldoorn

T: 06-28314935
E: cliëntenraden@apeldoorn.nl
www.wmoraadapeldoorn.nl

CC: Marijke Eppink
Francine Kruitbosch

Datum: 12 maart 2015
Uw brief d.d.: 10 februari 2015
Ons kenmerk: WMO 1203-01

Betreft: Kadernota 'Op Weg: Visie en kaders voor regionale samenwerking op Basismobiliteit 2015-2019'

Geacht College,

De adviesraad Wmo Apeldoorn, verder te noemen de adviesraad, heeft kennisgenomen van de kadernota 'Op Weg: Visie en kaders voor regionale samenwerking op Basismobiliteit 2015-2019'. Hieronder treft u onze adviezen aan.

Algemeen

De nota is in heldere taal geschreven en door ambtelijke ondersteuning voorzien van de nodige informatie, waarvoor dank.

Op 1 januari 2015 zijn er veel vervoerstaken voor de gemeente bij gekomen. Door regionale samenwerking kunnen financiële voordelen behaald worden zonder kwaliteitsverlies van het vervoer. Dit is een uitdaging die vanaf 2017 zal resulteren in een Regiotaxi en aanvullend openbaar vervoer als taak van de gemeente. Hiermee komt de gemeente tegemoet aan haar verantwoordelijkheid om onder meer maatwerkvoorzieningen op het gebied van vervoer te bieden.

De gemeente geeft op pagina 4 van de nota aan, daarbij drie sporen te zien.

1. Vergroten van de zelfredzaamheid van de reiziger.
2. Het efficiënter organiseren van de regionale vervoersstromen.
3. Ontwikkelen maatwerkvervoer in samenhang met het OV.

De adviesraad ondersteunt regionale samenwerking en is er bij de behandeling van deze nota vanuit gegaan dat de geldende regels voor bovenregionaal vervoer ongewijzigd blijven. De adviesraad ziet het als haar taak om vanuit de beleving van de cliënt te adviseren; dit advies is dan ook aldus geformuleerd.

Pagina 10, punt 1. De toegang bepaalt iedere gemeente zelf.

De adviesraad is van mening dat te grote verschillen niet bevorderlijk zijn voor de samenwerking. Met name omdat het sturen op volume voor iedere gemeente van belang is.

- ▣ **Advies 1:** Zoek overeenkomsten en markeer die als kaders om op deze manier verschillen tussen de gemeenten te beperken.

Pagina 11, punt 6. Vervoersaanbod op maat, gericht op zelfredzaamheid.

- ☒ **Advies 2:** Zorg dat de voorlichting voor de doelgroep in eenvoudige en begrijpelijke taal is opgesteld. Wees daarbij duidelijk: wat blijft hetzelfde en wat verandert er.
- ☒ **Advies 3:** Inventariseer de mening van cliënten of hun vertegenwoordigers en weeg deze mee in het toekomstige beleid. Een voorbeeld hiervan is het huidige reizigerspanel.
- ☒ **Advies 4:** Kijk bij maatwerk vervoer naar de eventuele vorm van begeleiding die nodig is. Leerlingenvervoer vraagt bijvoorbeeld om een vaste chauffeur of begeleider. Bij bepaalde cliënt doelgroepen geeft de indicatie een verplichte begeleiding aan.
- ☒ **Advies 5:** Stel een klachtenregeling op en richt een onafhankelijke klachten- en geschillencommissie in.

Pagina 12, punt 4.1. Vergroten van zelfredzaamheid (Kanteling)

De adviesraad kan zich vinden in de hier geschetste gedachtegang omtrent het vergroten van de zelfredzaamheid. Vooral als dit ertoe leidt dat voor (meer) inwoners van Apeldoorn – openbare of maatwerk - vervoersvoorzieningen beschikbaar zijn, afgestemd op hun eigen mogelijkheden en sociaal netwerk.

De adviesraad wil in dit verband wijzen op het belang om de noodzaak tot aanvullend vervoer in alle gevallen mogelijk te laten blijven. Bijvoorbeeld in een situatie, dat een cliënt toch verder weg moet reizen naar een locatie voor dagbesteding.

- ☒ **Advies 6:** Maak gebruik van de opgedane ervaring in het project 'Mee op Weg' van Mee Veluwe. Dit bij het ontwikkelen van trainingen en het tijdig inschatten welke personen trainbaar zijn. Leerbaarheid zal naar de mening van de adviesraad blijken uit de training. Maak waar mogelijk gebruik van nieuwe technologische mogelijkheden, zoals de noodknop App.
- ☒ **Advies 7:** Activeer zorginstellingen om cliënten te ondersteunen bij het gebruik van OV. En stimuleer scholen voor speciaal onderwijs om aandacht te besteden aan vervoer naar en vervoer van school. Denk ook aan de mogelijkheid om het gebruik van de fiets - met name binnen Apeldoorn - te stimuleren.

Pagina 12, punt 4.2. Efficiënter organiseren regionale vervoersstromen

De nota stelt hier dat de gemeente 'slimmer' gebruik wil maken van mogelijkheden om 'het volume' van voertuigen te verhogen. De adviesraad is hierbij van mening dat wanneer dit betekent dat eenzelfde voertuig, op zowel de heen- als terugreis voor meerdere cliënt doelgroepen wordt ingezet, het noodzakelijk is om vrijwilligers in te schakelen voor de begeleiding. Wanneer er in deze context een groter beroep wordt gedaan op vrijwilligers, dan adviseert de raad om een Verklaring Omtrent Gedrag (VOG) verplicht te stellen.

- ☒ **Advies 8:** Onderzoek welke mogelijkheden liggen in het inzetten van begeleiding op ritten. Regels zijn soms niet alleen nodig voor de voertuigen, maar ook voor een goed verloop van een busrit naar school of dagbesteding.

Pagina 14 e.v. Voorstellen 1 t/m 6

De adviesraad kan zich vinden in de gedane voorstellen, met de volgende kanttekeningen/opmerkingen.

Voorstel 2. Meerdere vervoerders: het terugvallen op meerdere vervoerders biedt de mogelijkheid om eventuele calamiteiten op te lossen.

Voorstel 3. Samenhang met OV: de adviesraad is van mening dat een en ander zich nog wel moet bewijzen.

Voorstel 5. Keuze publiek of privaat: na het bestuderen van de voor- en nadelen van de publiek en privaat aangestuurde regiecentrale, spreekt de adviesraad WMO haar voorkeur uit voor een **publiek aangestuurde** regiecentrale, waarbij duidelijke kaders en afspraken gelden. De adviesraad laat weten de komende periode de ontwikkeling van de regiecentrale te blijven monitoren.

De adviesraad geeft ter overweging mee om de publiek aangestuurde regiecentrale – indien mogelijk - op een later moment privaat aan te besteden, wanneer de aanloopproblemen van de nieuwe manier van organiseren van het OV voorbij zijn. In deze constructie zijn kennis en continuïteit gewaarborgd en is er controle mogelijk door de Gemeenteraad.

Tot slot

De adviesraad WMO Apeldoorn wenst u veel wijsheid en succes bij de inrichting van een nieuw regionaal vervoerssysteem en blijft graag op dezelfde prettige wijze betrokken bij het proces. Daarbij zijn wij graag bereid, indien gewenst, dit advies mondeling toe te lichten.

Met vriendelijke groeten,



J.H.J. Schreuder
Voorzitter Adviesraad Wmo gemeente Apeldoorn

Inspraakreactie 2: Adviesraad Wmo Brummen

Maatschappelijke Advies Raad
Gemeente Brummen
Postbus 5
8970 AA Brummen

Het College van B & W der
Gemeente Brummen
Engelenburgerlaan
Brummen

Brummen, 13 Maart 2015.

Geacht College,

Betreft: advies inzake concept – kadernota OP WEG dd 3 Februari 2015

De nota gelezen hebbende is de indruk toch wel dat het geheel van achter een bureau is bedacht. Aan de inhoud ontbreekt toch wel erg veel realiteitszin. Alle voordelen zijn benoemd maar er wordt aan de werkelijkheid voorbijgegaan als het over de uitvoering gaat. In de soorten van vervoer zijn al zo veel variabelen waarvan de notaschrijver(s) vinden dat die in een handomdraai op te lossen zijn wat in hoge mate betwijfeld moet worden. Deze twijfels zijn gevoed door de ervaringen die opgedaan zijn in het verleden als gekeken wordt naar het functioneren van bijv de vervoersregio's. Voorts wordt er nagenoeg geheel voorbijgegaan dat verkeersstromen nauwelijks te beïnvloeden zijn. Gevolgen van slecht weer, gesteldheid van wegen, onderhoud van wegen waar grote omleidingen mee gepaard gaan, zijn niet of onvoldoende voorzien. Hier komt nog bij het plegen van (groot) onderhoud van het rijdend materieel waardoor beschikbaarheid beperkt is. Ziekte van chauffeurs al of niet onverwacht zal ook de nodige problemen opleveren. Dit alles komt op het bordje van de dienstgeleider/rittenplanner. Afgevraagd kan dan ook worden was het niet verstandig geweest dat de schrijver(s) eerst eens was gaan kijken/werken bij een groot transportbedrijf of nog beter een groot busbedrijf, hoe die worstelen met deze problematiek om tot een aanvaardbare oplossing te geraken

Een ander groot gevaar wat aanwezig is dat de provincie inzake het oprichten van een regiecentrale nu nog wat financieel doet(een aanmoedigingspremie?) maar dit met één pennestreek kan laten verdwijnen en de gemeente toch op zich zelf is aangewezen. Het nu inrichten van een regiecentrale is op papier mooi maar zal zeer duur zijn in, eerst het optuigen nu en daarna het functioneren daarvan. Of dit nu privaat- of publiekrechtelijk is, daar wordt nu een groot discussiestuk van gemaakt maar in zijn uitwerking, ook in financiële zin, maakt het niets uit. Om problemen op te lossen (en daar kun je op wachten) zal alleen maar in personeelsuitbreiding de oplossing gevonden wat alleen maar het geheel nog duurder maakt. Kortom om tot een juiste afweging te komen is het een gemis dat in het hele verhaal niet de

methodiek wordt genoemd dat degene die aangewezen is op bijzonder vervoer dit na toestemming van de gemeente, die ook de voorwaarden stelt, zelf (eigen verantwoordelijkheid) regelt. Een positief neveneffect daarbij is ook nog dat plaatselijke taxi/busbedrijven een stuk omzet kunnen verwerven, wat een voordeel betekent. Uit dien hoofde zullen deze bedrijven graag deze dienstverlening voor hun rekening willen nemen. Gezien het voorgaande had een gemeentelijke oplossing, waarbij er alleen sprake is van vergoeding van gemaakte kosten op declaratiebasis zoals die ook voorkomt bij verzekeringsmij ' en waarvan de hoogte van te voren standaard zijn vastgelegd, toch zeker ook overwogen moeten worden.

Mocht toch onverkort vastgehouden worden aan het in de nota weergegeven idee, een regionale samenwerking dan treft u onderstaand een aantal vragen en opmerkingen aan.

1. Het is een goede zaak om uit kosten overwegingen tot een regionaal beleid te komen.
2. Dat vervoer uit welken hoofde dan ook vanuit een centraal punt geregeld wordt heeft daardoor dan ook de voorkeur. Combinatievervoer biedt voordelen.
3. Van belang is dat de grotere plaatsen niet de overhand krijgen in stemverhoudingen.
4. Binnen de samenwerkingsgroep wordt gewerkt met regio's. De regio's moeten dan wel afgestemd zijn op gebruikelijk vervoer in die regio.
5. Onduidelijk is of de regiecentrale ook vervoer buiten de samenwerkende regio's regelt. Hierbij te denken aan het gebied ten westen van Brummen. Hetzelfde meldpunt.
6. Het is onontbeerlijk dat de regiecentrale de plaatselijke verhoudingen kent. Hoe is het aanbod bij slecht weer.
7. Het is voordeliger dat de regiecentrale een publiekelijke organisatie wordt.
8. Is het niet beter organiseer - baar als de vervoerders niet per gemeente maar per regio gecontracteerd worden.
9. Bij de aanbesteding moet het risico van minder en meer vervoer neergelegd worden bij de vervoerders.
10. Overvolle busjes moeten voorkomen worden. Dus wachttijden beperken en mogelijk creëren van beschermde opstapplaatsen.
11. Verplicht overstappen beperken vooral voor mensen met een slechte mobiliteit.
12. Omrijden moeten vastgelegd worden.
13. Vastgelegd moet worden wat de minimum tijd is tussen halen en brengen.
14. Wat zijn de waarborgen dat de opdracht tijdig wordt uitgevoerd.
15. Hoe strak wordt de kanteling doorgevoerd. In hoeverre is dat vrijblijvend.
16. Is de boodschap dienst van de supermarkten ook een vorm van kanteling
17. Zijn vrijwilligers initiatieven zoals "Handsaam "in Brummen ook inpasbaar.
18. Is een buurtbusvereniging ook een vervoerder?

19. Er wordt gesproken over een klachtenprocedure. Dit zou in eerste instantie voorbehouden moeten zijn aan de gemeente, maar men moet ook elders zonder noemenswaardige kosten terecht kunnen.
20. Zittend ziekenvervoer is niet duidelijk geregeld.

Voorstellen.

1. Het instellen van een regiecentrale en de inkoop door gemeentes is juist. Bij voorkeur geen verschillen tussen gemeentes.
2. Het is juist meerdere vervoerders te contacteren. Betekent dat keuzevrijheid voor de gebruiker?
3. Het is goed om maatwerkvervoer in samenhang met het openbaar vervoer te ontwikkelen.
4. Maatwerk en aanvullend vervoer moeten communicerende vaten zijn
5. Het moet een publiekrechtelijke organisatie worden
6. Een en ander betekent dat er een nieuw vervoerssysteem wordt opgezet.

Financiële vragen

1. Worden door centralisatie de overheadkosten niet onevenredig groot?
2. Is toekomstige financiering gewaarborgd al dan niet met bijdragen door de provincie?
3. Uit het verleden blijkt dat passagiersvervoer niet rendabel was. Blijft dat zo?
4. Welk tariefstelsel zal gehanteerd worden.

Namens de Maatschappelijke Adviesraad Gemeente Brummen

Drs W.H.J.M. Wedemeijer
Voorzitter.

Inspraakreactie 3: Adviesraad Wmo Deventer



Aan het college van B&W
de heer J.J. Kolkman
Postbus 5000
7400 CG DEVENTER

Kenmerk : Wmo-adviesraad Deventer, 17 maart 2015
Behandeld door : De heer H. Kraijo
Uw referentie :
Onderwerp : Advies concept-kadernota Basismobiliteit "Op Weg"

Geachte heer Kolkman,

De Wmo-adviesraad heeft de concept kadernota 'OP WEG' besproken in haar vergadering van 2 maart j.l. en komt op basis hiervan tot de volgende advisering:

1. Wij vinden het een goede zaak dat de besluitvorming en advisering volgtijdelijk is gesplitst in het eerst vaststellen van de kaders en vervolgens het formuleren van het pakket van eisen voor de vervoersaanbieders.
2. Wij kunnen in hoofdlijnen de visie en kaders onderschrijven en vinden het een goede zaak dat vervoerstromen in een centrale regie voortdurend op elkaar worden afgestemd, met als doel een betere benutting van de vervoersmogelijkheden. Wij verwachten dat die efficiency ten goede komt aan de kwaliteit van de dienstverlening (geringe wachttijden en het op tijd aan komen op de plaats van bestemming).
3. Wij vinden het van belang dat ook kleine vaak zeer betrokken en efficiënte vervoerders een reële kans krijgen bij de aanbestedingen. Daarom adviseren wij met klem om met die partijen rekening te houden bij het opstellen van de selectie- en gunningscriteria.
4. De clustering van de betreffende gemeenten tot een vervoersregio spreekt ons aan, omdat die aansluit op de sociaal geografische binding van de mensen die gebruik maken van de vervoersdiensten.
5. Het heeft onze voorkeur de regiecentrale te beleggen bij een onafhankelijke instantie. Dat kan een publieke instelling zijn (bijvoorbeeld bij een gemeente) of bij een private partij die niet tevens een vervoerscontract heeft bij de betreffende gemeenten.

Met vriendelijke groet,

H. Kraijo

Inspraakreactie 4: Adviesraad Wmo Epe



Postbus 49
8160 AA Epe
www.wmoadviesraadepe.nl
info@wmoadviesraadepe.nl

Aan het College van Burgemeester en wethouders
Gemeente Epe

Epe, 9 maart 2015

Betreft: advies regionale samenwerking Basismobiliteit

Geacht college,

Constaterende dat de Wmo-adviesraad Epe zeer laat is geïnformeerd, stelt zij vast dat een aanpak van de vervoersproblematiek in het kader van de Wmo, de regiotaxi en het aanvullende openbaar vervoer, dermate sterk regionaal van karakter is en daarmee gemeentegrensoverschrijdend, dat een aanpak door de gemeente Epe individueel redelijkerwijs onmogelijk is. In dat kader geeft de Wmo-adviesraad Epe het college het advies om op de ingeslagen weg door te gaan.

Daarbij maakt de adviesraad uitdrukkelijk het voorbehoud dat zij een advies over de inhoud van het te ontwikkelen beleid hierin niet betreft. Als hierover meer duidelijk bestaat, zal de Wmo-adviesraad daarover graag opnieuw een advies uitbrengen.

Vriendelijke groet
Wmo-adviesraad Epe



Corina van der Valk, voorzitter

Inspraakreactie 5: Wmo-raad Hattem

Aan: het College van B&W gemeente Hattem
Van: Wmo-raad Hattem

Betreft: advies bij de concept-kadernota 'Op weg'
Datum: 12-03-2015

Inleiding

De kadernotitie beschrijft de visie op en de kaders voor de regionale samenwerking op het gebied van de basismobiliteit.

Het uitgangspunt is daarbij dat iedereen zich binnen de regio zo zelfstandig mogelijk tegen een redelijk tarief kan verplaatsen.

Gegevens

Op grond van de wet hebben gemeenten vanaf 2015 meer taken gekregen op het gebied van vervoer en per 1 januari 2017 worden de gemeenten in Gelderland ook verantwoordelijk voor de uitvoering van de regiotaxi. De provincie Gelderland wil op het gebied van vervoer regionaal samenwerken. De vervoersstromen van en naar Hattem zijn meer op Zwolle dan op de grote regio gericht.

Overwegingen

- Hattem ligt aan de rand van de te vormen grote regio en onze inwoners zijn niet primair gericht op de stedendriehoek. Provinciegrenzen spelen niet mee bij het opstellen van een vervoersplan. De consequenties voor Hattem richting de regio Zwolle ontbreken in het geheel.
- De regio is zo groot, dat niet is voor te stellen dat afstand en bureaucratie afwezig zullen blijven. Gemeentelijke verantwoordelijkheid voor de individuele burger zal moeilijk vorm te geven zijn.
- De nota geeft op pagina 18 aan dat privatisering alleen succesvol is als alle consequenties goed zijn te overzien. De nota laat voortreffelijk zien dat dit niet het geval is.
- Starten met een regiefunctie bij een bureau lijkt op het beginnen met de slotconclusie: het onderzoeksveld is onvoldoende in beeld en de gevolgen zijn onvoldoende te overzien.
- Het financiële aspect is in de nota zeer nadrukkelijk aanwezig: geld en bezuinigingen spelen een belangrijke rol. Over aantallen cliënten en de gevolgen voor hen wordt weinig in beeld gebracht.
- Er zijn voldoende voorbeelden die laten zien dat schaalvergroting niet beter en niet goedkoper is.

Advies

- Hattem is een stad die de eigenwaarde dient te respecteren zolang dat kan en de eigen verantwoordelijkheid dient te nemen in de beslissingen met betrekking tot hun burgers. En dus niet moet meedeinen met allerhande regiobewegingen.
- Zorg voor een compleet beeld: kijk waar de eigen bevolking baat bij heeft en onderzoek de mogelijkheden met de regio Zwolle. Wat Deventer kan naar Gelderland, kan Hattem naar Overijssel.
- Veranker het lokale gebeuren en de gemeentelijke verantwoordelijkheid voor de eigen burger.
- Wat de vormgeving betreft wijst alles richting een publiekrechtelijke organisatie: kies daar dus voor.
- Hattem heeft weinig te zoeken bij een stedendriehoek die als een kleine provincie grootschalig het vervoer gaat organiseren. Steek de energie in het lokale gebeuren en stel de cliënt centraal.
- Als voorgaande voldoende in beeld is gebracht kan men het belang van de client en de financiële middelen naast elkaar leggen en kunnen er prioriteiten worden gesteld.

Met vriendelijke groet,

Wmo-raad Hattem

L. van den Berg
voorzitter

M. Reesink
secretaris

Inspraakreactie 6: Wmo-adviesraad Heerde

Heerde, 09-03-2015



Wmo-adviesraad
'Voor een betrokken samenleving'

Betreft advies : Advies op Concept-Kadernota OP WEG 2015-2019
(Visie en kaders voor regionale samenwerking op Basismobiliteit)

Geacht College,

Ter kennisname aan de raadsleden van de gemeente Heerde.

Wij hebben als Wmo adviesraad kennis genomen van de concept-kadernota 'Op Weg, Visies en kaders voor regionale samenwerking op basismobiliteit 2015-2019'. Wij adviseren het college om in te stemmen met deze concept-kadernota. Het betreft hier een stuk op hoofdlijn dat nadere uitwerking behoeft. Als die uitwerking op onderdelen gereed is (inrichting of inkoop en regiecentrale) nemen wij aan dat de Wmo adviesraad een formele aanvraag krijgt voor advies.

Met vriendelijke groeten,

De Wmo adviesraad van de gemeente Heerde,

Henk Scheffers
Secretaris Wmo adviesraad Heerde

Inspraakreactie 7: Wmo-raad Lochem



Aan het college van burgemeester en wethouders van de gemeente Lochem
Postbus 17
7240 AA Lochem

Gorssel, 16 maart 2015

Betreft: Advies inzake Concept - Kadernota "OP WEG"; visie en kaders voor regionale samenwerking op Basismobiliteit 2015-2019

Geacht College,

Gemeenten hebben vanaf 2015 meer taken gekregen op het gebied van vervoer. Vanaf 2017 zal Regiotaxi inclusief aanvullende openbaar vervoer een taak van de gemeente zijn.

Door de wet WMO 2015 heen, loopt als een rode draad de zelfstandigheid en zelfredzaamheid van de (gehandicapte) burger. Goede vervoersmogelijkheden bevorderen de zelfstandigheid en de zelfredzaamheid van de burgers.

De Wmo-raad Lochem ondersteunt de visie op de 3 sporen die genoemd worden in de concept - Kadernota "Op Weg", visie en kaders voor regionale samenwerking op Basismobiliteit 2015-2019

- Het vergroten van zelfredzaamheid van de reizigers
- Efficiënter organiseren van regionale vervoerstromen
- Het ontwikkelen van maatwerkvervoer in samenwerking met OV.

DE WMO-RAAD LOCHEM GEEFT MET VERWIJZING NAAR "DE KADERNOTA OP WEG NAAR REGIONALE SAMENWERKING OP BASISMOBILITEIT " DE VOLGENDE ADVIEZEN;

**Advies 1
Onder 0.2,1,2013**

Voer vooraf een gedegen onderzoek uit naar vervoerstromen, waarbij het uitgangspunt dient te zijn: het participeren in de samenleving en de mobiliteit van de burger. Het juist inschatten van het vervoersvolume is daarbij van groot belang. Misschatting op dit gebied kunnen een groot gevolg hebben voor alle betrokkenen.

1

info@wmoraadlochem.nl - www.wmoraadlochem.nl - Joppelaan 54, 7213 AD Gorssel

Advies 2.

Onder 0.3, 1

Besteed bijzondere aandacht aan de besluitvorming om de toegang tot het vervoersysteem (indicatie) te regelen.

Wij adviseren om bij dit besluit gebruik te maken van daarvoor in aanmerking komende structuren en de besluitvorming daar neer te leggen, waar sprake is van bekwaamheid en bevoegdheid.

Advies 3

Onder 03,3 en 03,6

Laat de limitering van de loopafstand achterwege en stel de indicatie vraaggericht vast.

Advies 4

Onder 0.3,2

Regel het buitenregionaal reizen naast het regionale vervoer. Het is daarbij van belang dat dit in de uitvoering herkenbaar is bijvoorbeeld, in de aansluitingen en in de te rijden afstanden.

Advies 5

Onder 0.3.6 , 0.3.7 , en 0.3.8

Zorg voor een vervoersaanbod op maat, gericht op zelfredzaamheid, ook in het buitengebied. Zorg voor goede en aangepaste OV- haltes en voor bereikbaarheid van openbare gebouwen. Het besluit om OV-haltes te schrappen, is niet in het belang van de burger en dient, nogmaals kritisch te worden gezien. Zorg voor veilig bereikbare haltes en overstapmogelijkheden, dit op plaatsen waar de gemeente de verantwoordelijkheid heeft (gemeentelijke wegen) en dring er voorts bij de provincie Gelderland op aan dat zij dit op provinciale wegen gaan uitvoeren.

Advies 6

Onder 0.3.5

Stel het tarief dat voor het aangepaste vervoer gaat gelden zodanig vast, dat dit maximaal gelijk is aan het overeenkomstig OV-tarief.

Advies 7
Onder 0.4.1

Om de zelfredzaamheid van burgers (cliënten) te vergroten en duidelijkheid te verschaffen in de kosten (eigen bijdrage), die met het vervoer samenhangen, moet dubbele belasting voorkomen worden.
De OV-training door een maatje “MEE OP WEG” bevelen wij aan.

Advies 8
Onder 0.8.1

Maak gebruik van de vervoerskennis, kunde en ervaring die aanwezig is bij Zorginstellingen, met name daar waar het gaat om het maatwerk.

Advies 9
Onder 0 3,3

Zorg dat zodanig ingekocht wordt dat er waarborgen zijn voor een goede kwaliteit en herkenbaarheid van het vervoer d.m.v. een programma van eisen. Dit moet onder andere bestaan uit:
De kwaliteit van de voertuigen, de toegankelijkheid, de rijtijd, de bejegening, meereisregelingen, ritafwijkingen, veiligheid en de aansluiting op het openbaar vervoer. Dit naast de gebruikelijke eigenverklaring. Het toetsen van die kwaliteit is van belang. Wij bevelen een representatief klanttevredenheidsonderzoek aan. Een laagdrempelige klachtenafhandelingsregeling bij een onafhankelijke partij achten wij van groot belang.

Advies 10
Onder 05.1 en 0.6.2

Zorg bij de regionale aanbesteding van de Regiecentrale voor heldere voorwaarden, zodanig dat een optimale afstemming tussen de Regiecentrale en de uitvoerende instanties gewaarborgd is.
Schep zodanige voorwaarden, dat de eindverantwoordelijkheid, die bij de gemeente blijft, gewaarborgd kan worden!

Advies 11
Onder 0.6,2 en 0.6,3

Betrek bij de bestuurlijke aanbesteding en de uitvoering de lokale ondernemers, echter zonder de extra tijd en aandacht die dit vraagt op gemeentelijk niveau, uit het oog te verliezen. Een adequate personeelsbezetting, kwalitatief en kwantitatief, is daarbij van belang.
Wij bevelen het College aan die personeelsbezetting mee te laten wegen in haar definitieve besluitvorming.

De basismobiliteit is voor gehandicapten in onze samenleving van groot belang. Door een goede basismobiliteit wordt de zelfredzaamheid en participatie gestimuleerd.

Gezien het belang van de basismobiliteit voor die participatie en zelfredzaamheid heeft de Wmo-raad Lochem gemeend, ondanks de beperkte tijd, aan uw verzoek om een advies uit te brengen voorrang te verlenen.

Wij horen graag van u hoe u met deze adviezen denkt om te gaan.

Met vriendelijke groet,

*Alize van Engelen,
secretaris WMO-Raad Lochem
Joppelaan 54, 7213 AD Gorssel
0575 493965
06 33807834
info@wmoraadlochem.nl
www.wmoraadlochem.nl*

Inspraakreactie 8: CMO Voorst



Clëntenraad Maatschappelijke Ondersteuning
p/a Vermeersdwarsweg 5 7391 JN Twello
www.clientenraad-voorst.nl
Email - secretariaat@clientenraad-voorst.nl

Voorzitter F.W. van der Vegte – 06 53 97 61 13
Secretaris A.H.A. Janssen – 06 50 66 66 15

Het College van Burgemeester en Wethouders van de Gemeente Voorst
H.W. Iordensweg 17
7391 KA TWELLO

Twello, 16 maart 2015

Betreft: - Advies CMO m.b.t. Concept-Kadernota Basismobiliteit
- Bijdrage RTG 16 maart 2015

Op 10 maart 2015 heeft de CMO bovenvermelde nota besproken. Op verzoek van de CMO waren bij dit onderwerp aanwezig vertegenwoordigers van de Daniel de Brouwerschool voor ZMLK en van de Passerel, instelling voor verstandelijk gehandicapten. Telefonisch was er tevoren contact geweest met de Enkschool te Zwolle, school voor cluster 2 leerlingen.

Van de zijde van de gemeente waren aanwezig mevrouw Vlassak en de heer Krük.

Naar aanleiding van onze bevindingen en de discussie tijdens de vergadering willen wij het volgende naar voren brengen.

1. In het kader van nieuwe wetgeving zijn de vervoerstaken van de gemeente per 2015 toegenomen. Deze zullen nog verder toenemen met de voorgenomen overheveling van provinciale taken naar de gemeente. Voorgesteld wordt nu om in een regionaal verband de vervoertaken te gaan organiseren.
CMO is het op hoofdlijnen eens met de uitgangspunten en beslispunten van de nota Basismobiliteit. Wij vinden het verstandig en gedurfd omdat in een samenwerkingsverband te realiseren. Ook wij zien kansen voor innovatie. Wij hebben echter wel de nodige kanttekeningen bij de verdere uitwerking.
Voor de cliënt van belang is om de kwaliteit van dienstverlening te behouden. Dat staat weliswaar in het stuk genoemd maar er is niet concreet gemaakt wat dat inhoudt.

2. De nota is erg theoretisch, is vooral gestoeld op verwachtingen t.a.v. efficiëntiewinst die de nieuw te vormen Regiecentrale zou kunnen realiseren vergeleken met de huidige situatie. Op het eerste gezicht is die verwachting te begrijpen als gesproken wordt over bundeling van vervoer en verhoging van de bezettingsgraad. Per rit zal door de centrale een afweging en een keuze worden gemaakt, is de bedoeling.
Deze manier van denken gaat echter voorbij aan het belang van de cliënten, de specifieke zorg die nodig is bij hun vervoer.
Er bestaat bijvoorbeeld een groot verschil tussen doelgroepenvervoer en vraagafhankelijk vervoer. Voor doelgroepenvervoer zal een heel ander regime moeten gelden dan voor de verschillende vormen van vraagafhankelijk vervoer.
3. De te verwachten besparingen spelen een belangrijke rol bij de onderbouwing van het voorstel om tot een regionale regiecentrale te komen. Op blz 28 van de nota staan die verwachtingen aangegeven. De grootste besparing wordt voorzien door het aanpassen van de indicatiestelling door de gemeente. Elke gemeente is hier autonoom in. Een percentage van 20 tot 30% wordt ingeboekt. Dit houdt dus in dat gemiddeld één op de vier huidige cliënten in de toekomst niet meer in aanmerking komt voor de betreffende vorm van vervoer. Nergens staat in de nota vermeld om welke mensen het hier gaat. Dus is dit getal in feite erg onzeker, ook al omdat het besluit hierover per gemeente apart moet worden genomen.
De overige in de tabel genoemde besparingen zijn zeer beperkt, orde van grootte 5 tot 10%. Bovendien mogen ze niet gestapeld worden, zo staat in de toelichting en zullen ze lager zijn naar mate de hoofdbesparing, het verminderde gebruik op grond van de nieuwe indicatiestelling, groter is.
Een belangrijkere reden om naar een ander vervoerbeleid te streven is naar onze mening de zgn. kanteling, het vergroten van de zelfredzaamheid. De mogelijkheden hiervoor zullen in het zgn. keukentafelgesprek aan de orde moeten komen en vervolgens afgesproken worden.
4. De hoofdvraag die nog beantwoord moet worden is hoe het vervoer in de toekomst gaat plaatsvinden. Er zijn verschillende behoeftes, afhankelijk van de cliënt. In het schema op blz 11 van de nota staan ze vermeld: routegebonden vervoer (leerlingenvervoer, vervoer naar dagbesteding) en vraagafhankelijk vervoer (Wmo vervoer en aanvullend openbaar vervoer). De mogelijkheden voor bundeling, volgtijdelijk vervoer en hogere bezettingsgraad liggen hierbij niet zomaar voor de hand.
Hier is de kwaliteit van het vervoer, de behoefte van de cliënt leidend.
En daarnaast de werkwijze van de betreffende zorginstelling van de cliënt.
Over de kwaliteit van het vervoer, de randvoorwaarden voor het nieuwe vervoerssysteem, heeft de CMO heeft in haar laatste vergadering het volgende geconcludeerd:
 - Het heeft de CMO verbaasd dat er geen uitwerking is geweest van scenario's voor de verschillende vormen van vervoer. Op blz 24 van de nota en in bijlage 4 van de nota worden deze wel onderkend en vermeld, maar er wordt geen uitwerking aan gegeven. Ons inziens had dat wel moeten gebeuren. Dit had een betere en meer heldere notitie opgeleverd. De huidige nota is in feite moeilijk in te schatten op zijn gevolgen voor de cliënten.
 - Er dienen randvoorwaarden te worden opgesteld per soort vervoer: het doel moet zijn Passend Vervoer te realiseren. De randvoorwaarden komen voort uit het perspectief van de individuele cliënt.
Het doelgroepenvervoer betreft kwetsbare jonge of oudere mensen. De chauffeur speelt hierbij een zeer belangrijke rol, hij of zij is de spil, de vertrouwenspersoon. Het gaat daarbij om de veiligheid, de pedagogische kwaliteit, het contact tussen ouders en chauffeur, dezelfde chauffeur, melding van precieze aankomsttijd, enz. De scholen

maken nu al veel werk van het begeleiden van de chauffeurs en geven daarmee ook het grote belang van kwaliteit en continuïteit aan.

Voorbeeld: Goede contacten met leerlingen en gezin zijn van levensbelang. Voor sommige leerlingen gelden zeer specifieke afspraken: ouders van een kind worden gebeld als de bus er aan komt (en er met 10 minuten is). Als dat niet gebeurt is desbetreffende leerling minimaal een dag van slag.

- Reistijden zijn van groot belang: de huidige norm voor leerlingvervoer is 45 minuten. Deze norm moet gehandhaafd worden. de kinderen zitten anders veel te lang in de bus. *Voorbeeld: Er werden voorbeelden genoemd slechte organisatie: om zeven uur 's ochtends al opgehaald worden en pas om half negen op school zijn; aan het eind van de dag nog eens hetzelfde. Dit is voor de betreffende kinderen een ramp.*
- Voor de dagbestedingsvervoer geldt dat vervoer en dagbesteding als één pakket zijn georganiseerd. Veranderingen in het vervoersregime zijn dus niet zomaar mogelijk en moeten in goed overleg met de betreffende instelling worden besloten. Ook hier geldt dat de kwaliteit van de chauffeur erg belangrijk is. Elke cliënt is uniek, zijn of haar vervoersbehoefte moet goed uitgezocht worden, inclusief hun eigen vervoersmogelijkheden. Ook hier zijn de reistijden kritisch, 60 minuten maximaal. Er is verschil in vervoer tussen mensen die zelf kunnen lopen en mensen die een rolstoel nodig hebben. Het rolstoelvervoer kost meer tijd.
- Gewaakt moet worden voor sub-optimalisatie, zowel in de hang naar grote efficiëntie , als in de kwaliteit van de dienstverlening.

5. De CMO adviseert om het cliëntperspectief uitgangspunt te laten zijn van de uitwerking van een regionaal vervoersysteem. Naast bovenvermelde aandachtspunten zijn goede aanknopingspunten hiervoor te vinden in:
 - "Busje komt zo...." (Prestatiecriteria vanuit cliëntenperspectief voor vervoersvoorzieningen)(© 2007, Zorgbelang Gelderland)
 - Document "Aanbesteding Regiotaxi Gelderland 2013 – 2015 Vervoer"
6. De CMO adviseert verder om bij de verdere uitwerking van een regionaal vervoersysteem
 - Allereerst kwaliteitscriteria voor de verschillende doelgroepen en cliënten op te stellen.
 - De uitwerking van het vervoersysteem in eerste instantie op te knippen in twee delen: enerzijds de verschillende vormen van routegebonden en doelgroepenvervoer en anderzijds de verschillende vormen van vraagafhankelijk vervoer. Nadat deze vormen zijn uitgewerkt, kan beoordeeld worden of er bedrijfseconomische synergie mogelijk is tussen (delen van) die vervoersregimes.

De CMO is uiteraard bereid tot een nadere toelichting en wacht uw reactie met belangstelling af.

Hoogachtend,

Voorzitter,
F.W. van der Vegte.

Secretaris,
A.H.A. Janssen.

Inspraakreactie 9: Platform Maatschappelijke Ondersteuning Zutphen

Postadres: Lammerhof 102
723 AX Warnsveld
Bezoekadres: Dreiumme 43
7232CN Warnsveld
T: 06-10306511
E: : platformmo@gmail.com
W: www.platformgcz.com

**Platform
Maatschappelijke
Ondersteuning**

Aan: College van Burgermeester en wethouders gemeente Zutphen
Postbus 41
7200AA Zutphen
info@zutphen.nl

Datum: 13 maart 2015

Betreft: advies op kadernotitie 'OP WEG' Visie en kaders voor regionale samenwerking op Basismobiliteit 2015-2019 van 18-11-2014.

Geacht College,

Het Platform Maatschappelijke Ondersteuning adviseert u hiermee op uw kadernota 'OP WEG' Visie en kaders voor regionale samenwerking op Basismobiliteit 2015-2019 van 18-11-2014.

Wij hebben uw nota gelezen en zien veel perspectief in deze nota. In dit advies willen wij u een aantal belangrijke aandachtspunten en adviezen mee geven die wij aandragen vanuit het cliëntenperspectief.

De adviezen zijn ingebracht door de leden van het P.M.O. als ervaringsdeskundigen.

Concept advies " concept- kadernota OP WEG"

Uitgangspunt: iedereen kan zich binnen de regio zo zelfstandig mogelijk en tegen een redelijke tarief met een vorm van (openbaar) vervoer verplaatsen.

Mobiliteit vanuit burgerperspectief

00 De beslispunten op een rij (Bladzijde 4)

Over het algemeen is het P.M.O. positief over de beslispunten. Wij vragen wel aandacht te besteden aan onderstaande punten.

Ons advies: Er dient tijdens de keukentafel gesprekken aandacht worden besteed aan de indicering voor de maatwerkvoorziening mobiliteit.

Pagina | 1

Wij behartigen uw belangen zodat ook u mee kunt doen!

02 Proces tot nu toe

2013: 'Regionaal onderzoek naar de vervoersstromen (bladzijde 9)

(leerlingenvervoer/Wmo/Jeugdwet/Participatiewet) laat zien dat samenwerking efficiënt en effectief is.' Dat zal ongetwijfeld ook in de toekomst zo zijn. De vraag is of bij die inschatting rekening gehouden is met de grote reorganisatie van het vervoer naar aanleiding van de halvering van het vervoersbudget 'AWBZ begeleiding' in 2014.

Ons advies: Bestuurlijk ingrijpen kan verstrekkende gevolgen hebben voor de vervoersstromen. Het collectief intrekken van regiotaxipassen door gemeenten heeft, naast gevolgen voor de gecontracteerde vervoerder, ook gevolgen voor de gedupeerde reiziger (meer maatwerkvervoer nodig, minder zelfredzaamheid) en de in kaart gebrachte vervoersstromen. In 2014 en 2015 zijn of worden centra voor dagbesteding en inloopcentra gesloten of verplaatst. Ook dat gaat niet ongemerkt voorbij. Regionaal in beeld brengen welke lokale besluiten in voorbereiding zijn ten aanzien de verschillende doelgroepen. Hier goed aandacht aanbesteden.

03 Uitgangspunten regionale vervoerssysteem

1 Toegang bepaalt iedere gemeente zelf (Bladzijde 10)

Ons advies: Dat de indicatie die mensen hebben gekregen in de toekomst voor heel Nederland moet gelden. Dit i.v.m. mensen die in grensprovincies/grensgemeenten wonen. Voor deze mensen kan dit sturingsinstrument ingrijpende consequenties hebben voor het gehele vervoerssysteem en daardoor ontoegankelijk worden voor gebruikers met een indicatie.

2. Regionaal bundelen van vervoersstromen (Bladzijde 10)

Dit betekent niet dat reizigers niet buiten de regio kunnen reizen. (...) Reizen buiten de regio kan echter wel duurder zijn voor volwassenen, dit komt omdat deze Wmo-reizigers ook gebruik kunnen maken van Valys', wordt gesteld. Valys biedt aan een beperkte groep gehandicapten, een beperkte mogelijkheid tot reizen buiten de regiotaxi zones. Het aantal valys-kilometers per persoon is teruggebracht tot 600 km per jaar. (2000 km voor rolstoelgebonden gebruikers). Participeren wordt op die manier wel erg beperkt.

Ons advies: Dit beperkt deze mensen in hun dagbesteding. Men dient rekening te houden met personen die hier dagelijks gebruik van maken en dit moeten kunnen blijven doen.

3 Behoud van kwaliteit (Bladzijde 10)

Ons advies: Denk bij het creëren van openbare voorzieningen aan de bereikbaarheid met het reguliere openbaar vervoer en zorg ervoor dat zo min mogelijk transfers (overstappen) nodig zijn. Transfers maken mobiliteit tijdrovend, oncomfortabel en soms zelfs ontoegankelijk, met name voor mensen met lichamelijke beperkingen en visueel gehandicapten. De chauffeur moet ook de persoon ophalen op de exacte plaats (binnen in huis) en weer afleveren op de exacte plaats van bestemming. Voor sommige mensen is een vaste routine wat route, passagiers en chauffeur betreft een belangrijk item.

4 Herkenbaarheid vervoerssystemen (Bladzijde 10)

Ons advies: Dit geldt niet alleen voor het uitvoeren van de ritten maar ook voor de uitvoeringsvoorwaarden; welke ritafwijkingen zijn toegestaan, welke meereisregelingen zijn van toepassing. De OV-begeleiderskaart dient geldig te blijven en gehandhaafd worden. En moet gelden voor alle vervoerssystemen.

5 Ritbijdrage regionaal afgestemd en betaalbaar (Bladzijde 10/11)

Aandachtspunt: Beter uitleg betaalbaar tarief. Betaalbaar voor wie? Houdt rekening met draagkracht van de personen.

6 Vervoersaanbod op maat, gericht op zelfredzaamheid (Bladzijde 11)

Ons advies: Daarbij hoort ook het niet onnodig afhankelijk maken van liefdadigheidsinitiatieven. In het huidige systeem lijkt het wel of iedere gehandicapte eindeloos tijd heeft, geen afspraken heeft, niet ergens op tijd aanwezig hoeft te zijn en ook nog dankbaar moet zijn voor slechte dienstverlening. De OV-begeleiderskaart moet bij de overgangsfase beschikbaar zijn.

7 Buitengebied bereikbaar (Bladzijde 11)

Aandachtspunt: Bij het reguliere OV-aanbod zelf. Een van de oorzaken van leeg rondrijdende bussen is de beperkte opstapmogelijkheden in het buitengebied (en dat geldt ook voor vele industriegebieden). Vele opstapplaatsen in het buitengebied zijn geschrapt zodat de dichtstbijzijnde opstapplaats even ver verwijderd is als de plaats van bestemming. 'We zien de bus wel rijden, maar kunnen alleen maar naar de chauffeur zwaaien.....'

8 Niet belemmerend voor de doorontwikkeling van het reguliere OV (Bladzijde 11)

Ons advies: Een goed ontwikkeld, toegankelijk en onderhouden regulier OV, ook in de buitenwijken van de grotere plaatsen, beperkt de behoefte aan aanvullend vervoer en het maatwerkvervoer. Zorg ervoor dat openbare gebouwen bereikbaar zijn met het reguliere OV.

04 Onze regionale visie op maatwerkvervoer

1 Vergroten van de zelfredzaamheid (Bladzijde 12)

Vervoersaanpakken beperken door deze meer af te stemmen op de mogelijkheden van mensen en hun sociale netwerk kan leiden tot afhankelijkheid in plaats van zelfredzaamheid (zie opmerking bij 3.6). De OV-training door een maatje, bij diverse organisaties, is een goede mogelijkheid.

Ons advies: zorg dat de gemeente deze dienstverlening (of soortgelijke dienstverlening) wel heeft ingekocht?

Bij het vragen van een ritbijdrage voor het vervoer naar groepsbegeleiding/dagbesteding van geïndiceerde deelnemers dient wel beseft te worden dat de cliënt een eigen bijdrage voor deze vorm van begeleiding verschuldigd is. Het zelfstandig reizen met het OV naar de dagbesteding dient derhalve vergoed te worden, zodat deze groep niet dubbel belast wordt.

2 Efficiënter organiseren regionale vervoersstromen (Bladzijde 12)

Aandachtspunt: De Regiecentrale kan bijdragen aan de kwaliteit van het maatwerkvervoer voor de gebruikers. Hier staan we achter. Duidelijk moet zijn dat de mensen moeten weten waar ze moeten zijn met klachten. Bovendien moet de dienstverlening verbeteren. De klachten moet teruggekoppeld worden naar de gebruikers. De taxi's moeten op tijd rijden omdat je deze kwetsbare mensen niet in de regen kunt laten wachten. Bij de ritreservering moet rekening gehouden worden met bepaalde doelgroepen m.b.t. de tijdsplanning. De chauffeur kan niet altijd rekening houden met de tijdsplanning. Kwaliteit en tijd mogen niet botsen. Bovendien moet er meer rekening gehouden worden met het type cliënt. Ook moet er goed gecommuniceerd worden i.v.m. wijzigende vertrektijden.

Ons advies: zorg dat de flexibiliteit en kwaliteit gewaarborgd wordt. Er moet rekening gehouden worden met het feit dat het niet altijd mogelijk is dat verschillende doelgroepen gecombineerd kunnen worden. Daarbij komt dat van de planner niet verwacht kan worden dat hij voldoende verstand van zaken heeft. De klacht dient neergelegd te worden bij de veroorzaker van het probleem.

Extra tijd nemen voor de ene reiziger kan betekenen dat de afspraak met de volgende passagier niet nagekomen wordt.

De klager dient genoegdoening te krijgen en op de hoogte gesteld te worden van de maatregelen die getroffen zijn om dergelijke klachten in de toekomst te voorkomen.

05 De regiecentrale uitgewerkt

1 De taken (Bladzijde 16)

Aandachtspunt: Om de samenwerking tussen gemeenten op mobiliteitsgebied tot een succes voor de reizigers te maken, dient de samenwerking, of in ieder geval adequate en tijdige gegevens uitwisseling, op aanpalende beleidsgebieden in het sociale domein degelijk belegd te worden (zie 02.1). Door de klachtenbehandeling bij de regiecentrale te beleggen kan miscommunicatie tussen de bestuursorganen tijdig aan het licht komen.

Ons advies: rekening te houden met de handicap van de betreffende persoon omdat het moeilijk is om samen te reizen met anderen. Het is voor mensen die door hun beperking niet flexibel zijn belangrijk dat zij niet een hogere prijs betalen. Dit is namelijk discriminatie. Kwaliteit en tijd moeten niet botsen.

Terecht wordt opgemerkt dat het inschatten van de vervoersvolumes een aandachtspunt vormt in het gehele aanbestedingstraject. Misschattingen op dit gebied kunnen grote gevolgen hebben voor alle betrokkenen (zie 02.1).

2 Kiezen we voor publiek of private aansturing? (Bladzijde 18)

Ons advies: De gemeente blijft de regie houden bij de publieke aansturing omdat de gemeente ook de partij is die de beschikkingen uitgeeft.

06 Onze regionale visie op samenwerking

1. De samenwerking met de provincie (Bladzijde 21)

Aandachtspunt: het is van belang het bundelen etc. van vervoerskennis niet te onderschatten.

Ons advies: bij de keukentafelgesprekken duidelijk indiceren wat precies de ondersteuningsbehoefte is van de persoon in kwestie.

08 Aanpak per vorm maatwerkvervoer (Bladzijde 24)

Ons advies: Van groot belang is het bundelen van vervoerskennis-, en kunde, beheertaken en samenwerking met zorginstellingen. Zij hebben inmiddels de nodig ervaring met integraal beleid. Hierbij is interprovinciale samenwerking onontkoombaar i.v.m. de vele grensoverschrijdende contacten van de reizigers. Participatie houdt niet op bij de provinciegrens, zeker niet in de Stedendriehoek.

Bijlage 4 Toegang op maat

Vervoersbudget op maat (Bladzijde 35)

Aandachtspunt: Tussentijdse wijzigingen van vervoersbudget moeten mogelijk zijn omdat dit namelijk goed denkbaar is. De noodzakelijke dagbesteding of begeleiding verder weg mag niet als meerkosten op de rekening van de cliënt komen.

Wij wensen u allen veel inzicht en wijsheid toe.
De Coördinatie Commissie van het P.M.O. is bereid dit mondeling toe te lichten aan u of tijdens het Forum op 23 maart 2015.

Met vriendelijke groet,
De Coördinatie Commissie P.M.O. Zutphen
Namens alle leden P.M.O. Zutphen

Inspraakreactie 10: Platform Gehandicapten Apeldoorn



Concept-kadernota 'Basismobiliteit'

Achternaam en voorletters	PGA
Straat en huisnummer	Roggestraat 49
Postcode en woonplaats	7311CA
E-mail	aenjwilhelm@gmail.com

Over de concept-kadernota 'Basismobiliteit' wil ik de volgende opmerkingen maken:

Beste gemeente

Als PGA vinden wij het idee van een basis mobiliteit een heel goed idee.

Wat wij echter in de nota missen is

A. De groepering die een prive taxipas heeft en de groep met een autovergoeding.

Wij hopen gezien de forse korting waar vooral de laatste niet zolang geleden mee te maken hadden, hopen wij dat u hier niets aan veranderen.

En dat het voor de mensen die niet met een regiotaxi mee kunnen hun prive taxi km. Mogen houden.

B. Aandacht voor de toegankelijkheid van het openbare vervoer.

Nog steeds zijn een aantal van de bushaltes niet goed toegankelijk voor rolstoelen. Wij nodigen u dan ook uit met ons alle bushaltes langs te gaan om nu echt een goed beeld te krijgen van de problemen.

C. Aandacht voor het feit dat in de bussen de rolstoelen niet goed vast kunnen worden gezet.

Het typische is dat bij een taxibus een chauffeur een diploma moet hebben om dit te kunnen en in een grote bus niet. Maar het alle ergste is dat het zoals het nu gaat domweg gevaarlijk is. Een zelfrijdende rolstoel wordt pas veilig vastgezet als de rolstoel zelf wordt vastgezet en niet zoals nu met een gordel om de buik. Met vriendelijke groeten Namens het PGA De voorzitter Anneke Wilhelm

Inspraakreactie 11: VBSO

VBSO is een besturenorganisatie van christelijke scholen op gereformeerde grondslag.

Geachte heer, mevrouw,

Als medewerker van de VBSO en betrokkene bij passend onderwijs wil ik een enkele opmerking plaatsen bij de notitie die mij toegezonden is.

Als reactie op de vraag of privaatrechtelijk of publiekrechtelijk een organisatie moet worden opgezet, denk ik dat publiekrechtelijk in dit geval voor de hand ligt. De gemeenten en de provincie hebben hierin immers een verantwoordelijkheid. Ook voor de regionale regiecentrale zou ik kiezen voor publiekrechtelijk, al dan niet verzelfstandigd. Het moet wel een taak van de overheid blijven.

De noodzaak om af te stemmen en samen te werken als regio zie ik wel en in die zin waardeer ik de notitie.

Er is ook een noodzaak om het vervoer adequater en goedkoper te gaan regelen. Bij dat laatste kan het echter wringen met de wettelijke zorgplicht die de gemeente volgens de sectorwetten in het onderwijs heeft voor het vervoer.

Wat mij opvalt, is dat er wel wat gemakkelijk van wordt uitgegaan dat maatwerkvoorzieningen kunnen worden teruggedrongen en dat de gemeente zelf de toegang bepaalt. Dat laatste is op zichzelf waar, maar geeft geen onbeperkte vrijheid aan de gemeente. De wet (bijvoorbeeld artikel 4 WPO) zegt iets over het eerbiedigen van de op godsdienst of levensbeschouwing berustende keuze van de ouders van een school. Daarnaast moet de gemeente – dat is en blijft dus de geadresseerde van de zorgplicht voor leerlingenvervoer - een regeling treffen die erin voorziet dat het vervoer kan plaatsvinden op een wijze die voor de leerling passend is.

Als er in de notitie wordt gesproken over het alleen gebruik maken van een maatwerkoplossing als er geen goedkoper vervoersalternatief voorhanden is, moet daarbij wel gezegd dat dit alternatief niet alleen goedkoper maar nog steeds passend voor de leerling moet zijn.

Om te komen tot goede, dat wil zeggen passende vervoersarrangementen, zou het goed zijn de onderwijs(zorg) arrangementen die het samenwerkingsverband passend onderwijs afgeeft, bij het bepalen van de beschikking voor vervoer te betrekken. Zorg dus voor een voorziening voor vervoer die overeenkomt met datgene wat door specialisten op het gebied van het onderwijs en eventueel ook de jeugdhulp, is vastgesteld als passend arrangement voor een bepaalde leerling.

Voor leerlingen die geen specifiek arrangement hebben, zal dit niet gelden, maar voor leerlingen die een extra begeleiding of maatwerkvoorziening voor onderwijs en jeugdhulp nodig hebben, is dit zeer gewenst.

Ongetwijfeld is er meer over de notitie te zeggen, maar dit zijn voor mij wel de meest aangelegen punten. Ik wens u wijsheid bij de uitwerking van de plannen.

Met vr. groet,

Mr. L. Vogelaar

Inspraakreactie 12: Dimence Groep

Dimence biedt geestelijke gezondheidszorg.

Wij hebben de basisnotitie doorgenomen. De uitgangspunten en de visie spreken ons erg aan. Wel wil ik graag benadrukken dat vervoer voor cliënten met een medische noodzaak voor vervoer geborgd moet blijven. Wanneer deze cliënten geen hulp meer krijgen om mobiel te zijn, zullen ze ook niet meer naar onze faciliteiten (dagbesteding) komen. Dit zal hun behandeling schaden.

Heeft u hierover nog vragen, dan beantwoord ik deze graag.

Met vriendelijke groet,

M.J. (Marjolein) Groot Wesseldijk – Vaags
Salesadviseur



Postbus 5003
7400 GC DEVENTER
Nico Bolkesteinlaan 1
7416 SB Deventer
T +31 (0)570 639 553
M +31 (0)6 832 433 84
E m.grootwesseldijk@dimencegroep.nl
I www.dimencegroep.nl

Inspraakreactie 13: ZoZijn

Zozijn is een professionele dienstverlener voor:

- Kinderen en jeugdigen met een ontwikkelingsprobleem
- Volwassenen, kinderen en jeugdigen met niet aangeboren hersenletsel (NAH)
- Volwassenen met een verstandelijke beperking

Geachte heer, mevrouw,

Graag reageren wij op uw concept kadernota Op Weg.

U noemt cliënten die onder de Wlz vallen wel (waarvoor onze dank), maar wel heel summier. U brengt ze ter sprake bij Bestuurlijk belang zorginstellingen (pagina 8, 1.2.) en terloops op pagina 24 bij Intramuraal vervoer.

Een groot deel van de cliënten van Zozijn valt onder deze groep. Wij hebben zelf (voor intramuraal en extramuraal) een regiecentrale opgezet om zo efficiënt en goedkoop mogelijk ons eigen vervoer en extern vervoer in de regio tussen Hattem en Winterswijk in te kopen en te coördineren.

Mogelijk kunt u gebruikmaken van onze ervaring. Wij bieden onze kennis hierbij graag aan.

Volgens de huidige regels mogen wij voor de Wlz cliënten geen gebruikmaken van de regiotaxi. Als dat wel mogelijk wordt, zien wij in de toekomst zeker nog meer kostenbesparende mogelijkheden. Het zal zeker nog haken en ogen hebben, maar het moet mogelijk zijn om daar grotendeels uit te komen.

Ook hebben wij te maken met aanzienlijke vervoerstromen (leerlingenvervoer) binnen de regio voor onze ZMLK school in Wilp (Daniël de Brouwerschool).

Het is ons niet duidelijk uit de kadernotitie en bijlage hoe wij informatie en kennis kunnen uitwisselen. Wij ontvingen de kadernota samen met het programma voor 19 maart, maar daar staat het onderwerp niet op de agenda.

Graag hoor ik van u over het vervolg.

Zozijn is een professionele dienstverlener voor:

- Kinderen en jeugdigen met een ontwikkelingsprobleem
- Volwassenen, kinderen en jeugdigen met niet aangeboren hersenletsel (NAH)
- Volwassenen met een verstandelijke beperking

Onze zorg en ondersteuning leidt ertoe dat mensen met een beperking zoveel mogelijk deelnemen aan de samenleving en zich kunnen ontwikkelen.

Met vriendelijke groet,

Geerke E. Simons

Beleidsmedewerker Bestuur

M 06 53 53 91 72

g.simons@zozijn.nl

wmo@zozijn.nl (voor Wmo 2015, Jeugdhulpverlening, Wlz en Participatiewet)

Stichting Zozijn Zorg

Molenallee 50 7384 AN Wilp

Postbus 10, 7390 AA Twello

Telefoon centraal 0575 - 593 900

www.zozijn.nl

Inspraakreactie 14: Karakter

Expertisecentrum voor kinder- en jeugdpsychiatrie.

Wij hebben uw concept notitie Basismobiliteit ontvangen. In reactie daarop wil Karakter graag de volgende punten ter overweging meegeven:

1. Elke gemeente bepaalt zelf toegang tot het regionaal (maatwerk) vervoer. Om te voorkomen dat twee gelijke gevallen in twee verschillende gemeenten leidt tot verschil in toekenning van beroep op regionaal vervoer (in de ene gemeente wel en in de buurgemeente niet) stellen wij voor dat er een gezamenlijke afspraak komt voor toegang tot regionaal vervoer. Een verschil in toekenning staat op gespannen voet met het gelijkheidsbeginsel en kan daarmee het vertrouwen vanuit de inwoner/patiënt in de overheid ondermijnen.
2. De genoemde uitgangspunten zoals behoud van kwaliteit en betaalbaarheid voor inwoner zijn positief. Vraag voor ons is hoe dit nader geconcretiseerd wordt? Wat is betaalbaar? Wordt er rekening gehouden met financiële draagkracht van gezinnen? Met name bij onze patiënten zien we ook financieel kwetsbare gezinnen waar dit een belangrijk onderwerp is. De eigen bijdrage mag niet leiden tot het mijden of stoppen van de zorg die nodig is.
3. Gezien bovenstaande stellen wij voor tot overleg over invulling en concretisering van deze uitgangspunten tussen overheid, inwoner/patiënt en zorgaanbieders te komen.

Er vanuit gaande u met deze input van dienst te zijn en tot nader overleg bereid.

Met vriendelijke groet,

Jeannette Verstegen

Transformatie en Verkoopbureau

kinder- en jeugdpsychiatrie
karakter

Expertisecentrum voor kinder- en jeugdpsychiatrie

Horalaan 5 m. **06 11 87 27 75**

Postbus 68 t. **0318 67 67 70**

6710 BB Ede j.verstegen@karakter.com

Karakter heeft nu de Consultatielijn voor jeugdzorgprofessionals: 088 654 54 99. Dagelijks een GZ- psycholoog beschikbaar voor diverse vragen.

04 | Onze reactie op de adviezen

Om eind maart behandeling in de gemeenteraden mogelijk te maken, zijn de ontvangen adviezen zonder reactie in deze notitie gebundeld en gezonden aan de gemeenteraden.

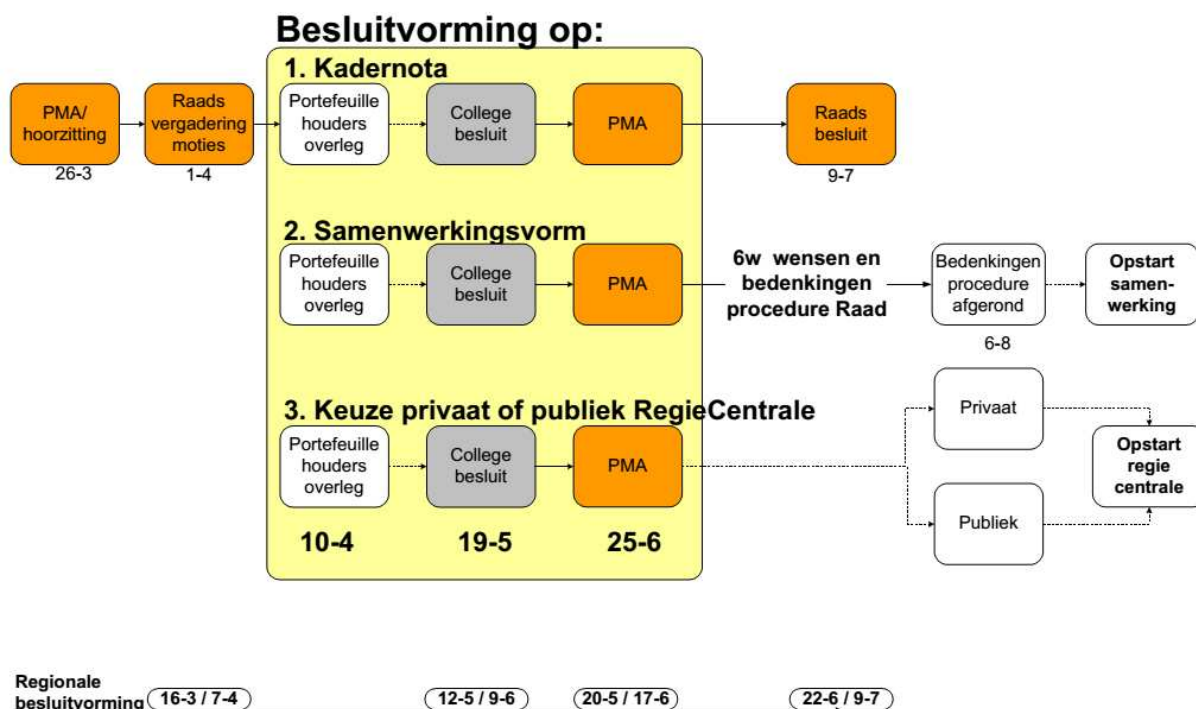
Regionaal is afgesproken dat de gemeenteraden direct na de inspraakperiode in twee rondes, conform het regionale samenwerkingsformat, tot besluitvorming over gaan. De *eerst ronde* van de behandeling van de concept kadernota in de regionale gemeenteraden vindt plaats in de periode tussen 16 maart en 7 april. Op het moment dat de laatste raadsbehandeling is geweest, wegen de colleges de binnengekomen inspraakreacties en de opgehaalde informatie uit de raadsbehandelingen (moties).

De regionale portefeuillehouders komen in mei met een reactie en geven daarmee nadere inhoud aan dit hoofdstuk. Mogelijk zullen de colleges de concept Kadernota Basismobiliteit aanpassen. Een volledige inspraaknota en de kadernota zullen de colleges aan de gemeenteraden aanbieden (=de *tweede ronde*). De tweede ronde zal plaatsvinden in de periode tussen 20 mei en 17 juni.

Planning:

- 16 maart- 7 april Eerste ronde gemeenteraden in de regio(moties)
- 10 april regionaal portefeuillehoudersoverleg
- 12 mei- 9 juni regionaal: alle colleges
- 20 mei- 17 juni Tweede ronde gemeenteraden in de regio

Figuur 1 Besluitvormingsproces



Bijlage 1 Verslag Regionale bijeenkomst adviesraden Wmo

Datum: 10 februari 2015

Plaats: Brasserie- Restaurant Korderijnk te Twello

Aanwezig: vertegenwoordiging van de adviesraden Wmo van de gemeenten

Afwezig: De adviesraden van Brummen, Hattem en Zutphen

Gespreksleider: Mieke Biemond Zorgbelang Gelderland

Spreekers: Jos Penninx (Voorzitter van de Stuurgroep Basismobiliteit) en Andreas Noordam (regionale projectleider Basismobiliteit)

Aanleiding

De concept Kadernota OP WEG, visie en kaders voor regionale samenwerking op basismobiliteit, is of wordt, in de nabije toekomst door de colleges vrij gegeven voor inspraak en verzonden aan alle adviesraden via de gemeenten en via Zorgbelang.

Welke gemeenten?

Momenteel nemen negen gemeenten samen het besluit om de kadernota vrij te geven voor inspraak. Namelijk de gemeenten: Apeldoorn, Brummen, Deventer, Epe, Hattem, Heerde, Voorst Lochem, Zutphen. De gemeenten Olst-Wijhe en Raalte hebben zich teruggetrokken.

Daarnaast is in 8 gemeenten, de Gelderse gemeenten, besluitvorming in voorbereiding voor het tekenen van de samenwerkingsovereenkomst met de Provincie Gelderland voor 1 april 2015. Deze samenwerkingsovereenkomst gaat over de overheveling van Regiotaxi, inclusief het aanvullende openbaar vervoer naar de samenwerkende gemeenten.

Introductie

Veel blijft hetzelfde. Ook nu kent Regiotaxi een ritaanname/ telefooncentrale, een beheerorganisatie en een vervoerder. Verschil met de nieuwe situatie is dat de telefooncentrale ook de ritplanning verzorgt (dit noemen we regiecentrale). De regiecentrale stuurt meerdere vervoerders in de regio aan. De regiecentrale stuurt ook het leerlingenvervoer en het vervoer naar dagbesteding aan.

Regiotaxi bestaat uit maatwerkvervoer en aanvullend openbaar vervoer. Het aanvullend openbaar vervoer is een verantwoordelijkheid van de Provincie. Binnen Regiotaxi is ongeveer 90% gemeentelijke Wmo-vervoer en 10% aanvullend openbaar vervoer.

Samenwerking tussen gemeenten

Samenwerken op beheertaken en een regiecentrale betekent ook dat gemeenten de intergemeentelijke samenwerking moeten vastleggen.

Samenwerkingsovereenkomst provincie Gelderland 1 april

Onze besluitvorming is er op gericht dat we voor 1 april de samenwerkingsovereenkomst met de provincie Gelderland kunnen tekenen. We willen zo snel mogelijk duidelijk hebben met welke gemeenten we gaan samenwerken en voor welk vervoerssysteem we kiezen.

De exacte inhoudelijke inkleuring komt later. Als u daar wel al een mening over heeft, dan horen wij dit graag zo snel mogelijk.

Ben ik geen uren onderweg?

Reizigers willen weten welke regels straks gaan gelden en waar regels afwijken ten opzichte van het huidige systeem. De adviesraden vragen meer inzicht in de concrete verschillen voor de reiziger. Het is belangrijk dat jongeren op tijd thuis zijn en niet uren in een taxi zitten. Graag aandacht voor de maximum omrijtijd.

Soorten vervoer

We onderscheiden vraagafhankelijk vervoer en vervoer langs vaste routes, zoals het leerlingenvervoer. We willen dat de bezettingsgraad van de bus toeneemt door waar mogelijk deze vervoersstromen met elkaar (volgtijdelijk) te combineren.

Eén Tarief

Voor reizigers is het belangrijk dat iedereen dezelfde ritbijdrage betaald. Op dit punt zouden geen verschillen tussen gemeenten moeten bestaan.

Ritaanname/ telefooncentrale

De medewerkers moeten goed verstaanbaar zijn.

Inkoop

De aanbesteding start halverwege dit jaar. Eerst zal de regiecentrale worden aanbesteed, daarna het vervoer. De gemeenten willen daarbij meerdere vervoerders contracteren.

Hoe democratisch komt het programma van eisen tot stand?

De colleges leggen de uitgangspunten voor het bestek (de aanbestedingsdocumenten) vast. In de aanbestedingsdocumenten bepalen we waaraan een regiecentrale en het vervoer moet voldoen. Deze stukken worden pas openbaar op het moment dat de aanbesteding start. De uitgangspunten kunnen we wel vooraf met elkaar delen. Hiervoor zullen we een bijeenkomst met de adviesraden plannen. Een exacte planning wordt op dit moment opgesteld. Zodra dit duidelijk is zullen we opnieuw een afspraak met u plannen.

Als u vindt dat de gemeente bij de inrichting van het vervoerssysteem rekening moet houden met bepaalde zaken of bepaalde eisen of voorwaarden zou moeten stellen. Wacht dan niet om dit te melden, dan kunnen wij dit meenemen bij de voorbereidingen.

Wat als 1 gemeente dwars gaat liggen?

Om het geld van de provincie Gelderland te ontvangen moeten gemeenten samenwerken. De provincie wil alleen zaken doen met de regio. Gemeenten kunnen zelf bepalen bij welke regio ze willen horen. Bovendien moeten gemeenten ook zelf bepalen welke vervoersstromen (Wmo, Jeugdwet, Leerlingen, aanvullend OV) ze in welk tempo onder de regiecentrale willen brengen. Des te beter de bussen bezet zijn des te goedkoper het vervoer is.

Doelroepen mengen

Daar waar mogelijk, willen we kijken of bepaalde ritten gecombineerd kunnen worden met anderen. Of dit kan is afhankelijk van wat reizigers 'aan kunnen'.

Zelfde chauffeur

Er zijn reizigers voor wie het erg belangrijk is dat er altijd dezelfde medereizigers en chauffeur in de bus aanwezig zijn. Hier zal rekening mee gehouden moeten worden.

Kwaliteit

De ambitie is met minder geld de kwaliteit van het vervoer voor de reizigers gelijk te houden.

Veiligheid

Het vervoer moet veilig zijn. Ook vervoer door vrijwilligers moeten aan bepaalde eisen voldoen.

App

Kijk naar nieuwe ontwikkelingen. Reizigers vinden het fijn om te weten waar een bus is en of het nog lang duurt voordat hij voorrijdt. Hiervoor zijn technische ontwikkelingen: app. Breng vernieuwing in het systeem. Hier heeft de reiziger profijt van.

Volgtijdelijke ritten

We zien winst in het volgtijdelijk organiseren van ritten. Eerst kinderen naar school, daarna mensen naar dagbesteding. Daarbij zullen we ook kijken of het schuiven in tijden een oplossing zou kunnen zijn. Het zou kunnen zijn dat als de dagbesteding een kwartier later begint, dat de cliënten in een bus mee kunnen rijden die toch al langs het huis rijdt. Wel zal bij deze afweging ook gekeken moeten worden naar de zorgkosten die door deze verschuiving misschien wel toenemen. Deze voor- en tegens zullen tegen elkaar afgezet moeten worden.

Wat als Deventer iets anders kiest/ afhaakt?

Overijssel ziet geen rol voor het aanvullend OV. Gelderland heeft min of meer dezelfde visie op de toekomst van het OV, maar subsidiëren Wmo vervoer en blijven de komende jaren het aanvullend OV betalen. Voor Gelderland in het totaal voor onze regio €1,4 mln. Het Gelderse geld zal alleen naar Gelderse burgers gaan.

Er zijn vervoersstromen van en naar Deventer. Als Deventer niet meedoet met de regiecentrale, dan betekent dit waarschijnlijk dat op de retourrit geen passagiers meegenomen kunnen worden van Deventer naar Apeldoorn.

Tijdsdruk

Een aantal mensen in de zaal ervaart een grote tijdsdruk. Mieke Biemond licht toe dat ruim één jaar geleden heeft Marijke Eppink de ontwikkelingen gepresenteerd aan de Wmo adviesraden. Op dit moment komt de datum van overheveling van Regiotaxi naar de regio dichterbij. Voor het doen van een aanbesteding is tijd nodig. Dit betekent dat het nu de tijd is om advies te geven.

Verschillen tussen gemeenten

Uit ervaring met het leerlingenvervoer blijken de regionale verschillen niet groot te zijn. Op Regiotaxivervoer zijn de systeemkenmerken al regionaal aan elkaar gelijk.

Parallel proces adviesraden en gemeenteraden

We vinden het fijn om mee te denken, maar geen paniek voetbal. Petje af.

Gebiedsgrens

Ieder gebied heeft een grens. Een grens betekent niet dat niet over de grens vervoerd wordt. Leerlingen die in Zwolle naar school moeten, zullen ook in het nieuwe vervoerssysteem naar Zwolle gebracht worden.

Bureaucratie terugdringen

De regio-indeling zou vaster moeten zijn. Een gemeente als Heerde zou een regio moeten kiezen. Dit blijkt echter niet eenvoudig te zijn. De samenleving houdt zich niet aan bestuurlijke grenzen.

Plaatselijke vervoerders

Via een Europese aanbesteding kunnen we niet regelen dat plaatselijke vervoerders de opdracht krijgen. Wel werken vervoerders met lokale chauffeurs. Bovendien moet een nieuwe vervoerder ook een deel van het personeel van de zittende vervoerder overnemen.

Morgen mogelijk geen Regiotaxi vervoer

Het kan zijn dat er morgen (11 februari) geen Regiotaxi vervoer rijdt. Jos Penninx legt uit dat WdK het Regiotaxivervoer mogelijk het vervoer staakt.

Mieke deelt een document uit dat wellicht interessant is voor het formuleren van een advies: "Busje komt zo...."Prestatiecriteria vanuit cliëntenperspectief voor vervoersvoorzieningen

Vervolg:

1. Binnenkort ontvangt u via Mieke Biemond:
 - De presentatie
 - Het verslag van deze bijeenkomst
 - Het huidige bestek van Regiotaxi om een idee te krijgen bij wat hier allemaal in staat
2. U hebt tot 17 maart de tijd om uw advies uit te brengen.
3. We zullen de uitgangspunten voor de regiecentrale en de inkoop van het vervoer in een bijeenkomst aan de adviesraden voorleggen. Dit zullen we in eind maart begin april organiseren.

Zou u s.v.p. uw advies ook willen mailen aan basismobiliteit@apeldoorn.nl. Op deze wijze kunnen wij gemakkelijk alle adviezen bundelen en aanbieden aan onze colleges en gemeenteraden.