

Verslag: de heer Van Vlodrop

Toetreden tot GR Omnibuzz (doelgroepenvervoer)

Aanwezig

Voorzitter: de heer Mertens
College: wethouder Gerats
Griffie: de heer Vinju

Fractievertegenwoordigers:

de dames Van Haasen en Korsten en de heren Es Sadki, Vrehen, Schulpen, Geelen, Wijnands, Limpens en Schoffeleers

Verder aanwezig:

de heer Hartholt directeur Omnibuzz

Totaal: 23 aanwezigen

De voorzitter vraagt aan het begin voor wie het een hamerstuk is. Voor de meerderheid van de aanwezige partijen is dit het geval. Wel heeft een aantal partijen nog een aantal vragen. Vervolgens worden de vragen geïnventariseerd.

De heren Geelen en Schoffeleers en Limpens hebben geen vragen meer.

De heren Schulpen en Wijnands en mevrouw Korsten hebben nog een aantal verduidelijkende vragen. (door een technische storing gedurende de eerste vijf minuten zijn deze kort samengevat)

SP (mevrouw Van Haasen) kan zich goed vinden in het voorstel met een pleidooi voor het regiemodel en een publiekrechtelijke inrichting. Spreekster is blij met de uitleg van de wethouder over de gemeenschappelijke regeling en de daarbij behorende democratische controle. Het is nu duidelijk welke bevoegdheden worden overgedragen en wat de rol van de gemeente is.

De SP heeft nog een aantal vragen over de nieuwe vormen van doelgroepenvervoer.

- Ambtelijke werkgroepen gaan aan de slag met Wmo-begeleid vervoer en leerlingenvervoer. Voor Wmo-begeleid vervoer is het streven 2018, voor leerlingenvervoer worden data genoemd in 2020 en 2022. Spreekster wil weten of die data aansluiten bij de ambitie van de gemeente Maastricht.
- Het stuk bevat weinig informatie over vervoer binnen de Jeugdwet. Spreekster wil weten of ook hiermee een werkgroep aan de slag gaat en wanneer de Maastrichtse mobiliteitscentrale volledig is ingericht.

PvdA (de heer Es Sadki) heeft een aantal vragen over dit onderwerp.

- Heeft het college contact met de huidige gebruikers van doelgroepenvervoer?
- Worden er de komende tijd nog zaken geregeld, bijvoorbeeld op het gebied van monitoring?
- Kan de gemeente met dit contract nog maatwerk bieden?
- Zijn met dit contract een vaste chauffeur en vaste begeleider mogelijk?
- Is een adviesraad voor het leerlingenvervoer een goed middel voor controle?
- Worden de financiële en bestuurlijke risico's in kaart gebracht, bijvoorbeeld bij een faillissement van een deelnemend bedrijf?

De **Maastrichtse Volkspartij** (de heer Vrehen) steunt de deelname aan de gemeenschappelijke regeling Omnibuzz. Het gefaseerd invoeren van de verschillende vervoerssoorten is een juiste beslissing. De fractie pleit verder voor aandacht voor de aansluiting van het speciale vervoer op het openbaar vervoer, zodat mensen met een beperking ook gemakkelijk gebruik kunnen maken van bus en trein. Daarbij is het VN-verdrag een goede stok achter de deur.

Het is goed dat er ervaringsdeskundigen worden ingeschakeld bij het proces. Spreker stelt voor om een adviesraad in te richten voor alles wat met vervoer te maken heeft. Hij vraagt verder meer informatie over de bevoegdheden en verantwoordelijkheden van de verschillende deelnemende instanties en gemeenten, stelt voor om termijnen te koppelen aan de te verstrekken informatie en vraagt meer inzage in het tijdpad. Voor Maastricht zouden de wijzigingen budgettair neutraal uitgevoerd kunnen worden. Spreker vraagt meer informatie over deze financiële zaken.

De MVP steunt de voorgestelde regeling en ziet uit naar een goed vervoerssysteem voor de burgers.

Wethouder **Gerats** gaat in op de vragen van PVM over de verplichtingen van de gemeente. De lopende contracten dicteren het moment van instroming. Het contract met Veolia loopt eind 2016 af. De eerste stap is het Wmo-regiotaxivervoer. Het contract voor leerlingenvervoer loopt nog tot 2022. Jaarlijks zal er een evaluatie plaatsvinden, onder andere wat betreft de relatie tussen gemeenteraden en de gemeenschappelijke regeling. Een lid van het algemeen bestuur van de gemeenschappelijke regeling (dat is de wethouder) zal rechtstreeks verantwoording afleggen aan de raad. Omnibuzz heeft verder een overlegstructuur toegezegd met de verschillende gemeenteraden. Dat wordt de komende tijd verder ingevuld, wellicht met een regionale overlegstructuur. Spreker zegt toe dat een adviesraad met ervaringsdeskundigen en cliënten zal worden ingesteld, die op vaste momenten overlegt met de verschillende gemeenteraden, onder andere over de voortgangrapportages.

De financiën van een gemeenschappelijke regeling moeten op een zorgvuldige manier worden afgewikkeld. Het budgetrecht berust bij de gemeenteraad.

Er is verder gevraagd of de aanbesteding wel gerealiseerd kan worden. Spreker beaamt dat er sprake is van tijdsdruk, maar ziet voorsnog geen problemen. Er is ook gesproken over de verschillende rollen van bijvoorbeeld een wethouder bij een gemeenschappelijke regeling. Spreker stelt voor om op een serieuze manier om te gaan met de risico's op dat gebied, maar beaamt dat er fouten mogelijk zijn, bijvoorbeeld op het gebied van financiën, effectiviteit en inrichting van systemen. Hij maakt zich echter voorsnog geen zorgen.

Zowel Veolia als Arriva maakt geen gebruik van sociale return. Het is daarom mooi dat daarmee met deze gemeenschappelijke regeling wordt gestart. Dat is een grote stap voorwaarts. Verder worden ook op het gebied van duurzaamheid grote stappen gezet.

Door een goede regie op de mobiliteitscentrale, neemt de kennis op dat gebied toe. Er is nu nog onvoldoende zicht op de verkeersstromen.

De provincie is verwickeld in juridische processen en communiceert er daarom niet over.

Doelgroepenvervoer is een verantwoordelijkheid van de gemeente; openbaar vervoer een verantwoordelijkheid van de provincie. De provincie krijgt een adviserende rol voor een goede afstemming tussen beide soorten vervoer.

Er wordt op dit moment alles aan gedaan om het openbaar vervoer toegankelijker te maken. 85% van de doelgroep zal echter nog lang op doelgroepenvervoer aangewezen zijn, gezien de recente ervaringen en onderzoeken.

De raad moet zich goed bezinnen hoe hij wil omgaan met gemeenschappelijke regelingen. Spreker verwacht niet dat de raad anders zal omgaan met deze gemeenschappelijke regeling. Hij verwacht dan ook geen bezwaren op dat gebied.

Er is sprake van twee ambtelijke werkgroepen: voor begeleid vervoer en leerlingenvervoer. Het is de ambitie om zaken te integreren en haast te maken met de voorbereidingen. Het is goed om daar ook ouders en kinderen bij te betrekken, bijvoorbeeld bij het aanstellen van een vaste chauffeur en vaste begeleider.

De wethouder voorziet dat er met deze nieuwe systematiek meer mogelijkheden zijn voor maatwerk. Hij ziet verder goede mogelijkheden voor een adviesraad. Er is al sprake van een adviesraad voor doelgroepenvervoer. Voor het openbaar vervoer is het provinciaal bestuur aan zet. Spreker is het ermee eens dat de timing van het communicatieplan goed moet zijn.

De situatie op de markt zorgt ervoor dat de tarieven met 10% worden verhoogd. Door andere maatregelen kan het doelgroepenvervoer budgettair neutraal worden overgeheveld.

De heer **Hartholt** (ambtenaar) gaat in op het PR-plan. De huidige stand van zaken is in beeld gebracht. De brief daarover wordt binnen enkele weken verstuurd. De komende maanden zullen er nog drie contactmomenten zijn met klanten over de veranderingen per 10 december 2016.

Daarnaast vinden er informatiesessies in de gemeenten plaats.

In de OV-visie van de provincie is sprake van overleg met de gemeenten, onder andere over de optimalisering van de mobiliteitscentrale. Verder wordt er nu onderzoek gedaan naar het aantal aangepaste bushaltes. Spreker ziet uit naar de bussen die de provincie gaat inzetten.

Er is sprake van een krap tijdpad, maar het is niet ondoenlijk. Er wordt samen met aanbestedingsexperts gekeken naar de juiste aanpak. Taxibedrijven hebben al aangegeven te kunnen voldoen aan de maximale inwerktermijn van twee à drie maanden.

Maastricht is de trekker van de werkgroep leerlingenvervoer. De gemeente is een belangrijke adviseur van deze werkgroep.

Tweede termijn

Partij Veilig Maastricht, Seniorenpartij en D66 stemmen in met het voorliggende voorstel.

CDA (de heer Geelen) deelt mee dat de gemeente onder andere door het werk van de werkgroep Maastricht Bereikbaar veel expertise heeft op dit gebied. Spreker stelt voor om daar gebruik van te maken.

GroenLinks (mevrouw Korsten) stemt in met het voorstel, maar wil weten wat de speerpunten zijn van de gemeente Maastricht over zaken waarvoor beleidsvrijheid geldt.

Wethouder **Gerats** legt uit dat de raad binnen de gemeentelijke Wmo-regeling zaken met betrekking tot het doelgroepenvervoer vaststelt op basis van de resultaten van de keukentafelgesprekken in de gemeente. Hij pleit daarbij voor een goede afstemming met andere gemeenten, maar benadrukt dat iedere gemeente zijn eigen regels mag opstellen, onder andere over tarifiering en maximale tijdsduur.

De heer **Hartholt** deelt mee dat de gemeente Maastricht de afspraken over de oude strippenkaart heeft overgenomen met een bedrag per zone.

GroenLinks (mevrouw Korsten) wil weten wanneer de raad daar een besluit over neemt.

Wethouder **Gerats** legt uit dat de raad de verordening vaststelt. Vervolgens werkt het college de verordening uit in nadere regels.

De **Maastrichtse Volkspartij** (de heer Vreken) deelt mee dat de vervoersregeling is opgenomen in de Verordening 2015. Om gebruik te kunnen maken van de vervoersregeling zijn beschikkingen afgegeven. Spreker wil weten of de raad na 10 december 2016 opnieuw een verordening moet vaststellen of dat de afgegeven beschikkingen geldig blijven tot aan de einddatum van de beschikking.

Wethouder **Gerats** deelt mee dat de verordening begin 2015 is vastgesteld. In de verordening is bijvoorbeeld geen maximale tijdsduur vastgelegd. De invoering van de gemeenschappelijke regeling is geen reden om daarop terug te komen, tenzij de raad daar expliciet voor kiest. Ook kan de verordening naar aanleiding van nieuwe ervaringen worden aangepast.

CDA (de heer Geelen) vraagt naar verschillen in regelingen tussen Maastricht en omliggende gemeenten.

Wethouder **Gerats** antwoordt dat de wethouders van omliggende gemeenten graag van de huidige dure regeling af willen. De Heuvellandgemeenten denken dus heel anders over de regeling van Maastricht.

SP (mevrouw Van Haasen) herhaalt haar vraag over doelgroepenvervoer binnen de Jeugdwet.

De heer **Hartholt** deelt mee dat doelgroepenvervoer binnen de Jeugdwet ook wordt besproken binnen de werkgroep Wmo-BG.

PvdA (de heer Es Sadki) vindt de doelstelling en de inhoud helder en kan dan ook instemmen met het voorliggende voorstel.

De **Maastrichtse Volkspartij** (de heer Vreken) is blij met de toezegging betreffende de adviesraad, want het is belangrijk dat gebruikers mee kunnen praten over deze nieuwe regeling. Spreker vraagt verder aandacht voor sociale return. Met Vervoer op Maat hebben eerder al veel mensen een leuke baan kunnen krijgen.

Spreker vraagt ook aandacht voor overleg met doelgroepenorganisaties, met bijvoorbeeld aandacht voor training en dergelijke. Hij pleit verder voor een goede communicatie, onder andere over de eerder afgegeven beschikkingen en bijvoorbeeld de eigen bijdrage.

Wethouder **Gerats** benadrukt dat hij aandacht heeft voor de onrust, die is ontstaan. Ook zegt hij veel aandacht te schenken aan sociale return. Hij wil weten of ook mensen met een beperking in aanmerking moeten komen voor bijvoorbeeld trainingsprogramma's.

De **Maastrichtse Volkspartij** (de heer Vreken) wil inderdaad breed inzetten op sociale return. Spreker benadrukt dat daar bij Vervoer op Maat al veel expertise is opgedaan en stelt voor om daar gebruik van te maken.

De heer **Harholt** deelt tot slot mee dat de provincie conform de landelijke wetgeving eisen stelt aan de toegankelijkheid van bussen.

De **voorzitter** constateert dat het voorstel rijp is voor besluitvorming in de raad, niet in de raadsvergadering van deze avond, maar in de volgende.
Hij bedankt de aanwezigen voor hun bijdragen en sluit het overleg om 19.45 uur.