

Raadscommissievoorstel

Status: opiniërend

Agendapunt:	5
Onderwerp:	Toekomst Wmo-vervoer
Datum:	13 januari 2016
Portefeuillehouder:	Jhr. M.R.H.M. von Martels
Decosnummer:	430
Informant:	Rik Bolhuis r.bolhuis@dalfsen.nl (0529) 48 83 16

Doel:

U wordt gevraagd te discussiëren over de koers die is uitgezet voor een andere opzet van het Wmo-vervoer waarbij ingezet wordt op een grotere rol van welzijnsorganisaties en inzet van vrijwilligers. Daarnaast zal in regionaal verband een vervoersvoorziening worden georganiseerd.

Inleiding:

In de raadscommissie van 1 juni 2015 heeft de raad een discussie gevoerd over de toekomst van het Wmo-vervoer (of breder: doelgroepenvervoer). Op basis van deze discussie en de uitgangspunten is verder gewerkt aan de beleidsontwikkeling. In regionaal verband is een voorstel uitgewerkt dat als bijlage is bijgevoegd. Aan de hand van dit regionale voorstel zal in dit raadscommissievoorstel worden aangegeven wat de huidige stand van zaken is en wat enkele kernpunten voor discussie zijn.

Kernboodschap:

De directe aanleiding voor een bezinning op de toekomst van het Wmo-vervoer is het besluit van de provincie Overijssel om te stoppen met haar aandeel in de Regiotaxi. Daarmee valt een belangrijke pijler weg onder het concept van de Regiotaxi. Kernvraag is: *gaan we door binnen het huidige systeem en de werkwijze ("een nieuwe Regiotaxi organiseren") of gaan we op een andere manier proberen een vervoersvorm te organiseren voor mensen met een vervoersbehoefte die zich niet zelfstandig kunnen verplaatsen.*

Een optie zou zijn om zonder de provincie gewoon door te gaan met de Regiotaxi. Daar is niet voor gekozen. Daar zou onder andere medewerking voor nodig zijn van de gemeenten Ommen en Hardenberg. (De gemeente Dalfsen zit samen met deze gemeenten en de provincie in de Regiotaxi Vechtdal.)

De richting die we nu uitgaan is een vernieuwd concept op basis van de uitgangspunten van de Raad in april 2015:

- Uitgaan van eigen kracht en de daarbij behorende vervoersbehoefte van de inwoners;
- Lokaal wat lokaal kan, regionaal waar dat meerwaarde heeft;
- Integraal en samenhangend beleidskader (o.a. kijken naar mogelijkheden bijv. combinatie met vervoer van en naar dagbesteding en leerlingenvervoer)

In de regionale vervoersvisie zijn deze uitgangspunten ook nadrukkelijk meegenomen. In de regionale visie wordt gekozen voor een combinatie van een regionale (maatwerk)voorziening en een lokale algemene voorziening.

Toelichting

Lokale uitvoeringsvariant met regierol welzijnsorganisaties

Uitgaande van de bestaande gebruikers van Wmo-vervoer zal voor drie groepen een alternatief moeten worden gerealiseerd:

- de huidige Wmo-pashouders die gebruik maken van de Regiotaxi
- de mensen die zich niet zelfstandig kunnen vervoeren naar dagbesteding
- mensen die (zonder een officiële indicatie) nu gebruik maken van het OV-gedeelte van de Regiotaxi en die geen alternatief hebben ("verborgen" Wmo-vervoer in Regiotaxi).

Het meest wenselijke scenario voor de gemeente Dalfsen is dat een groot deel van de vervoersbehoefte van deze doelgroepen kunnen worden ingevuld door een vorm van vrijwilligersvervoer. In de aanpak van de gemeente Dalfsen krijgen de welzijnsorganisaties (met name Landstede en SWOL) een regierol van de uitvoering hiervan. Zij krijgen de taak een vervoersdienst op te zetten. Aanvullend hierop is inzet van professioneel vervoer nog steeds mogelijk.

Schaken op meerdere borden tegelijkertijd

Om toe te werken naar een nieuw concept voor het vervoer zal in de uitwerking ruwweg drie trajecten moeten worden doorlopen:

- a. een verandering van het Wmo-beleid.
- b. een regionale voorziening
- c. lokale algemene voorziening

Ad.a

Hiervoor is al aangegeven dat het nieuwe beleid geen voortzetting is van de bestaande Regiotaxi als Wmo-voorziening. Als een lokaal systeem van de grond komt, ontstaat in Wmo-termen een algemene

voorziening. Dit heeft gevolgen voor de indicatiestelling. Met andere woorden, wie komt nog voor de maatwerkvoorziening in aanmerking en van wie wordt verwacht dat ze op eigen kracht danwel via de algemene voorziening in de vervoersbehoefte kunnen voorzien? Een ander aspect van het beleid betreft de tariefstelling. Op dit moment krijgt iemand na indicatiestelling een Wmo-pas. Met deze pas kan tegen gereduceerd tarief gebruik worden gemaakt van de Regiotaxi (maximaal 1500 kilometer). De tarieven zijn gelijkgesteld met het OV-tarief (ongeveer € 0,15 per kilometer, met een instaptarief). In het huidige (beperkte) vrijwilligersvervoer wordt gerekend met een tarief van € 0,30 per kilometer. Een ander onderdeel van de Wmo dat herzien moet worden betreft het vervoer van en naar dagbesteding. Een deel van deze doelgroep heeft een aparte indicatie voor vervoer. Hiervoor krijgt de cliënt zelf (via een pgb) of de zorgaanbieder (zorg in natura) een extra vergoeding. Tot nu toe is de zorgaanbieder of de cliënt zelf verantwoordelijk voor het vervoer. Mogelijk dat aanpassingen kunnen plaatsvinden bij de indicatiestelling (bijvoorbeeld geen aparte indicatie meer voor het vervoer) of via de tariefstelling en de inkoop.

Ad. b

De gemeenten in West Overijssel gaan gezamenlijk een nieuwe Wmo-vervoersvorm organiseren. Dit is een nieuwe geografische schaal. Voor de huidige regiotaxi is West Overijssel (minus Zwolle) verdeeld over drie clusters. Dalfsen zit met Ommen en Hardenberg in het cluster Vechtdal. Ander verschil is dat de provincie Overijssel geen opdrachtgevende partij meer is. Er moet dus een nieuwe vorm worden gevonden voor de organisatie van de aanbesteding, contractbeheer, administratie en kwaliteitszorg. Een ander nieuw element is dat in de verdere toekomst de vervoersstromen van de Wmo-doelgroep kunnen worden gecombineerd met leerlingenvervoer. In theorie kan dit efficiencyvoordelen opleveren, maar het is de vraag of dit de praktijk kan worden gecombineerd.

Ad. c

In het toekomstige plaatje is een grote rol weggelegd voor lokale welzijnsorganisaties. Dit betekent onder andere een regierol bij de vervoersstromen. Melding c.q. aanvraag wordt gedaan bij de welzijnsorganisatie die vervolgens kijkt welke vorm van vervoer het meest passend is. Een deel van het vervoer kan via vrijwilligers plaatsvinden en een deel moet mogelijk worden doorgezet naar professioneel vervoer. Mensen/cliënten kunnen bijvoorbeeld via een abonnement deelnemen aan dit systeem.

Om dit systeem goed te kunnen later functioneren zal het aanbod van vrijwilligers moeten toenemen en zullen meerder partijen moeten samenwerken. Bijvoorbeeld aanbieders van dagbesteding en vrijwilligersorganisaties (Rode Kruis, Zonnebloem, buurtbus, kerken/diaconieën, etc.). Ook is het mogelijk dat een deel van het aanbod van vrijwilligers via de Participatiewet afkomstig is (bijv. via Lemelerveld Werkt).

Op dit moment vindt ook wel vrijwilligersvervoer plaats, maar op hele kleine schaal. Er zal dus een behoorlijke sprong moeten worden gemaakt. Een risico is ook het feit dat de gemeenten in regionaal verband een vervoersvoorziening (maatwerk) opzetten. Hiermee kunnen ze in hun eigen voet schieten als dit een aanzuigende werking krijgt en dat daardoor te weinig motivatie is voor andere vormen van vervoer, in de wetenschap dat er altijd een alternatief is.

Communicatie:

Er zijn in beginsel drie doelgroepen betrokken bij het Wmo-vervoer, waar ook de communicatie op moet zijn gericht. Ten eerste de Wmo-pashouders. Dit zijn ongeveer 600 personen. Voor deze groep moet duidelijk worden wat het nieuwe vervoersbeleid en de nieuwe voorziening voor hen betekent. Mogelijk dat er zelfs sprake is van een grootschalige herindicatie als de Wmo-pashouders geen gebruik meer kunnen maken van de Regiotaxi. Ten tweede de groep personen die een dagbesteding hebben met een indicatie vervoer. Dit zijn circa 60 personen. Ook voor deze groep (in combinatie met hun zorgaanbieder) moet duidelijk worden wat de gevolgen zijn. In de derde plaats zit in de reguliere Regiotaxi (het OV-deel) ook nog een soort verborgen Wmo-vervoer. Dit zijn mensen die wel een vervoersbehoefte hebben (bijvoorbeeld naar dagbesteding of sociale contacten), maar geen specifieke indicatie.

Er is nog een laatste doelgroep. Dit zijn de reguliere OV-reizigers van de Regiotaxi. Iedereen kan er namelijk gebruik van maken. (Het verschil met de Wmo-doelgroep is dat het tarief hoger is.) Door het beëindigen van de reguliere Regiotaxi verdwijnt een vorm van openbaar en vraagafhankelijk vervoer in onze provincie. Op zich is de (niet gehandicapte) OV-reiziger niet de primaire doelgroep van de gemeente, maar toch dienen deze gebruikers in de toekomst ook om te zien naar een alternatief.

Vervolg:

Hiervoor is al aangegeven dat de lokale welzijnsorganisaties een grote rol krijgen bij het opzetten van een nieuwe vervoersdienst. Er zal nog veel werk moeten worden verzet in het voorbereidingsjaar 2016 om te zorgen dat in 2017 een systeem operationeel is. De welzijnsorganisaties zullen veel mensen en partijen moeten mobiliseren om hieraan deel te nemen. De gemeente ondersteunt dit proces. Niet alleen financieel, maar bijvoorbeeld ook met het overdragen van expertise bij het onderkennen van vervoersbehoeften. Daarnaast organiseert de gemeente bijeenkomsten met relevante partijen om te kijken naar de mogelijkheden voor een nieuw vervoerssysteem. De gemeente heeft zelf ook nog veel te doen. Met name ten aanzien van de communicatie met de doelgroepen en mogelijke herindicaties van Wmo-pashouders.

Bijlagen:

Drie documenten zijn bijgevoegd:

1. Regiovisie vervoer
2. Regio-ontwikkelagenda vervoer
3. Regio-aanbesteding Wmo-vervoer

Burgemeester en wethouders van Dalfsen,

de burgemeester,
drs. H.C.P. Noten

de gemeentesecretaris-alg.directeur,
drs. J.H.J. Berends