

Adviesraad

Sociaal
Domein

Gemeente Rucphen

Rucphen - Schijf - Sprundel - St. Willebrord - Zegge

College van B&W Gemeente Rucphen

Rucphen, 2 oktober 2022

Onderwerp: Gevraagd advies: “Nota van uitgangspunten naar een Flexibel vervoer voor West-Brabant”

Geachte College,

Met belangstelling hebben wij kennisgenomen van de Nota van Uitgangspunten: Naar een flexibel vervoersysteem voor West – Brabant.

Wij zien hier zeker uitdagingen in maar hebben ook kanttekeningen bij deze Nota van Uitgangspunten die wij hieronder zullen weergeven.

Wij hebben vernomen dat een WMO indicatie voor de deeltaxi niet zo makkelijk is te verkrijgen. Dit rapport gaat er van uit om de deeltaxi te combineren met andere vervoersmogelijkheden in gebieden waar het openbaar vervoer beperkt is.

Op zich onderschrijven wij deze mogelijkheid maar wel met de kanttekening dat wij bezorgd zijn dat de WMO geïndiceerde reiziger in de knel komt met als er ook algemene regelingen komen. Wij betwijfelen of een mix van mogelijkheden de WMO reiziger voldoende ruimte en gepaste service kan bieden. Temeer omdat in §1.3.2 staat dat het de doelstelling is om ook voor de WMO geïndiceerde doelgroep zoveel mogelijk digitalisering toe te passen, maar altijd laagdrempelig te gebruiken voor minder digitaal vaardigen.

Wij vragen ons af hoe dit nader uitgewerkt kan worden, omdat er onder deze groep nog veel ouderen zijn die niet digitaal vaardig zijn. En zeker met een toenemende complexiteit van de vervoersmogelijkheden en de (mogelijk) te beperkte digitale vaardigheden bestaat de kans dat een aantal van bedoelde doelgroep juist meer hulp nodig heeft bij het boeken en samenstellen van een rit wat deze mensen juist meer afhankelijk kan maken.

Voor een bepaalde groep cliënten kan het financieel niet haalbaar zijn een smartphone aan te schaffen met een abonnement om zo altijd overal gebruik te maken van het internet. Ook neemt bij een aantal cliënten, met het stijgen van de leeftijd, de oor- en oogklachten toe.

Concluderend stimuleren wij het idee om toe te werken naar een integrale mobiliteitssysteem, maar met hierbij écht aandacht voor de minder- digitaal- vaardige burger. Waarbij de mogelijkheid moet blijven bestaan dat men ook telefonisch een rit kan boeken en samenstellen.

Gedeelde mobiliteit maatwerk kan positief zijn waarbij de hub- en halte taxi een goede oplossing kan zijn voor de kleine kernen, maar wij willen hier wel een aantal aandachtspunten bij aantekenen:

- Bij een hub taxi moet er een aansluiting zijn met het OV. De nota geeft dat een -10/+10 verschil in tijd mag zijn en bij de halte taxi -15/+15. Indien dit niet gewaarborgd wordt kan het zijn dat de gebruikers lang moeten wachten op een volgende aansluiting. Dit moet vermeden worden.
- Als peildatum voor de beschikbaarheid bestaande haltes is oktober 2020 als uitgangspunt genomen. Mogelijk zijn er na deze datum nog haltes verdwenen of verplaatst. Het OV is immers constant in beweging en kampt met structurele tekorten aan medewerkers. Een borging van aansluiting op het reguliere OV is een belangrijke voorwaarde.
- Voor de groep kwetsbare deelnemers die niet in staat zijn gebruik te maken van het OV moet de reismogelijkheid van deur tot deur beschikbaar blijven. Temeer omdat er ook beschreven staat dat er reismogelijkheden zijn van deur naar hub/halte etc maar bij een halte als eindpunt, is men nog niet op plaats van bestemming.
- Wij missen in deze de nota de al bestaande plaatselijke vervoersmogelijkheden zoals de buurtbus en automaatje.

Betreft de voorgestelde tarieven, valt ons het volgende op:

- Het tarief van de Hubtaxi komt op € 1,30 per kilometer (2,5 x 0,52)
- Het tarief van de haltetaxi komt op € 2,60 per kilometer (5 x 0,52)
- Het tarief van de haltetaxi komt erg dichtbij bij het normale taxivervoer. Dit is op het moment € 2,40 per kilometer.

Voor een rit met een normale taxi wordt € 3,00 per KM berekend. De haltetaxi wordt zo wel erg duur. Dit is een nadeel voor minima, mensen met bijv. alléén AOW. Waar het juist ook voor bedoeld kan zijn omdat zij minder in staat zijn een auto te bezitten.

Wij hebben hierbij de vraag wat de verhouding is tussen deze advieskosten en de jaarlijkse kosten deeltaxi? Wat is het verschil tussen de kosten van deur tot deur en de halte-taxi?

Ook hebben wij de volgende vraag: In de nota is er geen kilometerbudget per jaar opgenomen. Verdwijnt het maximaal te gebruiken kilometers per jaar nu?

Er wordt nog gekeken naar mogelijke vorm van betalen. Wij adviseren hierbij een OV kaart te gebruiken zoals elders binnen het Openbaar vervoer en evt. vervolgtraject.

Dit geldt tevens voor de vervoerspas: Deze wordt het liefst afgeschaft zoals omschreven. Er wordt gekeken naar een andere vorm van identificatie. Wij adviseren om hiervoor het identiteitsbewijs of paspoort te gebruiken. Deze heeft iedereen al in bezit en bij zich om zich zo nodig te identificeren.

Wij ondersteunen het onderzoek naar mogelijk gezamenlijk doelgroepenvervoer zoals omschreven, indien dit met de nodige zorgvuldigheid gebeurt. Waarbij rekening gehouden moet worden met de rijtijdenwet oa. Ook moet er goed onderzocht worden of men dan wel binnen een goede tijd op zijn/haar plaats kan zijn zoals bv bij dagbehandeling.

Wij adviseren om de All in formule zoals nu wordt gebruikt, gehandhaafd blijft omdat dit voor meer stabiliteit en herkenbaarheid voor de cliënt zal zorgen. Tevens is hierbij kwaliteit van de service meer gewaarborgd.

Wij lezen dat het de bedoeling is dat de deeltaxi verdwijnt voor de vrije reiziger om het zo betaal- en beheersbaar te houden. Wij vragen ons af of het juist niet efficiënter en kostendekkend kan zijn om de vrije reiziger bij de WMO-geïndiceerde in te delen en dat op deze wijze juist een taxi meer rendabel is? Verder is dit jammer omdat het prettig kan zijn om zolang er geen WMO-indicatie is

vastgesteld gebruik te maken van de deeltaxi. Dit juist voor diegenen die een gewone taxi niet kunnen bekostigen.

Wij zien het als een positief uitgangspunt dat met de aanbesteding eisen worden gesteld aan duurzaamheid . Maar vragen tevens begrip voor de vervoerders die financieel niet de ruimte hebben om heel het wagenpark meteen te kunnen verduurzamen en hier langer de tijd voor nodig hebben. Dit is nodig om zo voldoende vervoerders te behouden.

Wij vertrouwen u met onze reacties van dienst te zijn en zijn gaarne bereid ons advies verder toe te lichten.

Hoogachtend,
Namens de Adviesraad Sociaal Domein

Mevrouw L. van Unen - Kolmeijer
Secretaris a.i.

Mevrouw A.E.M. Suijkerbuijk- Huijskens
Voorzitter

-