



Haarlem

Gemeente Haarlem

Jack Chr. van der Hoek, MBA.

Wethouder Wmo, Welzijn, Volksgezondheid, Cultuur en Vastgoed

Retouradres: Stadhuis, Postbus 511 2003 PB Haarlem

Aan de leden van de commissie Samenleving

Datum 19 mei 2015
Ons kenmerk 2014/472767
Contactpersoon G. Nijland
Doorkiesnummer 023-5113216
E-mail gnijland@haarlem.nl
Onderwerp Voortgangsbrief doelgroepenvervoer

Geachte leden,

Tijdens de vergadering van uw commissie op 4 december 2014 heb ik u toegezegd om begin 2015 een voortgangsbrief te sturen over het doelgroepenvervoer. Er zijn veel ontwikkelingen in dit dossier. Dit is de reden dat ik u niet eerder kon informeren over de voortgang.

De actuele stand van zaken is als volgt.

Historie

Het doelgroepenvervoer is op dit moment verdeeld in aparte contracten, zoals het Wmo-vervoer, het leerlingenvervoer en het dagbestedingsvervoer (voorheen AWBZ vervoer). Al deze vormen van vervoer zijn apart aanbesteed en georganiseerd. Vervoer in het kader van Jeugdzorg is eveneens apart en versnipperd georganiseerd.

Er is op dit moment dus geen samenwerking of samenhang tussen de verschillende vormen van vervoer. Bovendien kan de gemeentelijke verantwoordelijkheid voor vervoer in de toekomst alleen maar groter worden, omdat waarschijnlijk ook het bovenregionale vervoer (Valys) een gemeentelijke verantwoordelijkheid zal worden.

In de uitwerking van de overkomst van de nieuwe taken en daarmee ook nieuwe vervoersvraagstukken (dagbesteding, jeugd) ontstond de verwachting dat het gehele vervoer voor doelgroepen op een slimmere manier georganiseerd zou kunnen worden. Niet alleen vanuit het oogpunt van efficiency in organisatie en financiën, maar juist ook slimmer voor de burger en meer aansluitend op nieuwe wetgeving en uitgangspunten; zelfredzaamheid, eigen kracht en verantwoordelijkheid. Door het doelgroepenvervoer te bundelen zijn er kansen voor (volgtijdelijke) combinaties van deze vervoersvormen, waardoor de bezettingsgraad van de voertuigen substantieel omhoog gaat en kosten bespaard kunnen worden.



Haarlem

2

Daarnaast worden de potentie van het reguliere OV en andere mogelijkheden op de sociale kaart (particuliere, vrijwillige en maatschappelijke initiatieven) op dit moment niet volledig benut.

Ook aan de orde was dat de provincie heeft aangegeven het product OV-Taxi, zoals dat in de regio Zuid-Kennemerland/IJmond al vele jaren wordt uitgevoerd, niet meer voort te willen zetten. Vanuit deze verwachting en feiten is, ondersteund door subsidiegelden van de provincie (RSA), een project gestart om te bezien of het doelgroepenvervoer slimmer georganiseerd zou kunnen worden.

Een visie op een slimmere organisatie van het doelgroepenvervoer is op 4 september 2014 in de commissie Samenleving besproken. Mede op basis van deze bespreking is de verdere uitwerking ter hand genomen. De ambitie was tot realisatie per 1 januari 2016 te komen. Om deze ambitie waar te kunnen maken is na de besluitvorming in de zomer van 2014 veel tijd en energie gestoken in de geformuleerde opdracht zoals hiervoor aangegeven. Eind september 2014 werd echter uit diverse vergaderingen en bijeenkomsten met ambtenaren, Wmo-raden/participatieraad Haarlem, zorgaanbieders en bestuurders helder dat:

- a. men enthousiast is over de ambitie om gezamenlijk (regio Zuid-Kennemerland/IJmond en Haarlemmermeer) tot een regiemodel te komen waar verschillende vervoersvormen worden gebundeld, maar dat men zich ook
- b. afvroeg of deze omslag in aanpak van het vervoer in de regio kan worden gerealiseerd binnen het tijdsbestek dat geschetst is (operationeel op 1 januari 2016).

De zorg om de haalbaarheid van dit traject binnen de tijdsspanne tot 1 januari 2016 werd dus breed geuit. Het afbreukrisico werd eveneens als groot ervaren. Het gaat immers om een wezenlijke verandering in opzet en uitvoering van vervoer voor doelgroepen met grote mate van complexiteit (andere opzet in combinatie met bundeling van vervoer van doelgroepen in een grotere regio). In het portefeuillehoudersoverleg zijn eveneens zorgen geuit en besproken. Daarop is gevraagd expliciet aandacht te besteden aan een terugval scenario waarmee meer ruimte in tijd zou ontstaan.

Dat bleek mogelijk mits de provincie bereid was het OV-Taxi contract Zuid-Kennemerland/IJmond ook voor het 2^e verlengingsjaar (tevens de laatste verlengingsmogelijkheid) mogelijk te maken. De provincie heeft aangegeven hiertoe bereid te zijn, waarbij dan de OV-component voor het jaar 2016 komt te vervallen. Dat betekent dat de OV-taxi voor dat jaar slechts toegankelijk is voor burgers met een Wmo-pas.

Op dit moment loopt het aanbestedingstraject voor de uitvoering van het leerlingenvervoer voor de komende twee schooljaren (2015-2016 en 2016-2017) met verlengingsoptie van 4 x een halfjaar. Het college besluit in mei 2015 hierover.

Daarnaast maakt verschuiven van de realisatiedatum naar 1 januari 2017 het mogelijk om meer kennis op te doen over het voormalig Awbz vervoer. Hier was in het najaar van 2014 nog beperkt inzicht in.

Dit maakte de weg vrij om het traject Doelgroepenvervoer te temporiseren en te focussen op realisatie per 1 januari 2017.



Haarlem

3

Stand van zaken eind april 2015

- In de maanden december 2014 en januari 2015 heeft Forseti in samenwerking met gemeenten verder invulling gegeven aan het rapport 'Blik op de uitvoering van het doelgroepenvervoer 2017 en verder'.
- In februari is in het portefeuillehoudersoverleg een eerste concept van dit rapport besproken en zijn aanvullende vragen en opmerkingen naar voren gekomen.
- Half februari 2015 zijn diverse adviesraden geïnformeerd over de stand van zaken.
- Half februari heeft er een marktverkenning plaatsgevonden.
- In maart is het rapport 'Blik op de uitvoering van het doelgroepenvervoer 2017 en verder' nader aangescherpt.
- In februari en maart is onderzoek verricht naar de mogelijke samenwerkingsvormen ten behoeve van het regiemodel ten aanzien van het doelgroepenvervoer in de regio Zuid-Kennemerland/IJmond en Haarlemmermeer. Het nadenken over en inrichten van een samenwerkingsvorm is om meerdere redenen van belang. Ook als er traditioneel aanbesteed zou worden voor bijvoorbeeld het Wmo-vervoer zou dit onderwerp van gesprek zijn omdat de provincie niet meer de opdrachtgever is van deze vorm van doelgroepenvervoer. Nu geldt er een bestuursovereenkomst tussen 9 gemeenten en de provincie. Alleen al deze nieuwe situatie maakt dat er opnieuw nagedacht moet worden over de organisatievorm en juridisch construct van samenwerking. Daarnaast is inmiddels het leerlingenvervoer regionaal (Zuid-Kennemerland) aanbesteed en is het ook hier noodzakelijk over de samenwerkingsvorm met elkaar van gedachten te wisselen.

Samenvatting en planning van de vervolgstappen:

Het streven is het nieuwe regionaal vervoersysteem in de vorm van het regiemodel in te voeren op 1 januari 2017. De start zal zijn met het Wmo-vervoer. Fasegewijs kunnen andere vormen van doelgroepenvervoer hierin opgenomen worden.

Vervolg:

- In juni 2015 vindt besluitvorming plaats over het vervoersmodel, de organisatiestructuur van de regionale samenwerking en het organisatievorm (privaat of publiek). Het college van Haarlem zal de commissie Samenleving hierbij om advies vragen.
Ter voorbereiding hierop is op 20 april 2015 een bestuurlijke werkbijeenkomst georganiseerd om hierin strategische keuzes te kunnen maken.
- In september/oktober 2015 vindt besluitvorming plaats over het Programma van Eisen, het bestek en de invulling van de samenwerkingsovereenkomst.
- Vanaf oktober 2015 kan de vervoerscentrale worden aanbesteed.
- Lopende 2016 kan het vervoer zelf worden aanbesteed.
- Start regiemodel op 1 januari 2017.

Met vriendelijke groet,

Jack Chr. van der Hoek