



www.terugnaardebossen.nl
<https://www.facebook.com/Terug-naar-de-bossen>
<https://twitter.com/Terugnaardeboss>

Geachte dames en heren,

Mijn naam is Jeroen Zwart (Broeder Tuck) van 'Terug naar de Bossen', belangen- en actiegroep van gehandicapten en chronisch zieken.

Tevens ben ik lid van de Regionale Adviesraad Doelgroepenvervoer, regio Arnhem-Nijmegen. (RAD).

Ik spreek als gebruiker van WMO-vervoer en vanuit de gebruikers van diverse andere doelgroepen.

Graag breng ik enkele punten onder uw aandacht.

* Betrek altijd de gebruikers dan wel reizigers bij voorbereiding, uitvoering en evaluatie van een vervoerssysteem.

Goed voorbeeld hiervan is de Regionale Adviesraad Doelgroepenvervoer regio Arnhem-Nijmegen. (RAD)

Ervaringsdeskundigen kunnen immers het best vertellen hoe e.e.a. in de praktijk uitpakt. Het is al gebleken dat gevraagd en ongevraagd advies geven door de RAD geleid heeft tot verbeteringen binnen bestaande en nieuwe contracten.

* Er is altijd een spanningsveld tussen de systeemwereld "van politiek, overheden, instituties" en de leefwereld van de reizigers.

Een gebruikersadviesraad is heel goed in staat om de gevolgen voor de reizigers in de dagelijkse praktijk aan te geven van bepaalde maatregelen die in de systeemwereld worden genomen.

"Gesprek en overleg met regelmatige gebruikers van de aanvullende vervoerssystemen leveren, zo is mijn ervaring, vele malen meer relevante informatie en verbeteringsvoorstellen op dan afstandelijke enquêtes en andere vormen van onderzoek".

* Betrek zo'n gebruikersadviesraad bij het hele proces vanaf het concept Programma van Eisen tot aan de uitvoering, met inbegrip van de communicatie met de reiziger. Deze moet in iedere vorm goed toegankelijk, duidelijk en begrijpelijk zijn.

* Veelal wordt er in het Programma van Eisen voor de aanbesteding opgenomen dat er een bepaald percentage social-returnplaatsen en re-integratie banen in het bedrijf moet worden gerealiseerd.

Dit is heel mooi en sociaal maar het is meer dan wenselijk dat deze alleen additioneel zijn naast de bestaande banen.

Het gebeurt namelijk dat er vaste, bekwame chauffeurs ontslagen worden om vervangen te worden door deze gesubsidieerde social-returns en re-integranten.

Daardoor kan een bedrijf goedkoper inschrijven dan een bedrijf dat zijn vaste chauffeurs wel in dienst houdt en daarnaast deze re-integranten een kans geeft.

Tevens ontstaat er een ongewenst carrousel-effect want de ontslagen chauffeur moet ook weer de arbeidsmarkt op, na een tijdje via een re-integratie baan.

* In het Programma van Eisen opnemen van een implementatieplan zodat de kosten hiervoor meegeteld worden.

Na elke nieuwe aanbesteding worden we geteisterd door kinderziekten.

Deze zouden opgevangen kunnen worden door in de beginperiode de regiecentrale extra te bemensen, en extra voertuigen klaar te hebben staan om calamiteiten op te vangen. De belangrijkste pijlers van een goede voorbereiding zijn o.a. een adequate en kloppende uitwisseling van cliëntgegevens tussen gemeenten en regiecentrale en voldoende voorbereidingstijd.

* Het kan en mag toch niet zo zijn dat leerlingen wekenlang veel te laat dan wel helemaal niet in staat zijn om hun school te bezoeken of veel te lang op hun reis naar huis moeten wachten, zoals dat in onze regio de afgelopen periode helaas het geval was?

*In het leerlingenvervoer is een vast ritme heel belangrijk.

De groep is te kwetsbaar, moet je bijvoorbeeld niet ergens een half uur laten wachten. Een vaste chauffeur, die alvast voor het schoolseizoen begint kennis heeft gemaakt met de ouders en het kind zorgt voor extra veiligheid en kan heel wat problemen voorkomen.

* Voor een bepaalde doelgroep, met bijvoorbeeld gedragsproblemen, is een begeleider in de bus noodzakelijk.

De chauffeur moet per slot met de weg bezig zijn en niet met ordehandhaving..

* Vakkundig indiceren is noodzakelijk, goed kijken naar het individuele kind en de individuele omstandigheden.

Zet het kind en zijn/haar omstandigheden voorop en niet het systeem.

Bijvoorbeeld: Een kind woont 400 meter van de 6 kilometer te dicht bij school volgens het systeem en mag daarom niet met het busje mee...

Een goede communicatie met ouders, ook bij onoverkoombare wijzigingen, is een vereiste.

* 'Evaluatie van bundeling doelgroepenvervoer moet onafhankelijk zijn'

Mocht het, zoals meestal, na een contractovername de zaken weer flink misgaan, laat dan een onafhankelijk onderzoek doen naar de voorbereiding en de start van

doelgroepenvervoer. Dit geldt zowel voor de aanbesteding van een regiecentrale als de aanbesteding van het vervoer.

Vraag je af welke instrumenten er zijn om de praktijk bij te sturen wanneer er niet in een bonus / malus systeem is voorzien.

* Er worden steeds vaker vrijwilligers ingezet.

Zonder deze gemotiveerde mensen tekort te willen doen, zeg ik toch: "Het vervoeren van mensen met een beperking is een vak!"

Chauffeurs moeten er per slot extra opleidingen voor volgen voordat ze dit speciale vervoer mogen rijden.

* Ik lees in een boek van Ewald Engelen dat, als het gaat om beurzen en effectenhandel, concurrentie in de markten is toegestaan, mits de belangen van de klant niet worden geschaad. Mooi als dit ook voor doelgroepenvervoer gaat gelden.

* De overheid acht ik net zo verantwoordelijk als er bij aanbestedingen onder de prijs wordt ingeschreven en gegund.

Niet alleen het bedrijf die onder de kostprijs inschrijft maar ook de overheid die het contract aan een dergelijk bedrijf gunt is net zo verantwoordelijk voor de ellende van werknemers en reizigers die hier het gevolg van is.

Onlangs was er een campagne op de radio met de waarschuwing dat als zaken te goedkoop worden aangeboden, deze wel eens gestolen zouden kunnen zijn.

Wat wordt in dit geval gestolen: Salarissen en contracten van chauffeurs, service aan de reiziger, stabiliteit en continuïteit van het vervoer, enzovoort.

Hierdoor dreigen vroegtijdige faillissementen en uitval van het doelgroepenvervoer. "Ik blijf het toch zeggen hoor."

* Als het om aanvullend openbaar vervoer gaat, zoals Regiotaxi, is er geen uniformiteit in Nederland. Er is een woud aan procedures en regels.

Zelfs diverse afdelingen van een gemeente werken elkaar tegen.

Voorbeeld: Regiotaxi vervoert mensen van deur tot deur, maar een vergunning voor voetgangersgebieden kost een bedrijf per voertuig 300 euro.

Dit zit vervoer van deur tot deur verschrikkelijk in de weg.

* Tot slot spreek ik mijn waardering uit aan alle mensen die hun best doen om, ondanks de bezuinigingen, een mooi en klantvriendelijk vervoerssysteem neer te zetten.

Met vriendelijke groeten,

Jeroen Zwart (Broeder Tuck)

Woordvoerder van 'Terug naar de Bossen'

www.terugnaardebossen.nl

<https://www.facebook.com/Terug-naar-de-bossen-171051352958357/>

<https://twitter.com/Terugnaardeboss>