

Vraag en beantwoording wel/niet op de site bestuur.gooisemeeren.nl (doorhalen wat niet van toepassing is)*.

Naam en fractie:	Marieke le Noble, Hart voor BNM
Datum indiening:	11 mei 2021
Datum antwoord:	23 juni 2021
Onderwerp:	Voorgestelde bezuinigingen Doelgroepenvervoer

Inleiding

Tijdens de Regio webinar van 10 mei waarin de financiën werden behandeld, is ook een aantal mogelijke maatregelen besproken die betrekking hebben op de te bieden service voor inwoners. Hart voor BNM maakt zich zorgen over het dienstverleningsniveau voor inwoners vs. de mogelijk te realiseren besparingen, en heeft hier de volgende vragen over:

Vraag 1

De huidige manier van verslagleggen maakt het moeilijk inzicht te krijgen in de kostenverdeling, en maakt bovendien vergelijking met de kosten die gemeenten hadden vóór de oprichting van de BV lastig.

1a Graag ontvangen wij een overzicht van de kosten en baten van de BV op dezelfde manier worden uitgesplitst als bij de andere taakgebieden wordt gedaan, waarbij de Business Case als begroting wordt genomen?

1b Graag ontvangen wij een overzicht van de totale, of indien mogelijk uitgesplitste zoals bovenstaand naar wordt verwezen, kosten en baten voor de betrokken gemeenten vóór de investering worden weergegeven?

Antwoord

1.a Dit overzicht is opgenomen op pagina 19 van het bedrijfsplan van Vervoer Gooi en Vechtstreek BV (onderdeel van de stukken bij het raadsbesluit tot investeren van het doelgroepenvervoer). De begrotingswijziging met kenmerk 2020-11 (tevens onderdeel van de stukken bij het raadsbesluit tot investeren van het doelgroepenvervoer) bevat uitsluitend materiële kosten omdat Vervoer Gooi en Vechtstreek BV een zelfstandige onderneming is, die vanwege de eisen rondom quasi investeringen volledig gefinancierd wordt vanuit de Regio Gooi en Vechtstreek.

1.b Op pagina 8 van het bedrijfsplan is het financieel kader voor de periode 2018 tot en met 2023 in beeld gebracht. Dit overzicht bevat een weergave van de werkelijke en begrote (verwachte) kosten 2018 tot en met 2020. Een uitsplitsing naar personele- en materiële kosten, overhead en kapitaallasten is niet mogelijk omdat de gemeenten het doelgroepenvervoer tot 2021 hebben aanbesteed. Over deze overzichten beschikken wij niet. Het doelgroepenvervoer gunden wij destijds op basis van de economisch meest voordelige inschrijving (prijs en kwaliteit). Daarbij is de kostprijs integraal verwerkt in de prijs waarvoor wordt ingeschreven en daardoor is er geen beeld van de afzonderlijke onderdelen (overhead, personeelskosten, kapitaal lasten en materiële lasten).

Vraag 2

Tijdens de webinar werd aangegeven dat er wordt gekeken naar hogere tarifiering van het WMO vervoer tijdens piekuren van het leerlingvervoer.

2a Hoe verhoudt deze mogelijke maatregel zich tot de beloofde betere kwaliteit van dienstverlening tegen lagere of gelijke kosten die in de Business Case uiteen werd gezet?

2b Welke concrete besparing ten opzichte van de Business Case zal deze maatregel naar verwachting opleveren, in extra opbrengsten en kostenbesparing door efficiëntere planning?

Antwoord

2a Het Wmo-vervoer kent een vrij forse piek in de ochtend en de middag. Doordat er een acceptatieplicht is voor Vervoer GV betekent dit dat inwoners altijd vervoerd moeten worden op het tijdstip dat zij wensen zolang ze minimaal een uur van tevoren de rit reserveren. Daardoor staan enkele voertuigen en chauffeurs stand-by tijdens de korte pieken die ook niet elke week even hoog zijn. Dit is vrij kostbaar. Het idee achter een piek- en daltarief is dat inwoners die niet per se hoeven te reizen tijdens de piekuren hun reis iets vroeger of later boeken. Dit kan ervoor zorgen dat er iets minder vraag tijdens de pieken is en er gemiddeld genomen minder voertuigen en chauffeurs stand-by moeten staan. Los van de kostenbesparing levert dit ook betrouwbaardere dienstverlening op. Als de pieken minder hoog worden kunnen de ophaaltijden beter gegarandeerd worden en zijn de rittijden korter.

2b Het piek- en daltarief is samen met andere maatregelen binnen het doelgroepenvervoer onderdeel van de brede verkenning van besparingen in het Sociaal Domein. De maatregel van het piek- en daltarief moet nog worden onderzocht en daarom is het gevraagde inzicht in opbrengsten en kostenbesparing nu niet beschikbaar.

Vraag 3

Tijdens de webinar werd aangegeven dat er wordt gekeken naar het aanpassen van de tijden voor vervoer naar dagbesteding, zodat deze niet meer gelijk valt met de piekuren van het leerling vervoer? Als voorbeeld werd genomen dat de dagbesteding pas om 10 uur begint.

3a Hoe verhoudt deze mogelijke maatregel zich tot de beloofde betere kwaliteit van dienstverlening tegen lagere of gelijke kosten die in de Business Case uiteen werd gezet?

3b Welke concrete besparing ten opzichte van de Business Case zal deze maatregel naar verwachting opleveren, in extra opbrengsten en kostenbesparing door efficiëntere planning?

Antwoord

3a Het vervoer van en naar dagbesteding is nu de verantwoordelijkheid van de Jeugd- en Wmo-aanbieders. Het is al jaren een discussiepunt omdat verschillende aanbieders aangeven dit vervoer moeilijk kostendekkend georganiseerd krijgen.

Daarnaast bestaan bij inwoners ook wensen om op andere tijden de dagbesteding te starten of te eindigen, maar dit is nu niet mogelijk door de vaste tijden van het vervoer. Het vervoer is ook erg verschillend georganiseerd met een wisselende kwaliteit bij aanbieders. Het idee achter de venstertijden van dagbesteding te laten aansluiten op het leerlingenvervoer is dat een chauffeur eerst leerlingen naar school kan brengen en daarna mensen naar de dagbesteding. Door de openingstijden van de dagbesteding aan te passen op het onderwijs zou dit mogelijk worden. Dit kan er voor zorgen dat er minder chauffeurs en voertuigen nodig zijn.

3b De venstertijden van de dagbesteding zijn samen met andere maatregelen binnen het doelgroepenvervoer onderdeel van de brede verkenning van besparingen in het Sociaal Domein. De maatregel moet nog worden onderzocht en daarom is het gevraagde inzicht in opbrengsten en kostenbesparing nu niet beschikbaar.

Vraag 4

Tijdens de webinar werd in antwoord op een van onze vragen aangegeven dat er nog niet met belanghebbenden over deze mogelijke aanpassingen op het dienstverleningsniveau is gesproken.

4a Kunt u aangeven hoe het proces met betrekking tot het doorvoeren van deze maatregelen er uit gaat zien?

4b Krijgen raden nog de mogelijkheid zich uit te spreken over deze maatregelen als de zienswijze periode verstreken is? Bijvoorbeeld nadat het advies van de verschillende belangengroepen is ingewonnen?

Antwoord

4a De maatregelen binnen het doelgroepenvervoer zijn onderdeel van de brede verkenning van beheersmaatregelen in het Sociaal Domein. Naast de regiogemeenten worden andere belanghebbenden zoals inwoners, cliëntvertegenwoordigers en zorgorganisaties betrokken en in de gelegenheid gesteld hun zienswijzen kenbaar te maken.

4b De raden hebben de mogelijkheid gekregen hun zienswijze op de verkenningen kenbaar te maken. Op basis van alle zienswijzen van raden, zorgorganisaties en adviesraden weegt het portefeuillehoudersoverleg af welke maatregelen gezamenlijk naar een vervolg worden gebracht en welke niet. Vervolgens wordt per gezamenlijke maatregel bekeken of besluitvorming van raden, colleges of andere partijen nodig is of dat tot uitvoering van de maatregel overgegaan kan worden. Te zijner tijd zal de gemeenteraad over de uitwerking van het exacte vervolgtraject geïnformeerd worden.