

Opvattingen van het college of burgemeester ex. artikel 33 Reglement van Orde. De griffie zorgt voor verspreiding. Beantwoording volgt zo snel mogelijk en in ieder geval binnen 4 weken.

Naam en fractie: Marieke Le Noble, GDP/HART
Datum indiening: 7 december 2022
Datum antwoord: 7 februari 2023
Onderwerp: Verlies Regio G&V

Inleiding

In de Gooi en Eemlander van 6 december is een artikel gepubliceerd waarin wordt beschreven dat Vervoer Regio Gooi en Vechtstreek het jaar zal eindigen met een tekort van ongeveer 1 miljoen euro. GDP/Hart heeft hierover de volgende vragen:

Vraag 1

Klopt het dat er een tekort van ongeveer 1 miljoen euro wordt verwacht over 2022?

Antwoord

Ja dat klopt.

Tegelijkertijd willen we graag benadrukken dat in een periode dat kinderen niet naar school werden gereden vanwege perikelen bij het leerlingenvervoer elders in het land, onze kinderen wél met het leerlingenvervoer van Vervoer BV naar school konden. Onze inwoners met een Wmo-vervoerspas worden dagelijks naar grote tevredenheid van huis opgehaald en naar een bestemming gebracht, want meedoen doet ertoe. Voor jong én oud. De aanrijtijden en de waardering voor de dienstverlening, de chauffeurs en de informatievoorziening zijn uitstekend (straks terug te lezen in maart 2023 in het jaarverslag).

Vraag 2

In hoeverre kan het 'stoppen van dit gat' met reeds gestorte gelden worden gezien als oneerlijke concurrentie waarbij de overheid als marktpartij optreedt en deze extra financiële steun geeft? Is er, naast de Europese richtlijnen die begrijpelijk minder relevant zijn in dit lokale verband, ook gekeken naar de wet Markt en Overheid?

Antwoord

Er is al rekening gehouden met de Wet Markt en Overheid bij het toekennen van gelden aan Vervoer B.V. ter compensatie van het tekort. Vervoer B.V. verricht economische activiteiten in het algemeen belang, zoals dat is vastgesteld bij oprichting van de B.V. Conform de Mededingingswet (artikel 25h) zijn economische activiteiten die plaatsvinden in het algemeen belang uitgezonderd van de Wet Markt & Overheid. Bovendien is het verbod op mededinging niet van toepassing op het aanbieden van goederen of diensten door bestuursorganen aan andere bestuursorganen of aan overheidsbedrijven voor zover deze goederen of diensten zijn bestemd voor de uitvoering van een publiekrechtelijke taak. In die zin is er geen sprake van een markt. De Europese richtlijnen zijn bekeken omdat de eerdere coronasteun in 2021 landelijk onder dit regime waren geplaatst.

Vraag 3

- Verwacht de regio volgend jaar wel een sluitend resultaat te kunnen opleveren? Zo ja, welke positieve trends zijn er te ontdekken?
- Wordt nog steeds uitgegaan van de situatie geschetst zoals in de Business Case, of worden er bezuinigingen voorzien? Zo ja, welke?
- Welk standpunt neemt het college in wanneer er structureel op verlies gekoerst lijkt te worden?

Antwoord

- Op dit moment wordt samen met de gemeenten gewerkt aan een nieuwe tariefstructuur die past bij de vervoersvraag. Hiermee volgen wij een landelijke oproep van de KNV (Koninklijk Nederlands Vervoersbond). In heel Nederland moeten er na corona nieuwe afspraken worden gemaakt binnen het doelgroepenvervoer. Het streven is uiteraard dat deze nieuwe afspraken binnen de bevoorschotting van de gemeenten blijven. Positieve trends zijn dat investeren in goed werkgeverschap zich uitbetaalt. Per november 2022 zijn alle vacatures voor chauffeur ingevuld. Hierdoor is de externe (duurdere) inhuur niet meer structureel nodig. Het ziekteverzuim daalt na een hoog begin in 2022 (corona). Er wordt zowel preventief als actief beleid gevoerd om het ziekteverzuim laag te houden.
- Het gelabelde voorschot van gemeenten dat is gebruikt, conform het businessplan, is uitsluitend bedoeld voor Vervoer B.V. Dat is ook de kern van het besluit van het algemeen bestuur tijdens de vergadering van 15 december 2022 en sluit geheel aan bij:

- de begroting 2022 die alle gemeenteraden in april/mei hebben vastgesteld. Het voorschot blijft daarmee binnen de financiële kaders zoals de gemeenteraden hebben meegegeven aan het algemeen bestuur.
- de opdracht van de financiële verordening van de Regio Gooi en Vechtstreek waarbinnen het algemeen bestuur haar financiële verantwoordelijkheden vorm moet geven, namelijk door tijdig en alert te reageren op financiële ontwikkelingen.

De hoogte van het voorschot is eerder vastgesteld op het bedrag dat de gemeenten in 2019 gezamenlijk uitgaven aan dit type vervoer. Er is dus geen sprake van een (te) ruim voorschot. Deze middelen waren al beschikbaar, maar door de gevolgen van de coronapandemie is de (financiële) werkelijkheid sterk veranderd t.o.v. de oorspronkelijke businesscase. In 2021 zijn deze middelen ingezet voor het vergoeden van de coronacompensatie die door het Rijk verplicht was gesteld. Ook toen is ruim een miljoen euro aan compensatie uitgekeerd voor het wegvallen van de vervoersvraag.

Behalve dat de realiteit anders uitpakte door corona bij de Wmo-vervoer, zien we bij het leerlingenvervoer een andere ontwikkeling die losstaat van corona. Er worden meer leerlingen vervoerd maar het aantal kilometers per leerling ligt lager dan waar in de businesscase vanuit is gegaan.

Samenvattend: de gemeenten hebben eind 2022 dus evenveel budget ingezet als in 2019.

De huidige dienstverlening van het Vervoer GV naar de inwoners van onze gemeenten blijft onveranderd. De dienstverlening loopt op schema (zowel qua tijdig rijden als klanttevredenheid). De servicelevel-overeenkomsten met de gemeenten en/of de businesscase vormen nog steeds het uitgangspunt, waarbij wel gekeken wordt naar extra vervoersinkomsten (zie ook beantwoording 5), en de interne kostenstructuur.

- c. De tarieven worden jaarlijks geïndexeerd met de NEA-index. Voor 2023 is deze vastgesteld op 13,7% (hiervan is 6,9% compensatie voor de inflatie in 2022). Mede door de hogere NEA-index is nu de verwachting dat de bevoorschotting voor 2023 e.v. afdoende is voor het financieren van deze publiek taak en zonder structureel verlies. Een financieel gezond vervoer was en blijft een belangrijk uitgangspunt.

Wij realiseren ons dat deze betrekkelijk nieuwe dienst in de verschillende gemeenteraden extra de aandacht heeft. Daar is het algemeen bestuur van het Vervoer BV zich naar eigen zeggen ook van bewust. Met het oog daarop was een uitgebreidere toelichting passend geweest. Niettemin zijn de gemeenteraden op een paar momenten geïnformeerd:

- via de bestuursrapportage 2022
- met een nieuwsbrief in november 2022 van de toenmalige portefeuillehouder de heer Luijten.

Formeel was een zienswijzeprocedure daarom niet nodig: er wordt geen extra geld aan de gemeenten gevraagd en het financiële voorschot is voldoende. Maar tussen wat formeel noodzakelijk is en materieel wenselijk zit ook een wereld. Het algemeen bestuur van het Vervoer BV geeft aan dat zijn toelichting beter had gekund.

Bij het proces om te komen tot een nieuwe Gemeenschappelijke Regeling komen de reikwijdte en de inzet van de zienswijzeprocedure aan bod. Hierover komen de gemeenteraden gezamenlijk te spreken bij de startnotitie over de nieuwe Gemeenschappelijke Regeling (in het tweede kwartaal 2023 verwacht).

Vraag 4

In het artikel wordt beschreven dat er enerzijds veel minder vraag naar WMO vervoer was, maar er anderzijds mensen moesten worden ingehuurd vanwege corona-uitval. Hoe is dit te verklaren, waarom heeft minder vraag niet tot minder benodigde inzet geleid?

Antwoord

Voor specifiek het leerlingenvervoer is er in verband met corona en tekort aan chauffeurs (arbeidsmarkt krapte) ingehuurd. Het leerlingenvervoer zorgt voor piekmomenten op de dag. Hierdoor zijn alle chauffeurs tegelijkertijd nodig. Bij het Wmo-vervoer zijn er extra uren ingezet om ziekte op te vangen. Hiervoor is juist niet ingehuurd. Sinds november jl. zijn er geen vacatures meer en wordt alleen nog zeer beperkt ingehuurd als flexibele schil om een hogere vervoersvraag in het leerlingenvervoer op te vangen.

Vraag 5

Er is eerder gesproken over de mogelijkheid om het versralen van het OV in de regio tegen te gaan door ons eigen vervoersbedrijf in te zetten, bijvoorbeeld op een route via scholen, Bussum centrum, station, Naarden Vesting, Muiderberg,

Muiden en Weesp station. Gezien de tegenvallende WMO vraag en het daaruit volgende gebrek aan inkomsten, lijkt dat zeker nu opportuun. Hoever is het onderzoek hiernaar gevorderd, en wanneer wordt de raad hierover geïnformeerd?

Antwoord

Het OV in Nederland staat onder druk. Dat geldt ook voor de regio Gooi en Vechtstreek. Een van de oorzaken is dat de terugkeer van reizigers na corona langzamer gaat dan verwacht. Dat is gelijk aan de ontwikkelingen binnen het doelgroepenvervoer. In onze regio is de bezetting van het reguliere OV nu 80% van de bezetting van voor corona. Dit langzame herstel van de vervoersvraag zien wij ook terug bij het doelgroepenvervoer. Daarnaast speelt het nijpende personeelstekort bij de vervoerders. Als gevolg verschaalt het aanbod van het OV en worden initiatieven die bij concessieverlening zijn bedacht van pilotbudget (nog) niet opgepakt. Waaronder bijvoorbeeld de inzet van shuttlebusjes op oproepbasis (Muiderslotexpress vanaf P+R Muiden, Vechtplassenexpress, Singerexpress) vanaf OV-knooppunten. Wij steunen uw oproep om verschraving in het OV tegen te gaan en te zoeken naar oplossingen. Hierbij denken wij ook zeker aan de inzet van Vervoer GV. De OV-concessie Gooi en Vechtstreek wordt verleend door de provincie Noord-Holland en uitgevoerd door Transdev. Wettelijk is bepaald dat de provincie verantwoordelijk is voor het openbare vervoer in onze regio. Het inzetten van de vervoerseenheid kan dus alleen met goedkeuring van zowel Transdev als van de Provincie.

In de komende bestuurlijke en ambtelijke overleggen zullen wij onze wensen en ideeën nogmaals voorleggen en ook de mogelijkheden om onze eigen Vervoer BV daarbij in te zetten.