

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:
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.

Vraag 2

In verband met 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 uit betaalt. Per november 2022 zijn alle vacatures voor chauffeur ingevuld zijn. 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.
- De huidige dienstverlening naar de inwoners van onze gemeenten blijft onveranderd. De dienstverlening loopt op schema (zowel qua tijdig rijden als klanttevredenheid). De service level 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.
- 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 het nu de verwachting dat de bevoorschotting voor 2023 e.v. afdoende is voor het financieren van deze publiek taak en kan er geen sprake zijn van een structureel verlies. Een financieel gezond vervoer was en blijft een belangrijk uitgangspunt.

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 zijn. 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 verschromen 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. 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 verschromt 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 verschroming 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 de Provincie. In de komende bestuurlijke en ambtelijke overleggen zullen wij onze wensen en ideeën nogmaals voorleggen en ook de mogelijkheden om onze eigen vervoers BV daarbij in te zetten.