

Raadsnota

Raadsvergadering de dato 5 oktober 2020
Onderwerp: beheersmaatregelen Omnibuzz

Aan de gemeenteraad,

1. Doel, Samenvatting en Advies van het raadsvoorstel

Deze oplegnotitie heeft tot doel de te verwachten tekorten op het WMO collectief vraaggestuurd vervoer (CVV) in onze meerjarenbegroting op te vangen door het doorvoeren van beheersmaatregelen.

U kunt in deze nota lezen wat de te verwachten tekorten zullen zijn in de komende jaren. Daarnaast zullen mogelijke beheersmaatregelen aan de orde komen. Om uw raad een zo compleet mogelijk beeld te geven van de opties voor het doorvoeren van beheersmaatregelen is gekeken naar alle in theorie mogelijke manieren van besparen. Dit heeft tot gevolg dat deze nota een zakelijke toon voert betreffende deze opties. Gezien de overschrijdingen achten wij het nodig alle opties aan u voor te leggen. Het college geeft aan de hand van argumenten aan uw raad een advies per beheersmaatregel. In het uiteindelijke besluit kan uw raad per beheersmaatregel een besluit nemen.

Uw raad wordt geadviseerd in te stemmen met een reeks van beheersmaatregelen die invloed hebben op de dienstverlening aan de klanten van Omnibuzz vervoer.

2. Situatie / Aanleiding / Probleem

De Begroting 2021 en het Meerjarenperspectief 2022-2024 passen net als de begroting 2020-1 niet binnen de huidige gemeentelijke begroting. In de commissievergadering Sociaal Domein van afgelopen 8 juni heeft de commissie gesproken over de jaarstukken van Omnibuzz en de beheersmaatregelen om deze tekorten op te vangen. Er is toen besloten om de tekorten van 2020 te dekken uit de reserves, maar omdat dit geen structurele aanpak van het probleem is, zouden de beheersmaatregelen op een later tijdstip nogmaals aan de orde komen. Hierbij zouden de beheersmaatregelen dieper uitgewerkt worden om onduidelijkheid te voorkomen.

Hieronder worden de Omnibuzz begroting inclusief meerjarenbegroting schematisch weergegeven ten opzichte van de gemeentelijke begroting. Hierdoor worden de te verwachten tekorten inzichtelijk gemaakt.

	Totaal Omnibuzz	Kosten Valkenburg aan de Geul	Gemeentelijke begroting	Tekort
2020	€ 24.976.589	€ 471.184	€ 448.629	€ 22.555
2021	€ 25.742.049	€ 485.962	€ 456.628	€ 29.334
2022	€ 26.489.519	€ 500.498	€ 465.765	€ 34.733
2023	€ 27.369.860	€ 517.348	€ 475.802	€ 41.546
2024	€ 28.073.777	€ 530.723	€ 475.802	€ 54.921

Daarbij wordt voor de begrotingsjaren 2022 en verder gerekend met een nullijn in het vervoersvolume. Dit lijkt niet realistisch in een vergrijzende samenleving met een steeds grotere groep deelnemers aan het CVV. Hoewel de situatie met corona wel voor een tijdelijke daling in het vervoersvolume heeft gezorgd.

De kosten voor Omnibuzz zullen dus de komende jaren veel verder stijgen dan wat hier wordt omschreven. De tekorten zullen naar verwachting hoger worden.

3. Relatie met bestaand beleid

Twee jaar geleden heeft Omnibuzz interne beheersmaatregelen doorgevoerd om de kosten te beheersen. Het is nu tijd om ook te kijken naar externe beheersmaatregelen oftewel naar de dienstverlening voor de Omnibuzz klanten. In de bijlage is een overzicht gemaakt van allerlei verschillende externe beheersmaatregelen. Deze hebben grote en kleine gevolgen. We hebben geprobeerd zoveel mogelijk beheersmaatregelen te noemen zodat uw raad een volledig beeld kan krijgen van de mogelijkheden.

Sommige beheersmaatregelen hebben een uitgesteld effect of kunnen niet direct doorgevoerd worden vanwege contractuele verplichtingen. Hierdoor kan het voorkomen dat er ondanks een besluit op de beheersmaatregelen zoals voorgesteld, doorvoering en het effect ervan pas later zichtbaar is.

Uiteraard blijven wij (hopelijk samen met andere gemeenten) er bij Omnibuzz op aansturen dat zij een kosten efficiënte organisatie blijven nastreven. Daarom dringen we er via het Algemeen Bestuur erop aan dat zij wederom op zoek gaan naar interne beheersmaatregelen. Deze zijn 2 jaar geleden ook reeds doorgevoerd, maar continu kritisch kijken naar de interne bedrijfsvoering is een prima instelling.

Bij kopje 4 gewenst beleid, zal verder ingegaan worden op het voorstel van het college betreffende de beheersmaatregelen.

4. Gewenst beleid en mogelijke opties

Hieronder zijn verschillende grote en kleine maatregelen uitgewerkt met grotere en kleinere gevolgen voor de Omnibuzz klanten. Dit is gedaan om uw raad een zo compleet mogelijk beeld te geven van alle mogelijkheden die er zijn. Vooral gelet op de grote overschrijdingen die ons te wachten staan, heeft het college de beheersmaatregelen op volgorde gezet van effectiviteit. De maatregelen die het meest opbrengen worden als eerste genoemd en daarna aflopend.

Door contractuele verplichtingen kunnen beheersmaatregelen die leiden tot minder vervoer niet direct doorgevoerd worden. Vervoerders moeten de tijd krijgen om hierop te kunnen anticiperen. Ook zijn de effecten van sommigen beheersmaatregelen pas later in de tijd zichtbaar en zijn sommige maatregelen niet verzekerd van het op te brengen bedrag. Zie de gehele omschrijving van elke beheersmaatregel. Daarom zal er zeker in 2020 en verder voor een deel de kosten nog gedekt moeten worden ten laste van de taakstelling sociaal domein.

Er zijn in totaal 9 beheersmaatregelen onderzocht specifiek voor de Gemeente Valkenburg aan de Geul. Deze maatregelen zijn berekend op de vervoersgegevens (volumes) van het jaar 2019 en de kostprijsgegevens van 2020.

Opzet:

Per maatregel wordt uitgelegd wat we ermee bedoelen, wat de gevolgen zijn, de te verwachten besparing is, of er kanttekeningen/ aandachtspunten genoemd dienen te worden betreffende die maatregel en tot slot wat de argumenten en het advies is van het college.

Vervolgens is er een korter en overzichtelijk schema met een optelsom, zodat u kunt zien of de tekorten in de komende jaren weggepoetst kunnen worden met deze set van maatregelen.

1. Stoppen vervoer naar dagbesteding

Wat houdt het in:

Sommige klanten gebruiken hun Omnibuzz pas om naar de dagbesteding te reizen. Dit terwijl er aan de aanbieder van die dagbesteding in het contract een prijscomponent zit voor het vervoer van deze personen. De aanbieder dient het vervoer dus te regelen. Nu wordt dit dubbel betaald, via de gesubsidieerde Omnibuzz en via het contract met de aanbieder. Ook betaalt de inwoner zijn eigen bijdrage voor de Omnibuzz rit, terwijl de aanbieder dit voor hem/haar moet regelen.

Achtergrond informatie:

Opgemerkt dient te worden dat sommige van deze adressen zowel dagbesteding als bezoekadres zijn. Het kan dus zijn dat op dit adres frequent een partner/kennis bezocht wordt en dat er dus geen sprake is van vervoer naar een dagbesteding door Omnibuzz. Hiermee wordt aangegeven dat de genoemde te besparen bedragen schattingen betreffen.

Gevolgen voor de klanten:

In geheel 2019 hebben 42 mensen samen 1057 ritten gemaakt van en naar geregistreerde aanbieders met een WMO contract inclusief vervoerscomponent. Slechts 6 personen zijn verantwoordelijk voor 78% van deze ritten. De rest reist slechts enkele keren per jaar van en naar deze adressen. Hierbij zit er geen structuur in de frequentie van de ritten en zal het waarschijnlijk niet gaan om structurele dagbesteding.

Hoogstwaarschijnlijk zullen de 6 grootverbruikers op dit onderdeel wel voor dagbesteding gebruik maken van Omnibuzz. Dit doen zij onbewust. Vaak weten klanten niet dat de aanbieder van de dagbesteding hen eigenlijk kosteloos moet vervoeren. Zij krijgen hier immers voor betaald door de gemeente. Deze 6 personen zullen dus door de dagbesteding vervoerd moeten gaan worden ipv door Omnibuzz. Dit zal kosteloos en dus voordeliger voor hen worden.

Besparing:

Deze 1057 ritten kosten gezamenlijk ongeveer : € 15.500,-.

Enkel de kosten van de 6 personen (grootverbruikers) bedraagt ongeveer € 12.000,-. Dit laatste bedrag is realistischer om op te nemen in de te schatte besparing met deze maatregel.

Kanttekening/aandachtspunt:

Wanneer u dit gebruik wil aanpakken, is het noodzakelijk om eerst de risico's hierbij te benoemen.

- Zoals eerder genoemd zijn sommige van deze adressen zowel dagbesteding als bezoekadres zijn. Het kan dus ook zijn dat op dit adres frequent een partner/kennis bezocht wordt. Er is dan geen sprake van vervoer naar dagbesteding en dus ook geen sprake van een bezuinigingsmogelijkheid.
- Een verbod kan makkelijk omzeild worden door een eindbestemming door te geven aan Omnibuzz direct naast of tegenover de echte bestemming. Hierdoor kan dit blijven bestaan en wordt het verwachte bezuinigingsbedrag niet gehaald.
- Er zijn geluiden van contractarbeiders die aangeven dat de vervoerscomponent niet afdoende is en dat ze daarom een deel van de mensen zelfstandig naar de dagvoorziening laten komen. Wanneer dit niet meer wordt gedoogd, kan dit gevolgen hebben voor de contractbesprekingen van de WMO.

Argumenten en advies college:

Van het bestuur mag uitgegaan worden dat zij verantwoordelijk omgaan met gemeenschapsgeld en niet twee keer gaan betalen voor eenzelfde voorziening. Omdat niet duidelijk is of het genoemde te besparen bedrag gehaald kan worden, zal er verder onderzocht moeten worden of het inderdaad gaat om vervoer naar dagbesteding of niet.

Advies van het college is om het vervoer naar dagbestedingsadressen verder te onderzoeken en dit tegengaan als het doel inderdaad dagbesteding is waarvoor reeds een vervoerscomponent in het contract met de dagbesteding is opgenomen.

2. Beperking jaarlijks zonebudget

Wat houdt dit in:

Op dit moment is het zonebudget per jaar 750. In jurisprudentie is door de rechtelijke macht aangegeven van het redelijk is om een maximaal budget te hebben van 590 zones. De helft van de Limburgse gemeenten hanteren ook dit maximale aantal van 590 (twee gemeenten hebben zelfs een lager maximaal aantal zones). In specifieke gevallen met bijzondere omstandigheden kan er per jaar een hoger budget aangevraagd en toegekend worden.

Er zijn hier twee opties:

- a. We hanteren maximaal 590 zones per jaar voor iedereen, zonder uitzondering.
- b. We hanteren maximaal 590 zones per jaar voor iedereen, maar als er zwaarwegende en uitzonderlijke persoonlijke omstandigheden zijn, kan het zonebudget per jaar opgehoogd worden op advies van de wmo consulent.

Gevolgen voor de klanten:

97% van de klanten blijven nu al onder die 590 zones. Zij merken er dus niks van als de zones omlaag gaan van 750 naar 590 omdat zij hieraan genoeg hebben.

2% van de klanten reizen jaarlijks tussen de 590 en de 750 zones (gemiddeld 692 zones). Dat mag, het maximum ligt nu nog op 750 zones. Zij doen niks verkeerd, zij reizen alleen substantieel meer dan de gemiddelde Omnibuzz klant.

1% van de klanten reizen jaarlijks meer dan 750 zones met een speciale indicatie die dit toestaat (vanwege zwaarwegende en uitzonderlijke persoonlijke omstandigheden).

Door het zonebudget te verlagen van 750 naar 590 zones per jaar, merken slechts 27 klanten (3%) dit.

Gevolgen optie a:

Met de cijfers van 2019: 27 klanten mogen minder gaan reizen.

Gevolgen optie b:

Met de cijfers van 2019: 21 klanten mogen minder gaan reizen. Omdat die 6 hiervoor al een speciale indicatie hebben en dus altijd meer mogen reizen.

Besparing:

Optie a: door het zonebudget te verlagen naar 590 zones per jaar voor iedereen zonder de mogelijkheid voor uitzonderingen: ongeveer € 18.680,-

Optie b: door het zonebudget te verlagen naar 590 tenzij er bijzondere persoonlijke omstandigheden zijn: ongeveer € 10.477,-

Kanttekening/aandachtspunt:

Wanneer alle klanten die veel reizen een uitzondering bij de wmo consulent gaan aanvragen en ook verkrijgen, is hier geen sprake meer van een besparing. Dat is niet de verwachting.

Argumenten en advies college:

In 13 van de 30 Omnibuzz gemeenten wordt reeds 590 zones per jaar als maximum gezien, twee gemeenten zelfs minder dan 590 zones. Het merendeel van de gemeenten hebben geen mogelijkheid om dit met een speciale indicatie aan te passen.

Onze klanten reizen per jaar gemiddeld slechts 126 zones. (aantal zones gedeeld door de actieve klanten) Dit ligt dus ver onder de 590 zones.

Jurisprudentie geeft aan dat 590 een prima aantal zones is.

97% van de klanten heeft voldoende aan 590 zones. Slecht 21 personen moeten een klein beetje inleveren. Met deze maatregel kan een aanzienlijk bedrag bespaard worden.

Advies van het college is om deze maatregel door te voeren in de vorm van optie b zodat iedereen kan reizen wat noodzakelijk is voor hen.

3. De pas van niet actieve klanten intrekken

Wat houdt het in:

We betalen de kosten voor regie, planning en bedrijfsvoering (ongeveer 5,5 miljoen per jaar) door de verdeelsleutel 50% inwonersaantal, 50% pashouders. Deze laatste component zegt pashouders en niet actieve pashouders. Door de passen in te trekken van de niet actieve gebruikers, wordt ons aandeel in dat geheel lager en betalen we minder kosten voor de post regie, planning en bedrijfsvoering.

Gevolgen voor de klanten:

We hadden in 2019 in totaal 788 klanten waarvan er 151 personen in geheel 2019 niet hebben gereisd met Omnibuzz. Zij zullen na 1 jaar geen gebruik te hebben gemaakt van hun Omnibuzz pas, hun pas verliezen. Zij kunnen altijd hun pas opnieuw aanvragen. Dit is vanwege het opheffen van de pasfoto een veel sneller proces geworden.

Besparing:

Door het intrekken van 151 passen: ongeveer € 9.400,-

Kanttekening/aandachtspunt:

- Ingang per 1-1-2021
- Andere gemeenten kunnen ook beslissen om de pas van hun niet actieve klanten in te trekken. Doet iedereen dit, dan verdelen we de 5,5 miljoen weer ongeveer conform dezelfde percentages. Er zijn nu een aantal gemeenten die dit gedaan hebben en flink hiermee hebben bespaard. Het is goed om niet achter te blijven, want dan betalen we een steeds groter deel. Elke klant wordt duurder als het totaal aantal klanten minder wordt.
- Jaarlijks zullen we deze maatregel dus moeten gaan toepassen.

Argumenten en advies college:

Met deze maatregel kunnen we een aanzienlijk bedrag besparen. Klanten ondervinden geen nadeel, want ze gebruiken de pas toch niet. Deze ongebruikte passen kosten veel (weggegooid)geld. Passen kunnen makkelijk opnieuw aangevraagd worden als de situatie verandert en men wel voornemens is gebruik te gaan maken van Omnibuzz.

Dit leidt ook tot de vraag op welke manier er geïndiceerd wordt voor deze regeling. Dit zal besproken moeten worden met de WMO uitvoering.

Advies van het college is om deze maatregel jaarlijks uit te voeren.

4. Verhogen tarieven

Wat houdt dit in:

Het klanttarief in 2020 is 82 cent per zone. Het landelijk vastgestelde basistarief voor het openbaar vervoer (OV) voor 2020 is € 0,98, per zone (1 zone is 4 à 5 km).

Daarbij is de dienstverlening van Omnibuzz van een veel hoger niveau dan de dienstverlening in het OV. Zo wordt je bij Omnibuzz van deur tot deur gebracht en zijn er extra diensten indien nodig (denk aan directe rit zonder omweg, begeleiding tot de deur, voorin, warme overdracht enz). Omnibuzz is dus goedkoper en de dienstverlening van een hoger niveau.

Ophogen van het tarief naar een tarief vergelijkbaar in het OV zou voor de hand liggen.

Gevolgen voor de klanten:

Gemiddeld rijden klanten 126 zones met Omnibuzz, wanneer dit duurder wordt zijn klanten jaarlijks meer geld kwijt.

Nieuw tarief van 90 cent, jaarlijks gemiddeld € 10,08 extra kosten per klant

Nieuw tarief van 98 cent, jaarlijks gemiddeld € 20,16 extra kosten per klant

<p>Besparing: Er zijn ongeveer 80.000 zones gereden in geheel 2019 door onze klanten. In 2020 4% vervoersstijging verwacht, dus 83.200 zones. Door de tarieven te laten stijgen naar 90 cent per zone, besparen we € 6.656 euro in 2020. Door de tarieven te laten stijgen naar 98 cent per zone, besparen we € 13.312 euro in 2020.</p>
<p>Kanttekening/aandachtspunt: Op dit moment hebben de gemeenten in Zuid-Limburg een uniform tarief voor Omnibuzz, namelijk 82 cent. In Midden- en Noord Limburg ligt het tarief lager namelijk op 70 cent, alhoewel daar nu geopperd wordt het tarief gelijk te gaan trekken met Zuid-Limburg (ook vanwege bezuinigingen).</p>
<p>Argumenten en advies college: Alhoewel dit de snelste en makkelijkste manier is om geld te besparen met een relatieve kleine kostenpost per klant, druist dit in tegen het feit dat we uniform willen zijn in de dienstverlening ten opzichte van andere gemeenten. Wanneer onze gemeente ervoor kiest om het tarief te verhogen, zijn we dus de enige in heel Limburg.</p> <p>Advies van het college is om deze maatregel niet door te voeren.</p>

5.De pas van nauwelijks actieve klanten intrekken

<p>Wat houdt het in: We betalen de kosten voor regie, planning en bedrijfsvoering (ongeveer 5,5 miljoen per jaar) door de verdeelsleutel 50% inwonersaantal, 50% pashouders. Deze laatste component zegt pashouders en niet actieve pashouders. Door de passen in te trekken van de niet of nauwelijks actieve gebruikers, gaan deze kosten omlaag.</p>
<p>Gevolgen voor de klanten: 18 personen hebben in geheel 2019 slechts éénmaal gereisd met Omnibuzz of de VEP. Zij zullen na 1 jaar hun pas verliezen. Zij kunnen altijd hun pas opnieuw aanvragen. Dit is vanwege het opheffen van de pasfoto een veel sneller proces geworden.</p>
<p>Besparing: Besparing door het intrekken van 18 passen: ongeveer € 1.120,- Besparing door het dalen van de vervoerskosten van die ene rit per klant: ongeveer € 250,- Tezamen: € 1.370,-.</p>
<p>Kanttekening/aandachtspunt: Er zijn Omnibuzz klanten die hun pas aanhouden voor een noodgeval. Dit is niet logisch. Omnibuzz is geen direct vervoer. Er zitten meerdere mensen in de busjes, deze rijden om, brengen andere eerst en er is een aanrijtijd in combinatie met andere personen. Ook is Omnibuzz niet dag en nacht bereikbaar. Voor een noodgeval is een ambulance of individueel taxivervoer veel geschikter. De pas aanhouden voor het geval de normale manier van vervoer niet mogelijk is, is ook een reden waarom mensen de pas aanhouden. Ze hebben normaliter andere vervoersmiddelen, bv een zoon of dochter die hen vervoert en als die een keer niet kan, hebben ze de Omnibuzz pas achter de hand. In dit geval kan de discussie gevoerd worden in hoeverre de Omnibuzz pas dan noodzakelijk is. Er zijn immers andere beschikbare manieren van vervoer.</p>
<p>Argumenten en advies college: Elke Omnibuzz pas kost de gemeente ruim 62 euro. Als die pas vervolgens door een groep mensen niet of maar een enkele keer wordt gebruikt, wordt er verhoudingsgewijs veel gemeenschapsgeld hieraan uitgegeven. Deze mensen komen dus gedurende het jaar op plekken van bestemming, behalve die ene keer. De vraag is of er dan sprake is van noodzakelijkheid en of dit reëel en goed is.</p> <p>Advies van het college is om deze maatregel niet uit te voeren. Wel kan er met de consulenten van</p>

de WMO afdeling gesproken worden over de manier van indiceren.

6. Afschaffen van het aantal puntbestemmingen

Wat houdt dat in:

Puntbestemmingen zijn verder gelegen locaties die ondanks dat ze verder zijn dan 5 zones, toch gereden mogen worden. Denk hierbij aan ziekenhuizen in een andere regio.

De gemeente betaalt ongeacht hoe ver de rit is, over alle afgelegde zones de kostprijs minus de eigen bijdrage van de klant.

Voor alle ritten die verder zijn dan 5 zones, bestaat een voorliggende voorziening, namelijk Valys.

Gevolgen voor de klanten:

Er zijn 10 Puntbestemmingen die verder gelegen zijn dan 5 zones (6 incl opstapzone). Er zijn in 2019 in totaal 29 ritten uitgevoerd naar puntbestemmingen, verder gelegen dan 5 zones.

Deze ritten zullen dus voortaan door Valys gereden kunnen worden. Klanten hoeven van deze maatregel geen nadeel te ondervinden, er is namelijk een andere voorliggende voorziening.

Besparing:

Het niet meer uitvoeren van die 29 ritten levert een besparing op van minimaal € 786,-

Kanttkening/aandachtspunt:

-

Argumenten en advies college:

Uiteindelijk maakt het voor de klanten niet uit of ze door Omnibuzz of door Valys vervoerd worden. Omdat Valys een voorliggende voorziening is die door het Rijk wordt betaald, is dit een goede besparingsmogelijkheid.

Advies van het college is om deze maatregel door te voeren.

7. Niet verder rijden dan 5 zones per rit

Wat houdt het in:

Op dit moment is het voor onze inwoners mogelijk om met Omnibuzz te reizen, verder dan de maximale lengte van 5 zones. Dit is 2 jaar geleden door de toenmalige wethouder ingevoerd. De klant betaalt dan voor de eerste 5 zones alleen het klanttarief en voor elke verdere zone de gehele kostprijs van die zone, zijnde €10,40.

Dit is echter niet altijd nodig omdat iedereen met een Omnibuzz pas, ook een Valyspas kan aanvragen. Valys is er om langere reizen te maken. Valys werkt als Omnibuzz, maar dan voor afstanden vanaf 25 km en het wordt betaald door de Rijksoverheid. Dit is dus een passende voorliggende voorziening.

Gevolgen voor de klanten:

In geheel 2019 zijn er 46 ritten geweest die langer waren dan de standaard 5 zones (6 als de opstapzone wordt meegerekend). Deze ritten mogen dus niet meer in dit voorstel, klanten kunnen gebruik maken van de voorliggende voorziening van Valys (beschikbaar voor ritten vanaf 25 km, is ongeveer 5-6 zones). Dit is vaak ook nog voordeliger dan Omnibuzz omdat vanaf de zesde zone niet meer de kostprijs betaald hoeft te worden.

Besparing:

Door alleen ritten van maximaal 5 zones aan te bieden: ongeveer €520,-

Dit zijn de kosten overhead en de gemeentelijke bijdrage van de eerste vijf zones.

Kanttkening/aandachtspunt:

Uitgangspunt wordt dat er niet verder dan 5 zones gereden mag worden per rit, omdat Valys een

voorliggende voorziening is. Wanneer een rit verder is dan 5 zones, maar korter dan 25 km, dan mag dit bij uitzondering wel, tegen normaal klanttarief bij Omnibuzz. Zo valt niemand tussen wal en schip.

Goed is het om alvast op te merken dat er binnen Omnibuzz een discussie speelt om van zones over te stappen naar kilometers. Het OV en Valys rekent ook met kilometers en dit zou dan beter op elkaar kunnen aansluiten.

Argumenten en advies college:

Deze maatregel levert de gemeente niet veel op, maar de klant des te meer. Door klanten meer te wijzen op de voorliggende voorziening van Valys, hoeven zij ook niet meer de hoge kostprijs per zone te betalen.

Advies van het college is om deze maatregel door te voeren.

8. Geen dubbele vergoedingen meer

Wat houdt dit in:

Inwoners die reeds een vergoeding hebben ontvangen door het krijgen van een scootmobiel, kunnen kleine afstanden hiermee afleggen. Ze zouden dan geen ritten met Omnibuzz hoeven te moeten maken voor korte afstanden, bv 1 of 2 zones. De gemeenschap betaalt dan op 2 manieren voor deze korte afstand, namelijk via de voorziening scootmobiel en via de voorziening Omnibuzz vervoer.

Gevolgen voor de klanten:

In geheel 2019 zijn er 9 personen die zowel een voorziening scootmobiel als een voorziening Omnibuzz hebben. Zij hebben samen 26 ritten van slechts 1 of 2 zones lang gemaakt. Een afstand die ook met de scootmobiel gemaakt had kunnen worden. 9 klanten zullen iets merken van deze maatregel, namelijk dat zij korte ritten niet meer kunnen maken met Omnibuzz, langere ritten wel nog.

Besparing:

Door het niet aanbieden van dergelijke korte ritten (lange ritten dan wel mogelijk laten) voor deze mensen met tevens een scootmobiel voorziening: ongeveer € 250,-

Kanttekening/aandachtspunt:

Klanten met een scootmobiel kunnen kiezen voor Omnibuzz voor korte ritten omdat het slecht weer of vroeg donker is of omdat ze veel spullen moeten meenemen. Mobiele mensen zouden in die gevallen ook kunnen kiezen voor het OV in plaats van de fiets.

Argumenten en advies college:

Van het bestuur mag uitgegaan worden dat zij verantwoordelijk omgaan met gemeenschapsgeld en niet twee keer gaan betalen voor eenzelfde voorziening. Echter de redenen achter de keuzes die mensen maken in dit vraagstuk is plausibel.

Advies van het college is om deze maatregel niet door te voeren.

9. Beperking reistijden

Wat houdt het in:

Omnibuzz vervoer is er om mensen te vervoeren die niet met het openbaar vervoer kunnen reizen. Dit doel is dus gekoppeld aan het openbaar vervoer. Zo kan er gesteld worden dat er ook in de tijden dat er geen openbaar vervoer is tussen 01.00-06.00 uur, er ook geen Omnibuzz vervoer wordt gereden. Iedereen die in dat tijdsbestek vervoerd wil worden, moet een taxi nemen.

Gevolgen voor de klanten:

In geheel 2019 zijn er 16 ritten (van de in totaal 80.000 ritten) geweest in het tijdsbestek 00.00-

06.00 uur. Deze zullen dus niet meer mogelijk zijn.
Besparing: Door het niet aanbieden van dergelijke ritten: ongeveer € 240,-
Kanttekening/aandachtspunt: De meeste Omnibuzz auto's zijn taxibusjes, stationwagens en gewone taxi's. Alleen de mensen in een rolstoel hebben een aparte bus nodig. Alle wagens die rijden voor Omnibuzz, zijn niet van Omnibuzz maar van de vervoerders die voor Omnibuzz werken. Als de busjes niet voor Omnibuzz rijden, kunnen ze ook regulier ingezet worden voor taxiritjes (sticker Omnibuzz eraf voor de nacht). Dus ook de speciale rolstoelbussen. Dit moet uiteraard wel van tevoren gereserveerd worden (zoals elke taxi in de nachturen).
Argumenten en advies college: Vervoer tijdens uren waarin het OV ook niet beschikbaar is, valt buiten de geest van deze regeling, namelijk vervoermogelijkheid bieden aan hen die geen gebruik kunnen maken van het OV. Het is een principiële maatregel die niet veel oplevert. Advies van het college is om deze maatregel niet door te voeren.

Alle beheersmaatregelen worden nogmaals in onderstaand schema genoemd, tezamen met het te besparen bedrag en het advies van het college per beheersmaatregel.

Beheersmaatregel	Bedrag	Advies van het college	Totaal
1. Stoppen vervoer naar dagbesteding	€ 15.000 tot € 12.000	Onderzoek doen en dit tegengaan als het doel inderdaad dagbesteding is	€ 12.000
2a. Beperking jaarlijks zonebudget naar 590 zones voor iedereen	€18.680	Niet toepassen	€ 0
2b. Beperking jaarlijks zonebudget naar 590 zones met uitzondering	€10.477	Wel toepassen.	€ 10.477
3. De pas van niet actieve klanten intrekken	€ 9.400	Jaarlijks wel toepassen	€ 9.400
4. Verhogen tarieven	€ 6.656	Niet toepassen.	€ 0
5. De pas van nauwelijks actieve klanten intrekken	€ 1.370	Jaarlijks niet toepassen	€ 0
6. Afschaffen puntbestemmingen	€ 786	Wel toepassen.	€ 786
7. Niet verder rijden dan 5 zones	€ 250	Wel toepassen	€ 250
8. Geen dubbele vergoedingen meer	€ 250	Niet toepassen	€ 0
9. Beperking reistijden	€ 240	Niet toepassen	€ 0
			€ 32.913

Zoals u ziet is het te besparen bedrag voor die maatregelen waarvoor het college adviseert ze wel toe te passen, toereikend om de tekorten tot 2022 op te vangen. Vanaf 2022 zullen we de cijfers opnieuw evalueren en u hierover informeren.

Tot die tijd zouden we ook graag de opzet van deze regeling tegen het licht houden. Veel regelingen in het sociale domein zijn namelijk inkomensafhankelijk. Deze is dat niet. Ook willen we kijken naar de manier van indiceren bij door de uitvoering. We hebben, ondanks deze beheersmaatregelen, immers op korte termijn weer een begrotingsprobleem met deze regeling. Daarom moeten we samen met andere gemeenten en Omnibuzz kijken naar een structurele oplossing voor de toekomst.

Alternatief:

Indien u niet instemt met het voorstel van het college omtrent deze beheersmaatregelen, zullen de tekorten leiden tot een structurele ophoging van de gemeentelijke begroting ten laste van de

taakstelling sociaal domein. Daarbij rekening houdend met de genoemde risico's bij punt 3, zijnde een te verwachte groter tekort op de meerjarenbegroting dan nu zichtbaar is vanwege de nullijn in het vervoersvolume.

Het structureel moeten ophogen van de begroting vanwege deze Omnibuzz overschrijding zal een negatief effect hebben op de volledige begroting van het sociale domein en dus de hele gemeentelijke begroting.

5. Samenwerking

Deze voorstellen zijn in samenwerking met Omnibuzz doorgerekend en opgesteld.

6. Aanbestedingen

Niet van toepassing

7. Duurzaamheid

Collectief vraaggestuurd vervoer (CVV) draagt eraan bij dat ouderen langer duurzaam thuis kunnen wonen en kunnen mee participeren in de samenleving. Om dit betaalbaar te houden, zijn ook duurzame oplossingen nodig

8. Financiën

De financiële consequenties zijn opgenomen onder punt 3 en 4 van deze notitie.

9. Communicatie

Een besluit omtrent de beheersmaatregelen zal schriftelijk worden overgebracht aan het Dagelijks Bestuur en de directeur van Omnibuzz.

10. Afwegingen en Advies

Omdat uw raad een ander besluit kan nemen dan het advies van het college, zullen we de beheersmaatregelen per stuk als besluitpunt aan u voorleggen. Wij adviseren u om per beheersmaatregel een besluit te nemen en wanneer de beheersmaatregelen niet voldoende zijn om de oplopende overschrijdingen van het CVV op te vangen, deze overschrijdingen te dekken uit de taakstelling sociaal domein.

Het college adviseert uw raad om:

1. Beheersmaatregel 'stoppen vervoer naar dagbesteding' verder te onderzoeken en dit tegengaan als het doel inderdaad dagbesteding is waarvoor reeds een vervoerscomponent in het contract met de dagbesteding is opgenomen.
2. Beheersmaatregel 'beperking jaarlijks zonebudget naar 590 zones voor iedereen' niet toe te passen.
3. Beheersmaatregel 'beperking jaarlijks zonebudget naar 590 zones met uitzondering voor zwaarwegende en uitzonderlijke persoonlijke omstandigheden' wel toe te passen.
4. Beheersmaatregel 'de pas van niet actieve klanten intrekken' jaarlijks toe te passen.
5. Beheersmaatregel 'verhogen tarieven' niet toe te passen.
6. Beheersmaatregel 'de pas van nauwelijks actieve klanten intrekken' niet toe te passen
7. Beheersmaatregel 'afschaffen puntbestemmingen' wel toe te passen.
8. Beheersmaatregel 'niet verder rijden dan 5 zones, tenzij Valys geen voorliggende voorziening is' wel toe te passen.
9. Beheersmaatregel 'geen dubbele vergoedingen meer' niet toe te passen.
10. Beheersmaatregel 'beperking reistijden' niet toe te passen.
11. Om via het Algemeen Bestuur bij Omnibuzz erop aan te dringen dat er wederom gezocht gaat worden naar interne beheersmaatregelen om de oplopende kosten tegen te gaan.
12. De eventuele oplopende overschrijdingen van het CVV te dekken uit de taakstelling sociaal domein.



11. Bijlagen

Geen

Het college van burgemeester en wethouders van de gemeente Valkenburg aan de Geul,

mr. G.S. Reehuis
algemeen directeur/gemeentesecretaris

dr. J.J. Schrijen
burgemeester



De raad van de gemeente Valkenburg aan de Geul,

Gezien het voorstel van het college van burgemeester en wethouders de dato 25 augustus 2020);

Gehoord de raadsadviescommissie Sociaal Domein de dato 14 september 2020;

B e s l u i t :

1. Beheersmaatregel ‘stoppen vervoer naar dagbesteding’ verder te onderzoeken en dit tegengaan als het doel inderdaad dagbesteding is waarvoor reeds een vervoerscomponent in het contract met de dagbesteding is opgenomen.
2. Beheersmaatregel ‘beperking jaarlijks zonebudget naar 590 zones voor iedereen’ niet toe te passen.
3. Beheersmaatregel ‘beperking jaarlijks zonebudget naar 590 zones met uitzondering voor zwaarwegende en uitzonderlijke persoonlijke omstandigheden’ wel toe te passen.
4. Beheersmaatregel ‘de pas van niet actieve klanten intrekken’ jaarlijks toe te passen.
5. Beheersmaatregel ‘verhogen tarieven’ niet toe te passen.
6. Beheersmaatregel ‘de pas van nauwelijks actieve klanten intrekken’ niet toe te passen.
7. Beheersmaatregel ‘afschaffen puntbestemmingen’ wel toe te passen.
8. Beheersmaatregel ‘niet verder rijden dan 5 zones, tenzij Valys geen voorliggende voorziening is’ wel toe te passen.
9. Beheersmaatregel ‘geen dubbele vergoedingen meer’ niet toe te passen.
10. Beheersmaatregel ‘beperking reistijden’ niet toe te passen.
11. Om via het Algemeen Bestuur bij Omnibuzz erop aan te dringen dat er wederom gezocht gaat worden naar interne beheersmaatregelen om de oplopende kosten tegen te gaan.
12. De eventuele oplopende overschrijdingen van het CVV te dekken uit de taakstelling sociaal domein.

Aldus besloten in de openbare vergadering van de raad van 5 oktober 2020.

De raad voornoemd,

mr. J.W.L. Pluijmen,
griffier

dr. J.J. Schrijen,
voorzitter