



Verslag openbare vergadering commissie Samenleving 16 oktober 2018

Aanvang 19.30 uur
Plaats raadzaal gemeentehuis te Heerde
Aanwezig de voorzitter: S.J.L. Nienhuis
de leden:
CU-SGP: B.J. van der Linde, G. van der Rhee, J. Tuinman
CDA: J. Grotenhuis-van der Horst, J. Kampherbeek
VVD: B.D. Volkers, G. Hardam-Postma
GBP: W. Boeve
PvdA: G. Vijge-Koning
D66/GL: D.J. Landman-Kok, A. van Dijk-Bruins
het college: wethouder H.J. Berkhoff
de griffie: J. Kok, M. van der Veer
Ambtelijke ondersteuning: J. van der Beek

Afwezig met kennisgeving P.A.M. Mast, J.W.J. Van Ommen

5 Algemeen

1. Opening

De voorzitter opent de vergadering om 19.30 uur en heet iedereen hartelijk welkom, in het bijzonder de heer Akerboom, interim directeur van PlusOV, die ter ondersteuning van de wethouder bij agendapunt 5 de vergadering bijwoont. Er is afmelding ontvangen van de heer Mast en de heer Van Ommen.

2. Melding van insprekers bij agendapunten en vaststelling agenda

Er hebben zich geen insprekers gemeld. De voorzitter vraagt of de commissieleden kunnen instemmen met de agenda zoals die voorligt. Dat is het geval en de agenda wordt ongewijzigd vastgesteld.

3. Verslag gecombineerde commissievergadering Ruimte en Samenleving 24 september 2018

Er zijn geen vragen of opmerkingen en het verslag wordt ongewijzigd vastgesteld.

4. Spreekrecht publieke tribune over punten die niet op de agenda staan

Hiervan wordt geen gebruik gemaakt.

25 Adviezen/bespreken Samenleving

5. Discussienota Dienstverleningsovereenkomst basismobiliteit

Introductie onderwerp: Het college heeft een dienstverleningsovereenkomst gesloten met PlusOV voor het vraagafhankelijk en routegebonden vervoer van verschillende doelgroepen. Deze overeenkomst loopt per 1 augustus 2019 af. Voor 1 november 2018 moet het college een besluit nemen over de verlenging daarvan. Het college vraagt nu advies van de raadscommissie over de voorgenomen verlenging van de overeenkomst.

Vragen aan de portefeuillehouder in het veegronddje

Mevrouw Landman: Kan de wethouder iets zeggen over de brief die we hebben gekregen van de vervoerder in relatie tot PlusOV? Waarom treden er gemeenten geheel of gedeeltelijk uit en wat zijn daar de consequenties van? De heer Van der Rhee: Zijn er ontwikkelingen tussen toen en nu, die van belang zijn en die we bij deze discussie zouden moeten betrekken? De heer Kampherbeek sluit zich daar bij aan: Wij kunnen geen kosten berekenen. Mensen die uittreden, krijgen toch automatisch een boete? 3 jaar geleden hebben we in een Gemeenschappelijke Regeling afgesproken veel dingen samen te doen en nu vliegen er zo mensen de pan uit. Ik hoor dat het in aanloop naar PlusOV een puinhoop was, omdat gemeenten zelf de zaken niet op orde hadden. Dan kun je na 2 jaar mooi zeggen dat er niets van PlusOV deugt. Als er geen fatsoenlijke gegevens worden aangeleverd, is het toch logisch dat het allemaal mis gaat? Hoe zit het met die kosten?

Beantwoording vragen uit het veeggrondje door de wethouder

Wethouder Berkhoff: De afgelopen 3 jaar is een buitengewoon ingewikkelde periode geweest voor PlusOV. Willens en wetens hebben we in februari 2016 met 9 gemeenten besloten gezamenlijk onze taken op het gebied van basismobiliteit te bundelen en daar gezamenlijk de regie op te voeren. Er was sprake van een leerproces. We zijn begonnen met het vraagafhankelijk vervoer en later kwam daar het leerlingenvervoer in Apeldoorn bij. Dat was niet zo succesvol. Later werd het leerlingenvervoer voor de hele regio aanbesteed en daar kwam het Jeugdwetvervoer en het WMO-vervoer bij. De bedoeling was vanuit een vervoerscentrale efficiency in vervoersstromen aan te brengen. Dat is niet zonder problemen verlopen. Die problemen liggen niet alleen op het terrein van PlusOV, maar ook bij gemeenten in de aanlevering van data, en ook bij de vervoerders. Het heeft geen zin elkaar daar de zwarte piet over toe te spelen. De GR maakt een bepaalde ontwikkeling door, waarbij je een enorme progressie ziet in het aansturen van het vervoer. Dat gaat niet zonder horten of stoten, want de vervoerders moeten er ook aan wennen dat de regie door een publieke partij wordt gevoerd. Maar de verbeteringen in het leerlingenvervoer zijn significant. Dat een aantal gemeenten uit die kruiwagen springt, heeft ook te maken met de raadsverkiezingen en wisseling van colleges, met het politiek maken van zaken en emoties de hoofdrol laten spelen. Terwijl we hebben besloten dat gezamenlijk op te pakken. Of het daar voor die gemeenten beter door wordt, is nog maar zeer de vraag. De overige 6 gemeenten zeggen te klein te zijn om deze klus zelfstandig aan te besteden. In het verleden gebeurde dat op de schaal van de RNV, dus met gemeenten samen. Dat zal zo moeten blijven gebeuren. Wij zijn te klein en geloven nog steeds in een publieke regie op die vervoersstromen. Dat, met de ontwikkeling bij PlusOV, wat heeft geresulteerd in de bijlagen die u bij de stukken heeft aangetroffen, heeft ons doen zeggen door te gaan op de ingeslagen weg en te proberen PlusOV nog sterker te maken. Dat principebesluit hebben we een paar weken geleden genomen en sindsdien is het decor drastisch aan het veranderen. De gemeente Deventer wil geheel uit PlusOV stappen. Dat is nogal wat. Apeldoorn heeft aangegeven voor doelgroepenvervoer weg te willen. Zutphen riep dat ook, maar realiseert zich nu dat het behoorlijk ingewikkeld is die klus zelf aan te besteden. Ze krijgen dan met de aanbestedingsregels te maken.

De brief van de vervoerder is nogal ambivalent. Aan de ene kant leggen ze veel van de schuld bij PlusOV, maar aan de andere kant willen ze wel blijven rijden als PlusOV doorgaat. Juist de vervoerder die dat heeft geschreven was het meest hardnekkig om in het gareel te krijgen dat hij door een publieke centrale zou worden aangestuurd. Wat zijn de consequenties van uittreden? Het reglement van de GR wijdt een heel artikel aan uittreden. Daarin staat dat, als gemeenten uittreden, er onderzoek moet worden gedaan door een onafhankelijk registeraccountant naar de financiële consequenties en dat de gemeenten die doorgaan daar geen nadeel van mogen ondervinden. Het zal nog ingewikkeld worden dat in beeld te brengen en te verrekenen. In vorige GR's hebben we ook uittredende en toetredende gemeenten gezien. Dat was behoorlijk ingewikkeld. Deventer ging weg uit de GGD en heeft in 4 jaar tijd haar jaarfee moeten afbouwen. Wel was er de voorwaarde dat het versneld kon gaan als er tussentijds personeel wegvloeiende waardoor de kosten meevielen. Pas als die discussie in de gemeenten is afgerond en het stof is neergedaald, kunnen we als bestuur van PlusOV bij elkaar komen en een scenario ontwikkelen voor wat er over is. Dat moeten we dan doorrekenen. Of de dienstverlening duurder wordt, is nog niet te zeggen. De verwachting is dat, als je kleiner wordt, dat effecten moet hebben op je overhead en op bepaalde functies die je continu in de lucht moet houden. Voor vraagafhankelijk vervoer moet de centrale van vroeg in de ochtend tot

laat in de avond bemensd worden. Streven naar schaalvergroting is ook ingewikkeld, want we hebben geen andere publieke centrale naast de deur.

5 Ik vind het buitengewoon teleurstellend hoe sommige gemeenten hebben geopereerd. Als je aan
een GR begint, dan ga je daar voor. Dan laat je de kop niet hangen en maak je er geen politiek
gewin van. Gemeenten die nu op eigen houtje gaan opereren, hebben intern een mega opgave om
de gegevens gestructureerd op orde te krijgen. De verwijten die vanuit die gemeenten bij PlusOV
10 zijn neergelegd, zijn niet alleen aan PlusOV te wijten. Dat waren juist de gemeenten die de meeste
problematiek hadden in het aanleveren van hun gegevens. Juist kleine gemeenten kennen hun
cliënten. Wij hebben de gezinnen in beeld en communiceren daar veel beter mee dan de grote
gemeenten. Qua aantallen gaan we van 1.400 naar 500 leerlingen, als het zo doorgaat. Dat
betekent dat het beter is te managen bij de opstart van een schooljaar. Je mag ervan uitgaan dat
15 die kleinere gemeenten hun gegevens tijdig en correct hebben ingevoerd. Als we het dan in kleinere
percelen uitbesteden, hebben we heel veel vertrouwen dat het in de toekomst via PlusOV prima
geregeld is. Het kostenverhaal blijft. We gaan met het doorrekenen van de scenario's aan de slag en
komen vervolgens met de consequenties naar de commissie en de raad. De vereveningssysteem-
20 zit er bewust niet in. Als bestuur van PlusOV waren we daar met de 9 gemeenten in principe uit,
maar als gemeenten weggaan, moet je een nieuwe verevening toepassen. We hebben het hier niet
in willen brengen, want in de herstructurering van de vereveningssysteem waren voor sommige
gemeenten grote consequenties. Heerde was de grootste voordeelgemeente. Het zou ons op
jaarbasis €77.000,- hebben opgeleverd door vermindering van kosten. Er waren ook gemeenten die
25 fors meer moesten bijdragen. Dat vergt straks een nieuwe manier van berekenen, waarbij de nu
gehanteerde principes meer solidariteit laten zien en meer relatie met de werkelijke vervoerskosten
dan de vereveningssysteem die in voorgaande jaren werd toegepast. Het gaat er nu om of wij
door willen met PlusOV. De financiële invulling moet de uitwerking zijn van het neergedaalde stof.

De heer Akerboom: Het verwachte overblijvende aantal is 600, als de 6 minder grote gemeenten
overblijven voor het routegebonden vervoer. Over de brief zegt de heer Akerboom: Als PlusOV
30 hebben we de lijn gekozen te focussen op het zo snel mogelijk verbeteren van de kwaliteit en de
relatie met de vervoerders niet verder te laten escaleren. Dat zij dat anders spelen, moet u ook zien
in het licht van commerciële belangen. Er is natuurlijk wel wat gezegd over hun vorm van
partnership en dat is niet fijn als ze ergens in aanbesteding zijn. Ze reageren expres publiek, in een
poging hun naam te zuiveren. Wij hebben er bewust voor gekozen niet op al die details in te gaan
35 en het verder te juridiseren, maar zo snel mogelijk over te gaan naar verdere verbetering van de
dienstverlening en normalisatie voor het jaar dat we nog met hen zaken doen. Parallel focussen we
op een goede aanbesteding voor de overblijvende gemeenten.

Eerste ronde

De heer Kampherbeek: Er wordt een nieuwe aanbesteding gedaan per 1 januari 2019? De heer
40 Akerboom: Het contract met de vervoerders loopt tot augustus 2019. Dat was gesynchroniseerd met
de dienstverleningsovereenkomst. Als we per 1 november weten wie aan boord blijven, waarbij we
ervan uitgaan dat dat 8 partijen zullen zijn voor het regiotaxivervoer, dan kunnen we op basis van
dat pakket een aanbesteding organiseren die per 1 augustus ingaat. Willen we dat op tijd klaar
45 hebben, dan moeten we nu wel beginnen. Dat pakket willen we in de markt gaan zetten met een
gericht aantal kleinere partijen, die minder een machtsspel kunnen spelen en waarbij er meer local
touch is met de markt waar zij wonen en werken. Dat geeft een beter eindresultaat en is voor ons
beter beheersbaar.

Mevrouw Hardam: Het college wenst de dienstverleningsovereenkomst met PlusOV met 4 jaar te
50 verlengen. De overeenkomst eindigt op 1 november 2018. Als door de gemeente Heerde niet voor 1
november 2018 een bericht wordt uitgedaan, wordt de overeenkomst stilzwijgend met vier jaar
verlengd.... Dat is over veertien dagen. Hoe moeten wij dat zien? Waarom komt dit college nu pas
met een discussienota over de verlenging van deze overeenkomst? We staan, om het plat te
zeggen, met de rug tegen de muur. Er is helemaal geen keus. Waarom dan in vredesnaam een

discussienota? Dit is een overeenkomst met ingrijpende gevolgen voor de gemeente. Wij hadden een ander voorstel voor de raad verwacht. De VVD zit nu met hele grote vraagtekens. Wat ontbreekt in de onderliggende stukken, is een duidelijk financieel plaatje. Bijvoorbeeld: wat de gemeente aan kosten kwijt was voor het regelen van de onderhavige vervoersvormen, voordat e.e.a. door PlusOV werd overgenomen.

Daarnaast natuurlijk de totale kosten die nu door de gemeente worden betaald aan PlusOV. En rekening houdend met het feit dat voorzien wordt dat over 2018 wederom extra financiering nodig is.

En wat gebeurt er als andere Gemeenten uit de DVO stappen? Alsdan willen wij graag weten wat de (financiële) consequenties zijn voor de gemeente Heerde. De keuze die nu door het college wordt gemaakt, lijkt meer op een gevoelskwestie en het vertrouwen dat het in de toekomst wel allemaal goed zal komen door te duimen voor de beoogde bezuinigingslag van 5 % in de toekomst. Wat wij willen, met zijn allen, in ieder geval continuïteit van de dienstverlening gegarandeerd hebben. Het gaat hier om een hele kwetsbare groep en die mag niet het slachtoffer worden van bestuurlijk geblunder.

We kunnen ons geen uitval van dienstverlening veroorloven. Laten wij vaststellen dat het vervoer door moet gaan. Ik denk dat dit een in deze raad en commissie breed gedeeld uitgangspunt is. Het is niet alleen een wettelijke taak. Wij zijn het ook aan de cliënten en hun families/omgeving verplicht. Voorts lezen in het evaluatierapport van de vervoerscentrale PlusOV een aanbeveling die luid: *'Formuleer maatregelen om de eigen kracht - zelfredzaamheid van reizigers te versterken, het gebruik van algemene voorzieningen te vergroten, de efficiency en kwaliteit van het doelgroepenvervoer te verbeteren'*. Wij vragen ons af of hier al iets mee gedaan is, of over na is gedacht. In deze hebben wij een tip die met name bij het vraagafhankelijke vervoer die wellicht een bezuinigingsslag kan opleveren. Onderzoek in welke gevallen de cliënt dit vervoer zelf kan regelen in samenspraak/overleg met de zorgverzekeraar. De ervaring mij heeft geleerd, dat de zorgverzekeraar in samenspraak met de cliënt bijvoorbeeld een rolstoeltaxi regelt en de kosten daarvan vergoedt.

Maar er moet ons nog wel iets van het hart. Hoe kan het zijn dat wij als raadsleden steeds positieve scenario's rondom PlusOV lezen, bijvoorbeeld de uitslagen van KTO's. Terwijl deze haaks staan op berichtgevingen in de media. De praktijk is dus weerbarstig. Geluiden als 'hoe kun je zoveel fouten maken' en 'vervoersplannen die laat beschikbaar worden gesteld en waar nog continue aan wordt gesleuteld'. Deze geluiden zijn niet van de lucht. En dan nog het feit dat PlusOV de schuld van de blunders bij de vervoerders probeert neer te leggen. Dat vindt de VVD fractie een walgelijke situatie, die zeker zijn weerslag heeft op het imago van PlusOV. Een leuke aanbeveling hieromtrent in het evaluatierapport van de vervoerscentrale PlusOV zegt: *'Ontwikkel een communicatiestrategie om het imago van PlusOV te verbeteren zodra de kwaliteit en klanttevredenheid over het vervoer is gewaarborgd en de basis op orde is'*. Wij vragen ons af wanneer dat zal zijn.

Van de wethouder horen wij ook graag wat hij hieraan heeft gedaan in zijn rol als bestuurder van PlusOV. De VVD heeft in het verleden steeds aangedrongen op duurzame inkoop van de vervoerders. Dit betekent niet alleen groen als het gaat om ons milieu, maar ook duurzaam als het gaat om bestendigheid en betrouwbaarheid. Een prijsvechter, zoals die is ingezet in de omgeving van Apeldoorn, past duidelijk niet in dit beeld. Om die reden zou de Gemeente Apeldoorn ook uit de DVO met PlusOV willen stappen, is het gerucht.

Wat is er nu gaande met Apeldoorn en Zutphen?

Ik lees in de krant en in het verslag van de politieke markt in Apeldoorn dat de wethouder in Apeldoorn in de raad heeft aangekondigd om deels te stoppen met PlusOV. Zutphen weet ik niet, maar dat kan de wethouder vast aangeven! Het schijnt dat ook Zutphen in deze richting beweegt. Apeldoorn en Zutphen zijn voor een groot deel het fundament onder PlusOV. Ik word hier heel ongerust van! We moeten voor onszelf nu slim zijn: laten wij nu alstublieft een aantal scenario's uitwerken, zodat we niet achteraf met de gebakken peren zitten.

Die scenario's moeten dan de volgende punten behandelen:

- Kunnen wij de dienstverlening en de continuïteit daarvan garanderen?

- Wat gaat het ons kosten? Dat zal vast weer meer zijn....
- Wat zijn de risico's voor de gemeente en voor de cliënten en hun gezinnen/omgeving?

Welke scenario's moeten worden uitgewerkt:

1. Zutphen en Apeldoorn blijven meedoen
2. Apeldoorn en Zutphen stoppen
3. Apeldoorn stopt en Zutphen gaat door
4. Zutphen stopt en Apeldoorn gaat door.
5. Heerde stopt met PlusOV, inclusief alternatieve uitvoeringsoptie

Wat doen de andere gemeenten? De andere gemeenten moeten toch ook kiezen voor 1 november? Als dat zo is, dan moeten wij toch ook weten wat de colleges van de andere deelnemers gaan doen? Wethouder? Wij willen daarover informatie. Anders heeft het weinig zin om verder te discussiëren.

Wat moeten wij nu met deze overeenkomst? Wij houden ons hart vast, maar beseffen tegelijkertijd dat er niet veel te kiezen valt. Eigenlijk moet deze wethouder op zijn broek krijgen. Hoe kan je zo laat bij ons aankomen met deze nota? We hebben met zijn allen nog een kleine veertien dagen!! Wat is hier nog te kiezen en waarom zien wij geen financiële en strategische analyse van onze positie als Heerde en worden geen handelingsperspectieven geboden?

Volgens mij hebben wij meer informatie nodig om goed over dit voorstel te kunnen discussiëren!

De heer Kampherbeek: Waarom heeft mevrouw Hardam niet gereageerd op de krantenberichten? Het is toch jammer dat we dat dankzij u allemaal niet hebben gehoord! U trekt zelfs de KTO in twijfel. Ik heb er geen enkele onwaarheid in kunnen vinden. Ik zie de oplossing niet via de krant, maar via de wethouder. Mevrouw Hardam: Ik trek de KTO niet in twijfel, maar ik zeg alleen dat die haaks staat op berichten in de media. Dat is een duidelijk verschil. Bovendien hebben we als raad en commissie de wethouder al vroeg aangegeven ons mee te nemen in de discussie als de dienstverleningsovereenkomst verlengd moet worden en ons mee te laten denken in het vervolg. Nu is het 14 dagen voor deze tijd en kunnen we niet zoveel meer.

Mevrouw Vijge: Fijn ook dat er gehoor is gegeven aan het verzoek van de raad en dat er vanavond een verantwoordelijke van PlusOV is aangeschoven.

In de raad van 11 juni bij de behandeling van de toen in te dienen zienswijze is onder andere door mij namens de fractie PvdA aangegeven: dat het opschorten van het verlengen van de dienstverleningsovereenkomst tot 1 november ons gelukkig nog wat tijd geeft om het antwoord te hebben op de vraag wat dan ten minste ten positieve gekeerd moet zijn. Helaas moet ik constateren dat deze vraag tot vandaag niet is beantwoord. Ook is toen aangegeven dat wij, ter vergelijking, graag informatie zouden ontvangen welke mogelijkheden er eventueel zijn om terug te treden, wat hiervan de kosten zijn en of en zo ja welke alternatieven er zijn of onderzocht kunnen gaan worden. Ik heb bijvoorbeeld de wethouder eens horen noemen over '*delen van het vervoer terughalen via vrijwilligersvervoer*'. Helaas is er geen nadere informatie m.b.t. deze vragen tot ons gekomen. De vraag was ook wat andere gemeenten gaan doen, want het besluit van iedere deelnemende gemeente afzonderlijk is van grote invloed op de vertaalslag van de kaders en de begroting 2019 e.v., is destijds ook gemeld.

Wat ligt er dan wel voor ons om tot een weloverwogen besluit te kunnen komen om de dienstverleningsovereenkomst wel of niet te verlengen? Eigenlijk heel weinig, moet ik constateren. In ieder geval geen concrete informatie waarop vanavond een weloverwogen beslissing genomen kan worden. Wat wij hebben ontvangen, is een discussienota. Een discussienota, waarbij ik al lezende héél veel vragen plaatste, maar tot de conclusie kwam dat ik deze niet hoeft te stellen..... De discussienota is nl. geschreven op 21 september. Dat was nog voordat de 3 gemeenten hun besluit hebben bekend gemaakt af te haken. Deze nota vertelt ons dus weinig, onderbouwt niets, geeft geen antwoorden op de destijds gestelde vragen vanuit de raad en financiële consequenties

ontbreken volledig. Afgezet tegen de werkelijkheid van vandaag is deze discussienota dus eigenlijk achterhaalde informatie. Kortom, op basis van deze informatie kun je geen besluit nemen. Dat maakt het wel erg lastig..... Ik (en met mij mijn fractiegenoot van de PvdA) weet op dit moment even niet wat de beste keuze is, hoe we recht doen aan het leerlingenvervoer en
5 doelgroepenvervoer onder de WMO. Kwetsbare burgers waarvoor wij een vervoersplicht hebben, maar die ook recht hebben op de toegezegde kwaliteit! Kwaliteit waarbij de financiële efficiëntie niet vanzelfsprekend voorrang heeft boven effectieve uitvoering van de taken.

Mevrouw Landman: Ik hoef bijna niets meer te zeggen. Gezien onze vragen vinden wij de
10 discussienota een onvoldoende onderbouwd stuk. Wij hebben geen scenario's gezien, geen onderbouwing en ook geen financiële consequenties van wat wij gaan doen. Ik wil het verhaal van mijn voorgangers niet overdoen, maar wij maken ons hier enorm zorgen om. Wij hebben bijna geen keus, want over 2 weken is het al november. We zullen de komende tijd verschillende scenario's moeten uitwerken en het contract met 1 jaar verlengen. Dat is het enige wat we kunnen doen. Dat
15 er gemeenten uittreden, is niet zomaar. In de nota staat dat PlusOV voldoet aan het oorspronkelijke uitgangspunt. Waarom stappen Apeldoorn en Deventer dan uit? Zulke grote gemeenten doen dat niet zomaar. We maken ons enorme zorgen en we zouden graag een onderbouwd discussiestuk willen zien met cijfers, zodat we kunnen vergelijken. Zo kunnen we geen besluit nemen.

De heer Van der Rhee: Ik begrijp die tevredenheidscijfers wel. Als je kind niet is opgehaald, ben je als ouder boos en heb je maar één doel; zorgen dat je kind alsnog wordt opgehaald. Als het dan toch goedkomt, kan ik me voorstellen dat je gaat bellen en een klacht indient. Als het daarna nog een paar keer gebeurt, wordt het bijna gewoon. Dan gaat de leerkracht de vervoerscentrale bellen en wordt het alsnog geregeld en ben je al blij dat het geregeld is en dien je geen klacht meer in.
25 Dus hoe betrouwbaar zijn die cijfers? Het is absoluut beter dan vorig jaar, maar het zijn maar cijfers. Het gaat om de individuele verhalen. Er treedt vermoeidheid op en dat is eigenlijk nog erger. Als de cijfers dalen, wil het niet zeggen dat je beter aan het vervoeren bent. Ik wil die cijfers over tevredenheid relativeren. Dit heeft de fractie van CU-SGP voor de zomervakantie al ingebracht. We zijn hier niet aan begonnen om wat leuks te doen in een GR. De overheid heeft geld gegeven en tegen de Provincie gezegd dat het geregeld moest worden. Het moest voor de toekomst goedkoper en de Provincie moest bekijken of het door verschillende soorten doelgroepenvervoer te combineren goedkoper zou kunnen. Daarom zijn wij begonnen, maar niet omdat wij het zo nodig vonden. Wij hebben een eindeloze hoeveelheid geld in het gat moeten gooien en we hebben geen invloed op andere gemeenten. Dat is teleurstellend. Nu krijgen we een discussienota, is de
35 vereveningssysteem niet doorgerekend en komt het woord Euro er niet in voor. Het is een blauwe-ogen-verhaal dat we maar mee moeten gaan, dat het nog niet kan worden berekend en dat we er maar vertrouwen in moeten hebben dat het financieel goed uitpakt. Van 1.400 naar 600 leerlingen; er zit hier een enorm financieel gat waarvan ik niet zie hoe het wordt opgelost, want we kunnen het niet uitrekenen. We moeten er eerst mee instemmen, maar als we niet kiezen stemmen we er ook mee in. Voor dat geld kun je bijna de Gouden Koets inzetten voor het leerlingen- en
40 doelgroepenvervoer. Ik vind het onbestaanbaar dat er gevraagd wordt een beslissing te nemen zonder dat er een scenario in Euro's onder ligt. Het is voor de fractie van CU-SGP ook een vraag hoe het scenario eruit ziet dat er gemeenten geheel en gedeeltelijk uittreden. Moet daar geen rekensom van worden gemaakt? En van het scenario dat alles uit elkaar valt. Er staat een kanttekening in
45 onze discussienota: "*Als gemeenten uittreden, moeten we heroverwegen*". We kunnen nu al heroverwegen, want we weten dat dat gebeurt. Hoe ziet dat scenario eruit, wat gaat dat kosten en wat levert het op? Welke enorme taak hebben we dan als gemeente te verrichten? Wij staan voor die burgers die vervoerd moeten worden. Dus, werk scenario's uit. Er werd een optie van 1 jaar genoemd. Kan dat? In de discussienota staat 4 jaar en dan kunnen we ook al beslissen over nog 4
50 jaar. 4 jaar is al een enorme hick-up. Kunnen we voor een jaar instemmen? Dan weten we misschien hoe het zich doorontwikkelt. Vanmiddag heb ik ter voorbereiding op de site van PlusOV gekeken. Daar stond overigens nog op dat de zomervakantie bijna is afgelopen. Volgende week is het al herfstvakantie! Op de site staat een kaartje van de samenwerkende gemeenten. Zutphen, Deventer en Apeldoorn vallen af, maar wat zouden we met Hattem en Epe kunnen versterken, zodat

we het vervoer voor onze burgers beter kunnen realiseren? Kan dat scenario ook worden uitgewerkt?

Beantwoording door het college

5 Wethouder Berkhoff: Mooie betogen, maar het gaat erom dat het college een principebesluit heeft genomen om de dienstverleningsovereenkomst met 4 jaar te verlengen en de commissie daarin om advies vraagt. U hoeft geen besluit te nemen, want u beslist hier niet. Het college neemt een besluit na advies ingewonnen te hebben bij de raadscommissie. Ook geen verbazing dat dit stuk hier nu pas
10 ligt, want wij hebben u met ARI 2018-35 geïnformeerd dat wij het besluit tot verlenging van de dienstverleningsovereenkomst, wat eigenlijk voor 1 augustus 2018 genomen had moeten worden, zouden verdagen, om daar ook de opstart van het leerlingenvervoer schooljaar 2018-2019 in te betrekken. Er wordt gezegd dat u geen stukken heeft gekregen, maar u heeft als bijlage bij deze discussienota de evaluatierapporten van PlusOV gekregen, het klanttevredenheidsonderzoek, zowel van vraagafhankelijk-, doelgroepen-, dagbesteding- als leerlingenvervoer. Dat u de cijfers niet
15 vertrouwt, dat kan. Ik begrijp dat er klaagmoetheid ontstaat, maar kijkend hoe het vorig jaar was en ik meermalen ouders moest ontvangen die bij mij hun klacht in wilden dienen over schrijnende situaties, dan is dit schooljaar in ieder geval voor de portefeuillehouder op dit onderdeel geruisloos verlopen. Er zijn klachten geweest, maar ook in het verleden, toen er op regionaal niveau door een aantal RNV gemeenten werd aanbesteed, deden zich opstartproblemen voor bij aanvang van het
20 schooljaar. Nieuw is dat u hier geen verhaal in Euro's bij ziet. Het college onderkent dit, maar we hebben deze dienstverlening te leveren voor zorgleerlingen naar het speciaalonderwijs en voor mensen met rolstoelen naar hun dagbesteding. We proberen dat efficiënt op elkaar af te stemmen. Dat het Europlaatje ontbreekt, is dat stof dat moet neerdalen van de besluitvorming hier vanavond. Als u zegt dat het college kan doorgaan met het principebesluit en kan toewerken naar een definitief
25 besluit, dan zitten we donderdag 18 oktober bij elkaar met het bestuur. Als iedere wethouder daar een helder verhaal heeft, kunnen we vanuit dat neergedaalde stof aan het nieuwe businessmodel gaan werken. Dan komen ook de Euro's in beeld. Dan kunnen we gaan miepen en piepen en zeggen dat het een Gouden Koets gaat worden, maar wij zijn gehouden leerlingen die afhankelijk zijn van leerlingenvervoer te vervoeren. Er zijn kinderen die van Jeugdwetvervoer afhankelijk zijn. Die zijn
30 we genoodzaakt te vervoeren. Hetzelfde geldt voor de dagbesteding. In de ontwikkeling om de samenleving meer te betrekken in de dienstverlening in het sociaal domein zullen we ook het zoeken naar efficiency, kracht in de samenleving, vrijwillige hulpdienst en vrijwilligersvervoer betrekken. Dat is een ongoing verhaal in de transitie en transformatie. De cijfers van vroeger en nu zijn niet te vergelijken. We zouden het mogelijk alleen voor leerlingenvervoer terug kunnen halen. Het is maar
35 de vraag of we tegen de prijzen van toen kunnen aanbesteden. Destijds hadden we ook aanbestedingskosten naar de regio en we hadden eigen medewerkers. In het verleden waren voor het WMO-vervoer en het Jeugdwetvervoer de vervoerscomponenten vaak verdisconteerd in de zorgtarieven, onder de AWBZ en de Jeugdwet. Die zaken zijn niet meer te achterhalen. Je wint er ook niets mee.

40 We staan niet met de rug tegen de muur. We zeggen per 1 november 2018 niet op en we verlengen niet. We verlengen per 1 augustus 2019. De opzegtermijn ligt alleen 1 jaar daar voor, dus voor 1 augustus. De GR biedt ook een afwijkingsmogelijkheid. In het belang van de evaluatie van de opstart van het leerlingenvervoer hebben we gezegd dat na aanvang van het schooljaar te doen. Dit
45 is wel de datum dat het moet gebeuren. In het veranderende decor moeten we sowieso het vervoer opnieuw aanbesteden voor 2019 e.v. Voor 1 jaar aanbesteden in het leerlingenvervoer gaat niet lukken. Vervoerders moeten in vervoermiddelen investeren. Dan is 3 jaar al kort. H2E was mijn eerste gedachte toen het onder de gemeenten begon te sputteren om op dit vervoersonderdeel uit te treden. De meeste van onze leerlingen in het speciaalonderwijsvervoer gaan langs de route in het
50 daily urban system tussen Zwolle en Apeldoorn. Dan kunnen we dat mogelijk samen doen. Daar geloven we nog steeds in. We zien ook dat een publieke centrale, die zoveel expertise in deze tak van sport heeft opgebouwd, het beste die aanbesteding kan begeleiden. Als we dat zelf moeten doen, staan we voor een onmogelijke klus. Daarom pleit het voorstel ervoor bij PlusOV te blijven. PlusOV gaat niet ter ziele, omdat er een taak is voor vraagafhankelijk vervoer. De voormalige
55 regiotaxi is door de Provincie naar kleinere regio's gebracht, ook om combinaties in vervoersstromen

te vinden. Dat is niet altijd even eenvoudig. We blijven gebonden aan die taak. De gemeenten die er in blijven, blijven vanwege die taak. Die gaan niet zelf van 's ochtends vroeg tot 's nachts 1 uur die centrale bemensen. Wij blijven bij die centrale. Jammer dat Deventer daar uit stapt, want dat betekent zo'n 20% verlies aan vraagafhankelijk vervoer. Ik hoop donderdag meer van de wethouder te horen waar Deventer daarmee naartoe gaat. Het leerlingenvervoer wordt fors minder, maar we denken dat het met de aanbesteding in kleinere percelen juist voordeel biedt om dat beter te gaan doen. Er is een beeld dat er niet meer wordt geklaagd. Mensen weten ons doorgaans goed te vinden. Het is een feit dat klachten snel worden opgelost. In de steden ligt dat ingewikkelder. Vandaar dat het beeld hier positiever is dan in Apeldoorn, ook in aantallen. Ook de politieke wisseling die heeft plaatsgevonden maakt dat Apeldoorn eruit is gestapt. Zutphen heeft het geroepen, maar zij krijgt een buitengewoon lastige opgave voor de aanbesteding vanwege de aanbestedingsregels. Volgens de jurisprudentie mag een centrale wel gecombineerd aanbesteden, maar een gemeente mag dat volgens de aanbestedingsregels niet en moet dat knippen. Hoe ga je dat dan doen en hoe vind je voor die partijen voldoende vervoerders? Daarin mis je een efficiëncyslag. Het is geen gevoelskwestie. Het is ook een rationeel verhaal en het onderkennen van onze eigen schaal en kwetsbaarheid om dat bij PlusOV te blijven doen. De continuïteit van dienstverlening is richting onze kwetsbare burgers het best gediend door bij PlusOV te blijven. Mevrouw Hardam vraagt naar vraagafhankelijk vervoer in overleg met zorgverzekeraars. Binnen de WMO Wet langdurige zorg en WMO Zorgverzekeringswet zijn er overlappingsgebieden waar het vanuit de positie van de gemeente de voorkeur verdient dat men gebruik maakt van een ander zorgverzekeringskader. Hetzelfde komen we tegen bij zorgzwaarderders die thuis bivakkeren en niet in zorginstellingen. Dat lossen we hier vanavond niet op. Een ander punt zijn de beelden die door de media zijn opgewekt. De media maken geen werk van positieve verhalen, maar hebben juist de klachten en drama's enorm uitvergroot. Sociale media hebben in die berichtgeving een multipliereffect veroorzaakt. De verhalen van ons raadslid, die consequent een positief verhaal heeft afgestoken, treffen wij niet aan in de media. Het verhaal van een secretaresse dat het juist zo goed gaat met het vervoer van haar zoon, zien we niet in de krant. We zien alleen de uitvergroete klachten. Als de klachten in Apeldoorn bij elkaar komen, wordt de politieke druk op een bestuur groter. Als dan ook nog een lokale partij de grootste wordt, die zegt de regio hier niet bij nodig te hebben, dan verklaart dat waarom de hazen zo gaan lopen. Laten wij dan zorgen dat we de kracht in samenwerking met anderen blijven opzoeken. Dat vergt een communicatiestrategie. Het moet duurzaam, maar dat doen we ook. We zitten in de Cleantech regio. We hebben dit type vervoer groener aanbesteed. Dat heeft van de kant van de vervoerders weerstand gegeven, maar uiteindelijk rijden wij groen en duurzaam in het leerlingen-, doelgroepen- en vraagafhankelijkvervoer. Er komen meer opgaven m.b.t. schone mobiliteit op het bordje van gemeenten, ook in aansluiting op grotere openbaar vervoerstromen. Die transitie kunnen wij het beste maken middels een centrale die is gespecialiseerd in het vervoeren van mensen. Klagen over Deventer, Zutphen en Apeldoorn helpt niet. Ik hoop dat we na donderdag 18 oktober een richting hebben over de financiële consequenties en welk scenario we als bestuur gaan uitwerken en parallel daaraan de uittredingskosten van de gemeenten die ons de rug toekeren.

De heer Akerboom: PlusOV denkt ook na over risico's. We focussen sowieso op continuïteit tot 31 augustus. Bij grotere gemeenten wordt er niet bij stilgestaan wat dit doet met een organisatie als PlusOV. Je zit daar met 25 man en de Stentor en iedereen vindt vanalles van je. Mensen werken het snot voor de ogen om de fouten van vervoerders te compenseren. Dat is mentaal behoorlijk zwaar. Als interim-directeur kan ik dit managen, maar voor een gewone planner of een medewerker van de frontoffice is dit een zware periode geweest. We zijn blij met gemeenten die bevestigen dat het goed gaat of redelijk goed gaat en die dat ook waarderen. Dat geeft moed. Wij zijn van u, want u bent aandeelhouder in ons bedrijf. Wij zijn uw ambtenaren, maar dat gevoel wordt, zeker vanuit de grotere gemeenten, gemist. Dit zijn 30 mensen met gezinnen die heel hard werken om deze kinderen goed vervoerd te krijgen. Wij zijn blij met de positieve feedback vanuit de gemeente Heerde. Wij focussen op het beheersen van de risico's met deze vervoerders tot het eind van de contractduur. Als er scenario's zijn bedacht, gaan we een goede aanbestedingsstrategie bedenken waar we maximale kwaliteit voor kinderen en reizigers uit kunnen halen. Wij denken dat dat beter zal zijn dan hoe de percelen nu zijn ingedeeld. Vervolgens gaan we vervoerders zoeken die echt

passen bij dit vervoer. Sommige vervoerswensen van kinderen zijn zo delicaat, dat je daar geen mensenschuiver op kunt zetten, à la WDK. Je moet de mensen koesteren die dit werk goed kunnen en die gevoel hebben voor de kinderen. Die chauffeurs moet je aan je binden en niet voor 1 jaar, want dan zijn ze weer weg. Je moet ze toekomstperspectief bieden en ze langere contracten bieden.

5 Op deze wijze denken wij de chauffeurs aan ons te kunnen binden met de huidige arbeidsmarktkrapte. Het is niet echt makkelijk om chauffeurs te vinden die dit werk er voor €1.000,= per maand even bij willen doen.

Mevrouw Grotenhuis interrumpeert: U zegt dat u op zoek gaat naar andere vervoerders. In deze regio's waren eerder ook vervoerders die het leerlingenvervoer deden. Gaat u kijken of u daar wat mee kunt? Zij zijn bekenden voor kinderen en gezinnen. De heer Akerboom: Dat is zeker de bedoeling. Donderdag ga ik aan het bestuur een aanbestedingsprocedure meegeven om te accorderen voor kleinere, lokale vervoerders. WDK heeft 220 routes. Witteveen heeft er 115. Dat is voor hen heel veel. Als we dat kunnen opsplitsen in pakketjes van ca. 6 vervoerders met 20 of 30 routes, dan maken ook kleinere vervoerders een kans. Die werden er in de aanbestedingsprocedure door de grotere uitgedrukt door prijzen en marktmacht. Door anders aan te besteden, bieden we die kleinere vervoerders uit de regio ook een kans, krijgen we een lokale band, wordt het overzichtelijk en voelt iedereen zich verantwoordelijk. We hebben daar een leuk voorbeeldmodel van vanuit de ZOOV-regio rondom Winterswijk. Die hebben dit ook op kleinschalige manier aanbesteed en een mooi systeem opgezet. Die kant willen wij op bewegen qua perceelindeling, vervoerdersselectie en de manier waarop je met elkaar omgaat.

Mevrouw Van Dijk: Er zijn veel klachten over wisselende chauffeurs. Kunt u door kleinschalige aanbesteding dat probleem ook oplossen? In andere sectoren zie je ook dat het bijna niet meer te doen is om altijd met vaste mensen te werken. De heer Akerboom: Met de huidige arbeidsmarktproblematiek speelt dat zeker. De problematiek van wisselende chauffeurs speelt meer in de zuidelijke regio dan in de noordelijke regio. Wij hebben het gevoel dat Witteveen dat anders doet dan WDK. We zien dat WDK in de beginperiode opvallend veel wisselingen had. Dat is heel verstorend voor de kinderen en reizigers. Als we kleinere percelen aanbesteden en de toppers van de chauffeurs aan ons proberen te binden bij deze 6 vervoerders, dan hebben we wat te bieden. Die chauffeurs komen weer vrij op de markt, omdat ze bij Witteveen of WDK uit dienst moeten, of alleen maar kortlopende contracten hebben. Omdat ons contract maar voor 2 jaar was, ging geen vervoerder een vast contract met zijn mensen aan. Daarom willen we lange contracten met vervoerders, want dan kunnen ze mensen aannemen en hebben we een interessante propositie voor de medewerkers van deze bedrijven. Dan kun je een vaste vervanger inregelen. Vooral in de zuidelijke regio hebben we in het begin veel last gehad van verdacht veel wijzigingen. Dat geeft enorm veel stress en gedoe en de kans op fouten neemt daardoor toe. Dat is er nu zo'n beetje uit en daardoor komt de boel tot rust. Uiteindelijk zal het aantal klachten gaan dalen. Het aantal incidenten dat niet tot een klacht heeft geleid, maar tot een vraag of opmerking zien wij ook dalen.

40 Er is een aantal indicatoren waaraan wij kunnen zien of het goed gaat of niet; het aantal telefoontjes, het aantal klachten, maar we zien ook aan de plantafel hoeveel incidenten we hebben weg te managen. Er zijn nog incidenten, maar dat wordt nu minder. Ik denk dat de boel de komende 8 à 9 maanden rustig gaat draaien en dan komt de uitstroom van de uittredende partners.

45 **Tweede ronde**

De heer Volkers: Ik heb uit een enquête gehaald dat er in Heerde 124 mensen vervoer krijgen. Het WMO-bestanddeel is 26. Uit de begroting van de gemeente Heerde heb ik voor vervoer van de WMO een bedrag van €330.000,= gehaald. €330.000,= voor 26 mensen komt op €12.600,= per WMO-cliënt per jaar. U geeft aan dat het zo moeilijk is om mensen te krijgen. Is het straks in die aanbesteding voor ouders mogelijk die kinderen te vervoeren? Zij hebben vaak al een aangepast vervoermiddel. Als het om €12.600,=/jaar/cliënt gaat, kunt u dat ouders ook als vergoeding geven en hen daarop in laten schrijven. Dan wordt het misschien makkelijker in de logistiek en zijn we misschien voordeliger uit.

Mevrouw Grotenhuis: U geeft aan dat wordt bekeken het vervoer op een andere manier te regelen. Dat heeft ook allerlei consequenties. Als we nu een contract voor 4 jaar aangaan, waarom dan niet

direct een evaluatiemoment, omdat er toch nog wat wijzigingen komen in de planning en het vervoer?

Mevrouw Vijge: Er is niets te vertellen over de financiële kant. We weten dat we moeten bijpassen vanwege het ontstane tekort, maar we weten niet wat het nog meer gaat kosten voor 2019 e.v. Dat vind ik lastig. Na 18 oktober kunt u meer financiële consequenties aangeven. Mijn voorstel is dat we in ieder geval die consequenties afwachten alvorens ja of nee te zeggen. Ik wil ook een positief geluid laten horen over het vervoer. Zowel het vorige als dit seizoen heb ik een behoorlijk aantal mensen gevolgd in het verloop van het vervoer. Vorig jaar barstte dat van allerlei akelige voorbeelden, die ik hier ook heb gedeeld. Op dit moment zijn degenen die ik heb gevolgd, op 1 na, tevreden over het vervoer. Dat wil ik u meegeven. Als overweging in de aanbesteding wil ik meegeven dat regionale vervoerders in de aanbesteding opnieuw een kans krijgen. Dat voelt positief. Een verlenging van 4 jaar houdt me ook nog bezig. Ik begrijp dat niemand een aanbesteding voor 1 of 2 jaar gaat doen, vanwege investeringen. Maar 4 jaar, met een verlenging van 4 jaar is wel erg groot. Kunnen we niet ergens in het midden uit komen?

Mevrouw Landman: Heel veel argumenten van de portefeuillehouder en meneer Akerboom zijn absoluut niet terug te vinden in de notitie. Ik vind de notitie niet aansluiten bij het verhaal dat we vanavond hebben gehoord. Dat vind ik erg jammer. Er had ook in het stuk kunnen staan dat we als Heerde te klein zijn als gemeente om de aanbesteding te doen en dat we geloven in de publieke zaak. De wethouder zegt dat het college al min of meer positief heeft gereageerd op verlenging van de dienstverleningsovereenkomst voor 4 jaar. Ik vind het raar dat wij daar als raad dan nog advies over moeten geven. Wij gaan wel over budget. Als wij er als gemeente nou warmpjes bij zouden zitten, zouden we het kunnen proberen en na een paar jaar evalueren. Ik pleit er sowieso voor niet die periode van 4 jaar te hebben. In wat voor wespennest en kuilen vallen we dadelijk? Ik maak me daar enorm zorgen om, omdat er geen verhaal in Euro's bij staat. Ik weet niet hoe we hier uit moeten komen. Ik snap wel dat we iets moeten met de mensen, dat we verantwoordelijk zijn voor het vervoer en niet van vandaag op morgen kunnen opzeggen, maar ik maak me wel zorgen, met name als zoveel gemeenten zich terugtrekken. Na 18 oktober zou ik graag de uitgewerkte scenario's zien en de fractie van D66/GL wil niet de verantwoordelijkheid nemen hier een contract voor 4 jaar onder te leggen.

De heer Van der Rhee: Klaagmoetheid kan optreden, maar ik heb niet willen zeggen dat ik de cijfers niet vertrouw. De wethouder geeft aan dat het college beslist en dat er wellicht in H2E-verband kansen liggen. De heer Akerboom heeft het over aanbesteden in kleine percelen. Hou daar in ieder geval aan vast en kijk of er mogelijkheden zijn waardoor het effectiever en beter wordt voor onze kwetsbare burgers. Waar ik moeite mee heb is dat u zegt dat de raad gelijk heeft over het geld, want u komt terug bij de raad en dan moeten wij er wat van vinden, maar dat u zegt dat we zitten te miepen en piepen. Wij zitten hier om onze verantwoordelijkheid te nemen. We hebben hier al veel geld in moeten stoppen, dus dat vind ik niet de juiste bewoording. Na 18 oktober horen we meer en het stof moet neerdalen voor de besluitvorming, maar bij zo'n besluit maak je toch een risicoanalyse? We weten dat er risico's zijn, maar we zien geen risicoanalyse. Die missen we als commissie. Dan komt het gevoel dat we iemand op zijn blauwe ogen moeten geloven. Voor mijn werk kom ik nogal eens op scholen voor speciaal (basis)onderwijs. Het doet me goed om over de harde kant van aanbesteden te horen en dat er op geld gelet moet worden, maar ook over die chauffeur, die zijn busje met slingers had versierd, omdat één van de leerlingen jarig was. Hij maakte daar op vrijdagmiddag een feestje van en dan werd er getrakteerd. Dat kun je niet in de aanbesteding meenemen, maar dit zijn de mensen waar je superzuinig op moet zijn.

De heer Kampherbeek: In de begroting staat een bedrag van €585.250,=. Wordt daar het hele PlusOV-verhaal uit betaald, of wordt het nog ergens anders uit betaald? Het staat namelijk onder de WMO gerangschikt.

Beantwoording door het college

Wethouder Berkhoff: Het is een interessante suggestie om ouders of mantelzorgers voor dat bedrag voor leerlingenvervoer zelf te laten rijden, omdat ze het vervoermiddel al hebben. Als ze het voor minder zouden willen doen, hebben we ook nog een efficiëncyslag. Dat vraagt een aanpassing van de verordening leerlingenvervoer, want ik neem aan dat er binnen die verordening geen sprake is van een PGB op dit onderdeel, waar je dan weer regels voor zou moeten vaststellen.

Het is een interessante suggestie om het eigen krachtenkanaal hierin te betrekken. Mevrouw Grotenhuis vroeg of alle wijzigingen niet pleiten voor uitstel. Uitstel over dit besluit kan niet, omdat wij sowieso moeten aanbesteden voor het nieuwe schooljaar. Dat begint 1 augustus 2019. De aanbesteding vraagt de nodige tijd, vervoerders moeten zich inrichten, mensen en materieel moeten geregeld worden. Wij moeten nu aanbesteden. Ons college heeft het grootste vertrouwen dat dit het beste via PlusOV kan gebeuren. Mevrouw Grotenhuis interrumpeert: De vraag was of er over een jaar een evaluatiemoment kan worden ingelast over de wijziging van vervoerders en dat we daarna de verlenging doen. Als je nu dingen gaat wijzigen en je gaat een contract voor 4 jaar aan, dan gaan we akkoord met wijzigingen waarvan we niet weten wat het zijn. Wethouder Berkhoff: De centrale kan niet aanbesteden voor 4 jaar en na 1 jaar evalueren en zeggen dat ze ermee kappen, want zij is gebonden aan de contracten met haar vervoerders. De centrale heeft die zekerheid van termijnen nodig om ook voor langere termijn te kunnen aanbesteden. Argumenten voor een 4-jarig contract zijn dat we dan de vervoerders kunnen binden, de chauffeurs kunnen binden en betere tarieven krijgen. Mevrouw Landman interrumpeert: Nu hadden we toch ook een veel kortere periode in aanbesteding? We zitten pas 2 jaar in deze situatie. Mevrouw Grotenhuis: Ik probeer meer tot een oplossing te komen. De heer Akerboom: De termijn van 2 jaar is gekozen om de huidige contracten die liepen t.a.v. het routegebonden en het **vaf-vervoer**?? gelijk te zetten. Achteraf heeft dat erg in de hand gespeeld van de grote vervoerders. Dat zijn de enigen die bereid zijn op een contract van 2 jaar in te gaan. Een lokale vervoerder, die met een contract van maar 2 jaar 30 bussen moet kopen, krijgt niets gefinancierd. De contractsetting van 2 jaar was bedoeld om de termijnen gelijk te zetten. Uiteindelijk zijn er 2 grote vervoerders uit gekomen die die bussen klaar hebben staan en die van het ene naar het andere contract verschuiven. Dat willen we niet meer. We willen de kleine vervoerders in staat stellen aan te bieden. Die krijgen echt geen financiering van de bank om 30 rolstoelbussen van €80.000,=/stuk te bestellen, als ze geen contract voor 4 jaar hebben en een verlengingsoptie van 4 tot 6 jaar. Als je contracten met vervoerders wilt aangaan, dan moet je ook je contract met de centrale voor diezelfde tijd aangaan. Als bijkomend effect kun je dan ook de chauffeurs aan je binden. Het is spannend, maar wij denken dat het de enige manier is om tot kwaliteit te komen en de juiste partners bij elkaar te brengen om dit delicate vervoer goed in te regelen. Wethouder Berkhoff: De worsteling die u over de financiële kant van de zaak doormaakt, maken het college en PlusOV ook door. Dat heeft te maken met de veranderde omgeving. Wij zullen op korte termijn een doorrekening van de scenario's inzetten om helderheid te krijgen, hoewel je nooit zekerheid krijgt over het resultaat van je aanbesteding. De vaste lasten kennen we wel. Daar kunnen we op sturen. U mag van een publiekgestuurde centrale verwachten dat die goedkoopst adequaat wordt ingericht. U hebt alleen de cijfers van de begroting. Het totaalbedrag van €585.250,= is het bedrag voor basismobiliteit. Dat hebben wij onder 1 noemer gevangen. Mevrouw Landman had de argumenten dat we geloven in een publiekgestuurde centrale en dat we als gemeente te klein zijn om het alleen te kunnen graag onder de argumenten in het discussiestuk gezien. We hebben ons met name op de hoofdlijnen gebaseerd, maar dit zijn ook belangrijke aspecten. Dan is het ook niet raar dat het college dit principebesluit aan u voorlegt, waarbij u niet zegt dat u geen keuze heeft. Als u vindt dat het in Heerde zo slecht gaat met leerlingenvervoer, dagbesteding- en Jeugdwetvervoer en u geeft het advies dat Heerde eruit stapt, raadt het college u dat af. Het college denkt dat Heerde beter af is in een construct met een aantal andere gemeenten waarbij er expertise is en waarbij de Provincie op de achtergrond is vanwege de rol die zij nog steeds in die centrale pakt en dat zij ons nog jaarlijks met wat subsidie vooruit helpt. Het college stelt daarom voor om, met de argumenten die mondeling over tafel zijn gegaan, te besluiten tot verlenging van de DVO voor een langere periode met een optie en van daaruit te streven naar een goedkoopst adequaat organisatiemodel en hopen op een goede aanbesteding waarin die zachte component, oog voor degene die wordt vervoerd, ook in de werving van personeel bij de vervoerders duidelijk aandacht krijgt. Dat is de absolute meerwaarde. Het stond allemaal in het bestek, maar door de problemen die vervoerders in hun eigen organisatie hadden, zijn ook daar veel steken gevallen.

55

Mevrouw Landman: Ik blijf ermee worstelen. Als Hattem en Epe ook uitstappen, wat gaan wij dan doen? Wethouder Berkhoff: Vraagafhankelijk vervoer moet gewoon worden geregeld. Voor dat onderdeel blijven 8 van de 9 gemeenten participeren. Omdat er geen draagvlak was om een eenduidig voorstel vanuit het bestuur naar alle colleges te sturen, heb ik gelijk de koppen bij elkaar gestoken met mijn collega's Martijn Haspers en Lia de Waard. Als er echt wat gebeurt, moeten we als H2E wat proberen te organiseren. Zoals de vlag er nu bij hangt, blijven die gemeenten in PlusOV participeren. Maar dan is het nog steeds een goed idee die percelen dusdanig in te richten dat er een maximale efficiency in de noord-zuidas wordt bereikt. Mevrouw Vijge: Kunnen we het zo stellen dat we de stukken van 18 oktober afwachten, afwachten wat andere gemeenten doen en daarna een besluit nemen? Wethouder Berkhoff: U neemt geen besluit. U adviseert of wij op de route van dit principebesluit door kunnen, met inachtneming van een paar kanttekeningen dat er mogelijk een paar gemeenten weglopen en we daar een doorrekening op moeten maken. Of u adviseert het college te stoppen met PlusOV. Dan moet het college zich herbezinnen. Dat zijn de 2 opties. Mevrouw Vijge: Kunnen wij met het uitbrengen van ons advies wachten tot wij meer gegevens duidelijk hebben? Wij willen ook graag doorgaan, want die positieve geluiden horen we wel. Voor alles krijgen we de financiële kaders voor ogen, maar hier moeten we carte blanche geven. Wethouder Berkhoff: Het uitgangspunt voor basismobiliteit is de huidige begroting en de begroting voor 2019. Ik begrijp dat de commissie een doorrekening van het nieuwe model wil hebben. Die hebben wij ook niet. Dat hebben we ook niet voor 1 november paraat. Maar we moeten wel voor 1 november besluiten of wij de komende 4 jaar met deze centrale door willen gaan qua regie en beheer, maar ook qua aanbesteding van onze vervoersstroom. Het maximale wat ik kan toezeggen is dat u vanuit de bestuursvergadering van 18 oktober middels een ARI op de hoogte wordt gehouden van de ontwikkeling van de scenario's en de consequenties van de uittredingsvraagstukken zoals die in de DVO zijn belegd. De heer Van der Rhee: "Miepen en piepen" lijkt mij geen gelukkige woordkeuze. Wethouder Berkhoff: Het is geen verwijt. Terecht dat de raad de vinger aan de pols houdt. Dat moet het college ook. Dan passen woorden als "miepen en piepen" niet. De heer Kampherbeek: Wij moeten op 5 en 6 november de begroting goedkeuren, maar we hebben voor 1 november geen informatie. Dat is toch bijzonder, als iets op 18 oktober aan de orde is? Ik heb dat nog niet vaak meegemaakt. Wij worden graag vantevoren financieel op de hoogte gehouden. Ik zou daar graag even met de anderen over willen praten en vraag daarom om een schorsing.

Voorzitter: Ik kan me niet voorstellen dat, welk budget er ook in de begroting staat, zodra de laatste Euro is uitgegeven, het busje niet meer rijdt. In welke mate wilt u de begroting zien? Wethouder Berkhoff: Een begroting is gemaakt op basis van realistisch ramen. Als daar veranderingen in optreden, zijn er Voorjaars- en Najaarsnota's die daar melding van maken en worden de plussen en minnen opnieuw afgewogen in het licht van de beschikbare middelen. We hebben daar het afgelopen jaar ervaring mee gehad. De heer Kampherbeek: Ik heb gevraagd om een schorsing.

40 **Schorsing**

De voorzitter vraagt of de commissie de vergadering wil schorsen. Dat is het geval en de voorzitter schorst de vergadering om 21.10 uur voor 10 minuten. De voorzitter heropent de vergadering om 21.20 uur en geeft het woord aan de heer Kampherbeek.

45 De heer Kampherbeek: We blijven het een ingewikkeld probleem vinden. Er zijn 2 zaken naar voren gekomen waar we als commissie de aandacht van het college voor vragen. Een tijd geleden hebben wij een zienswijze ingediend dat wij niet gediend waren van een overschrijding. We willen er extra aandacht voor vragen dat iedereen zich daar aan houdt. Zo niet, dan horen we graag onmiddellijk waarom dat niet zo is. Na 18 oktober zijn de kaarten opnieuw geschud. We dringen er heel sterk op aan dat de centrale, zo die minder wordt gebruikt door onze uittreders, ook voor ons de kosten naar beneden brengt. Het kan niet zo zijn dat wij met een kleine centrale voor alle kosten opdraaien. De uittredpremie moet zeker bijdragen aan het dalen van de kostprijs van de centrale.

55 Wethouder Berkhoff: Zeker de zienswijze in het licht van de overschrijdingen kan ik zeer ter harte nemen. Uittredingsartikel 27 van de DVO zegt dat als partijen die dienstverleningsovereenkomst

vaarwel zeggen, de achterblijvende partijen daar geen financiële last van mogen hebben. De heer Kampherbeek gaat een stap verder en wil daar zelfs een verdienmodel aan hangen dat de kosten nog lager worden voor onze gemeente. De heer Kampherbeek: Daar gaat het niet om. Wanneer er in de centrale 1.500 werk is en dankzij het uitvallen van een groot aantal wordt dit teruggebracht naar 500, dan lijkt het me redelijk dat de vaste krachten in feite worden betaald door die mensen die uittreden. U heeft niet gezegd dat in de overeenkomst staat dat dat het geval is. U zei dat het zou kunnen. Dat gaat niet ver genoeg. Mensen breken een centrale af en wij zitten met de brokken. Wethouder Berkhoff: Dat is het werk van een onafhankelijk registeraccountant, die een berekening van die frictiekosten moet maken. De heer Kampherbeek: Het is toch logisch dat dat in mindering wordt gebracht op de totale kosten van PlusOV? Wethouder Berkhoff: Dat heeft te maken met de flexibiliteit van je personeel en de snelheid waarmee je de centrale kunt inrichten op de nieuwe werkelijkheid. Dat laat ik graag door de directie in het onderzoek naar nieuwe scenario's betrekken.

Voorzitter: Af en toe liep de discussie door elkaar. Voor de zekerheid; wij praten over het voorstel of het college voornemens is 4 jaar verder te gaan met PlusOV, maar die doen volgend jaar opnieuw een aanbesteding. De keuze van 4 jaar voor PlusOV wil niet zeggen dat het een keuze is voor 4 jaar lang de vervoerders zoals die nu rijden. Ik had het idee dat dat niet altijd helemaal helder was.

Advies per fractie

De heer Van der Rhee: De fractie van CU-SGP neemt het advies dat hier wordt gegeven over. Mevrouw Landman: De fractie van D66/GL gaat daar ook in mee en ondersteunt de woorden van de heer Kampherbeek. Mevrouw Vijge: De fractie van de PvdA gaat ook in mee in het voorstel en wil de woorden van de heer Kampherbeek daarin zeker meenemen. Mevrouw Hardam: De fractie van de VVD gaat ook mee. De kritische punten uit het betoog zijn duidelijk. De heer Boeve: GBP gaat ook mee. De heer Kampherbeek: Het CDA gaat hier ook in mee.

Wethouder Berkhoff: Het college is dankbaar dat we op deze weg verder mogen. Anders hadden we een enorme ingewikkelde opgave gehad. We zullen proberen er in dit nieuwe scenario het beste voor onze gemeente uit te halen. Mevrouw Van der Beek wil graag een correctie op de cijfers van de heer Volkers aanbrengen. Mevrouw Van der Beek: De genoemde €330.000,= staat voor de maatwerkvoorziening natura en materieel. Daar valt o.a. het Collectief Vraagafhankelijk Vervoer van onze regiotaxi onder. Daar zitten ook de invalidenparkeerkaart, de rolstoelvoorzieningen en andere vervoersvoorzieningen onder. Daarnaast hebben we de post basismobiliteit. Het dagbestedingsvervoer zit daar voor een bedrag van €21.000,= in voor 26 mensen. Dat is dus minder dan €1.000,= per cliënt. Er zijn dus 2 takken van WMO-vervoer; het regiotaxideel en het WMO dagbestedingsdeel. Voor leerlingenvervoer staat €440.000,= . Er zijn 2 grote posten van vervoer; de basismobiliteit met €547.000,=, waar gymonderwijs, Jeugdwetvervoer en beheer- en regiekosten in zitten. Het andere deel vormen de andere voorzieningen die wij op het WMO materieel hebben. De heer Kampherbeek: Kunt u daar een staatje van maken? Mevrouw Van der Beek: Dit komt bij de eerstvolgende raadsinfo.

Slot Samenleving

6. Rondvraag

Mevrouw Grotenhuis: Een aantal mensen heeft contact met mij opgenomen dat zij graag in Heerde in het raadhuis willen trouwen, maar dat zij een reactie van de ambtenaar hebben gekregen dat dat voorlopig niet meer kan vanwege een op handen zijnde verbouwing. Er gaat een brief van de ambtenaren naar aanstaande bruidsparen uit dat zij tot nader orde niet in de gemeente Heerde kunnen trouwen en dat er ook geen andere locatie is. Bent u ervan op de hoogte dat deze brief door de trouwambtenaar wordt verzonden? Wethouder Berkhoff: Ik neem deze vraag mee naar de desbetreffende portefeuillehouder. Mevrouw Grotenhuis: Dat is te kort door de bocht. Er zijn nu mensen die in Heerde wonen en die graag in dit raadhuis willen trouwen. Die blijven nu in het ongewisse. Het zou goed zijn als er een rectificatie in de Schaapskooi kwam. Wethouder Berkhoff: Ik ben niet op de hoogte van deze brief en neem uw opmerking mee naar het college. Daar zullen we

op een andere manier aandacht aan moeten besteden, niet alleen via een brief, maar ook via een communicatie in de Schaapskooi.

7. Sluiting

- 5 De voorzitter dankt een ieder voor zijn of haar inbreng en sluit de vergadering om 21.30 uur.