

Beantwoording van de schriftelijke vragen, gesteld door de fractie Stadspartij over de presentatie Advies doelgroepenvervoer K4-gemeenten d.d. 25 april 2023

Aan de leden van de gemeenteraad

Op 21 april 2023 heeft de fractie onder verwijzing naar artikel 36 van het reglement van orde voor de vergaderingen van de raad, de navolgende vragen gesteld over de presentatie doelgroepenvervoer, het antwoord vindt u onder de vraag:

**1. Bij Regionale samenwerking staat er dat er grote organisatorische verschillen tussen de 4 gemeenten zijn; 1) Welke verschillen zijn er dan zoal en is er al door de gemeente gekeken wat de diverse voor- en nadelen zijn t.o.v. onze huidige situatie m.b.t. doelgroepenvervoer (Lees WMO taxivervoer)**

*Wij hebben gekozen voor het inkopen van het Wmo-vervoer op basis van Open House. Dat betekent dat wij afspraken hebben gemaakt met een aantal vervoerders over tarieven, beschikbaarheid en kwaliteit en dat de reizigers daarna zelf kiezen met wie ze willen reizen. Dit vervoer is enkel toegankelijk voor mensen die hiertoe door ons zijn geïndiceerd (doelgroep zijn).*

*In Hollands Kroon reizen de mensen met de Belbus Noordkop. Dat is een algemeen toegankelijke vervoersvoorziening die gesubsidieerd wordt door de gemeente. Formeel is dit dus geen doelgroepenvervoer. Naast de belbus zijn er geen andere aanbieders. Reizigers hebben dus niets te kiezen. Voor enkele reizigers is een maatwerkvoorziening getroffen in de vorm van een persoonsgebonden budget. Dat betreft reizigers met een bijzondere behoefte (liggend vervoer, medische begeleiding e.d.).*

*Op Texel rijdt de Texelhopper. Dat is een fijnmazig openbaar vervoer (OV met veel haltes op korte afstand van elkaar) met kleine busjes die op afroep beschikbaar zijn. Het is OV en wordt dus betaald door de provincie. Ook hier geldt dat voor een kleine groep mensen met extra ondersteuningsvraag een persoonlijk reisbudget beschikbaar wordt gesteld door de gemeente.*

*In Schagen worden enkele kleine vrijwilligerssystemen gesubsidieerd. Daarnaast kunnen inwoners een persoonlijk reisbudget aanvragen bij de gemeente. Daarmee kunnen ze dan zelf een taxibedrijf bellen. Daar waar gemeenten een persoonlijk reisbudget beschikbaar stellen, zijn geen afspraken gemaakt met (lokale) vervoerders over tarieven, beschikbaarheid en kwaliteit. Dat hebben wij dus wel gedaan. Hier zijn echter geen vrijwillige systemen actief. Daarnaast geldt dat de bestedingen van de vier gemeenten sterk uit elkaar lopen.*

*Verschillen tussen de gemeenten bestaan derhalve uit:*

- Rol van de gemeente;*
- Keuzevrijheid van de reiziger*
- Professioneel vervoer / vrijwillig vervoer*
- Kosten die de gemeente maakt*
- Gebruik van het vervoer door mensen met een beperking (hoeveelheid gemaakte ritten)*
- Toegankelijkheid van het vervoer voor doelgroep/niet doelgroep reizigers.*

*We hebben ook gekeken naar voor- en nadelen van de verschillende mogelijkheden om dit vervoer te organiseren. Mede op basis daarvan zijn de adviezen geformuleerd.*

**2. In de SWOT analyse wordt gesteld dat er hoge kosten zijn door een hoog aantal ritten per reiziger; Na berekening ( $8000/1000 = 8$  ritten per maand per persoon). 2) Wordt onder een rit verstaan de reis naar een bestemming of naar een bestemming en terug naar huis?**

*Een rit is een individuele verplaatsing tussen een instapplaats en een uitstapplaats. Een rit betreft dus een enkele reis.*

**3. Verder wordt als bedreiging aangegeven dat er fraude kan worden gepleegd;****3a) Is er sprake van (bewezen) fraude en zo ja, hoe vaak gebeurd dit dan op maand- of jaarbasis?**

*Deze bedreiging wordt aangegeven om 3 redenen:*

- 1. Het systeem (Arcaro ons rittenregistratiesysteem) is niet 100% fraude-proof georganiseerd.*
- 2. We ontvangen signalen die wijzen in de richting van mogelijk fraude;*
- 3. Wij zien in de registratie die we bijhouden zaken die mogelijk wijzen op fraude.*

*Genoemde signalen zijn momenteel onderwerp van onderzoek. Er is derhalve (nog) geen bewezen oneigenlijk gebruik, maar is in deze context wel een signaal die in onze ogen benoemd moet worden. Er zijn signalen van oneigenlijk gebruik, waarbij opgemerkt dient te worden dat het gaat om signalen die ons bereiken vanuit aanbieders en inwoners. Deze signalen nemen wij serieus en vragen om nader onderzoek.*

**4. Mocht dit niet aantoonbaar zijn, dan vinden wij dat dit uit de tekst geschrapt moet worden.****3b) Bent u dit met ons eens?**

*Nee. De constatering is gedaan door een extern adviesbureau. Het is in lijn met de opdracht aan dat adviesbureau om een dergelijke bedreiging te signaleren, zeker wanneer daarover ook signalen naar voren komen tijdens het adviestraject. Ook wanneer na onderzoek blijkt dat er geen sprake is van oneigenlijk gebruik, dan vraagt het gegeven dat het systeem niet 100% is ingericht op voorkoming van oneigenlijk gebruik en zeker continue aandacht van ons vergt. Ook dan is en blijft de constatering juist en waardevol.*

**5. Als laatste valt op dat het advies zich o.i. voornamelijk richt op het WMO taxivervoer en dat de andere doelgroepen, zoals leerlingenvervoer niet nader wordt benoemd.****3) Is dit ook zo?**

*Ja. Voor het leerlingen- en Jeugdwetvervoer bestaat er al een regionale samenwerking. Die samenwerking is bevestigd in de gezamenlijke aanbesteding van dit vervoer die afgelopen jaar is uitgevoerd. Hierover is nader afgestemd tussen de gemeente en het onderzoeksbureau en is besloten de focus binnen het onderzoek te leggen op het vraagafhankelijke Wmo-vervoer.*

Den Helder,

Met vriendelijke groet,  
burgemeester en wethouders van Den Helder,

J.A. (Jan) de Boer MSc.  
burgemeester

M.J. (Marc) Pothast  
secretaris