

College van Waalwijk
Postbus 10150
5140 GB Waalwijk

Datum: 30 juli 2024

Betreft: schriftelijke vragen op grond van artikel 47 van het Reglement van Orde
Onderwerp: Regiovervoer Midden-Brabant

Geachte leden van het College,

Tijdens het zomerreces ontving de gemeenteraad een informatiebrief over de aanbesteding van het regiovervoer in Midden-Brabant. Hartelijk dank voor deze informatie. Echter, omdat de brief toch wat vragen oproept, dien ik namens onze fractie een aantal vragen in.

Want ongeveer 8 jaar geleden is de regio Midden-Brabant met een zogeheten regiecentrale gestart. Want de verantwoordelijke wethouders stelden vast dat de gemeenten regelingen hadden voor allerlei soorten vervoer, zoals bijvoorbeeld leerlingenvervoer en WMO-vervoer. Voor elke vorm van vervoer werden contracten met taxibedrijven aangegaan, die daarvoor chauffeurs in dienst hadden en over een wagenpark beschikten. Maar omdat deze vervoerstromen niet werden gecombineerd reden taxi's te vaak leeg op de weg. Want nadat bijvoorbeeld een groep leerlingen was opgehaald en bij de speciale onderwijsvoorziening was afgezet, reed de taxibus leeg terug naar de opdrachtgever. Dat was verspilling van capaciteit en dus ook van geld. Door te werken met een regiecentrale kan een taxi voor de ene na de andere doelgroep worden gebruikt. Nadat een passagier of groep is afgezet, kan de taxi naar het dichtstbij zijnde adres rijden om de volgende rit te rijden. Een ander voordeel is dat verschillende vervoersoorten niet alleen volgtijdig maar ook gelijktijdig kunnen worden gecombineerd.

Echter, in raadsinformatiebrief 077-24 staat dat voor het doelgroepenvervoer twee verschillende stromen zijn onderscheiden en aanbesteed: Vraagafhankelijk vervoer en Routevervoer. Twee vervoerders zijn voor beide vormen gecontracteerd, maar voor elke vorm hebben ook twee andere bedrijven een contract getekend.

1. Wat is de reden waarom het voordeliger is om het doelgroepenvervoer te splitsen in Vraagafhankelijk vervoer en Routevervoer? Beide vervoerstromen zijn toch ook te combineren.

In de laatste alinea van pagina 2 staat dat de visie op het regiovervoer in 2023 is geactualiseerd en het Visiedocument 2023-2027 is vastgesteld. Dat is vreemd, aangezien de wethouders verantwoordelijk zijn voor de uitvoering, terwijl de gemeenteraden de kaders bepalen door bijvoorbeeld (beleids)visies vast te stellen. Maar het Visiedocument 2023-2027 is niet aan de gemeenteraden ter besluitvorming voorgelegd.

2. Waarom is het Visiedocument niet ter besluitvorming aan de raad voorgelegd? Sterker nog: de raad is voor de aanbesteding niet geïnformeerd over de nieuwe visie.

3. Waarom geldt voor het Visiedocument een looptijd van 4 jaar (2023-2027), terwijl het vervoer voor 10 jaar is aanbesteed?

In de brief staat dat het Regiovervoer voor de komende 10 jaar geborgd is. Dat lijkt ons wat overdreven, gezien de problemen van de afgelopen jaren met taxibedrijven die failliet zijn gegaan en de tekorten aan chauffeurs, waardoor op sommige uren geen vraagafhankelijk WMO-vervoer kon worden geleverd en kinderen bij het leerlingenvervoer met andere chauffeurs werden geconfronteerd.

4. Welke afspraken zijn met de vervoerders gemaakt over de beschikbaarheid van chauffeurs?
5. Betekent het geborgd zijn dat in alle gevallen mensen het vervoer ontvangen, waarop zij op basis van één van de regelingen recht hebben?

Met grote belangstelling wachten wij uw beantwoording af.

Hoogachtend,
mede namens de fractie van de ChristenUnie,

Jan van Groos