

Rompvoorstel inhoudelijke wijzigingen verordening maatschappelijke ondersteuning: gemeenteraden Drechtsteden

Onderwerp

Inhoudelijke wijzigingen Verordening maatschappelijke ondersteuning

Voorstel

Raad:

1. Het vaststellen van de voorgestelde inhoudelijke wijziging om de Wijkhopper voorliggend te maken aan de Drechthopper uit het oogpunt van het verstrekken van de goedkoopst adequate voorziening.
2. Het vaststellen van de voorgestelde inhoudelijke wijziging om de individuele voor het collectief vraagafhankelijk vervoer als volgt aan te passen:
Opstarttarief dal: €1,12
Opstarttarief spits: €1,12
Kilometertarief dal: €0,19
Kilometertarief spits: €0,27

Samenvatting

Diverse gemeenteraden in de Drechtsteden hebben bepaald, met het oog op de toekomstige betaalbaarheid van de uitvoering van de Wmo 2015, te bezuinigen op de uitgaven van het collectief vraagafhankelijk vervoer. Hiertoe zijn twee bezuinigingsvoorstellen met betrekking tot die voorziening uitgewerkt.

1. Wijkhopper voorliggend aan Drechthopper: door de Wijkhopper voorliggend te stellen aan de Drechthopper kan een deel van de populatie tegen lagere kosten worden vervoerd.
2. Tariefwijziging collectief vraagafhankelijk vervoer (Hoppers): verhoging van de eigen bijdragen die inwoners betalen wanneer zij gebruik maken van het collectief vraagafhankelijk vervoer genereert meer inkomsten, die terugvloeien naar de gemeenten. Dit heeft een nog niet voorzienbaar bijeffect in het terugdringen van het feitelijke gebruik van het collectief vraagafhankelijk vervoer. De uitkomsten van de besparing zijn daarnaast afhankelijk van de wederzijds financiële afhankelijkheid die de verrekeningssystematiek meebrengt op dit onderdeel.

Om te komen tot een gewogen advies liggen er diverse inhoudelijke keuzes voor.

Toelichting op het voorstel

Aanleiding

Diverse gemeenteraden in de Drechtsteden hebben bepaald, met het oog op de toekomstige betaalbaarheid van de uitvoering van de Wmo 2015, te bezuinigen op de uitgaven van het collectief vraagafhankelijk vervoer, dat onder verantwoordelijkheid van de GR Sociaal wordt ingekocht. Hiertoe zijn en worden, in samenwerking tussen SDD, gemeenten en Stroomlijn, diverse bezuinigingsvoorstellen met betrekking tot die voorziening uitgewerkt.

Een van die maatregelen is de mogelijkheid om de Wijkhopper per verordening voorliggend te stellen aan de Drechthopper.

Daarnaast is door de gemeenteraden in Dordrecht en Zwijndrecht bepaald om de tarieven van de Drecht- en Wijkhopper te baseren op het OV-tarief, dat hoger ligt dan het huidige tarief voor de Hoppers.

Bevoegdheden GR Sociaal

Het formuleren van beleid en het organiseren van het collectief vraagafhankelijk vervoer valt onder de aan het DB van de GR Sociaal gedelegeerde (college)bevoegdheden in het kader van de uitvoering van de Wmo 2015 (art. 5 GR Sociaal). De GR Sociaal heeft besloten om op haar beurt de regie op en de coördinatie van de uitvoering van het doelgroepenvervoer in het kader van de Wmo 2015 in handen te leggen van Stroomlijn. Dit is geregeld middels een dienstverleningsovereenkomst: 'de DVO Uitvoering publieke regie op doelgroepenvervoer'. In art. 5 van de DVO is bepaald dat "het ontwikkelen, vaststellen en onderhouden van beleid waarbinnen Stroomlijn haar taken uitvoert, behoort tot de verantwoordelijkheden van de opdrachtgever" (GR Sociaal).

Vormen van vervoer

Voor het collectief vraagafhankelijk vervoer worden in de Drechtsteden twee vervoersmiddelen ingezet: de Drechthopper (lokaal en regionaal, reserveringstijd min. 4 uur vooraf) en Wijkhopper (korte

afstand, binnen een specifiek werkingsgebied, reserveringstijd min. 1 uur vooraf). De Wijkhopper is tevens een leer/werkbedrijf dat kandidaten opleidt voor een chauffeursfunctie binnen de taxibranche. Naast het collectief vraagafhankelijk vervoer dat – uitsluitend – onderwerp is van deze notitie, verzorgt Stroomlijn ook het Wmo-dagbestedingsvervoer, het individueel vervoer in het kader van de Participatiewet bij Drechthopper en het leerlingenvervoer in de Drechtsteden. Bovenstaande impliceert dat Stroomlijn, voor de verschillende taken die zij namens de gemeenten uitvoert, uit verschillende bronnen gefinancierd wordt. Waarvan het collectief vraagafhankelijk vervoer er dus één is. Pashouders hebben momenteel de vrije keuze of zij – ook op kortere afstanden – met de Drechthopper (groepsvervoer) of de Wijkhopper (individueel) willen reizen

Het eerste voorstel dat gedaan wordt, gaat over het voorliggend maken van Wijkhopper aan de Drechthopper. Het tweede voorstel gaat over de tarifiering van het vraagafhankelijk vervoer.

1. Wijkhopper voorliggend aan Drechthopper

Pashouders hebben momenteel de vrije keuze of zij – ook op kortere afstanden – met de Drechthopper (groepsvervoer) of de Wijkhopper (individueel) willen reizen. Deze keuze is nog gebaseerd op de introductieperiode, bij de uitrol van de Wijkhopper in de Drechtsteden sinds 2021. Hoewel nog niet overal, zijn de Wijkhoppers op steeds meer plekken in de Drechtsteden beschikbaar. Ondanks die bredere beschikbaarheid blijft een deel van de reizigers voor korte ritten de voorkeur geven aan de Drechthopper. Soms omdat de Wijkhopper voor hen niet geschikt is, maar vaak ook om minder moverende redenen. Met gevolgen voor het capaciteitsbeslag van zowel de Wijkhopper als de Drechthopper.

De tarieven zijn voor beide Hoppers gelijk, zowel qua opstaptarief als kilometertarief. Zij verschillen daarentegen in reserveringstijd (4 uur vooraf bij de Drechthopper en 1 uur vooraf bij de Wijkhopper), wat de Wijkhopper voor korte spontane ritten een extra voordeel biedt. Blijkens het laatste Klanttevredenheidsonderzoek (2025) is de tevredenheid voor beide vervoersopties hoog, met een kleine plus voor de Wijkhopper, waarbij vooral ook de lengte/duur van de rit hoog werd gewaardeerd (want zonder omrijden of extra tussenstops voor medereizigers).

Besparingspotentieel

Door het gebruik van de Wijkhopper voorliggend te stellen boven de Drechthopper voor het vervoer over korte afstanden kan het collectief vraagafhankelijk vervoer in de Drechtsteden efficiënter worden uitgevoerd. Het besparingspotentieel wordt Drechtstedenbreed - bij gelijkblijvend volume van het collectief vervoer in de Drechtsteden en onder de aanname van 15 % verbetering in benutting van de Wijkhopper - ingeschat op €67.000 op jaarbasis. Overigens moet worden opgemerkt dat “voorliggend” niet betekent dat er geen Drechthopper kan worden ingezet door Stroomlijn indien dat – omwille van feitelijke beschikbaarheid of efficiency in de routeplanning – op dat moment beter passend is. Aangezien de Wijkhopper tevens een leer/werkbedrijf is, ontstaat bij verdere groei van de Wijkhopper op termijn ook groei in het leer/werkaanbod.

Voorgestelde wijziging

Met het bijgaande wijzigingsbesluit wordt de huidige keuzemogelijkheid voor Drechthopper en Wijkhopper voor korte afstanden voor pashouders uitgesloten, tenzij men niet is staat is om met de Wijkhopper te staat te reizen. De bewijslast hiervoor ligt bij de gebruiker, en dient bij structurele beperkingen ter beoordeling te worden voorgelegd aan de SDD, waarmee op de uitzondering gemotiveerd kan worden beschikt.

2. Tariefwijziging collectief vraagafhankelijk vervoer (Hoppers)

De opdracht van de gemeenteraden om de Hopper-tarieven te baseren op de OV-tarieven lijkt een eenvoudige, maar uitwerking is complexer dan vermoed en vereist op een aantal onderdelen specifieke keuzes die het eindresultaat beïnvloeden. De voorgestelde wijziging is tot stand gekomen in een ambtelijke werkgroep waarin de SDD, gemeenten en Stroomlijn samen optrokken. Hiermee wordt voldaan aan art. 8, sub b van de GR Sociaal (*het in co-creatie voorbereiden van door de lokale raden vast te stellen verordeningen en beleidsplannen met betrekking tot de aan het DB gedelegeerde bevoegdheden*).

Huidige tarieven

Voor beide Hoppers gelden dezelfde tarieven, waarbij - zowel met betrekking tot het opstaptarief als het kilometertarief - onderscheid wordt gemaakt tussen spitsuren en daluren. Het gebruik van spits- en

daluren komt onder andere voort uit het feit dat in de planning Hoppers bijvoorbeeld ook worden ingezet voor leerlingenvervoer, dat voornamelijk in spitsuren plaatsvindt. Tussen gemeenten zijn bij de laatste tariefwijziging, zoals verwerkt in hun Verordeningen maatschappelijk ondersteuning (2023), een aantal verschillen opgetreden, zoals weergegeven in de onderstaande tabel.

Tabel 1: Tarieven Drecht- en Wijkhopper in de Drechtsteden (in gemeentelijke verordeningen)¹

Gemeente	Daltarief		Spitstarief	
	Opstaptarief	Km-tarief	Opstaptarief	Km-tarief
Alblasserdam	0,648	0,108	1,08	0,180
Dordrecht	0,600	0,130	1,08	0,180
Hardinxveld-G	0,648	0,108	1,08	0,180
H-I-Ambacht	0,600	0,108	0,84	0,155
Papendrecht	0,648	0,108	1,08	0,180
Sliedrecht	0,648	0,108	1,08	0,180
Zwijndrecht	0,648	0,108	1,08	0,180

Voor het bovenregionaal sociaal-recreatief vervoer (van meer dan vijf OV-zones) voor mensen met een handicap is er tenslotte nog Valys (eigendom van het Ministerie van VWS), waarvoor personen die in het bezit zijn van een Wmo-indicatie voor vervoer een pas kunnen aanvragen en tot 700 km op jaarbasis tegen een gereduceerd kilometertarief (€0,277) kunnen reizen en na 700km tegen voltarief (€1,653). Valys kent geen opstaptarief.

Uitgaande van de grootst gemene deler in de Drechtsteden (de zwarte cijfers in bovenstaande tabel) zijn de verhoudingen tussen het spitstarief en daltarief bij de huidige tarieven als volgt:

- Gerekend vanuit het daltarief zijn het opstaptarief en het kilometertarief in de spitsuren afgerond 67% hoger.²
- Gerekend vanuit het spitstarief zijn het opstaptarief en het kilometertarief in de daluren afgerond 40 % lager.³

Ten behoeve van de verdere uitwerking van de tarifiering in deze notitie wordt aangeraden deze percentages in gedachten te houden, evenals het tarief voor Valys.

Aan het gegeven ambtelijk advies liggen diverse dilemma's ten grondslag. Onderstaand worden deze dilemma's uitgewerkt.

Dilemma 1: Van welk OV-tarief gaan we uit?

Het ligt voor de hand om uit te gaan van de tarieven voor een vervoersvorm die het meest lijkt op het collectief vervoer zoals Stroomlijn dat uitvoert en in dezelfde regio opereert. In de Drechtsteden is dat Qbuzz. Het opstaptarief voor de diverse varianten busvervoer is hetzelfde (€1,12). De kilometertarieven verschillen daarentegen. In oplopende volgorde zijn dat: buurtBuzz (€0,17), stadsBuzz (€0,19) en tot slot R-net/snelBuzz (€0,21).

Geadviseerd wordt om – bij de verdere uitwerking van toekomstige tarieven voor het collectief vervoer in de Drechtsteden – uit te gaan van het opstaptarief van Qbuzz (€1,12) en voor het kilometertarief aan te sluiten bij dat van stadsBuzz (€0,19). Deze heeft de meest vergelijkbare routing met dat van de Drechtthopper en vormt met een kilometertarief van €0,19 ook het gemiddelde van de tarieven voor buurtBuzz en snelBuzz/R-net.

Dilemma 2: Maken we onderscheid in de hoogte van de tarieven tussen Drecht- en Wijkhopper?

Aangezien de routing van de Wijkhopper het dichtst aanligt tegen dat van de buurtBuzz, zou kunnen worden overwogen om voor Wijkhopper het kilometertarief van de buurtBuzz (€0,17) te hanteren. Dit zou er ook toe kunnen bijdragen dat de Wijkhopper voor korte ritten een aantrekkelijker alternatief vormt ten opzichte van de Drechtthopper. Daar staat tegenover dat hier tevens een voorstel is voorgelegd om, binnen zijn werkingsgebied, het gebruik van de Wijkhopper voorliggend te stellen aan dat van de Drechtthopper en inwoners hierin niet langer de vrije keuze te bieden.

Geadviseerd wordt om geen onderscheid te maken tussen de tarieven van de Drecht- en Wijkhopper. Buiten het feit dat dat ook momenteel geen staande praktijk is, zijn beide vervoersvormen uitwisselbaar wanneer dat planningstechnisch of omwille van beschikbaarheid beter uitkomt. Dit zelfs wanneer de Wijkhopper omwille van lagere exploitatiekosten middels een wijziging in de Verordening maatschappelijke ondersteuning voorliggend wordt gesteld aan de Drechtthopper (zie hiervoor ook voetnoot 1). Daarnaast is niet iedereen in verband met specifieke beperkingen in staat om met de

Wijkhopper te reizen, wat zou betekenen dat zij vanwege hun specifieke beperking met hogere tarieven van de Drechtopper worden geconfronteerd.

Dilemma 3: Maken we onderscheid tussen spits- en daltarief?

Het OV-vervoer, zoals dat door Qbuzz wordt uitgevoerd, kent in de Drechtsteden geen onderscheid tussen spits- en daltarieven. De Drecht- en Wijkhopper kennen wel een aparte tarieven voor reizen in de spits- of daluren, zoals in Tabel 1 is aangegeven

Geadviseerd wordt om in de Drechtsteden, en uitgaande van de onder Dilemma 1 genoemde tarieven, wel onderscheid te blijven maken tussen spits- en daltarieven. Hiermee kunnen de vervoersstromen beter worden gereguleerd, in de wetenschap dat dalvervoer efficiënter kan worden uitgevoerd dan spitsvervoer (in verband met langere rijtijden, en daardoor grotere personele en materiële inzet bij gelijke vervoersvolumes). Daar komt bij dat de Hoppers, naast het collectief vraagafhankelijk vervoer, ook worden gebruikt voor het leerlingenvervoer, het Wmo-dagbestedingsvervoer en voor werknemers bij Drechtwerk. Dit gebeurt juist voor een groot deel in de spitsuren.

Dilemma 4: Op welke wijze handhaven we het onderscheid tussen het spits- en daltarief?

Indien ervoor gekozen wordt om onderscheid te blijven maken tussen spits- en daltarief liggen twee vragen voor:

1. Geldt dat onderscheid – zoals momenteel het geval is – voor zowel het opstap- als het kilometertarief?
2. Welke methodiek wordt toegepast om – uitgaande van de opdracht om de tarieven van de Hoppers te baseren op de OV-tarieven – alsnog onderscheid te maken tussen spits- en daltarief?

Ad 1. Geadviseerd wordt om met betrekking tot het opstaptarief geen onderscheid meer te maken tussen spits- en daluren, en hetzelfde tarief te hanteren als in het OV in de Drechtsteden gebruikelijk is. Hiermee lopen gemeenten niet uit de pas met het OV, wordt het aantal variabelen in de tariefaanpassing beperkt en wordt al een substantieel verschil in inkomsten gegenereerd ten opzichte van de huidige Hopper-tarieven, mede omdat de meeste ritten in de daluren plaatsvinden.

Ad 2. Het voorgaande advies impliceert dat uitsluitend met afzonderlijke kilometertarieven voor spits- en dalverkeer kan worden gestuurd op het beperken van het spitsgebruik. Dit kan – uitgaande van het OV-tarief – in theorie op basis van drie opties:

1. Het spitstarief is gelijk aan het OV-tarief per kilometer (€0,19) en op het daltarief wordt een korting (%) toegepast;
2. Het daltarief is gelijk aan het OV-tarief per kilometer (€0,19) en het spitstarief kent een toeslag (%);
3. Uitgaande van OV-tarief per kilometer (€0,19) wordt op het daltarief een korting (%) toegepast en kent het spitstarief een toeslag (%).

Aangezien de spitstarieven per kilometer in de (meeste) gemeenten al bijna op hetzelfde niveau liggen als het (geadviseerde) OV-tarief en daarnaast het merendeel van de Hopper-ritten in de daluren plaatsvindt, ligt het niet voor de hand van de eerste optie (spitstarief is OV-tarief) uit te gaan. Voor de overblijvende opties geldt dat – bij een gelijkblijvend procentueel verschil tussen het spits- en daltarief per kilometer - het tweede scenario voor de gemeenten het meest rendeeft.

Geadviseerd wordt om met betrekking tot het kilometertarief wel onderscheid te blijven maken tussen spits- en dalverkeer, het daltarief gelijk te stellen aan het OV-tarief en op het spitstarief een procentuele toeslag toe te passen. Dit zorgt voor de hoogste inkomsten, is wat betreft de tarifiering van het daltarief in lijn met de kaders die de gemeenteraden in Dordrecht en Zwijndrecht hebben gesteld en heeft de sterkst ontmoedigende werking voor spitsgebruik binnen het collectief vraagafhankelijk vervoer.

Dilemma 5: de hoogte van de tarieven

De uiteindelijke hoogte van de tarieven vormt uiteraard het centrale vraagstuk. Hiermee kan worden gestuurd op de opbrengsten, het feitelijke gebruik van de Hoppers (totaal aantal ritten) en de verhouding tussen spits- en dalverkeer, maar daarbij dient ook de balans te worden gevonden ten opzichte van de financiële en maatschappelijke gevolgen voor inwoners die voor hun maatschappelijke participatie zijn aangewezen op de Hoppers. Zeer waarschijnlijk zullen de gemeenteraden in de Drechtsteden hier verschillend tegenaan kijken. Daarbij dient tevens in overweging te worden genomen dat de gemiddelde ritafstand per gemeente varieert.

In lijn met de voorgaande adviezen gaat het dan enkel nog om de keuze voor de toeslag op het spitstarief. Zoals eerder aangegeven is het huidige toeslagpercentage op het spitstarief ten opzichte van het daltarief 67%. Maar dat is uitgaande van de huidige, substantieel lagere daltarieven. Uitgaande van het voorgaande advies – daltarief is OV-tarief – is het de vraag of het huidige toeslagpercentage moet worden overgenomen en zo niet: wat dan wel een reëel percentage is om een substantieel onderscheid te blijven maken in tarieven om spitsverkeer binnen het collectief vraagafhankelijk vervoer te ontmoedigen. Dit is vrij arbitrair, maar het tarief van Valys lijkt daarbij wel een reëel richtpunt.

Geadviseerd wordt om voor het spitstarief een toeslagpercentage van 42% op het daltarief (=OV-tarief) toe te passen, en ten gunste van de inwoner op 2 decimalen naar beneden af te ronden (wat ook de huidige praktijk is). Daarmee komt het spitstarief uit op €0,27 per km. hetgeen in lijn ligt met het tarief van Valys (€0,277). Dit is €0,09 per kilometer hoger dan het huidige spitstarief en €0,01 hoger dan het huidige onderscheid tussen spits- en daltarief.

In bijlage 2a wordt aan de hand van 4 scenario's (in een rekentool die door Stroomlijn is aangeleverd en is gebaseerd op actueel jaarlijks gebruik) inzichtelijk gemaakt hoe de keuzes financieel doorwerken voor zowel individuele reizigers als de gemeenten. Dit in vergelijking tot de status quo ("delta" in het overzicht). De rekentool verdient vooraf wel toelichting. De tool gaat uit van de gemiddelde reiziger (Drechtstedenbreed). Deze reist momenteel gemiddeld 5,94 km in de daluren en 5,63 km in de spitsuren. Bovendien neemt 8% van de reizigers een begeleider mee die hetzelfde tarief betaalt. Dit is verdisconteerd in de gemiddelde ritprijs. De gemiddelde reiziger zonder begeleider is dus wat goedkoper uit dan hier gepresenteerd. Deze status quo wordt in het overzicht vergeleken met 4 scenario's, uitgaande van de OV-tarieven. Door de stijging van de tarieven is tevens bij de doorrekening van de voor reizigers duurdere scenario's rekening gehouden met een demping van het totaal aantal gereden kilometers in de Drechtsteden, omdat zij mogelijk minder zullen reizen als gevolg van hogere tarieven. Het overzicht in de bijlage betreft de volgende 4 scenario's;

1. Spitstarief is het OV-tarief met een dalkorting van 0%. Ofwel: alle tarieven zijn de huidige hier geadviseerde OV-tarieven (€1,12 opstap en €0,19 km-tarief), zonder onderscheid tussen spits en dal. Geschatte demping van kilometers is 0%. Met een eventuele verschuiving van dal- naar spitsgebruik is ten aanzien van het gemiddeld aantal kilometers geen rekening gehouden.
2. Daltarief is het OV-tarief met een spitsopslag van 42%. Ofwel het hier geadviseerde scenario. Geschatte demping in kilometers is uitgewerkt met 2%
3. Daltarief is het OV-tarief met een korting van 21% en spitstarief is het OV-tarief met een opslag van 21%. Geschatte demping in kilometers is 1%. Dit scenario handhaaft het geadviseerde verschil tussen het spits- en daltarief, maar dempt de financiële effecten voor de inwoner. Maar dus ook de inkomsten voor de gemeenten.
4. Dit scenario is gelijk aan scenario 2, maar hier wordt uitgegaan van een lichter dempend effect van 1%. In de paragraaf "financiële consequenties" is van dit voorkeursscenario uitgegaan.

Wat betreft de weging van de financiële impact binnen de verschillende scenario's voor de individuele reiziger is het vooraf goed om er kennis van te nemen dat de huidige tarieven in de Drechtsteden tot de laagste van het land behoren. In bijlage 2b worden de huidige tarieven, uitgaande van een rit van 8 kilometer, vergeleken met die van andere vervoersregio's.

Dilemma 6: Hoe gaan we om met afwijkende tarieven voor bijzondere doelgroepen/pashouders/etc.?

Naast een algehele korting voor 65-plussers die in de daluren in het OV reizen, kennen gemeenten soms eigen regelingen die leeftijd- of inkomensafhankelijk zijn. Ook in de Drechtsteden. De vraag is of dit ook moet worden toegepast binnen het Hopper-vervoer nu dat wordt gebaseerd op de OV-tarieven.

Geadviseerd wordt om in de tarifiering voor de Hoppers geen rekening te houden met eventuele (toekomstige) kortingen op het OV-tarief voor bijzondere doelgroepen. Korting voor bijzondere doelgroepen wordt momenteel ook niet geboden binnen het Hopper-vervoer. In feite betreft het een speciale collectieve vervoersvorm voor bijzondere doelgroepen die niet in staat worden geacht van het openbaar vervoer gebruik te kunnen maken. De vervoersvorm is ook niet te vergelijken met het OV, het betreft aangepast vervoer van deur tot deur op aanvraag, dus een vorm van taxidienst. Binnen doelgroepen nader onderscheid maken ligt daarom niet voor de hand, en raakt tevens aan de financierbaarheid van de Hoppers.

Dilemma 7: Op welke wijze verwerken we de tariefwijzigingen in de gemeentelijke Verordening?

De aangepaste tarieven dienen te worden verwerkt in de gemeentelijke Verordeningen maatschappelijke ondersteuning. Op dit moment staan in artikel 5.4, lid 1 de bedragen genoemd die

voor inwoners in de gemeente gelden. Een andere optie is om niet de bedragen te noemen, maar de methodiek te bepalen waarop de tarieven worden gerelateerd aan het OV-tarief. In dat geval hoeven de verordeningen niet te worden aangepast wanneer de OV-tarieven wijzigen. En blijft de onderliggende berekeningswijze behouden. Het nadeel is dat, zeker bij een meer rekenkundige exercitie, dit voor inwoners minder goed te doorgronden is en het lastiger wordt om zekerheid te verkrijgen over de juistheid van het tarief, zeker na meerdere her-indexaties in de OV-tarieven.

Geadviseerd wordt vanuit het oogpunt van rechtszekerheid om de eenvoudigste en voor inwoners de best inzichtelijke methode te hanteren om de tarieven vast te leggen door de huidige wijze voort te zetten en enkel de tarieven te wijzigen in artikel 5.4, lid 1 van de Verordening maatschappelijke ondersteuning. Dit maakt het ook eenvoudiger voor gemeenten om ze in de toekomst (al dan niet op een andere wijze) op te plussen of neerwaarts bij te stellen om andere redenen dan gerelateerd aan het OV-tarief.

Dilemma 8: Hoe gaan we om met gemeentelijke differentiatie?

De Drechtstedengemeenten kijken, afhankelijk van de financiële nood en de prioritering in bezuinigingsopties, verschillend aan tegen het doorvoeren van tariefaanpassingen op het collectief vervoer. Dat blijkt ook al uit de huidige tarifiering, waar de tarieven in H-I-Ambacht afwijken van de 'norm'. Wanneer de tarieven substantieel van elkaar afwijken, zal het wel wat lastiger worden om dit goed aan de reizigers uit te leggen.

Ingewikkelder wordt het bij de onderlinge verrekening tussen de gemeenten van de uitgaven (kosten minus opbrengsten eigen bijdragen) van Stroomlijn. Dit zowel ten aanzien van afwijkende tarifiering als ten aanzien van mogelijk afwijkende demping van het gebruik. Hoewel wordt verrekend op basis van nut (aantal kilometers per jaar per gemeente) is de huidige verrekensystematiek nog gebaseerd op solidariteit c.q. uniformiteit. In de huidige praktijk levert dit ten aanzien van de tarifiering een klein voordeel op voor de gemeente H-I-Ambacht.

De verrekensystematiek ten aanzien van Stroomlijn dient te worden aangepast om grotere verschillen in gemeentelijke differentiatie mogelijk maken, niet alleen ten aanzien van de tarieven, maar ook ten aanzien van maatregelen die ertoe leiden dat de onderlinge verhoudingen tussen gemeenten wijzigen ten aanzien van het gebruik van het vervoer. In de financiële paragraaf wordt hier nader op ingegaan.

Geadviseerd wordt om de huidige verrekensystematiek met betrekking tot de kosten van het vraagafhankelijk collectief vervoer voorgaand aan de invoering van de nieuwe tarieven aan te passen aan – waarschijnlijk – gemeentelijke differentiatie.

Overweging tot slot

In de voorgaande adviezen is geen rekening gehouden met de werkzaamheden aan de Papendrechtse brug (N3) in 2026 en 2027. De – volgens planning – negen maanden durende afsluiting van deze centrale verkeersader is ontwrichtend voor de gehele verkeerssituatie in en om de Drechtsteden. Dit kan grote invloed hebben op de verwachte financiële effecten.

Samenvatting adviezen ten aanzien van tarifiering

Als uitkomst van de uitgewerkte adviezen op basis van de voorgaande dilemma's wordt geadviseerd de tarieven voor de Drechthopper en Wijkhopper als volgt te vast stellen:

- a. Opstarttarief dal: €1,12 (= OV-tarief Qbuzz)
- b. Opstarttarief spits: €1,12 (= OV-tarief Qbuzz)
- c. Kilometertarief dal: €0,19 (= OV-tarief stadsBuzz)
- d. Kilometertarief spits: €0,27 (= OV-tarief stadsBuzz + 42%, afgerond op 2 decimalen ten gunste van inwoner)

Beoogde resultaten

Demping van de begrote uitgaven ten laste van het collectief vraagafhankelijk vervoer in de Drechtsteden.

Argumenten

Wijkhopper voorliggend maken aan Drechthopper zorgt voor:

1. Lagere exploitatiekosten van het collectief vraagafhankelijk vervoer
2. Ruimte voor groei in het leer/werkaanbod bij toename gebruik Wijkhopper

Tariefwijziging collectief vraagafhankelijk vervoer (Hoppers) zorgt voor:

1. Hogere inkomsten ten bate van gemeenten door de hogere eigen bijdragen die gebruikers

- van de Drecht- en Wijkhopper verschuldigd zijn.
2. Mogelijke reductie van het gebruik van de Drecht- en Wijkhopper vanuit financiële overwegingen gebruikers.

Kanttekeningen

Wijkhopper voorliggend aan Drechtopper

Lagere uitgaven impliceren niet per definitie een bezuiniging ten opzichte van 2025, maar dempen wel de voorziene groei in uitgaven voor de navolgende jaren

Tariefwijziging collectief vraagafhankelijk vervoer (Hoppers)

1. Hogere inkomsten impliceren niet per definitie een bezuiniging ten opzichte van 2025, maar dempen de voorziene groei van de kosten op de Drecht- en Wijkhopper in de navolgende jaren.
2. De Drecht- en Wijkhopper hebben een belangrijke functie om een van de twee centrale doelstellingen te realiseren binnen de Wmo 2015: de deelname aan het maatschappelijk verkeer voor inwoners die dat als gevolg van beperkingen niet op eigen kracht kunnen. Dit kan leiden tot vereenzaming wanneer de betaalbaarheid van de voorziening voor hen onder druk komt te staan en/of een mogelijk beroep op aanvullende gemeentelijke financiële ondersteuning.
3. Er wordt geen consensus voorzien tussen de gemeenten over de voorgestelde wijzigingen.
4. Uiteenlopende tarifiering in de Drechtsteden vergt administratieve aanpassing van de huidige verdeelsystematiek (eenvoudig) en verdergaande aanpassing wanneer de onderlinge verhouding in de vervoersvolumes als gevolg van eenzijdige aanpassing sterk wijzigt.

Consequenties

Financiële consequenties

Wijkhopper voorliggend maken

Het besparingspotentieel wordt Drechtstedenbreed - bij gelijkblijvend volume van het collectief vervoer in de Drechtsteden en onder de aanname van 15 % verbetering in benutting van de Wijkhopper - ingeschat op €67.000 op jaarbasis.

Tariefwijziging collectief vraagafhankelijk vervoer

Aan de gemeentelijke kant leiden de geadviseerde tariefwijzigingen – onder de aanname dat de verhoging van de tarieven leidt tot 1% duurzame vraaguital – Drechtstedenbreed tot een toename van de inkomsten uit de eigen bijdragen van €230.300.

Verwachte inkomsten reizigersbijdrage bij geadviseerde tarieven per gemeente

	EB oud tarief	EB nieuw tarief	Verschil inkomsten
Alblasserdam	19.100	30.000	10.900
Dordrecht	183.100	287.100	104.000
Hardinxveld Giessendam	13.300	20.900	7.600
Hendrik Ido Ambacht	35.200	55.300	20.100
Papendrecht	46.800	73.400	26.600
Sliedrecht	43.100	67.600	24.500
Zwijndrecht	64.300	100.900	36.600
Totaal	404.900	635.200	230.300

NB1 De totaalsom wijkt €200 af van bijlage 2.1 door afrondingsverschillen in de onderliggende Excelsheet

Inwoners zijn uiteraard duurder uit dan nu het geval is. Kort samengevat en afgemeten aan een enkele reis van 8 km (zonder begeleiding) stijgt de eigen bijdrage in de daluren van €1,45 naar €2,64 (toename €1,19) en in de spitsuren van €2,52 naar €3,28 (toename €0,76). In vergelijking met andere vervoersregio's behoren de Drechtsteden daarmee ten aanzien van het daltarief nog steeds tot de voordeligste, maar ten aanzien van het spitstarief tot de duurder. Waarbij moet worden opgemerkt dat andere regio's geen onderscheid maken in spits- en daltarief. Wanneer wordt uitgegaan van feitelijk 67% dalgebruik en 33% spitsgebruik in de Drechtsteden wordt voor een reis van 8 km in de Drechtsteden gemiddeld gezien €2,77 betaald. Daarmee zitten de Drechtsteden in vergelijking met andere regio's weer rond de middenmoot.

In *algemene* zin geldt dat wijzigingen met financiële gevolgen in het beleid van Stroomlijn niet direct, en afhankelijk van de impact niet volledig, doorwerken in de uitgaven van de GR Sociaal. Dit heeft ermee te maken dat de begroting van Stroomlijn voor het navolgende jaar ieder jaar vóór 1 september moet zijn vastgesteld door de aandeelhouders. Op basis van deze begroting wordt door Stroomlijn gegarandeerde vervoerscapaciteit voor het navolgende jaar ingekocht, met een maximale krimp marge van 10%. Beleidsinterventies (of calamiteiten) die een daling van het gebruik van meer dan 10% realiseren in dat navolgende jaar realiseren, worden vanwege de gegarandeerde capaciteit (op basis waarvan vervoerders investeringen hebben gedaan) dus niet verdisconteerd in de eindafrekening (jaarrekening).

In de jaarrekening van de GR Sociaal worden de totale uitgaven van Stroomlijn voor het collectief vraagafhankelijk vervoer verrekend op basis van gerealiseerde kilometeraantallen per gemeente. Het gaat daarbij niet alleen om variabele kosten, maar ook om de vaste lasten. Hoewel wordt afgerekend op feitelijk gebruik per gemeente, is de verrekensystematiek met betrekking tot het collectief vraagafhankelijk vervoer daarmee nog niet aangepast op gemeentelijke differentiatie.

Op dit moment worden de inkomsten (opbrengsten eigen bijdragen) lumpsum jaarlijks verdisconteerd met de uitgaven (uitgaven collectief vraagafhankelijk vervoer, zowel variabele als vaste lasten) en daarna op basis van gerealiseerde kilometeraantallen per gemeente toegerekend aan de gemeenten. Die methodiek is correct zolang de tarieven in de gemeenten niet verschillen. Als dat wel het geval is profiteren de gemeenten met de laagste tarieven (door in verhouding lagere eigen bijdragen per reiziger bij gelijk kilometeraantal) van de opbrengsten van de gemeenten met de hoogste tarieven. Iets dergelijks geldt – maar dan omgekeerd – voor gemeenten die eenzijdig beleidsinterventies doen die het gebruik drastisch terugdringen. In dat geval verandert de verdeelsleutel, d.w.z. de onderlinge verhouding in gerealiseerde kilometeraantallen per gemeente. Omdat ook de vaste lasten van Stroomlijn naar rato worden omgeslagen naar het feitelijk kilometergebruik per gemeente impliceert dit dat de andere gemeenten een hogere bijdrage gaan leveren aan de vaste lasten.

Ten aanzien van de tarifiering lijkt het administratief relatief eenvoudig in te regelen met betrekking tot de eigen bijdragen, maar indien substantiële verschillen gaan optreden tussen gemeenten in groei of afname van het aantal kilometers per jaar dienen er omwille van de verdeling van de vaste lasten nieuwe afspraken te worden gemaakt.

Personele en organisatorische consequenties

Implicaties voor de uitvoering van Stroomlijn komen ten laste van Stroomlijn en gecontracteerde vervoerder.

Juridische consequenties

Aanpassing van de gemeentelijke Verordeningen maatschappelijke ondersteuning.

Relatie met andere beleidsvelden, organisaties en duurzaamheid

Voor alle voorgestelde wijzigingen zal de communicatie (wanneer noodzakelijk) worden aangepast. Wijzigingen in de tarifiering vragen een aanpassing in de verrekening van de kosten en opbrengsten van Stroomlijn.

Fatale termijn

Gemeentelijke Verordeningen maatschappelijke ondersteuning dienen voor 1 januari 2026 te zijn vastgesteld en de betreffende wijziging tijdig gecommuniceerd.

Advies en draagvlak

Dit voorstel is afgestemd met het Regionaal Opgave-overleg Zorgen voor Ondersteuning, de Regionale Adviesraad Sociaal Domein. Eventuele adviezen zijn verwerkt in het voorstel of zullen separaat worden nagezonden.

Verdere procedure en uitvoering

Doorgeleiding naar gemeenten voor verdere besluitvorming in de gemeenteraden. De beoogde ingangsdatum is 1 januari 2026. Gelet op de systematiek van verrekening wordt echter aanbevolen om zo ver als mogelijk in gezamenlijkheid op te trekken.

Communicatie

Na vaststelling zullen de verordeningen door gemeenten worden gepubliceerd op de daarvoor voorgeschreven wijze.

De wijzigingen zullen bovendien worden gecommuniceerd via de website en de sociale mediakanalen.

Bijlagen

- *Uitwerking scenario's aanpassing Eigen Bijdrage (EB) gerelateerd aan OV tarief (excel)*
- *Vergelijking Tarieven Drechthopper met andere vervoersregio's*
- *Aanbiedingsbrief*
- *Samengevoegd wijzigingsbesluit*
- *Samengevoegde was/wordt tabel*
- *Geconsolideerde verordeningen (wijzigingen/bijhouden)*
- *Geconsolideerde verordeningen (schone versies)*