

Rapport Belbus Hollands Kroon



Aan: Toetsingskamer

Datum: 15 januari 2015



Inhoudsopgave

Samenvatting	3
Hoofdstuk 1: Inleiding	4
1.1 Inleiding	4
1.2. Aanleiding- waarom onderzoek naar de belbus?	5
1.3.Probleemstelling/ centrale onderzoeksvraag	5
1.4.Doelstelling	5
Hoofdstuk 2: Onderzoekskader	6
2.1. Onderzoeksvragen	6
2.2. Onderzoeksmethode	7
Hoofdstuk 3: Bevindingen van het onderzoek: Feiten en figuren met betrekking tot de belbus	8
3.1. Financieel	8
3.2. Bereik van de Belbus	14
3.3. Bezetting van de Belbus	15
Hoofdstuk 4: Conclusies	22
Hoofdstuk 5: Aanbevelingen	24
Bijlage 1: Grijs druk bevolking gemeente Hollands Kroon 2005-2014	
Bijlage 2: Raadsvoorstel (doelgroepen)vervoer 26 april 2012	
Bijlage 3: Prestatiekaart Belbusvereniging Noordkop 2012	
Bijlage 4: Prestatiekaart Belbusvereniging Noordkop 2013	
Bijlage 5: Prestatiekaart Belbusvereniging Noordkop 2014	
Bijlage 6: Balans en resultatenrekening 2012 Belbus Noordkop	
Bijlage 7: Balans en resultatenrekening 2013 Belbus Noordkop	
Bijlage 8: Resultatenrekening 2014 (prognose) Belbus Noordkop	
Bijlage 9: Projectplan Belbus Noordkop (versie 6, maart 2014)	
Bijlage 10: Fiore- rapport 2011: onderzoek projectplan en advies Belbus Noordkop	

Samenvatting

De Toetsingskamer heeft de Concerncontroller de opdracht gegeven om een onderzoek uit te voeren naar het functioneren van de Belbus in de gemeente Hollands Kroon. In de opdracht is de centrale vraag:

“Hoe heeft de Belbus zich in 2012, 2013 en 2014 ontwikkeld met betrekking tot haar bereik en bezetting en in hoeverre kwamen de verwachte kosten overeen met de werkelijke kosten?”

Naast de centrale vraag zijn een aantal afgeleide onderzoeksvragen geformuleerd. In dit onderzoeksrapport zijn de onderzoeksvragen uitgebreid beantwoord. Een analyse en beoordeling van het beleid omtrent de Belbus en de uitvoering daarvan heeft plaatsgevonden. De uitkomsten en resultaten daarvan vindt u in dit rapport.

De voornaamste conclusies zijn:

- Het ledental van de Belbus is sinds de start van de Belbus op 19 november 2012 elke maand toegenomen. Eind december 2014 had de Belbus 1.292 leden. inwoners van Schagen kunnen sinds 1 december 2014 ook lid worden van de Belbus. Het aantal ritten en het aantal reizigers zijn eveneens elk jaar toegenomen. Wel zijn hier fluctuaties en seizoensinvloeden waarneembaar.
- De totale kosten van de Belbus bedroegen in 2012 €108.376, in 2013 €314.513 en in 2014 €319.384. De te verwachte totale kosten (€744.000) van de reguliere, jaarlijkse exploitatie van de Belbus volgens adviesbureau Fiore (Fiore-rapport 2011) bleken niet realistisch.
- De besparing op het totale WMO-vervoersbudget van €200.000 is gerealiseerd in zowel 2013 als 2014. In 2013 bedroeg de besparing €223.159, in 2014 €235.312. Weliswaar is 2 jaar een (te) korte periode om hier bestendige conclusies aan te verbinden, maar de gemeente lijkt geslaagd te zijn in haar doelstelling tot een bezuiniging van € 200.000 op dit budget door het subsidiëren van een Belbus.

De aanbevelingen zijn:

- Een nieuw onderzoek uit te voeren in 2017 om de langetermijnontwikkeling met betrekking tot de Belbus in beeld te brengen en eventuele trends te ontdekken. Er kunnen dan meer bestendige conclusies worden getrokken.
- De vaste ritprijs van 26,7 eurocent per kilometer (sinds 2012) voor de Belbus te heroverwegen, om de toekomstbestendigheid van de Belbus te vergroten.
- Een realistische onder- en bovengrens voor het eigen vermogen van de Belbus te bepalen om de voor hen noodzakelijke buffer mogelijk te maken.
- De Belbus periodiek te blijven monitoren, aangezien de ervaringscijfers van de afgelopen jaren nog onvoldoende zijn om een stellig antwoord te geven op de vraag in hoeverre de subsidiebijdrage van €275.000 toekomstbestendig is.

Hoofdstuk 1: Inleiding

1.1 Inleiding

Vanaf 19 november 2012 is de Belbus in de gemeente Hollands Kroon van start gegaan. De Belbus is een initiatief van de Belbusvereniging Noordkop. De Belbusvereniging Noordkop is opgezet door vrijwilligers en is officieel opgericht op 8 juni 2010. In 2011 hebben zij bij de toenmalige gemeente Niedorp een subsidieverzoek ingediend voor de Belbus. Dit is in gezamenlijkheid met de overige 3 fusiepartners opgepakt, waarna Hollands Kroon in 2012 besloten heeft de Belbus een subsidie toe te kennen.

Hollands Kroon is qua oppervlakte één van de grootste gemeenten in Nederland met 22 kernen en de afstanden zijn groot. Nadat de OV-taxi in december 2010 stopte met haar dienstverlening de Kop van Noord-Holland, was het gevolg dat klanten die afhankelijk waren van deur-tot-deur vervoer geen goedkoop vervoer meer tot hun beschikking hadden. De OV-taxi was naast deur-tot-deur vervoer ook het alternatief voor het wegvallen van een aantal reguliere buslijnen, zodat de beschikbaarheid en de toegankelijkheid van de vervoersmogelijkheden in de gemeente Hollands Kroon afnamen. De komst van de Belbus was zeer welkom, omdat de Belbus voorziet in de behoefte van goed, betaalbaar vervoer van deur-tot-deur.

De Belbus is een voor alle inwoners van Hollands Kroon toegankelijk vervoerssysteem, dat van 6.00-24.00 rijdt, van maandag tot en met zondag. De doelgroepen waarop de Belbus zich richt zijn ouderen, mensen met een beperking, bezoekers en patiënten van zorginstellingen, mensen die afgelegen wonen en andere inwoners van Hollands Kroon die zelf geen auto hebben. Inwoners van Hollands Kroon moeten eerst lid zijn van de Belbus, voordat ze er gebruik van kunnen maken. Het lidmaatschap van de belbus kost €15 per jaar en daarnaast wordt per rit een bedrag in rekening gebracht, afhankelijk van het aantal kilometers.

De Belbusvereniging heeft de beschikking over 4 personenauto's met hoge instap en 3 bussen (voor 8 passagiers), die de mogelijkheid voor rolstoelvervoer hebben. De Belbus brengt inwoners van Hollands Kroon van deur tot deur binnen Hollands Kroon, Schagen, Heerhugowaard, Hoorn, Alkmaar en Den Helder. De Belbus is geen openbaar vervoer, aangezien alleen de provincies en enkele grote steden openbaar vervoer mogen aanbieden. De Belbus is een vorm van besloten vervoer, aangezien de Belbus werkt met een lidmaatschap. De Belbus fungeert naast en als aanvulling op bestaande vormen van vervoer.

Goede vervoersmogelijkheden bevorderen de leefbaarheid in Hollands Kroon. Daarnaast heeft vervoer een sociale functie, omdat het inwoners in staat stelt om mee te doen aan activiteiten en gebruik te maken van voorzieningen. De Belbus is eind 2012 gestart als beste alternatief voor (openbaar) vervoer, vanuit de volgende doelstelling van de gemeente Hollands Kroon, zoals geformuleerd in het raadsvoorstel van 26 april 2012: " Het doel is dat inwoners van Hollands Kroon van goed betaalbaar vervoer gebruik kunnen maken, zodat ze mensen kunnen ontmoeten, mee kunnen doen aan activiteiten en van voorzieningen in de regiogemeenten gebruik kunnen maken". Nu de Belbus het derde jaar ingaat, wordt in dit rapport gereflecteerd op de stand van zaken in de afgelopen jaren met betrekking tot de financiën, het bereik en de bezetting van de Belbus.

1.2. Aanleiding- waarom onderzoek naar de belbus?

De gemeenteraad van Hollands Kroon heeft in de raadsvergadering van 19 december 2013 besloten dat de Belbus in Hollands Kroon het eerste onderwerp van onderzoek voor de Toetsingskamer in 2014 werd. Nu de Belbus het derde jaar ingaat, kan een eerste onderzoek naar de realisaties in 2012, 2013 en 2014 inzicht geven in de effectiviteit van de Belbus en de daadwerkelijke kosten afzetten tegen de aanvankelijke verwachtingen.

1.3.Probleemstelling/ centrale onderzoeksvraag

Het onderzoek wordt afgebakend door in de centrale onderzoeksvraag de focus op de volgende drie aandachtsgebieden te leggen: de financiën, het bereik en de bezetting van de Belbus. De eerste twee aandachtsgebieden zijn opgesteld in de memo aan de Toetsingskamer van 4 februari 2014. Het aandachtsgebied met betrekking tot de bezetting van de Belbus is hieraan toegevoegd, om een nog completer beeld van de Belbus te verkrijgen.

De centrale onderzoeksvraag luidt dan als volgt: “Hoe heeft de Belbus zich in 2012, 2013 en 2014 ontwikkeld met betrekking tot haar bereik en bezetting en in hoeverre kwamen de verwachte kosten overeen met de werkelijke kosten?”

De onderzoeksvragen waarop de centrale onderzoeksvraag gebaseerd is, zullen genoemd worden in het onderzoekskader (onder 2.1, onderzoeksvragen).

1.4.Doelstelling

De doelstelling van de gemeente Hollands Kroon met betrekking tot de beschikbaarheid van vervoersvoorzieningen is als volgt geformuleerd in het raadsvoorstel van 26 april: “Het doel is dat inwoners van Hollands Kroon van goed betaalbaar vervoer gebruik kunnen maken, zodat ze mensen kunnen ontmoeten, mee kunnen doen aan activiteiten en van voorzieningen in de regiogemeenten gebruik kunnen maken”. In het raadsvoorstel staat tevens dat het beoogde maatschappelijk effect het vergroten van de leefbaarheid van de gemeente is.

Het doel van dit onderzoek is om inzicht te krijgen in de prestaties en effectiviteit van de Belbus in 2012, 2013 en 2014. Zoals ook werd toegelicht bij de centrale onderzoeksvraag (onder 1.3), komen zodoende de financiën, het bereik en de bezetting van de Belbus aan de orde. De verwachte kosten worden afgezet tegen de werkelijke kosten. Aan de hand van de resultaten uit het onderzoek volgen enkele conclusies en worden aanbevelingen gedaan voor de toekomst.

Hoofdstuk 2: Onderzoekskader

2.1. Onderzoeksvragen

In de memo aan de Toetsingskamer van 4 februari 2014 zijn twee invalshoeken geformuleerd (de financiën en het bereik van de Belbus). Tijdens het schrijven van het rapport over de Belbus is een derde invalshoek toegevoegd, met betrekking tot de bezetting van de Belbus. Daarnaast worden er nog een aantal extra vragen gesteld in een gesprek met het bestuur van de Belbus op 14 januari 2015, die betrekking hebben op de verwachte ontwikkelingen in de toekomst. De vragen die worden toegevoegd aan de oorspronkelijke vragenlijst komen ten goede aan het rapport en kunnen een completer beeld van de Belbus geven. De uiteindelijke, gewijzigde vragenlijst ziet er dan als volgt uit:

Financiën:

- 1) In hoeverre zijn de kosten zoals berekend in het onderzoek van Fiore uit 2011 ook realistisch gebleken in 2012, 2013 en 2014?
- 2) In hoeverre waren de gemeentelijke begrote Wmo-vervoersbudgetten in overeenstemming met de werkelijke kosten in 2012, 2013 en 2014?
- 3) Is de beoogde bezuinigingstaakstelling van €200.000 op de Wmo-vervoerskosten gehaald in 2013 en 2014?
- 4) Is de huidige financiering toekomstbestendig?

Bereik van de Belbus:

- 5) Welke doelstellingen werden beoogd qua dekkingsgraad?
- 6) Zijn er kernen die niet bediend worden, die in de praktijk buiten het dekkingsgebied vallen?
- 7) Hoe intensief is het gebruik per kern?
- 8) Naar welke bestemmingen wordt frequent gereisd?

Bezetting van de Belbus:

- 9) Hoe is het verloop van het aantal leden van de Belbus in 2012, 2013 en 2014?
- 10) Hoe is het verloop van het aantal ritten van de Belbus in 2012, 2013 en 2014?
- 11) Hoe is het verloop van het aantal passagiers van de Belbus in 2012, 2013 en 2014?
- 12) Hoe ziet de leeftijdsopbouw van het aantal leden van de Belbus eruit in 2012, 2013 en 2014?
- 13) Wat zijn de gehanteerde ritprijzen in 2012, 2013 en 2014?
- 14) Hoeveel kilometers zijn er gereden in 2012, 2013, en 2014?
- 15) Zijn de gemaakte ritten onder te verdelen in bezette ritten (volle kilometers) en niet- bezette ritten (lege kilometers)?

Toekomstgerichte vragen die gesteld worden in het gesprek met het bestuur van de Belbus op 14-01-2015:

- 16) Voorziet de Belbus nog ledengroei in de komende jaren en zo ja, hoeveel?
- 17) Heeft de Belbus een meerjarenbegroting opgesteld voor de jaren 2012, 2013 en 2014?

- 18) Hoe ziet de financiële meerjarenbegroting voor de toekomst eruit?
- 19) Wat zijn de ideeën van de Belbus over het wagenpark voor de toekomst?
- 20) Lukt het de Belbus om voldoende chauffeurs te (blijven) vinden?
- 21) Ziet de Belbus nog uitbreidingsmogelijkheden buiten Hollands Kroon, nu Schagen zelf een Belbusvoorziening gaat ontwikkelen?
- 22) Welke andere ontwikkelingen voorziet de Belbus voor de toekomst?

De centrale onderzoeksvraag omvat de bovenstaande onderzoeksvragen. Aan de hand van deze onderzoeksvragen wordt getracht een antwoord te geven op de centrale onderzoeksvraag, om zo de ontwikkelingen van Belbus in de jaren 2012, 2013 en 2014 op het gebied van haar bereik, bezetting en kosten weer te kunnen geven.

2.2. Onderzoeksmethode

De stand van zaken met betrekking tot de Belbus in de jaren 2012, 2013 en 2014 (de onderzoeksperiode) wordt onderzocht aan de hand van de onderzoeksvragen op het gebied van het bereik, de bezetting en de financiën van de Belbus. De toekomstbestendigheid van de huidige financiering zal ook worden onderzocht, waarbij kostenbeheersing centraal staat. Het jaar 2014 wordt ook meegenomen in de rapportage, omdat het rapport nu, januari 2015 wordt aangeleverd. De antwoorden op de onderzoeksvragen leiden tevens tot de beantwoording van de centrale onderzoeksvraag.

Om de onderzoeksvragen en de centrale onderzoeksvraag te kunnen beantwoorden, zal de nadruk liggen op onderzoek vanuit de administratie van de Belbus. Ook van eerder gepubliceerde documenten zoals het rapport van Fiore over de haalbaarheid en de kosten van het opzetten van een Belbus uit 2011, het raadsvoorstel van 26 april 2012 en de beschikbare rapportages over de Belbus zal gebruik gemaakt worden bij het onderzoek.

Hoofdstuk 3: Bevindingen van het onderzoek: Feiten en figuren met betrekking tot de belbus

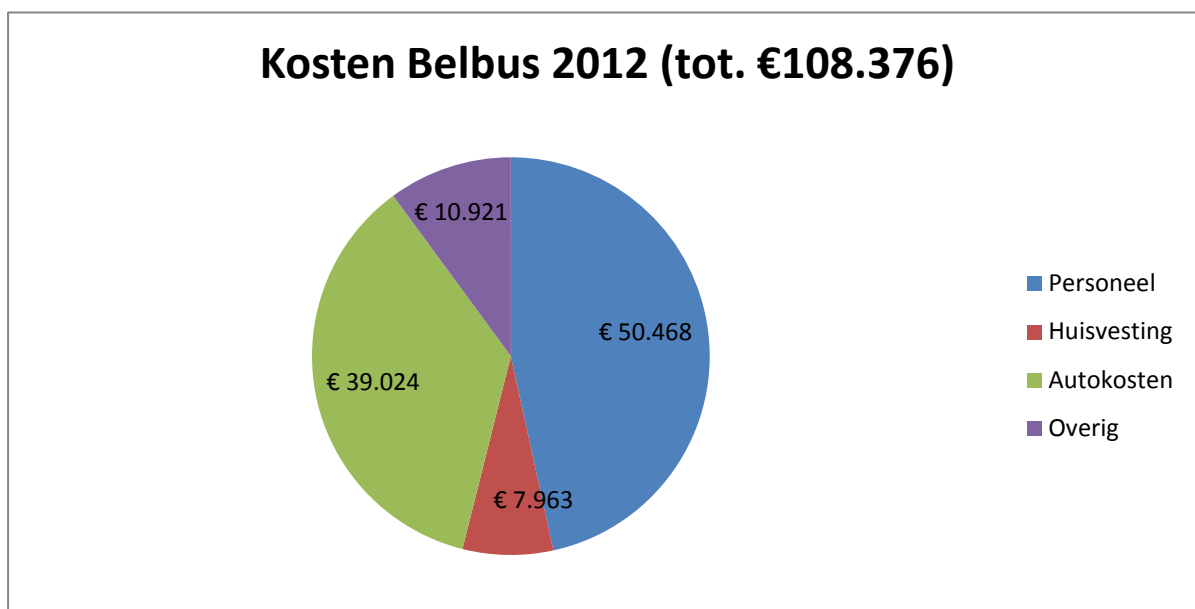
3.1. Financieel

1) In hoeverre zijn de kosten zoals berekend in het onderzoek van Fiore uit 2011 ook realistisch gebleken in 2012, 2013 en 2014?

In 2011 heeft adviesbureau Fiore onderzoek gedaan naar de haalbaarheid en de kosten van het opzetten van een Belbus. In deze paragraaf worden de kosten zoals berekend door Fiore vergeleken met de daadwerkelijke kosten van de Belbus.

-2012: De kosten van de Belbus over het jaar 2012 worden hieronder weergegeven in figuur 1. De Belbus is vanaf 19 november 2012 gaan rijden, zodat de kosten voor het jaar 2012 voornamelijk bestaan uit de kosten die gemaakt zijn in de periode van 19 november tot en met 31 december 2012. Naast deze kosten bevat de resultatenrekening ook de opstart- en aanloopkosten van de periode 2010 tot en met april 2012 (deze kosten staan onder 'overige kosten'). De totale kosten van de Belbus kwamen in 2012 uit op een bedrag van €108.376.

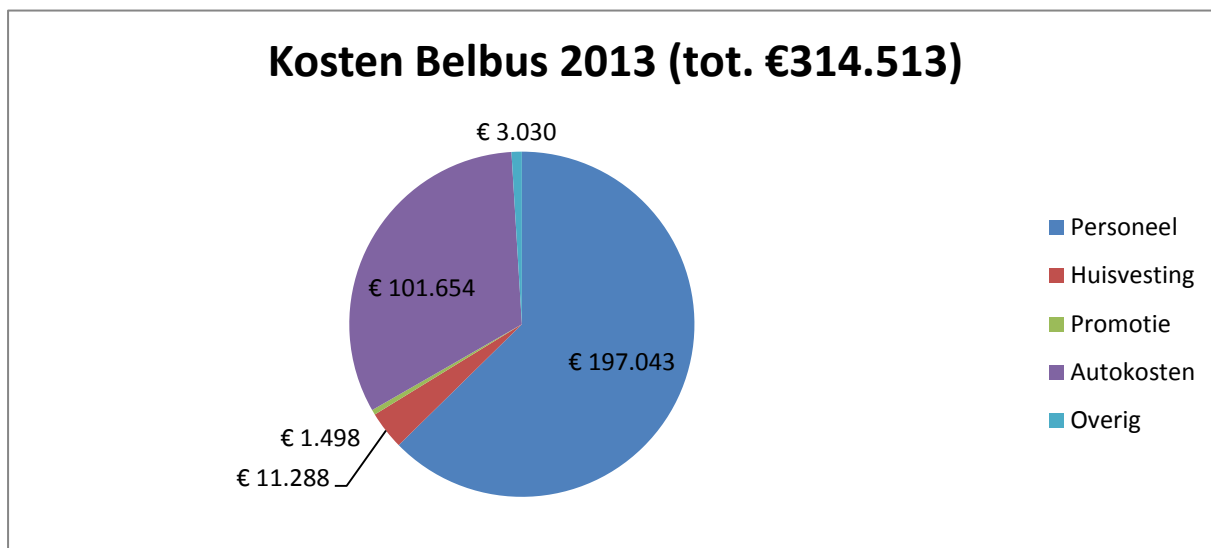
Figuur 1: Kosten van de Belbus in 2012 (resultatenrekening 2012 Belbus)



De kosten van de Belbus over het jaar 2012 kunnen niet vergeleken worden met de gegevens uit het Fiore-rapport. Dit omdat de Belbus in 2012 alleen in de maanden november (vanaf 19 november) en december heeft gereden en 2012 dus niet een volledig jaar omvatte. De vergelijking van de kosten zoals berekend door Fiore met de kosten van de Belbus zal plaatsvinden voor de jaren 2013 en 2014 (onder figuur 4), de eerste twee volledige jaren waarin de Belbus heeft gereden.

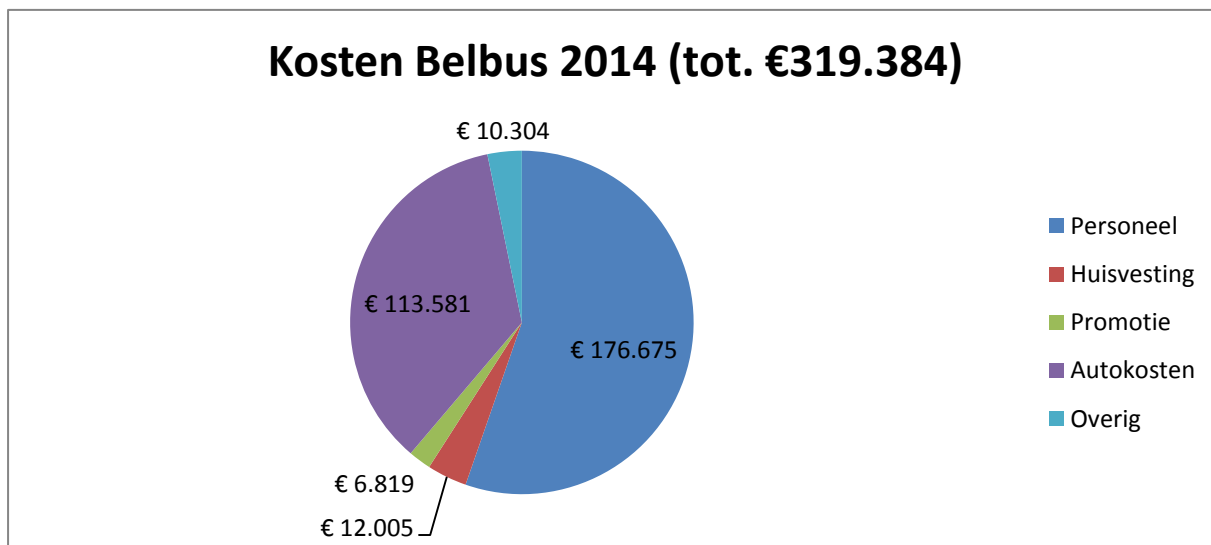
-2013: De kosten van de Belbus over het jaar 2013 worden hieronder weergegeven in figuur 2. De totale kosten van de Belbus kwamen in 2013 uit op een bedrag van €314.513. Omdat 2013 het eerste volle jaar is waarin de Belbus gereden heeft, kunnen deze kosten vergeleken worden met de volgens Fiore te verwachten kosten van de reguliere, jaarlijkse exploitatie. Deze vergelijking vindt plaats onder figuur 4.

Figuur 2: Kosten van de Belbus in 2013 (resultatenrekening 2013 Belbus)

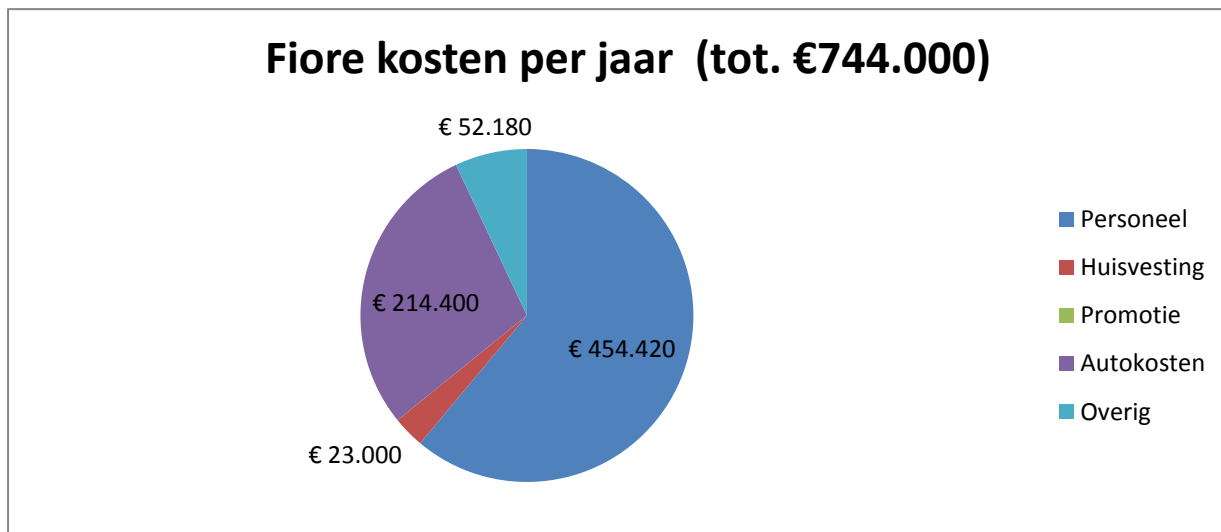


-2014: De kosten van de Belbus over het jaar 2014 worden hieronder weergegeven in figuur 3. De totale kosten van de Belbus kwamen in 2014 uit op een bedrag van €319.384. Omdat 2014 het tweede volle jaar is waarin de Belbus gereden heeft, kunnen ook deze kosten vergeleken worden met de volgens Fiore te verwachte kosten van de reguliere, jaarlijkse exploitatie. Deze vergelijking vindt plaats onder figuur 4.

Figuur 3: Kosten van de Belbus in 2014 (resultatenrekening 2014 Belbus)



Figuur 4: Verwachte kosten van de reguliere, jaarlijkse exploitatie van de Belbus volgens Fiore



Vergelijking Belbus (figuren 2 en 3) en Fiore (figuur 4)

Zoals te zien is in de figuren 2 en 3, waren de totale kosten van de Belbus in 2013 €314.513 en in 2014 €319.384. In figuur 4 staan de te verwachte totale kosten (€744.000) van de reguliere, jaarlijkse exploitatie van de Belbus volgens Fiore. Een vergelijking tussen de werkelijke kosten van de Belbus en de te verwachten totale kosten volgens Fiore, maakt inzichtelijk dat er sprake is van een substantieel verschil.

De twee grootste kostenposten (personeel –inclusief de projectorganisatie- en autokosten) zullen hieronder worden uitgelicht, aangezien deze twee posten een belangrijk aandeel hebben in de totale kosten. Het verschil tussen de cijfers van de Belbus en Fiore kan onder andere verklaard worden doordat Fiore uitging van een grotere organisatie dan de werkelijk opgestarte Belbusorganisatie.

Zo is er in het Fiore- rapport uitgegaan van minimaal 75 vrijwillige chauffeurs, wat een te hoge inschatting is gebleken. Het werkelijke aantal vrijwillige chauffeurs dat voor de Belbus reed vanaf 2012, was eind december 2012 een aantal van 44 chauffeurs. Daarnaast is in het Fiore-rapport uitgegaan van 7 bussen voor 8 passagiers, terwijl de Belbus is gaan rijden met 2 (lease) bussen voor 8 passagiers. Bovendien werd een Seniorenbus geschonken aan de Belbusvereniging, die voorheen in de gemeente Anna Paulowna actief was. De Belbus heeft naast de 3 bussen ook 4 personenauto's in gebruik. De personenauto's zijn eigendom van de Belbus. Als er niet veel mensen hoeven te worden opgehaald, is de inzet van een personenauto voordeliger, aangezien de bezettingsgraad dan hoger ligt. De bovengenoemde verschillen tussen de verwachte en de werkelijke organisatie van de Belbus bieden een verklaring voor de verschillen in de personeels- en autokosten.

Een ander groot verschil tussen het Fiore-rapport en de werkelijke organisatie van de Belbus is dat het Fiore-rapport uitging van een kostendekkende exploitatie, wat impliceert dat er geen subsidie van de gemeente nodig is.

De huidige situatie is dat subsidiëring van de gemeente noodzakelijk is om tot een kostendekkende exploitatie te komen. Vanuit het algemeen maatschappelijk belang van goed, betaalbaar en toegankelijk vervoer, zijn de abonnements- en ritprijzen laag gehouden. Hierdoor wordt de laagdrempeligheid van deze algemene voorziening gewaarborgd. De ritprijs van de Belbus was in eerste instantie geraamd op 45 cent per kilometer. Uiteindelijk heeft de gemeente Hollands Kroon ervoor gekozen om de ritprijs vast te stellen op een bedrag van 26,7 cent per kilometer. Dit bedrag kwam ongeveer overeen met de NIBUD-norm voor een kleine tweedehands auto.

Vanwege de grote afstanden in Hollands Kroon, de afnemende openbaar vervoersvoorzieningen en een lage bevolkingsdichtheid, is het niet haalbaar om vervoer tegen de kostprijs aan te bieden. Omdat het vervoer onder de kostprijs aangeboden wordt, is subsidiëring vanuit de gemeente onmisbaar. In het raadsvoorstel van 18 december 2014 is de Belbus bovendien aangewezen als een economische activiteit in het algemeen belang. De Belbus is als algemene voorziening een uitzondering op de Wet Markt en Overheid.

De eindconclusie is dat de door Fiore berekende kosten van de reguliere, jaarlijkse exploitatie (€744.000) niet realistisch zijn gebleken in de jaren 2013 (€314.513) en 2014 (€319.384). Het Fiore-rapport blijkt dan ook achterhaald te zijn. Het Fiore-rapport was echter het enige vergelijkingsmateriaal dat beschikbaar was, zodat de vergelijking tussen de cijfers van Fiore en de Belbus in dit rapport wel gemaakt is.

2) In hoeverre waren de gemeentelijke begrote Wmo-vervoersbudgetten in overeenstemming met de werkelijke kosten in 2012, 2013 en 2014?

Tabel 1: Overzicht van begrote en werkelijke kosten in 2012, 2013 en 2014

2012	Begroot	Werkelijk
Vervoersbudgetten	365.848	297.486
Belbus	175.000	175.000
Totaal	540.848	472.486
2013		
Vervoersbudgetten	30.848	122.689
Belbus	195.000	195.000
Totaal	225.848	317.689
2014		
Vervoersbudgetten	30.848	30.536
Belbus	275.000	275.000
Totaal	305.848	305.536*

*Op basis van werkelijke cijfers t/m kwartaal 3 en vervolgens geëxtrapoleerd

Zoals uit tabel 1 blijkt, lopen de begrote en werkelijke WMO-vervoersbudgetten redelijk in de pas voor de jaren 2012 tot en met 2014. Met uitzondering van de situatie in 2013, toen in de begroting een forse bezuinigingsaankomst is opgenomen. Omdat WMO-voorzieningen een open einde karakter hebben, is de bezuinigingsaankomst in 2013 (het eerste jaar) niet geheel gerealiseerd. In 2014 is de bezuinigingsaankomst wel gehaald en is een stabilisatie van de werkelijke kosten zichtbaar.

3) Is de beoogde bezuinigingsaankomst van € 200.000 op de Wmo-vervoerskosten gehaald in 2013 en 2014?

Totstandkoming van de subsidie voor de Belbus

In het raadsvoorstel van 26 april 2012 is een maximale besparing van €390.000 op de WMO-vervoersvoorzieningen genoemd. Een deel van deze beoogde besparing (€200.000) is verwerkt als de bezuinigingsaankomst/lastenverlichting in de gemeentelijke begroting van 2012.

Van het overige deel (€190.000) van de beoogde maximale besparing zou €175.000 voor de Belbus worden ingezet als een subsidiebijdrage. Deze subsidiebijdrage bleek echter niet toereikend voor een kostendekkende exploitatie in 2013. Naast de overheveling van het subsidie-overschot van €62.000 uit 2012 werd in 2013 een aanvullende subsidiebijdrage van €20.000 beschikbaar gesteld. De totale gemeentelijke bijdrage aan de Belbus kwam in 2013 zodoende uit op een bedrag van €257.000.

Voor 2014 werd de subsidiebijdrage door de gemeente verhoogd met €100.000 (ten opzichte van 2012) tot in totaal €275.000. Dit laatstgenoemde subsidiebedrag werd opgenomen in de begroting van 2014 om de continuïteit van de Belbus te borgen. De Belbus moet hiermee materiaal kunnen vervangen en tegenvallers kunnen opvangen zonder hier extra subsidie voor aan te vragen, zoals beschreven staat in de tweede rapportage over de Belbus van 10 oktober 2013 aan de gemeenteraad.

Tabel 2: Besparingen op het totale WMO- vervoersbudget t.o.v. situatie voor de invoering (begin 2012)

	Oude situatie 2012	2013	2014
	540.848	540.848	540.848
Realisatie	-	317.689	305.536
Resultaat	-	223.159	235.312

In 2012 was de Belbus slechts 6 weken actief, wat geen representatief beeld geeft. In de jaren 2013 en 2014 was de Belbus volledig actief. Zoals uit tabel 2 volgt, is de besparing op het totale WMO-vervoersbudget van €200.000 gerealiseerd in zowel 2013 als 2014. Weliswaar is 2 jaar een (te) korte periode om hier bestendige conclusies aan te verbinden, maar de gemeente lijkt geslaagd te zijn in haar doelstelling tot een bezuiniging van € 200.000 op dit budget door het subsidiëren van een Belbus. Om meer zeker te zijn van deze conclusie is het aan te bevelen dit onderzoek in 2017 te herhalen.

Tabel 3: Ontwikkeling omvang vervoersbudgetten

	2012	2013	2014
Omvang	297.486	122.689	30.536
Daling t.o.v. realisatie in 2012	-	174.797	247.486

Zoals daarnaast uit tabel 3 blijkt, is er een duidelijke neerwaartse lijn te zien in de uitgaven aan de vervoersbudgetten (de persoonlijke vergoedingen van mensen met een indicatie), wat maakt dat de gedachte dat er een verschuiving ontstaat van de persoonlijke vervoersbudgetten naar het belbusgebruik onderschreven wordt.

4) Is de huidige financiering van de Belbus toekomstbestendig?

De subsidiebijdrage aan de Belbusvereniging is de afgelopen jaren stapsgewijs verhoogd tot een bedrag van €275.000. Uit de resultatenrekening van de Belbus over 2013 blijkt een voordelig resultaat van afgerond €6.000 te zijn behaald. Uit de voorlopige resultatenrekening van de Belbus over 2014 blijkt een voordelig resultaat van afgerond €29.000.

De ervaringscijfers van de afgelopen jaren zijn nog onvoldoende om een stellig antwoord te geven op de vraag in hoeverre de subsidiebijdrage van € 275.000 toekomstbestendig is. Wel blijkt dat het aantal leden van de Belbus gestaag toeneemt. De verwachting is dat de potentiële doelgroep van de Belbus de komende jaren blijft stijgen als gevolg van de toenemende vergrijzing (zie bijlage 1). Er kan worden geconcludeerd dat de Belbus duidelijk in een behoefte voorziet.

Het voordelige resultaat over 2013 is volledig toegevoegd aan de reserve van de Belbus (eigen vermogen). Het eigen vermogen op 31 december 2013 heeft dan ook een stand van afgerond €6.000. Het eigen vermogen dient onder meer als weerstandsvermogen om eventuele tegenvallers in de exploitatie te kunnen opvangen. Uit de voorlopige jaarstukken over 2014 neemt het eigen vermogen toe als het bestuur van de Belbus besluit het voordelige resultaat over 2014 in zijn geheel toe te voegen aan de reserve van de Belbus (eigen vermogen). Als uit de definitieve jaarstukken over 2014 blijkt dat het resultaat in zijn geheel aan de reserve is toegevoegd, is de prognose dat het eigen vermogen eind 2014 toeneemt tot afgerond €35.000.

Eindconclusie: De vraag in hoeverre de financiering van de Belbus toekomstbestendig is, kan nog niet bevestigend worden beantwoord. Een jonge organisatie als de Belbus heeft onvoldoende jaren achter de rug om een acceptabel eigen vermogen op te bouwen uit voordelige resultaten. Daarnaast zijn er nog onvoldoende ervaringscijfers beschikbaar om een positieve trendmatige ontwikkeling te signaleren. Het positieve resultaat over 2014 zorgt ervoor dat de Belbus een buffer heeft opgebouwd die een incidentele tegenvaller kan opvangen. Tussentijdse financiële rapportages geven inzicht in hoe de financiën zich zullen ontwikkelen,

zodat tijdig rekening gehouden kan worden met eventuele mee- en tegenvallers ten opzichte van de begroting. Dat maakt bijsturen mogelijk.

De informatie over de operationele activiteiten van de Belbus wordt periodiek aan de gemeente Hollands Kroon verstrekt. Dit geeft onder andere inzicht in de ontwikkeling van het aantal leden, reizigers, vrijwilligers en ritten. Het consequent verzamelen en registreren van deze gegevens is van groot belang om in de toekomst op basis van ervaringscijfers nog efficiënter te kunnen werken door de bezettingsgraad te verhogen en het aantal reizigers te vervoeren op basis van de meest efficiënte routeberekening. Het advies is dan ook om de Belbus periodiek te blijven monitoren aan de hand van de beschikbare gegevens van de Belbus.

3.2. Bereik van de Belbus

5) Welke doelstellingen werden beoogd qua dekkingsgraad?

Er zijn geen doelstellingen geformuleerd met betrekking tot de dekkingsgraad. Bij aanvang van de Belbus was het lastig om een inschatting te maken van het gebruik van de Belbus. De bezettingsgraad van de Belbus ligt momenteel op 0.5. De Belbus hoopt in de komende jaren toe te kunnen groeien naar een bezettingsgraad van 1.0. De bezettingsgraad neemt gestaag toe. Sinds 1 december 2014 kunnen inwoners van Schagen bovendien voor een bedrag van €40 (de abonnementsprijs + een toelage van €25) lid worden van de Belbus. Deze nieuwe ontwikkeling draagt bij aan een hogere dekkingsgraad.

6) Zijn er kernen die niet bediend worden, die in de praktijk buiten het dekkingsgebied vallen?

Nee. Er zijn geen kernen die niet bediend worden of in de praktijk buiten het dekkingsgebied vallen.

7) Hoe intensief is het gebruik per kern?

De intensiteit van het gebruik per kern wordt niet gemeten door de Belbus.

8) Naar welke bestemmingen wordt frequent gereisd?

Er wordt met name frequent gereisd naar de volgende bestemmingen:

- Den Helder (vooral vanuit de voormalige gemeenten Anna Paulowna en Wieringen)
- Schagen (vanuit alle windstreken)
- Alkmaar (vanuit alle windstreken)
- Heerhugowaard (vanuit alle windstreken)
- Hoorn (vanuit alle windstreken)

Met name ouderen maken veelvuldig gebruik van de Belbus. Het vervoeren van bezoekers en patiënten naar zorginstellingen in de hierboven genoemde plaatsen voorziet bovendien in een grote behoefte.

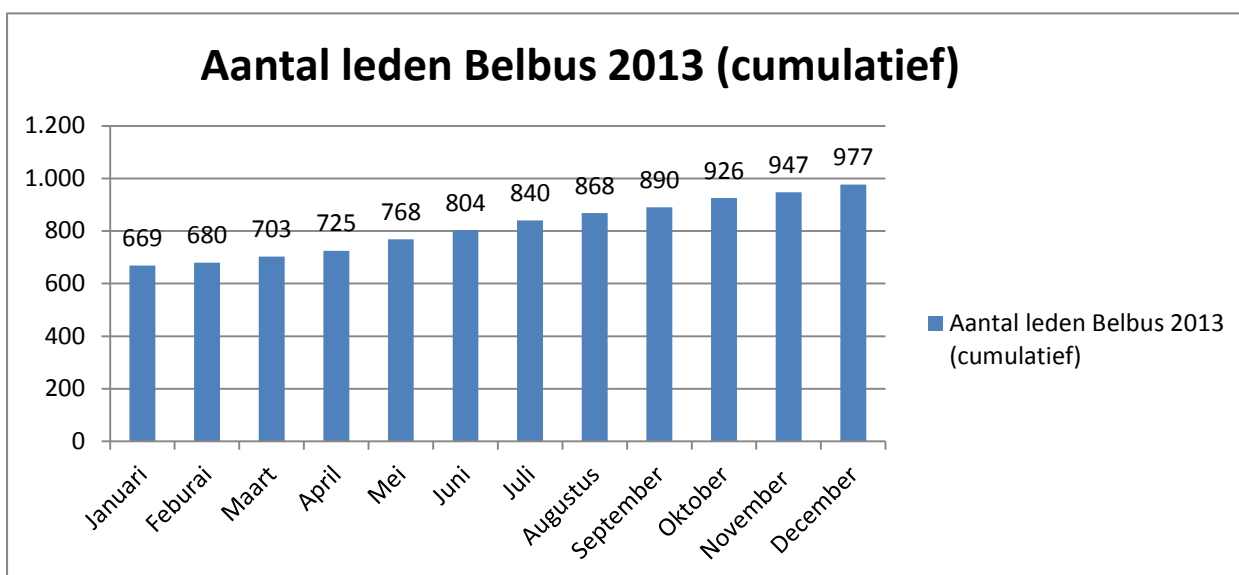
3.3. Bezetting van de Belbus

9) Hoe is het verloop van het aantal leden van de Belbus in 2012, 2013 en 2014?

-2012: Wat betreft het jaar 2012 geldt dat de Belbus in de maand november (vanaf 19 november) 344 leden had. Het precieze aantal leden in de maand december was niet beschikbaar, maar een benadering van het aantal leden op 31 december 2013 was een ledental van 475 leden. Dit betekent dat er sprake was van een toename van ongeveer 131 leden ten opzichte van november.

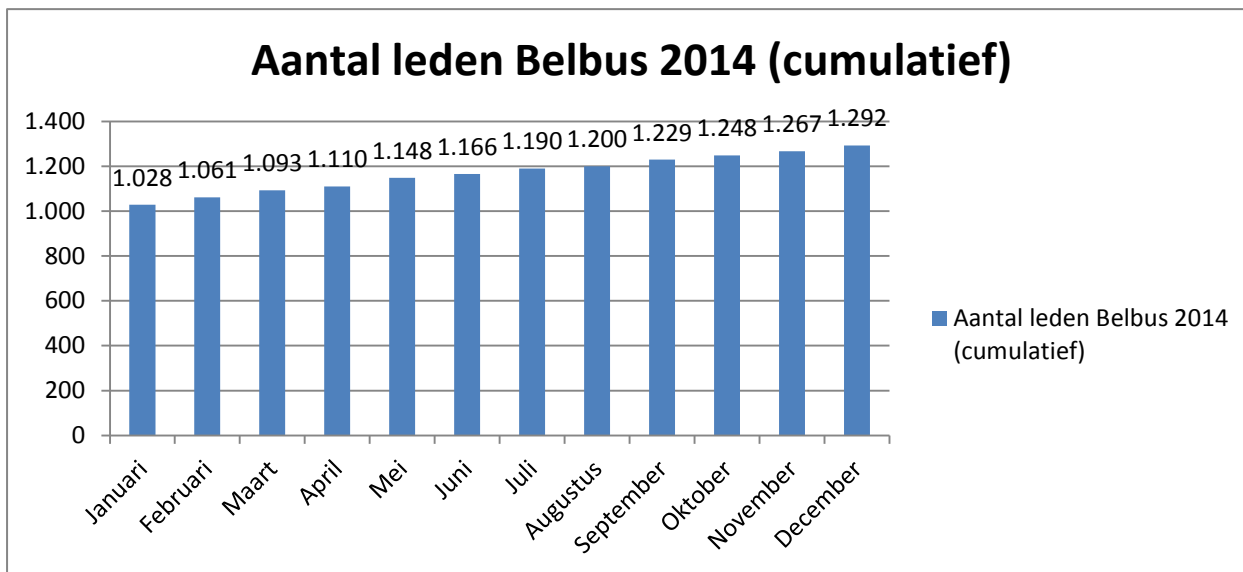
-2013: Het verloop van het aantal leden van de Belbus in 2013 is weergegeven in de onderstaande figuur (figuur 4). Het jaar 2013 is het eerste volledige jaar waarin de Belbus gereden heeft. Zoals te zien is in de grafiek, is het aantal leden elke maand toegenomen. Het ledental is in 2013 met 308 toegenomen (december ten opzichte van januari), van 669 leden in januari naar 977 leden op 31 december 2013. Het gemiddelde aantal leden in 2013 komt uit op een aantal van 816.

Figuur 4: Aantal leden van de Belbus in 2013 (cumulatief per jaar)



-2014: Het verloop van het aantal leden van de Belbus in 2014 is weergegeven in de onderstaande figuur (figuur 5). Het jaar 2014 is het tweede volledige jaar waarin de Belbus gereden heeft. De grafiek over 2014 vertoont dezelfde lijn als in 2013, namelijk een oplopend aantal leden. Ook in 2014 is het aantal leden elke maand toegenomen. Het ledental is in 2014 met in totaal 264 toegenomen (december ten opzichte van januari), van 1.028 leden in januari naar 1.292 leden op 31 december 2014. Het gemiddelde aantal leden in 2014 komt uit op een aantal van 1.169.

Figuur 5: Aantal leden van de Belbus in 2014 (cumulatief per jaar)

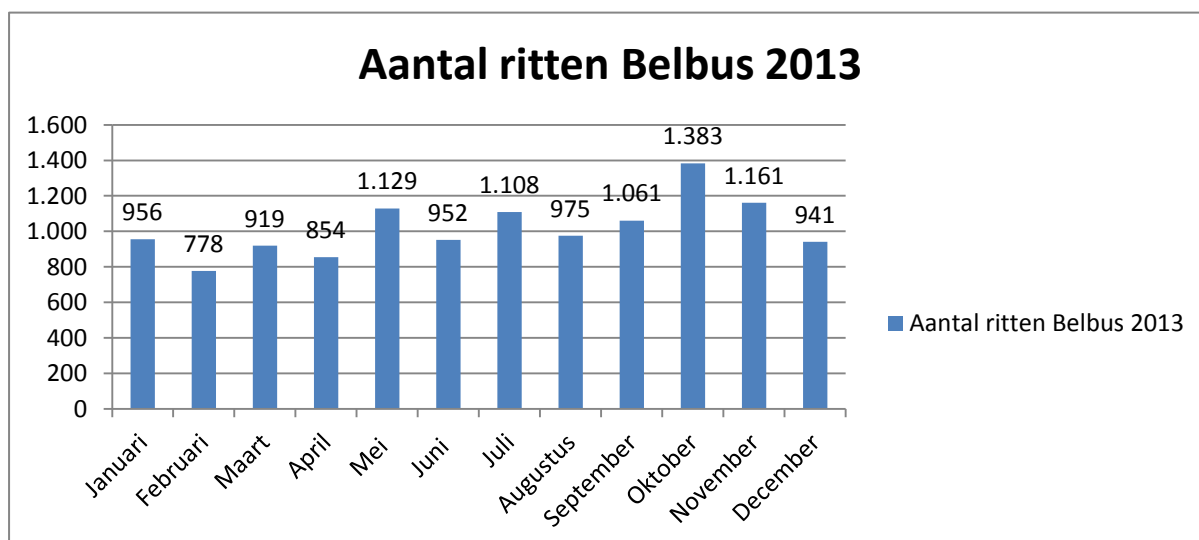


10) Hoe is het verloop van het aantal ritten van de Belbus in 2012, 2013 en 2014?

-2012: Wat betreft het jaar 2012 geldt dat de Belbus in de maand november (vanaf 19 november) 190 ritten heeft gereden. Het aantal ritten in december is niet meer te achterhalen, door personele wisselingen op de planning.

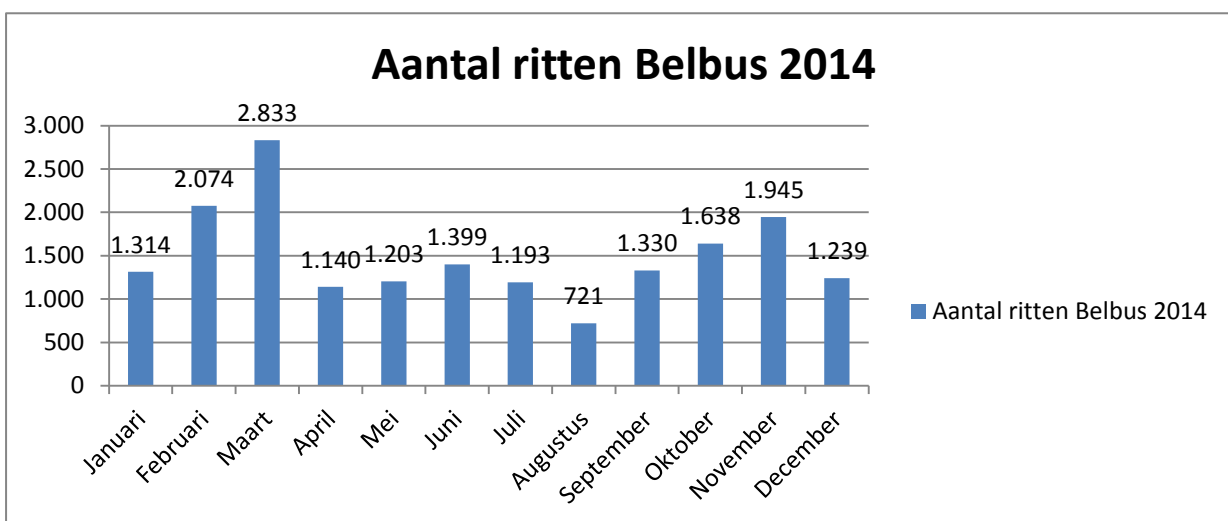
-2013: Het verloop van het aantal ritten van de Belbus in 2013 is weergegeven in de onderstaande figuur (figuur 6). Het jaar 2013 is het eerste volledige jaar waarin de Belbus gereden heeft. Het gemiddelde aantal ritten in 2013 komt uit op een aantal van 1.018. Zoals te zien is in de grafiek, is er sprake van fluctuaties van maand tot maand in het aantal ritten. Seizoensinvloeden zijn zichtbaar. Er is daarnaast een causaal verband zichtbaar tussen het aantal ritten en het aantal reizigers (zie figuur 8).

Figuur 6: Aantal ritten van de Belbus in 2013



-2014: Het verloop van het aantal ritten van de Belbus in 2014 is weergegeven in de onderstaande figuur (figuur 7). Het jaar 2014 is het tweede volledige jaar waarin de Belbus gereden heeft. Het gemiddelde aantal ritten in 2014 komt uit op een aantal van 1.502. Zoals te zien is in de grafiek, is er in 2014 ook sprake van fluctuaties van maand tot maand in het aantal ritten. Over de gehele linie is het aantal ritten in 2014 ten opzichte van 2013 substantieel toegenomen. Het patroon voor 2014 is echter wel grilliger en de seizoensinvloeden zijn wederom zichtbaar. Er is daarnaast een causaal verband zichtbaar tussen het aantal ritten en het aantal reizigers (zie figuur 9).

Figuur 7: Aantal ritten van de Belbus in 2014

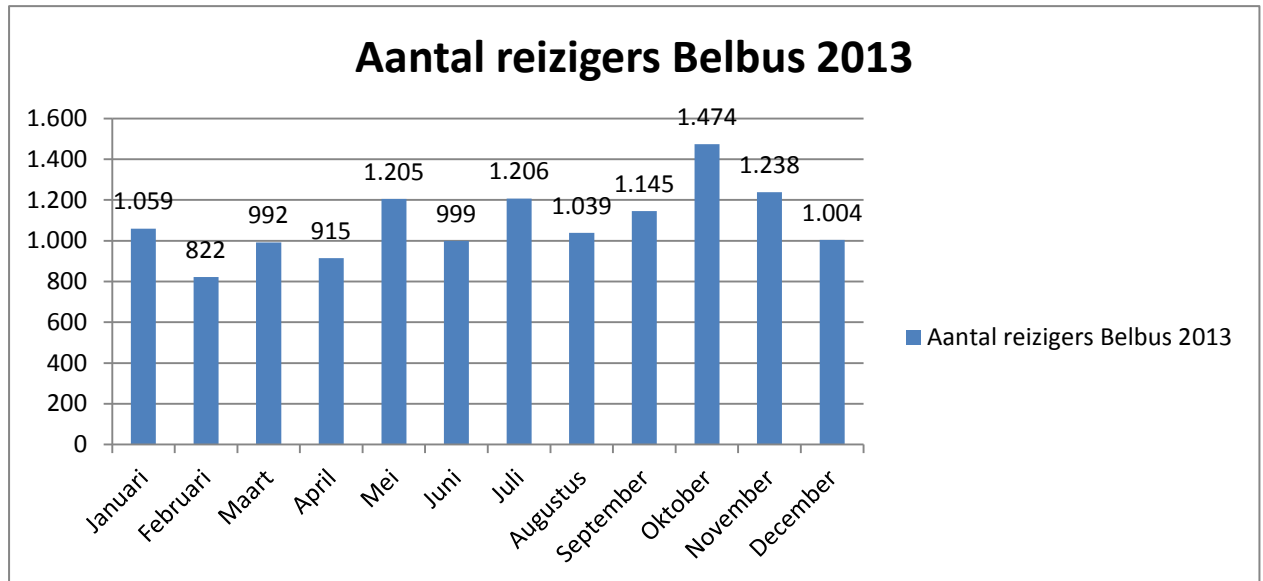


11) Hoe is het verloop van het aantal passagiers van de Belbus in 2012, 2013 en 2014?

-2012: Wat betreft het jaar 2012 geldt dat het aantal reizigers niet meer te achterhalen is. Voor zowel de maand november (vanaf 19 november) als de maand december zijn de gegevens over het aantal passagiers niet beschikbaar.

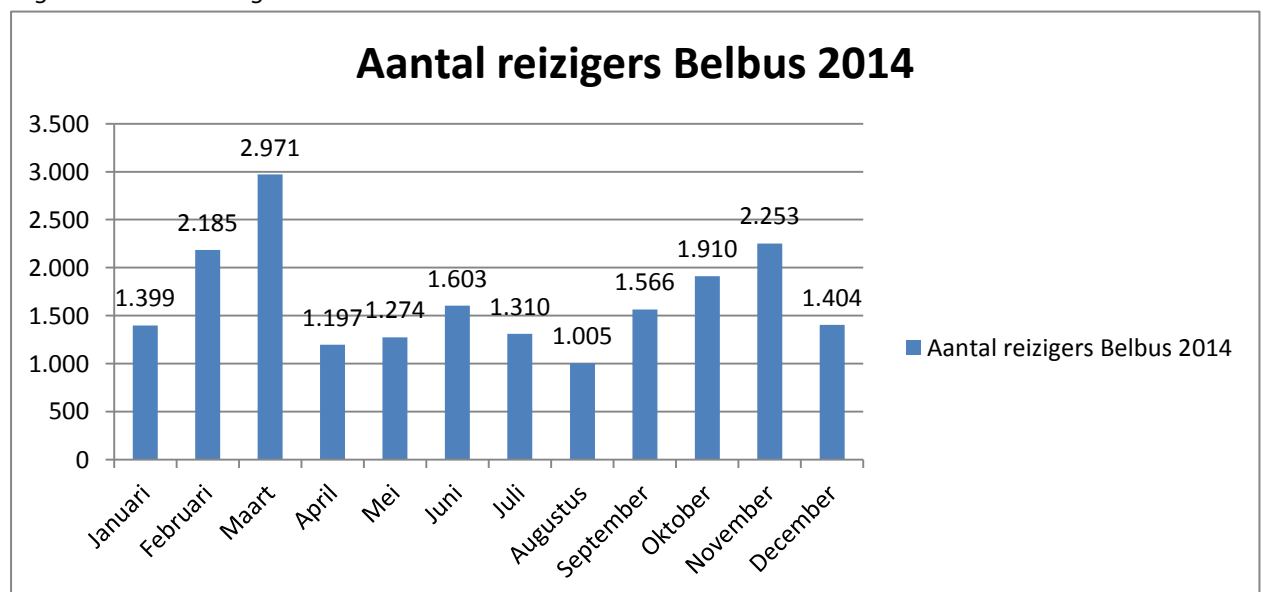
-2013: Het verloop van het aantal passagiers van de Belbus in 2013 is weergegeven in de onderstaande figuur (figuur 8). Het jaar 2013 is het eerste volledige jaar waarin de Belbus gereden heeft. Het gemiddelde aantal reizigers in 2013 komt uit op een aantal van 1.092. Zoals uit figuur 8 te herleiden is, is er sprake van een causaal verband met figuur 6, waarin het aantal ritten gepresenteerd is. Met betrekking tot het aantal reizigers van de Belbus in 2013 is er eveneens sprake van hetzelfde patroon; er is sprake van dezelfde fluctuaties en seizoensinvloeden zijn zichtbaar.

Figuur 8: Aantal reizigers van de Belbus in 2013



-2014: Het verloop van het aantal passagiers van de Belbus in 2014 is weergegeven in de onderstaande figuur (figuur 9). Het jaar 2014 is het tweede volledige jaar waarin de Belbus gereden heeft. Het gemiddelde aantal reizigers in 2014 komt uit op een aantal van 1.673. Er is sprake van een causaal verband tussen het aantal ritten en het aantal reizigers in 2014 (zie figuur 7). Er is sprake van hetzelfde patroon als het aantal ritten; dezelfde fluctuaties zijn zichtbaar, evenals dezelfde seizoensinvloeden.

Figuur 9: Aantal reizigers Belbus 2014



12) Hoe ziet de leeftijdsopbouw van het aantal leden van de Belbus eruit in 2012, 2013 en 2014?

De leeftijdsopbouw van de leden van de Belbus wordt niet geregistreerd. De ervaring leert echter dat vooral ouderen lid zijn van de Belbus. Vanaf de leeftijd van 13 jaar kan men lid worden van de Belbus.

13) Wat zijn de gehanteerde ritprijzen in 2012, 2013 en 2014?

De gehanteerde ritprijs in de jaren 2012, 2013 en 2013 bedroeg 26,7 eurocent per kilometer. De ritprijs ligt vast en is sinds 2012 ongewijzigd.

14) Hoeveel kilometers zijn er gereden in 2012, 2013, en 2014?

-Het aantal gereden kilometers in 2012 is niet geregistreerd; het betrof een erg korte tijdsperiode sinds de start van de Belbus op 19 november 2012.

-Het aantal gereden kilometers in 2013: 380.765 km.

-Het aantal gereden kilometers in 2014: 409.538 km.

Per saldo is het aantal gereden kilometers in 2014 met 28.773 kilometer toegenomen ten opzichte van 2013.

15) Zijn de gemaakte ritten onder te verdelen in bezette ritten (volle kilometers) en niet- bezette ritten (lege kilometers)?

De gemaakte ritten worden niet onderverdeeld naar bezette ritten (volle kilometers) en niet-bezette ritten. De praktijk leert dat er overwegend lege ritten zijn op de terugreis. De verwachting is dat het aantal onbezette ritten zal afnemen, aangezien het ledental van de Belbus gestaag groeit en inwoners van Schagen sinds 1 december 2014 ook lid kunnen worden van de Belbus.

Toekomstgerichte vragen die gesteld worden in het gesprek met het bestuur van de Belbus op 14-01-2015:

16) Voorziet de Belbus nog ledengroei in de komende jaren en zo ja, hoeveel?

Ja, de Belbus voorziet nog ledengroei in de komende jaren. Het aantal leden en de inschrijvingen groeien gestaag. Het aantal inschrijvingen is per saldo hoger dan het aantal leden dat uitgeschreven wordt. Inwoners van Schagen kunnen nu bovendien per 1 december 2014 lid worden van de Belbus, wat bijdraagt aan extra ledengroei. In de komende jaren verwacht de Belbus bovendien naar aangrenzende gemeenten uit te breiden.

De Belbus kent eigenlijk alleen uitschrijvingen na overlijden en niet uit onvrede. Een enkele keer schrijft iemand zich uit omdat er niet meer gebruikgemaakt wordt van de Belbus. Het komt ook voor dat mensen bijvoorbeeld tijdelijk stage lopen, tijdelijk niet over eigen vervoer beschikken of door fysiek ongemak tijdelijk geen gebruik kunnen maken van eigen vervoer. Om de groep tijdelijke gebruikers tegemoet te komen, biedt de Belbus sinds 2014 de mogelijkheid om een driemaandelijks abonnement op de Belbus af te sluiten.

17) Heeft de Belbus een meerjarenbegroting opgesteld voor de jaren 2012, 2013 en 2014?

Nee. De Belbus heeft geen meerjarenbegroting opgesteld voor de jaren 2012, 2013 en 2014.

In de aanloop van de Belbus zijn er meerdere begrotingen opgesteld om zicht te krijgen op de financiële ontwikkelingen. Begrotingen waren in de aanloopfase van de Belbus noodzakelijk. Nu het project van de Belbus goed functioneert en geruime tijd loopt, is de geldstroom in en uit redelijk constant. Het volgen van de ontwikkelingen in de omzet en het monitoren van de kosten volstaat vooralsnog.

Indien er ontwikkelingen zijn waardoor uitbreiding van de Belbus aan de orde is, zal er uiteraard een begroting gemaakt worden. Als er geen uitbreiding komt, zal het patroon van de inkomsten en uitgaven redelijk stabiel zijn. Meerjarenbegrotingen zullen dan eigenlijk elk jaar vrijwel identiek zijn.

18) Hoe ziet de financiële meerjarenbegroting voor de toekomst eruit?

Niet van toepassing (zie het antwoord op vraag 17).

19) Wat zijn de ideeën van de Belbus over het wagenpark voor de toekomst?

De ideeën van de Belbus over het wagenpark van de toekomst hangen met name af van factoren zoals de vervoersvraag, de politiek en (nieuwe) mogelijkheden op de automarkt. Het huidige wagenpark lijkt goed te voldoen. De 4 benzine auto's – een destijds zeer voordelige aanbieding- zijn inmiddels (na 16 maanden) door zuinigere diesel auto's vervangen, die ook in te richten zijn voor rolstoelvervoer. Door de aanschaf van de dieselauto's vallen de brandstofkosten bovendien lager uit.

Het huidige beleid is erop gericht om de personenauto's om de 2 jaar te vervangen. Door om de twee jaar de auto's te vervangen zijn de kosten laag, de kwaliteit van het vervoer blijft goed en het wagenpark up-to-date. Bovendien blijft de kwaliteit van het vervoer hoog.

Wat betreft de financiering van de personenauto's is er sprake van een financial- lease contract, voor de periode van 2 jaar. Bij de bussen is er sprake van operational lease, voor de periode van 5 jaar. De afschrijvingstermijn van de autokosten bedraagt 5 jaar.

Mochten aangrenzende gemeenten in de toekomst aansluiten bij de Belbus, zal alles erop gericht moeten zijn om de uitbreiding geleidelijk te laten verlopen, door bijvoorbeeld geruime tijd voor aanvang van de uitbreiding inwoners al de mogelijkheid te bieden zich aan te melden. Hierdoor krijgt het bestuur de benodigde tijd om zowel het aantal chauffeur als het wagenpark uit te breiden. Het uitgangspunt is het kunnen bieden van kwaliteit aan de inwoners van nieuwe gemeenten, terwijl de inwoners van Hollands Kroon op geen enkele wijze nadelen ervaren van een uitbreiding van de Belbus.

20) Lukt het de Belbus om voldoende chauffeurs te (blijven) vinden?

Ja, het lukt de Belbus om voldoende chauffeurs te (blijven) vinden. De animo om chauffeur te worden bij de Belbus is groot; er zijn wekelijks aanmeldingen. De samenwerking met de voormalige ISD en nu het COWWI verloopt goed. Er is wel sprake van een relatief hoge doorstroming. Bijna alle vrijwilligers die een re-integratietraject via de ISD hebben gevolgd, zijn vanuit de Belbus uitgestroomd naar werk. Dit bevordert de participatie in de maatschappij en het inverdieneffect daarvan is dan ook positief voor de gemeente Hollands Kroon. Momenteel zijn ongeveer 60 vrijwilligers actief bij de Belbus.

21) Ziet de Belbus nog uitbreidingsmogelijkheden buiten Hollands Kroon, nu Schagen zelf een Belbusvoorziening gaat ontwikkelen?

Er zijn op dit moment geen concrete plannen voor uitbreiding van de Belbus buiten Hollands Kroon, maar er is wel contact met aangrenzende gemeenten. Met name onwetendheid en vrees voor lokale taxi-ondernemingen lijken vooralsnog voor andere gemeenten een te hoge drempel voor andere gemeenten om het voorbeeld van Hollands Kroon te volgen. Er leek sprake van te zijn dat de gemeente Schagen zich zou aansluiten bij de Belbus, maar Schagen heeft daar uiteindelijk van afgezien. Inwoners van Schagen die gebruik willen maken van de Belbus kunnen echter wel sinds 1 december 2014 lid worden van de Belbus.

Uitbreiding van de Belbus naar aangrenzende gemeenten lijkt de Belbusvereniging echter een kwestie van tijd. Het project bespaart gemeenten geld, is een goede faciliteit voor de (vergrijzende) bevolking, draagt bij aan de leefbaarheid in gemeenten en biedt werk(ervaring) voor langdurig werkzoekenden, die nu al niet zelden doorstromen naar een reguliere baan.

22) Welke andere ontwikkelingen voorziet de Belbus voor de toekomst?

-Naast ledengroei en eventuele uitbreiding, ziet de Belbus vooral uitbreidingsmogelijkheden voor de inzet van de Belbus als een nieuwe ontwikkeling voor de toekomst. Hierbij kan gedacht worden aan vervoer naar evenementen en allerlei voorzieningen in de regio. Het vervoer is niet alleen bedoeld voor bezoek aan ziekenhuizen of familie, maar kan ook worden benut bij bijvoorbeeld bezoeken aan evenementen, theaters, zwembaden, restaurants en markten.

-De Belbus ziet daarnaast het structureel oppakken van de promotie als een ontwikkeling voor de toekomst. Hierbij kan gedacht worden aan promotie via de wijkteams en thuiszorg in Hollands Kroon, het COWWI en contacten met bijvoorbeeld opticiens, audiciens en kapsalons.

-Een derde mogelijke ontwikkeling die in de toekomst voor de Belbus kan gaan spelen, is dat de subsidie aan de Belbus mogelijk onderhevig is aan een Btw-plicht. De gemeente Hollands Kroon en de Belbusvereniging zijn momenteel nog in afwachting van het rapport van de Belastingdienst omtrent de Btw-positie van de Belbus.

Hoofdstuk 4: Conclusies

In dit hoofdstuk wordt een antwoord gegeven op de centrale onderzoeksvraag, zoals geformuleerd onder 1.3: “Hoe heeft de Belbus zich in 2012, 2013 en 2014 ontwikkeld met betrekking tot haar bereik en bezetting en in hoeverre kwamen de verwachte kosten overeen met de werkelijke kosten?”

Om tot een overzichtelijke conclusie te komen, worden de conclusies onderverdeeld in de 3 onderzoeksgebieden (bereik, bezetting en kosten).

1) De ontwikkelingen van de Belbus met betrekking tot haar bereik in 2012, 2013 en 2014:

- De bezettingsgraad van de Belbus ligt momenteel op 0.5. De bezettingsgraad neemt gestaag toe. Sinds 1 december 2014 kunnen inwoners van Schagen bovendien tegen meerprijs lid worden van de Belbus. Deze nieuwe ontwikkeling draagt bij aan een hogere dekkingsgraad.
- Er zijn geen kernen die niet bediend worden of in de praktijk buiten het dekkingsgebied vallen.
- Er wordt frequent gereisd naar Den Helder, Schagen, Alkmaar, Heerhugowaard en Hoorn. Met name ouderen maken veelvuldig gebruik van de Belbus. Het vervoeren van bezoekers en patiënten naar zorginstellingen in de hierboven genoemde plaatsen voorziet bovendien in een grote behoefte.

2) De ontwikkelingen van de Belbus met betrekking tot haar bezetting in 2012, 2013 en 2014:

- Het aantal leden is zowel in 2012, 2013 als 2014 elke maand toegenomen. Bij aanvang van Belbus was het ledental 344; eind december 2014 was het ledental van de Belbus toegenomen tot 1.292 leden.
- Het aantal ritten is zowel in 2012, 2013 als 2014 over de gehele linie toegenomen. Het gemiddelde aantal ritten in 2013 was een aantal van 1.018. Dit gemiddelde was in 2014 een aantal van 1.502 ritten. Wel is er sprake van fluctuaties van maand tot maand en zijn seizoensinvloeden waarneembaar.
- Het aantal reizigers is in zowel de maanden 2012, 2013 als 2014 over de gehele linie toegenomen. Het gemiddelde aantal reizigers in 2013 was een aantal van 1.092. Dit gemiddelde was in 2014 een aantal van 1.673. Er bestaat een causaal verband tussen het aantal ritten en het aantal reizigers. Dezelfde fluctuaties van maand tot maand en seizoensinvloeden zijn waarneembaar.
- De gehanteerde ritprijs in de jaren 2012, 2013 en 2013 bedroeg 26,7 eurocent per kilometer. De ritprijs ligt vast en is sinds 2012 ongewijzigd.
- De verwachting is dat het aantal onbezette ritten zal afnemen, aangezien het ledental van de Belbus gestaag groeit en inwoners van Schagen sinds 1 december 2014 ook lid kunnen worden van de Belbus.

3)De ontwikkelingen van de Belbus met betrekking tot haar kosten in 2012, 2013 en 2014:

-De totale kosten van de Belbus bedroegen in 2012 €108.376, in 2013 €314.513 en in 2014 €319.384. De te verwachte totale kosten (€744.000) van de reguliere, jaarlijkse exploitatie van de Belbus volgens Fiore bleken niet realistisch.

-De begrote en werkelijke WMO-vervoersbudgetten lopen redelijk in de pas voor de jaren 2012 tot en met 2014. Met uitzondering van de situatie in 2013, toen in de begroting een forse bezuinigstaakstelling is opgenomen. In 2014 is de bezuinigings-taakstelling wel gehaald en is een stabilisatie van de werkelijke kosten zichtbaar.

-De besparing op het totale WMO-vervoersbudget van €200.000 is gerealiseerd in zowel 2013 als 2014. In 2013 bedroeg de besparing €223.159, in 2014 €235.312. Weliswaar is 2 jaar een (te) korte periode om hier bestendige conclusies aan te verbinden, maar de gemeente lijkt geslaagd te zijn in haar doelstelling tot een bezuiniging van € 200.000 op dit budget door het subsidiëren van een Belbus.

-Er is een duidelijke neerwaartse lijn te zien in de uitgaven aan de vervoersbudgetten (de persoonlijke vergoedingen van mensen met een indicatie), wat maakt dat de gedachte dat er een verschuiving ontstaat van de persoonlijke vervoersbudgetten naar het belbusgebruik onderschreven wordt.

-Uit de resultatenrekening van de Belbus over 2013 blijkt een voordelig resultaat van afgerond €6.000 te zijn behaald. Uit de voorlopige resultatenrekening van de Belbus over 2014 blijkt een voordelig resultaat van afgerond €29.000. Het positieve resultaat over 2014 zorgt ervoor dat de Belbus een buffer heeft opgebouwd die een incidentele tegenvaller kan opvangen.

-De vraag in hoeverre de financiering van de Belbus toekomstbestendig is, kan nog niet bevestigend worden beantwoord. Een jonge organisatie als de Belbus heeft onvoldoende jaren achter de rug om een acceptabel eigen vermogen op te bouwen uit voordelige resultaten. Daarnaast zijn er nog onvoldoende ervaringscijfers beschikbaar om een positieve trendmatige ontwikkeling te signaleren.

De eindconclusie is dat de Belbus een nog groeiende organisatie is, die voldoet aan haar taakstelling. De Belbus voorziet duidelijk in een behoefte. Er kan dan ook gesteld worden dat de Belbus aansluit bij de doelstelling omtrent vervoer van de gemeente Hollands Kroon, zoals geformuleerd in het raadsvoorstel van 26 april 2012: "Het doel is dat inwoners van Hollands Kroon van goed betaalbaar vervoer gebruik kunnen maken, zodat ze mensen kunnen ontmoeten, mee kunnen doen aan activiteiten en van voorzieningen in de regiogemeenten gebruik kunnen maken". Een belangrijk neveneffect is daarnaast de uitstroom van bijna alle vrijwilligers die via de ISD een re-integratietraject hebben gevolgd naar een reguliere baan. De Belbus biedt een goede werkervaringsplek en bevordert de participatie in de maatschappij. Dit neveneffect is een belangrijke tweede rol van de Belbus.

Hoofdstuk 5: Aanbevelingen

-In dit rapport is er sprake van een betrekkelijk korte onderzoeksperiode, waardoor het lastig is om van trendmatige ontwikkelingen te spreken. **Een nieuw onderzoek in 2017 wordt aanbevolen, om de langetermijnontwikkeling met betrekking tot de Belbus in beeld te brengen en eventuele trends te ontdekken. Er kunnen dan meer bestendige conclusies worden getrokken.**

-In het raadsbesluit van 26 april 2012 is de ritprijs voor de Belbus vastgesteld op 26,7 eurocent per kilometer en is sindsdien niet gewijzigd. **Aanbevolen wordt om de vaste ritprijs te heroverwegen, om de toekomstbestendigheid van de Belbus te vergroten.**

-Het verdient aanbeveling om een realistische onder- en bovengrens voor het eigen vermogen van de Belbus te bepalen om de voor hen noodzakelijke buffer mogelijk te maken.

-Omdat de ervaringscijfers van de afgelopen jaren nog onvoldoende zijn om een stellig antwoord te geven op de vraag in hoeverre de subsidiebijdrage van € 275.000 toekomstbestendig is, wordt aanbevolen om de Belbus periodiek te blijven monitoren aan de hand van de beschikbare gegevens van de Belbus.