



Vragen van gemeenteraadsleden

Gemeenteraad

Onderwerp:	Subsidiestop Automaatje
Datum	8 mei 2019
Partij:	GroenLinks
Bijlage:	18
Ingekomen brief griffie:	8 mei 2019
Antwoord college	14 mei 2019

Aan het college van burgemeester en wethouders van Helmond,

Recent hebben ons berichten bereikt van verontruste inwoners die hun betaalbare voorziening van specifiek vervoer weg zien vallen door het stoppen van de subsidie aan het project 'Automaatje'. Ook het Eindhovens Dagblad bericht hierover in een artikel op woensdag 8 mei¹.

Waar € 32.000 een ogenschijnlijk klein bedrag lijkt op een begroting van ruim € 300 miljoen, is het bij subsidie de bedoeling dat deze precies daar landt, waar de behoefte zich bevindt. Bij een project dat gericht is op het verminderen van eenzaamheid en tegelijkertijd het vervoer van mensen met beperkte middelen, zou, naar mening van GroenLinks, de subsidie moeten landen op een plek waardoor de kosten voor deelnemers verlaagd worden en het aanbod optimaal benut wordt. Voor 200 deelnemers in een jaar lijkt € 32.000 dan ineens niet meer zo'n klein bedrag. Daarom hebben wij de volgende vragen.

1. Is de subsidie gebruikt om de kosten voor de gebruiker te verlagen?

1a. Zo ja, hoeveel subsidie wordt per rit verstrekt ten behoeve van de gebruiker van de dienst?

1b. Zo nee, waar zou de subsidie van € 32.000 exact voor ingezet worden?

Het ED bericht dat de LEVgroep, bij monde van directeur Jasper Ragetlie, het project sinds september vorig jaar zonder steun van de gemeente runt. Ook bericht het ED dat de subsidie per 1 juni stopgezet wordt.

2. Betekent dit dat de LEVgroep het project in feite al sinds september 2018 zonder subsidie runt?

2a. Zo ja, wat is dan de impact van het formeel stopzetten van subsidie, die toch al niet meer verstrekt wordt?

2b. Zo nee, kan het college de woorden van dhr. Ragetlie verklaren?

Het project ging van start in het najaar van 2017.

3a. Hoe lang en over welke periode (in maanden) heeft de LEVgroep wel subsidie ontvangen voor dit project?

3b. Bedroeg de ontvangen subsidie eveneens € 32.000 of gaat het daarbij om een ander bedrag?

200 Deelnemers in een jaar klinkt als een beperkt aantal ritten per dag, maar wij kunnen ons voorstellen dat deelnemers meerdere malen gebruik gemaakt hebben van de dienst.

4a. Hoeveel ritten zijn gemaakt in de periode dat de LEVgroep wel subsidie ontving?

4b. Hoeveel ritten zijn gemaakt in de periode dat de LEVgroep geen subsidie ontving?

4c. Stijgt het aantal deelnemers en ritten nog steeds?

4d. Wat zijn de kosten van de LEVgroep voor de coördinatie per rit?

¹ <https://www.ed.nl/helmond/stekker-uit-automaatje-in-helmond-a8115ef4/>



De gemeente verwijst bij het afwijzen van de subsidieaanvraag naar alternatieven zoals Taxbus, Bravoflex en het reguliere OV (bus en trein). Het gaat hier echter juist om een kwetsbare doelgroep waarvoor de stap richting deze alternatieven gepaard gaat met de nodige drempels. Deze alternatieven waren er bovendien (met uitzondering van Bravoflex) reeds voordat het project Automaatje van start ging.

5. Hoe ziet het college het gebruik van deze, voornamelijk minder toegankelijke, minder persoonlijke en duurdere alternatieven voor deze doelgroep?

De bezorgde berichten die ons bereikt hebben, gingen om zeer specifieke gebruikswensen en/of zeer specifieke ritten.

6a. Is bekend hoeveel van deze 'maatwerk' gebruikers deelnemen aan het project?

6b. Is het college bereid om deze zeer specifieke 'maatwerk' gebruikers op een andere manier te ondersteunen?

Zoals altijd met projecten, kost de aanloop- en opstartfase meer geld dan wanneer het project eenmaal soepel loopt.

7. Heeft het college samen met LEVgroep gekeken naar eventuele verlaging van kosten die behaald kan worden op efficiency zodra het project goed loopt?

7a. Zo ja, in hoeverre kunnen de kosten nog verlaagd worden en, zou het project hierdoor beter betaalbaar kunnen worden of blijven de kosten onevenredig/onredelijk hoog?

7b. Zo nee, waarom niet en gaat het college dit nog wel doen?

Thomas Tuerlings namens GroenLinks Helmond

Antwoord college van burgemeester en wethouders:

Naar aanleiding van uw bovengenoemde brief, delen wij u het volgende mede:

Vraag:

1. Is de subsidie gebruikt om de kosten voor de gebruiker te verlagen?

1a. Zo ja, hoeveel subsidie wordt per rit verstrekt ten behoeve van de gebruiker van de dienst?

1b. Zo nee, waar zou de subsidie van € 32.000 exact voor ingezet worden?

Antwoord:

1. De subsidie is aangevraagd ten behoeve van professionele coördinatie en secretariële ondersteuning. Naast deze professionele inzet draait het project op vrijwilligers. Er is geen subsidie aangevraagd en verstrekt per rit ten behoeve van de gebruiker van de dienst. De gebruiker betaalt aan de vrijwillige chauffeur een kilometervergoeding.

Vraag:

Het ED bericht dat de LEVgroep, bij monde van directeur Jasper Ragetlie, het project sinds september vorig jaar zonder steun van de gemeente runt. Ook bericht het ED dat de subsidie per 1 juni stopgezet wordt.

2. Betekent dit dat de LEVgroep het project in feite al sinds september 2018 zonder subsidie runt?

2a. Zo ja, wat is dan de impact van het formeel stopzetten van subsidie, die toch al niet meer verstrekt wordt?

2b. Zo nee, kan het college de woorden van dhr. Ragetlie verklaren?

Antwoord:

2. Ja, er was onduidelijkheid over het project Automaatje, het beleidskader waarbinnen de beoordeling plaats moest vinden en interne afstemming. In de periode tussen september en nu is er contact geweest over Automaatje.

2a. De gemeente kan deze vraag niet beantwoorden. Dit is aan de LEVGroep.

**Vraag:**

Het project ging van start in het najaar van 2017.

3a. Hoe lang en over welke periode (in maanden) heeft de LEVgroep wel subsidie ontvangen voor dit project?

3b. Bedroeg de ontvangen subsidie eveneens € 32.000 of gaat het daarbij om een ander bedrag?

Antwoord:

3a. *De toegekende subsidie betreft de periode 15 juni 2017 tot 1 september 2018*

3b. *De toegekende subsidie voor deze periode was 37.515 euro.*

Vraag:

200 Deelnemers in een jaar klinkt als een beperkt aantal ritten per dag, maar wij kunnen ons voorstellen dat deelnemers meerdere malen gebruik gemaakt hebben van de dienst.

4a. Hoeveel ritten zijn gemaakt in de periode dat de LEVgroep wel subsidie ontving?

4b. Hoeveel ritten zijn gemaakt in de periode dat de LEVgroep geen subsidie ontving?

4c. Stijgt het aantal deelnemers en ritten nog steeds?

4d. Wat zijn de kosten van de LEVgroep voor de coördinatie per rit?

Antwoord:

4a. *In de periode tot aan 1 september 2018 zijn er in totaal 730 ritten gemaakt.*

4b. *Dit is bij de gemeente niet bekend*

4c. *Er zijn geen cijfers bij de gemeente bekend.*

4d. *Wanneer we het subsidiebedrag tegenover het aantal ritten zetten, komt dat neer op een bedrag van € 51 per rit. Daarbovenop betaalt de inwoner nog een kilometervergoeding aan de vrijwilliger. Voor het tweede jaar is een subsidie aangevraagd van € 32.500. Deze hebben we niet toegekend. Uitgaand van een vergelijkbaar aantal ritten zou het bedrag per rit uitkomen op ruim € 40. En ook dan betaalt de inwoner een kilometervergoeding aan de vrijwilliger.*

Vraag:

De gemeente verwijst bij het afwijzen van de subsidieaanvraag naar alternatieven zoals Taxibus, Bravoflex en het reguliere OV (bus en trein). Het gaat hier echter juist om een kwetsbare doelgroep waarvoor de stap richting deze alternatieven gepaard gaat met de nodige drempels. Deze alternatieven waren er bovendien (met uitzondering van Bravoflex) reeds voordat het project Automaatje van start ging.

5. Hoe ziet het college het gebruik van deze, voornamelijk minder toegankelijke, minder persoonlijke en duurdere alternatieven voor deze doelgroep?

Antwoord:

5. *Wij vinden dat we in Helmond met Bravoflex en Taxibus voldoende (collectief) vervoer mogelijk maken. Beide initiatieven zijn gericht op het leveren van toegankelijk maatwerk. Hier zijn inderdaad kosten aan verbonden voor zowel de gemeente als de gebruiker. Dit geldt echter ook voor Automaatje. Met het in stand houden van automaatje is er een stapeling van vergelijkbare voorzieningen. Automaatje is een relatief dure voorziening wanneer de kosten tegen het gebruik gezet wordt. Ook in vergelijking met andere vervoersvoorzieningen.*

Vraag:

De bezorgde berichten die ons bereikt hebben, gingen om zeer specifieke gebruikswensen en/of zeer specifieke ritten.

6a. Is bekend hoeveel van deze 'maatwerk' gebruikers deelnemen aan het project?

6b. Is het college bereid om deze zeer specifieke 'maatwerk' gebruikers op een andere manier te ondersteunen?

Antwoord:

6a. *Vanuit de gemeente hebben wij geen zicht op de achtergrond van de gebruikers.*

6b. *De gemeente Helmond vindt het belangrijk dat inwoners kunnen meedoen, rondkomen en vooruitkomen.*



Waar nodig zijn er collectieve voorzieningen op het gebied van vervoer zoals Taxibus. Wanneer inwoners maatwerk nodig hebben, dan zullen wij dat uiteraard zorgvuldig bekijken en welke passende oplossing mogelijk is.

Vraag:

Zoals altijd met projecten, kost de aanloop- en opstartfase meer geld dan wanneer het project eenmaal soepel loopt.

7. Heeft het college samen met LEVGroep gekeken naar eventuele verlaging van kosten die behaald kan worden op efficiency zodra het project goed loopt?

7a. Zo ja, in hoeverre kunnen de kosten nog verlaagd worden en, zou het project hierdoor beter betaalbaar kunnen worden of blijven de kosten onevenredig/onredelijk hoog?

7b. Zo nee, waarom niet en gaat het college dit nog wel doen?

Antwoord:

7. Nee, Er heeft geen overleg plaatsgevonden over een eventuele kostenverlaging. De LEV Groep heeft namens de partners van Automaatje, ANWB en de KBO, een aanvraag tot subsidiëring ingediend bij de gemeente. De gemeente toetst vervolgens de aanvraag.

7a. n.v.t.

7b. Het college waardeert de inzet van de vrijwilligers van Automaatje en de poging van de LEVGroep om Automaatje van de grond te krijgen. Wij staan niet onwelwillend tegenover een gesprek met de LEV Groep. Vanuit het plan en de resultaten zien wij vooralsnog geen aanleiding om te kiezen voor een substantiële en structurele bijdrage. Zeker niet met de substantieel hoge kosten per rit. Als college moeten wij keuzes maken. Er wordt op verschillende manieren subsidie gegeven aan projecten en structurele oplossingen op het gebied van vervoer en eenzaamheidsbestrijding.

Burgemeester en wethouders van Helmond

de burgemeester

mevr. P.J.M.G. Blanksma – van den Heuvel

de secretaris

mr. drs. A.P.M. ter Voert