

Zaaknummer	1763830
Portefeuillehouder	Mevrouw H.B. Boudewijnse, wethouder De heer G.J. Hendriks, wethouder
Voorstel	Investering Doelgroepenvervoer

Aan de raad,

1. Beslispunten

Instemmen met het voorstel om:

1. de uitvoering van:
 - a. het gemeentelijk Wmo-vervoer per 1 januari 2021;
 - b. het leerlingenvervoer en jeugdhulpvervoer per 1 augustus 2021;onder te brengen bij de Gemeenschappelijke Regeling (GR) Regio Gooi en Vechtstreek, en overeenkomstig de 'Aanpassing gemeenschappelijke regeling Regio Gooi en Vechtstreek' met kenmerk 20.0000356 vast te stellen;
2. bij het algemeen bestuur geen wensen en bedenkingen kenbaar te maken ten aanzien van het 'Ontwerpbesluit doelgroepenvervoer Regio Gooi en Vechtstreek' met kenmerk 20.0000357;
3. bij het algemeen bestuur geen zienswijze kenbaar te maken ten aanzien van de 'Ontwerp begrotingswijziging doelgroepenvervoer Gooi en Vechtstreek' met kenmerk 20.0000571.

2. Inleiding

In Gooi en Vechtstreek maken ongeveer 9.000 inwoners gebruik van het Wmo-vervoer, leerlingenvervoer of jeugdhulpvervoer, omdat zij door een beperking geen gebruik kunnen maken van eigen of openbaar vervoer. De gemeenten Blaricum, Eemnes¹, Gooise Meren, Hilversum, Huizen, Laren², Weesp en Wijdemeeren (hierna: de gemeenten) kopen vanuit Regio Gooi en Vechtstreek al lange tijd gezamenlijk het doelgroepenvervoer in. De verschillende vervoersvormen worden apart van elkaar ingekocht en beheerd. Het betreft leerlingenvervoer, de Wmo-taxi (sociaal-recreatief vervoer), het vervoer naar dagbesteding e.a.

Inwoners en gemeenten ervaren momenteel weinig grip op de kwaliteit en efficiency van het doelgroepenvervoer. Faillissementen, rechtszaken en mislukte aanbestedingen elders laten zien dat het principe van marktwerking voor deze gemeentelijke taken onvoldoende werkt, met negatieve gevolgen voor inwoners én de medewerkers die hen dagelijks vervoeren. Om die reden hebben gemeenten in onze regio de wens om de inrichting van het doelgroepenvervoer, de positie van de inwoner, de positie van de chauffeur en hun sturingsmogelijkheden rondom het doelgroepenvervoer te verbeteren.

Regionale samenwerkingsagenda

In het kader van de regionale samenwerkingsagenda 2015 – 2018 (onder het speerpunt bereikbaarheid) onderzochten de gemeenten de mogelijkheden om het doelgroepenvervoer te bundelen en te verbinden met het openbaar vervoer. Gedurende deze periode hebben de gemeenten te maken gehad met meerdere faillissementen van vervoerders en rechtszaken met vervoerders. De continuïteit van het

¹ Eemnes doet niet mee aan de inkoop van het jeugdhulpvervoer

² Laren doet niet mee aan de inkoop van het Wmo-vervoer

vervoer voor inwoners kwam hierdoor in het geding en de betaalbaarheid voor gemeenten staat onder druk. Tevens staat de kwaliteit van het vervoer ter discussie. Voornamelijk vanwege het gebrek aan continuïteit voor inwoners.

Gelet op deze ontwikkelingen heeft de Regio Gooi en Vechtstreek eind 2018 opdracht gegeven aan adviesbureau Ixat onderzoek te doen naar de (on)mogelijkheden van het inbesteden en bundelen van het Wmo- vervoer, het leerlingenvervoer en het jeugdhulpvervoer binnen de gemeenschappelijke regeling Regio Gooi en Vechtstreek.

Het haalbaarheidsonderzoek toonde aan dat met inbesteden de volgende doelen³ door de gemeenten behaald kunnen worden:

- verbeteren van de inrichting van het doelgroepenvervoer;
- verbeteren van de positie van de inwoner;
- verbeteren van de positie van de chauffeur;
- verbeteren van de sturingsmogelijkheden van de gemeente.

Bestuursopdracht

Op basis van het haalbaarheidsonderzoek hebben de colleges de Regio Gooi en Vechtstreek opgedragen een procedure te starten tot het inbesteden en bundelen van de uitvoering van:

1. het Wmo-taxivervoer per 1 januari 2021 (m.u.v. de gemeente Laren⁴);
2. het leerlingenvervoer per 1 augustus 2021;
3. het jeugdhulpvervoer per 1 augustus 2021 (m.u.v. de gemeente Eemnes⁵);
4. het dagbestedingsvervoer, op een later te bepalen moment.

De gemeenteraden zijn over deze opdracht geïnformeerd en hebben bij de vaststelling van de regionale samenwerkingsagenda 2019 – 2022 aangegeven dat het besluit tot het inbesteden van het doelgroepenvervoer wordt voorgelegd aan de gemeenteraden. De gemeenteraden dienen uiterlijk begin mei 2020 een besluit te nemen, zodat er – indien de gemeenteraden besluiten het doelgroepenvervoer niet onder te brengen bij de Regio Gooi en Vechtstreek – nog voldoende tijd is om voor 1 januari 2021 een aanbestedingsprocedure voor het Wmo-vervoer uit te voeren.

Sinds het haalbaarheidsonderzoek heeft de Regio alle risico's en andere aandachtspunten van inbesteden zoveel mogelijk in kaart gebracht inclusief bijhorende beheersmaatregelen. Hierbij waren de ambtenaren uit de regiogemeenten in diverse gremia nauw betrokken (juristen, financiële adviseurs, beleidsadviseurs sociaal domein) en ook de regionale begeleidingsgroep. In de laatste zit een vertegenwoordiging van de gemeentesecretarissen, directies, juridische en financiële adviseurs van gemeenten.

Samenvatting raadsvoorstel:

In het raadsvoorstel wordt voorgesteld dat de gemeenten in de Gooi en Vechtstreek het Wmo-vervoer en het leerlingen- en jeugdhulpvervoer gaan bundelen en zelf gaan uitvoeren vanuit de Regio Gooi en Vechtstreek door deelneming in een BV Vervoer (inbesteding). Het idee is dat de gemeenten daarmee gezamenlijk verantwoordelijkheid voor het doelgroepenvervoer nemen. Dat vereist dat gemeenten zelf gaan investeren in het personeel en materieel om de negatieve effecten van marktwerking uit de

³ In het ontwerp bedrijfsplan zijn de doelen uitgewerkt.

⁴ De gemeente Laren deed niet mee aan de inkoop van het Wmo vervoer.

⁵ De gemeente Eemnes werkt in de regio Utrecht samen op het terrein van jeugdhulpvervoer.

dagelijkse dienstverlening te halen. Dat betekent voor de lange termijn investeren in het personeel en materieel, zodat reizigers met een beperking optimaal worden ondersteund bij hun reis, de aansluiting met het openbaar vervoer verbetert en het wagenpark verduurzaamt.

3. Beoogd effect

Efficiënt en effectief doelgroepenvervoer in de regio Gooi en Vechtstreek realiseren, ten gunste van de (kwetsbare) inwoner.

4. Argumenten en onderbouwing

1.a. Met het bundelen en het zelf uitvoeren van het doelgroepenvervoer sluiten we als regio aan bij de doelen uit het haalbaarheidsonderzoek:

- Een betrouwbare, toegankelijke en kwalitatieve goede dienstverlening voor inwoners;
- Goed en inclusief werkgeverschap voor het (uitvoerend) personeel;
- Financieel gezond vervoer voor inwoners en gemeenten;
- Duurzaam en veilig vervoer.

1.b. Met een gebundelde inzet kunnen de gemeenten het personeel fatsoenlijke arbeidsvoorwaarden bieden en investeringen in voertuigen en technologie optimaal benutten. Op die manier verwachten de gemeenten het doelgroepenvervoer in de Gooi en Vechtstreek ook voor de lange termijn betaalbaar te houden met de door inwoners gewenste kwaliteit en continuïteit. De bijgaande begrotingswijziging en het bedrijfsplan laten zien dat de dienstverlening uitgevoerd kan worden binnen het financiële kader. Het is onzeker of gemeenten bij het aanbesteden van het doelgroepenvervoer een inschrijving krijgen met een vergelijkbare prijs als de business case. Afgelopen periode zijn meerdere aanbestedingen in Nederland mislukt⁶.

1.c. De geïnventariseerde risico's van inbesteden (politiek, financieel, juridisch en maatschappelijk) en bijhorende beheersmaatregelen zijn verantwoord en daarmee acceptabel.

1.d. Het onderbrengen van de nieuwe uitvoeringsdienst BV Vervoer in de Gemeenschappelijke Regeling Regio Gooi en Vechtstreek, is de meest logische constructie voor aansturing vanuit de gemeenten.

1.e. De adviesraden sociaal domein in de regio hebben positief geadviseerd over het voornemen om het doelgroepenvervoer zelf uit te gaan voeren (zie bijlage 7 advies van de gezamenlijke adviesraden sociaal domein).

2. Artikel 31a van de Wet gemeenschappelijke regelingen stelt gemeenteraden in staat om wensen en bedenkingen kenbaar te maken bij het algemeen bestuur van de Regio over het 'Ontwerpbesluit doelgroepenvervoer Regio Gooi en Vechtstreek' met kenmerk 20.0000357.

3. Artikel 35 van de Wet gemeenschappelijke regelingen stelt gemeenteraden in staat om wel/geen zienswijze bij het algemeen bestuur van de Regio kenbaar te maken over de 'Ontwerp begrotingswijziging doelgroepenvervoer Gooi en Vechtstreek' met kenmerk 20.0000571.

Onderbouwing

⁶ <https://www.taxipro.nl/contractvervoer/2019/12/12/opdrachten-doelgroepenvervoer-steeds-vaker-niet-ge Gund?gdpr=accept>

Waarom blijven samenwerken op het doelgroepenvervoer?

Inwoners uit de gemeenten gebruiken het doelgroepenvervoer om te komen bij voorzieningen en sociale relaties in heel Gooi en Vechtstreek. Er is sprake van één gedeeld vervoersgebied op de schaal van Gooi en Vechtstreek. De gemeenten werken daarom al jaren samen vanuit de Regio Gooi en Vechtstreek op de beleidsvoorbereiding, inkoop en het contractbeheer voor het doelgroepenvervoer. Gemiddeld 70% van de ritten in de gemeente gaat over de eigen gemeentegrenzen. Indien de gemeenten besluiten het doelgroepenvervoer versnipperd bij verschillende uitvoerders onder te brengen, stijgen de totale kosten voor de uitvoering. In het bedrijfsplan is een analyse opgenomen van het vervoersgebied de Gooi en Vechtstreek. De reisbewegingen van inwoners laten zien dat Gooi en Vechtstreek de schaal voor gemeenten is waarop het doelgroepenvervoer efficiënt en effectief vorm te geven is.

Waarom Wmo-vervoer, leerlingenvervoer en jeugdhulpvervoer bundelen?

Bundelen wil niet zeggen dat de gemeenten kinderen en volwassenen bij elkaar in één bus gaan vervoeren. Integendeel. De gemeenten bundelen het personeel en het materieel, zodat deze ingezet kunnen worden voor alle doelgroepen. Vervoer op maat is het uitgangspunt voor de gemeenten. Door bundeling van het personeel en het materieel is het mogelijk:

- de ritplanning en klantenservice efficiënter uit te voeren;
- chauffeurs voor de verschillende vervoersvormen in te zetten, zodat drukte en ziekte eenvoudig opgevangen kunnen worden;
- het wagenpark voor de vervoersstromen in te zetten, waardoor er in totaal minder voertuigen nodig zijn;
- het wagenpark beter af te stemmen op de verschillende vervoersbehoefte van reizigers;
- efficiënter te werken aan innovatie en verduurzaming (denk aan de inzet van technologie en de infrastructuur om het wagenpark te elektrificeren).

Waarom doelgroepenvervoer zelf uitvoeren bij Regio Gooi en Vechtstreek?

Uit de klachtenregistratie en gesprekken met adviesraden en gebruikers van het Wmo-vervoer en leerlingen- en jeugdhulpvervoer blijkt dat het uitvoerend personeel voor de reizigers de doorslaggevende factor is voor de kwaliteit van dienstverlening. Afgelopen jaren besteedden gemeenten te weinig aandacht aan degenen van wie de reiziger het meest afhankelijk is: de chauffeur en de medewerker in de centrale. De met aanbestedingen beoogde marktwerking heeft voor het uitvoerend personeel niet goed uitgepakt. De onzekerheid van het hebben en behouden van hun baan is als gevolg van de marktwerking groot. Eerst vanwege de vraag of de eigen onderneming een nieuwe aanbestedingsopdracht wint of verliest. Vervolgens vanwege de onzekerheid of het de onderneming wel lukt om tegen de afgesproken voorwaarden de dienstverlening uit te voeren. Vanwege deze onzekerheid is de bedrijfsvoering vergaand geflexibiliseerd met veel personeelwisselingen tot gevolg.

De gemeenten gaan met het oog op de lange termijn daarom zelf investeren in het personeel en het materieel. Zo halen de gemeenten de negatieve effecten van marktwerking uit de dagelijkse dienstverlening. Door vaste in plaats van tijdelijke dienstverbanden te bieden, zorgen de gemeenten dat de reiziger en het uitvoerend personeel elkaar kennen. Ook is het mogelijk om gericht en met het oog op de lange termijn te investeren in technologie om reizigers te ondersteunen bij hun reis, de aansluiting met het openbaar vervoer te verbeteren en de verduurzaming van het wagenpark zorgvuldig vorm te geven. Opgebouwde kennis en expertise gaan niet verloren als gevolg van verandering van uitvoerder.

Ook is het bundelen van de vervoersstromen eenvoudiger en sneller vorm te geven met inbesteden ten opzichte van aanbesteden. Bundelen bij aanbesteden betekent namelijk dat er eerst een overgangperiode moet worden ingebouwd, waarin de contracten voor het Wmo-vervoer en leerlingen- en jeugdhulpvervoer qua looptijd op elkaar afgestemd worden. Hiervoor zijn kortdurende contracten nodig die minder interessant zijn voor de vervoersmarkt en daardoor op minder interesse kunnen rekenen.

Regio Gooi en Vechtstreek is al een uitvoeringsorganisatie met zorgvervoer. Met de Regionale Ambulancevoorziening (RAV) beschikken de gemeenten over één van de best presterende ambulancevoorzieningen van Nederland. De RAV was in het verleden in particuliere handen. Ook de GAD rijdt dagelijks met vele voertuigen door de Gooi en Vechtstreek. Het doelgroepenvervoer biedt kansen voor verbinding tussen de verschillende eenheden van de Regio. Ook streven de gemeenten naar inclusief werkgeverschap en willen zij kansen geven aan kwetsbare mensen op de arbeidsmarkt door opleidingen, stage- en leerwerkplekken voor hen te creëren.

Waarom een deelneming in de BV doelgroepenvervoer Gooi en Vechtstreek?

Onderzoek heeft uitgewezen dat het niet mogelijk is het doelgroepenvervoer als uitvoerende dienst onder de Regio Gooi en Vechtstreek te hangen. Er is namelijk sprake van tegenstrijdige verplichtingen voor de pensioenuitvoering. Inbesteden is voor de Regio mogelijk door een overname van activiteiten van een aanbieder van doelgroepenvervoer. Het zelf opzetten van het doelgroepenvervoer is te duur en vraagt kennis en expertise die gemeenten en de Regio niet in huis hebben. De huidige aanbieder van Wmo-vervoer – Hop taxi – staat open voor een overname van het Wmo-vervoer en is bereid om het doelgroepenvervoer onder gemeentelijke voorwaarden en aansturing uit te voeren. Met de overname is de continuïteit en de kwaliteit van het Wmo-vervoer gegarandeerd. Inwoners houden dezelfde chauffeur en gemeenten beschikken over een locatie, wagenpark en digitale infrastructuur van waaruit het Wmo-vervoer en leerlingen- en jeugdhulpvervoer kunnen worden uitgevoerd.

Waarom aanpassing Gemeenschappelijke regeling?

Het voorstel is om de uitvoering van het Wmo-vervoer, leerlingenvervoer en jeugdhulpvervoer bij de Regio Gooi en Vechtstreek te leggen. De gemeenschappelijke regeling Regio Gooi en Vechtstreek wordt vervolgens aangepast op basis van de door gemeenteraden genomen beslissing (zie bijlage 1 aanpassing gemeenschappelijke regeling).

Regio Gooi en Vechtstreek besluit tot het oprichten van en 100% deelnemen in de BV doelgroepenvervoer Gooi en Vechtstreek. Artikel 31a van de Wet gemeenschappelijke regelingen stelt gemeenteraden in staat om wensen en bedenkingen kenbaar te maken ten aanzien van bijgevoegd ontwerpbesluit tot deelneming in de BV Vervoer. Op basis van deze wensen en bedenkingen besluit het algemeen bestuur tot het wel/niet aangaan van een deelneming. Het bedrijfsplan van de door de Regio op te richten BV doelgroepenvervoer is ter kennisname bijgevoegd (zie bijlage 3 bedrijfsplan BV Vervoer met kenmerk 20.0000358). Dit bedrijfsplan wordt vastgesteld door de aandeelhoudersvergadering van de BV Vervoer. De aandeelhoudersvergadering is het algemeen bestuur van de Regio Gooi en Vechtstreek.

5. Houd rekening met en onderbouwing

Kanttekeningen

Geen vergelijkingsmateriaal

Er is voor investering van doelgroepenvervoer voor zover bekend geen vergelijkingsmateriaal elders in Nederland. Het blijft ook straks, na alle kansen en risico's te hebben afgewogen, bij definitieve doorgang een innovatieve stap maar wel een weloverwogen stap.

Risico's

Gemeenten houden rekening met de volgende risico's bij het vormgeven van het doelgroepenvervoer:

1. algemene risico's;
2. risico's van bundelen;
3. risico's bij in- of aanbesteden.

Algemene risico's

Gemeenten in het hele land zien een groei van het aantal inwoners met beperkingen dat een beroep doet op gemeentelijke voorzieningen. Ook het aantal reizigers dat gebruik maakt van het doelgroepenvervoer groeide afgelopen jaren. In Gooi en Vechtstreek is met name een stijging te zien van het aantal reizigers leerlingen- en jeugdhulpvervoer. Dit wordt deels veroorzaakt doordat er meer gezinnen met kinderen in de Gooi en Vechtstreek zijn gaan wonen. De vraag voor het Wmo-vervoer is de afgelopen jaren stabiel gebleven in de Gooi en Vechtstreek.

In landelijke gebieden krimpt het openbaar vervoer. Ook in Gooi en Vechtstreek zien de gemeenten dat de toegankelijkheid van het openbaar vervoer in de kleine kernen onder druk staan. In landelijke gebieden krimpt het openbaar vervoer. Ook in Gooi en Vechtstreek zien de gemeenten dat de toegankelijkheid van het openbaar vervoer in de kleine kernen afneemt. Als gevolg van deze afname zijn inwoners met beperkingen uit deze kernen eerder aangewezen op het doelgroepenvervoer. Hierdoor stijgt de vraag naar doelgroepenvervoer in deze gemeenten.

Ook zien gemeenten dat de prijs per kilometer de afgelopen jaren is gestegen. De verwachting is dat ook de komende jaren de prijs per kilometer verder zal stijgen. Er is namelijk sprake van een toenemende verkeersdruk, waardoor er per voertuig minder mensen vervoerd kunnen worden. De krapte op de arbeidsmarkt groeit, waardoor de loonontwikkeling groeit. Rijk en provincie nemen fiscale maatregelen om het autoverkeer extra te belasten in het kader van de verduurzaming. Het doelgroepenvervoer wordt duurder als gevolg van deze maatregelen.

Het gemeentefonds groeit niet mee met de hierboven genoemde ontwikkelingen. Zo verwacht het Rijk dat de Wet op passend onderwijs uiteindelijk zal leiden tot een krimp in het leerlingvervoer. Afgelopen jaren steeg het aantal reizigers leerlingvervoer in Gooi en Vechtstreek. Echter, er speelt een brede discussie tussen Rijk en gemeenten binnen het sociaal domein over de betaalbaarheid van de zorg en de voorzieningen.

Gemeenten in het hele land hebben te maken met een vervoersmarkt die onvoldoende functioneert, met faillissementen, rechtszaken en budgetoverschrijdingen tot gevolg. Dit speelt ook in de Gooi en Vechtstreek. Bij investeringen hebben gemeenten meer zeggenschap over de dagelijkse dienstverlening ten opzichte van aanbesteden. Dat betekent ook dat er meer mogelijkheden zijn voor gemeenten om gedurende de uitvoering van de dienstverlening bij te sturen om een eventuele verdere groei in de

vervoersvraag op te vangen. Bij aanbesteden zijn deze mogelijkheden beperkter, omdat het afwijken van de contractuele afspraken vaak een wezenlijke wijziging van de afgesloten overeenkomst is. In dit besluit en het bedrijfsplan is niet gekeken naar mogelijkheden om te bezuinigen op het doelgroepenvervoer. Dit was geen onderdeel van de bestuursopdracht. Wel is in het bedrijfsplan rekening gehouden met de loonontwikkeling, en de huidige fiscale maatregelen en zijn de mogelijkheden er om het wagenpark te verduurzamen financieel in beeld gebracht.

Risico's van bundelen

Het voornaamste risico van bundelen is dat de ervaren kwaliteit van dienstverlening voor inwoners achteruit kan gaan. Bijvoorbeeld omdat ritten leerlingen- en jeugdhulpvervoer toch gecombineerd worden met ritten Wmo-vervoer. Daarom hanteren de gemeenten het uitgangspunt van vervoer op maat. Kinderen en volwassenen blijven gescheiden vervoerd worden, tenzij het mogelijk en passend is ritten te combineren.

Een andere wijze waarop de ervaren kwaliteit van dienstverlening achteruit kan gaan, is dat de dienstverlening wordt uitgevoerd vanuit één gezamenlijk wagenpark. Op dit moment worden voor het leerlingenvervoer uitsluitend bussen ingezet, terwijl de gemiddelde bezetting vier leerlingen is. Een deel van de dienstverlening zal daarom ook uitgevoerd kunnen worden met auto's⁷, omdat deze goedkoper in aanschaf en beheer zijn. In een auto zitten leerlingen dichter op elkaar, waardoor de ervaren kwaliteit mogelijk lager is.

Sommige chauffeurs kiezen vanwege de doelgroep (kinderen of volwassenen) bewust voor het vak. Het risico bestaat dat het niet lukt deze chauffeurs mee te nemen in de gebundelde dienstverlening. Dit risico wordt ondervangen door drie poules te maken:

1. chauffeurs gecombineerd;
2. chauffeurs Wmo-vervoer;
3. chauffeurs leerlingenvervoer.

Als gevolg hiervan zijn de mogelijkheden om efficiencyvoordelen te bereiken beperkter ten opzichte van de situatie waarbij alle chauffeurs voor alle doelgroepen rijden. Daarentegen is dit nadeel altijd aanwezig op het moment dat gemeenten besluiten de vervoersvormen niet te bundelen. Gelet op dit risico is in het bedrijfsplan uitgegaan van uitsluitend een besparing op het wagenpark door bundeling en niet van een besparing op het uitvoerend personeel.

Risico's bij in- en aanbesteden

In samenwerking met de gemeenten heeft Regio Gooi en Vechtstreek een risicoanalyse bij in- en aanbesteden van het doelgroepenvervoer opgesteld (zie risicoanalyse doelgroepenvervoer met kenmerk 20.0000359). De risicoanalyse stelt gemeenten in staat om gericht te sturen op beheersmaatregelen bij een keuze voor in- of aanbesteden. De risicoanalyse laat zien dat meerdere risico's vergelijkbaar zijn, terwijl de beheersmaatregelen wezenlijk van elkaar verschillen. Er is een aantal risico's dat specifiek bij het zelf uitvoeren van het doelgroepenvervoer voorkomt.

Allereerst het risico van de 'verambtelijking' van de uitvoering, waardoor de prijs die gemeenten betalen niet meer marktconform is. Deels wordt dit risico opgevangen door de dienstverlening uit te voeren in een BV. De aandeelhouder (de gemeenten) houdt toezicht, maar staat meer op afstand ten

⁷ Het Wmo vervoer rijdt met de volkswagen caddy maxi (een ruimte zeven zitter).

opzichte van de situatie dat de dienstverlening als dienst onder de Regio wordt gehangen. Voorstel is om de aandeelhoudersrol (algemeen bestuur) en opdrachtgeversrol (portefeuillehouderoverleg) binnen de Regio-organisatie van elkaar te scheiden. De aandeelhouder kan zich richten op het behartigen van het belang van het bedrijf (een financieel gezonde bedrijfsvoering) en de opdrachtgever kan zich richten op het behartigen van de belangen van gemeenten⁸.

Bij zowel in- als aanbesteden bestaat er het risico op rechtszaken. Er zijn twee typen rechtszaken die verwacht kunnen worden bij inbesteden. Allereerst kunnen marktpartijen bezwaar maken tegen het voornemen van de Regio/de gemeenten om een eigen BV vervoer op te zetten. De Regio is gehouden aan de eisen van quasi inbesteden. Indien deze eisen onvoldoende zorgvuldig worden nageleefd, bestaat de kans dat partijen bezwaar maken. Het is daarom van belang dat de aandeelhouder (het algemeen bestuur van de Regio) toezicht houdt op de naleving van de eisen voor quasi inbesteden. Ten tweede is de BV doelgroepenvervoer op basis van het Europees recht een aanbestedende dienst. Dit betekent dat investeringen (zoals de aanschaf van het wagenpark) uitgevoerd moeten worden conform de Aanbestedingswet. Bij aanbesteden is dit risico na gunning niet meer aanwezig. Om dit risico weg te nemen is in het bedrijfsplan extra inkoopcapaciteit opgenomen om de onderneming te ondersteunen bij het voldoen aan de wet- en regelgeving. Ook bij de keuze voor aanbesteden is op basis van de ervaring in Gooi en Vechtstreek en in het land het risico op rechtszaken overigens aanwezig.

Ook bestaat het risico dat de gemeenten als gezamenlijke aandeelhouders uit elkaar groeien, omdat zij van mening verschillen over de koers van de BV doelgroepenvervoer. De aandeelhoudersvergadering volgt de opzet en structuur van de samenwerking zoals vormgegeven in de gemeenschappelijke regeling Regio Gooi en Vechtstreek. Indien de gemeenten er met elkaar niet uitkomen, zijn de afspraken in de gemeenschappelijke regeling leidend voor de wijze waarop met dit conflict omgegaan moet worden.

Ook bij de situatie van aanbesteden speelt dit risico. De gemeenten zitten namelijk in één vervoersgebied waarop het vervoer efficiënt is vorm te geven: Gooi en Vechtstreek.

Indien één van de gemeenten in dit gebied besluit het vervoer anders uit te voeren, wordt het vervoer voor alle gemeenten duurder. Het is daarom van financieel belang dat gemeenten vanuit de gezamenlijkheid het vervoer blijven vormgeven.

De business case uit het bedrijfsplan is gebaseerd op aannames. Deze aannames zijn opgenomen in het bedrijfsplan. Dat maakt dat er onzekerheid is ten opzichte van de toekomstige uitvoering. Deze onzekerheid is er altijd. Ook bij aanbesteden is het onzeker of een onderneming uit kan met de verwachte begroting. Afgelopen jaren is bijvoorbeeld gebleken dat de begroting jaarlijks opwaarts bijgesteld moest worden, omdat het ingeschreven tarief niet passend bleek te zijn. Uiteraard houden de gemeenten als deelnemer in de gemeenschappelijke regeling toezicht op de uitvoering en informeert het algemeen bestuur gemeenteraden bij afwijkingen. Aanvullend wordt voorgesteld om na acht jaar de uitvoering in samenwerking met gemeenteraden, gebruikers en inwoners te evalueren.

6. Duurzaamheid

In- of aanbesteden draagt niet meer of minder bij aan duurzaamheid. Het hangt allemaal af van de gemeentelijke bereidheid om in verduurzaming van het wagenpark te investeren. De Regio heeft de extra kosten voor verduurzaming inzichtelijk gemaakt in het bedrijfsplan. Om de business case

⁸ <https://www.rekenkamer.nl/publicaties/rapporten/2015/04/07/de-staat-als-aandeelhouder>

vergelijkbaar te houden, zit verduurzaming niet standaard in de business case maar is deze opgenomen als optie.

De extra kosten voor verduurzaming gelden voor zowel in- als aanbesteden. Het is goed te beseffen dat daar alle kosten in zitten (dus ook de laadinfrastructuur). Het is reëel om de auto's in het wagenpark nu te gaan elektrificeren, maar voor de autobussen is volledige elektrificatie praktisch en financieel nog niet haalbaar. Daarom is de ambitie van volledig uitstootvrij vervoer in 2030 opgenomen in het bedrijfsplan. De termijn 2030 is gekozen omdat het wagenpark in vijf jaar wordt vervangen. Er zijn nu dus twee termijnen om over te gaan op volledige elektrificatie. De verwachting is dat over vijf jaar de technologie een stuk verder is, waardoor de voornoemde ambitie voor 2030 reëel wordt geacht. Wat wel een voordeel is van inbesteden ten opzichte van aanbesteden is dat de kennis en expertise in eigen huis blijft en gemeenten met een langere termijn horizon kunnen investeren in de verduurzaming van het wagenpark. Bij aanbesteden is men gehouden aan de contracttermijn, waardoor de investeringen binnen die termijn terugverdiend moeten worden. Omdat het (intellectueel) eigendom bij de opdrachtnemer ligt, gaat het voordeel van de investering na de contracttermijn verloren.

7. Financiële onderbouwing

Zienswijze begrotingswijziging

De begroting van de Regio Gooi en Vechtstreek wijzigt als gevolg van het besluit van de gemeenteraden. Bij een wijziging van de bijdrage van gemeenten aan de Regio Gooi en Vechtstreek krijgen gemeenteraden gelegenheid een zienswijze uit te brengen op de ontwerp begrotingswijziging (bijlage 5 begrotingswijziging doelgroepenvervoer met kenmerk 20.0000571). Op basis van de zienswijzen van gemeenteraden besluit het algemeen bestuur tot het vaststellen van de begrotingswijziging.

De wijziging van de Regiobegroting bestaat uit twee onderdelen:

1. financiering van de dagelijkse dienstverlening op basis van het bedrijfsplan ;
2. eenmalige overname- en implementatiekosten voor Wmo-vervoer en leerlingen- en leerlingenvervoer.

De goedgekeurde jaarafsluiting sociaal domein 2018 is de basis voor het bijgaande bedrijfsplan en de financiële paragraaf. Vervolgens zijn autonome financiële ontwikkelingen voor 2019 en 2020 als kaders genomen. Deze ontwikkelingen zijn niet beïnvloedbaar en van toepassing op zowel in- als aanbesteden. De jaarafsluiting plus de autonome financiële ontwikkelingen bepalen samen het financiële kader voor het bedrijfsplan van de toekomstige BV Vervoer.

Overname- en implementatiekosten

Voor het oprichten van de BV Vervoer, de overname van het Wmo-vervoer en het inregelen van het leerlingen- en jeugdhulpvervoer zijn er eenmalige overname- en implementatiekosten in 2020 en 2021. De eenmalige kosten voor 2020 passen niet binnen het financiële kader 2020, omdat op dat moment de uitvoering van het doelgroepenvervoer nog bij de bestaande aanbieders ligt. De eenmalige kosten voor 2021 kunnen wel gefinancierd worden binnen het financiële kader. Doordat de Regio het Wmo-vervoer overneemt, kunnen de gemeenten de eenmalige kosten beperken ten opzichte van het zelf nieuw opzetten van een BV doelgroepenvervoer.

Financieel kader

De Regio Gooi en Vechtstreek heeft in samenwerking met de gemeenten een financieel kader opgesteld. Dit kader is bedoeld om de het bedrijfsplan (de business case) aan te toetsen. De goedgekeurde jaarafsluiting sociaal domein 2018 is gebruikt als basis voor het financieel kader.

Vervolgens zijn de volgende autonome financiële ontwikkelingen voor de prognose 2019 en 2020 opgenomen:

1. voorlopige facturatie sociaal domein 2019 met daarin o.a. de prijsindexatie en groei van het aantal leerlingen van 630 in 2018 naar 668 in 2019;
2. prijsindexatie 2020 van 4,5% ten opzichte van 2019 voor zowel Wmo-vervoer als leerlingen- en jeugdhulpvervoer⁹;
3. het jaarlijkse financiële effect van het afschaffen van de BPM-korting voor taxibedrijven is per 1 januari 2020 inzichtelijk gemaakt¹⁰.

Deze ontwikkelingen zijn van toepassing op zowel in- als aanbesteden. De jaarafsluiting plus de autonome financiële ontwikkelingen en het BPM-effect zijn samengebracht in het financieel kader voor 2021 en volgende jaren (tabel 1). In afstemming met de gemeenten is de prijs voor 2021 en volgende jaren vastgesteld op het prijspeil 2020. Ook het aantal gebruikers voor Wmo-vervoer en leerlingen- en jeugdhulpvervoer is voor 2021 en volgende jaren vastgesteld op het peil 2020.

Tabel 1

Financieel kader doelgroepenvervoer (excl. BTW)

	2018	Prognose '19	Prognose '20	Prognose '21	Prognose '22	Prognose '23
UITGAVEN						
Wmo-vervoer	3.803.000	3.779.000	3.949.000	3.949.000	3.949.000	3.949.000
Leerlingen- en jeugdhulpvervoer	2.726.502	3.019.000	3.155.000	3.155.000	3.155.000	3.155.000
BPM Effect				325.000	325.000	325.000
Totaal	6.530.000	6.798.000	7.104.000	7.429.000	7.429.000	7.429.000
INKOMSTEN						
Gemeenten	6.105.000	6.323.000	6.608.000	6.933.000	6.933.000	6.933.000
Eigen bijdrage ¹¹	425.000	475.000	496.000	496.000	496.000	496.000
Totaal	6.530.000	6.798.000	7.104.000	7.429.000	7.429.000	7.429.000

Bedrijfsplan (business case)

Het bedrijfsplan bevat een business case die is opgesteld door de Regio Gooi en Vechtstreek in samenwerking met gemeenten en met ondersteuning van adviesbureau Zanders. De business case is gebaseerd op de huidige situatie in het Wmo-vervoer en leerlingen- en jeugdhulpvervoer. Vervolgens zijn de doelstellingen van gemeenten financieel vertaald in de business case:

- door het wagenpark voor Wmo-vervoer en leerlingen- en jeugdhulpvervoer te bundelen, zijn er voor het uitvoeren van het vervoer 21 % minder voertuigen nodig;
- door het wagenpark voor Wmo-vervoer en leerlingen- en jeugdhulpvervoer te bundelen, kan 26% van het leerlingenvervoer per bus omgezet worden naar vervoer per auto;
- voor goed werkgeverschap is voor alle chauffeurs uitgegaan van een groei van de gemiddelde loontrede van 10/12 in 2024 ten opzichte van de huidige situatie met een gemiddelde loontrede 8/12 in 2020;
- voor goed werkgeverschap is er extra capaciteit opgenomen voor operationeel management en HRM ten opzichte van de huidige situatie;

⁹ De vervoersbranche had voor 2020 gevraagd om een indexatie van 6,7%, gebaseerd op de [nea-index](#). In de overeenkomst voor het Wmo-vervoer en het leerlingen- en jeugdhulpvervoer is de indexatie gemaximeerd tot 4,5%.

¹⁰ <https://www.amweb.nl/schade/nieuws/2019/11/afschaffing-teruggave-bpm-voor-taxibedrijven-per-1-januari-2020-10119935>

¹¹ Betreft de eigen bijdrage die inwoners betalen aan de vervoerder voor het Wmo-vervoer. In sommige gevallen betalen ouders ook een eigen bijdrage voor het leerlingenvervoer. Deze wordt echter separaat betaald aan de gemeente en is daarom geen onderdeel van het financieel kader.

- voor een gezonde bedrijfsvoering is er extra capaciteit opgenomen voor financiële, juridische en inkoopondersteuning ten opzichte van de huidige situatie;
- er is uitgegaan van een nieuw aan te schaffen wagenpark met dieselloortuigen (inclusief BPM);
- er zijn eenmalige projectkosten à € 127.000,- in 2020 en à € 160.000,- in 2021 opgenomen voor het oprichten van de BV Vervoer, het overnemen van het Wmo-vervoer en het inbedden van het leerlingen- en jeugdhulpvervoer.

Tabel 2 bevat de meerjarenbegroting van de BV Vervoer (uitgaven), afgezet tegen het in tabel 1 opgenomen financieel kader (inkomsten).

Tabel 2
Meerjarenbegroting BV Vervoer (excl. BTW)

	2020	2021	2022	2023	2024
UITGAVEN					
Personele lasten		3.721.000	4.939.000	4.939.000	5.018.000
Kapitaallasten		271.000	804.000	793.000	781.000
Materiële lasten					
- Voertuigkosten		748.000	1.079.000	1.079.000	1.079.000
- Overige kosten	127.000	340.000	201.000	201.000	201.000
Overhead		377.000	439.000	439.000	439.000
Totaal	127.000	5.456.000	7.463.000	7.451.000	7.518.000
INKOMSTEN*					
Eigen bijdrage Wmo		496.000	496.000	496.000	496.000
Bijdrage gemeenten leerlingen- en jeugdhulpvervoer		1.372.000	3.294.000	3.294.000	3.294.000
Bijdrage gemeenten Wmo-vervoer		3.639.000	3.639.000	3.639.000	3.639.000
Bijdrage gemeenten Projectkosten	127.000	160.000			
Totaal	127.000	5.667.000	7.429.000	7.429.000	7.429.000
Vershil (kader minus uitgaven)	0	211.000	-/- 34.000	-/- 22.000	-/- 89.000

* Betreft de inkomsten uit het financieel kader (tabel 1)

De personele lasten bestaan uit de personeelskosten voor de chauffeurs, operationeel managers, medewerkers op het call center, de planning en de administratie ten behoeve van het primaire proces. De materiële lasten bestaan uit alle voertuigkosten (stalling, beheer, onderhoud, etc.) en overige materiële lasten (huisvesting, inventaris, goodwill, etc.). In de overhead zijn opgenomen de directeur en administratieve, juridische, financiële en inkoopondersteuning.

De meerjarenbegroting laat zien dat het door de bundeling van het wagenpark voor het Wmo-vervoer en het leerlingen- en jeugdhulpvervoer mogelijk is om de structurele investeringen in goed werkgeverschap, vernieuwing van het wagenpark en versterking van het financieel beheer te financieren. Afgezet tegen de inkomsten uit het financieel kader laat de meerjarenbegroting een nihil negatief resultaat zien. De Regio acht het mogelijk dit negatieve resultaat binnen de bedrijfsvoering op te vangen. Zo zijn er in de business case geen voordelen opgenomen als gevolg van de lagere rentestand ten opzichte van de rekenrente en geen synergievoordelen als gevolg de bundeling van het personeel.

Naast de meerjarenbegroting heeft de Regio ook een balans en een kasstroomschema op laten stellen door accountant Koeleman. Deze zijn vanwege bedrijfseconomische redenen niet opgenomen in de publieksversie van het bedrijfsplan.

Begrotingswijziging

De Regio Gooi en Vechtstreek heeft de uitkomsten vertaald naar bijgevoegde begrotingswijziging doelgroepenvervoer met kenmerk 20.0000571. Het bundelen en zelf uitvoeren van het doelgroepenvervoer kan gerealiseerd worden binnen het door gemeenten gestelde financiële kader. De eenmalige projectkosten à € 127.000,- in 2020 en à € 160.000,- in 2021 kunnen niet gedekt worden binnen het financiële kader, omdat de projectkosten geen onderdeel zijn van de vergoeding voor de inkoop van het Wmo-vervoer en het leerlingen- en jeugdhulpvervoer. In tabel 3 staat de wijziging van de gemeentelijke bijdragen aan de Regiobegroting. Deze is gebaseerd op het financieel kader (tabel 1).

Tabel 3

Totale structurele Gemeentelijke bijdrage inclusief eenmalige projectkosten (excl. BTW)

	Verdeelsleutel	2020	2021	2022	2023	2024
Wmo-vervoer						
Blaricum	Aantal zones	1.800	94.000	92.000	92.000	92.000
Eemnes	Aantal zones	2.000	102.000	99.000	99.000	99.000
Gooise Meren	Aantal zones	17.000	894.000	872.000	872.000	872.000
Hilversum	Aantal zones	25.000	1.275.000	1.243.000	1.243.000	1.243.000
Huizen	Aantal zones	13.000	668.000	651.000	651.000	651.000
Laren	Aantal zones					
Weesp	Aantal zones	6.800	348.000	339.000	339.000	339.000
Wijdmeren	Aantal zones	6.800	350.000	342.000	342.000	342.000
Totaal		73.000	3.730.000	3.639.000	3.639.000	3.639.000
Leerlingenvervoer						
Blaricum	Aantal km	1.300	35.000	80.000	80.000	80.000
Eemnes	Aantal km	3.400	91.000	208.000	208.000	208.000
Gooise Meren	Aantal km	12.000	318.000*	727.000	727.000	727.000
Hilversum	Aantal km	15.000	402.000	920.000	920.000	920.000
Huizen	Aantal km	10.000	266.000	608.000	608.000	608.000
Laren	Aantal km	640	17.000	39.000	39.000	39.000
Weesp	Aantal km	7.000	173.000	396.000	396.000	396.000
Wijdmeren	Aantal km	5.000	139.000	317.000	317.000	317.000
Totaal		54.000	1.441.000	3.294.000	3.294.000	3.294.000
Totaal		127.000	5.171.000	6.933.000	6.933.000	6.933.000

*gebaseerd op investering leerlingenvervoer per 1 augustus 2021.

Winsten en verliezen

De BV Vervoer heeft geen winstoogmerk. Er zal ieder jaar sprake zijn van een rekeningresultaat. De gemeenten hebben afgesproken om de BV Vervoer toestemming te geven een reserve te vormen tot een niveau van maximaal 5% van de jaaromzet. Met een reserve van deze omvang kunnen incidentele tegenvallers opgevangen worden. Alle resultaten boven de hoogte van de reserve worden uitgekeerd aan de Regio (de aandeelhouder). Vervolgens verwerkt de Regio het rekeningresultaat van de BV Vervoer in haar rekeningresultaat op basis van de verdeelsleutel 'werkelijk afgenomen hoeveelheid per gemeente'¹². Dezelfde systematiek wordt gehanteerd voor negatieve rekeningresultaten van de BV Vervoer. Dat betekent dat verliezen eerst opvangen worden binnen het rekeningresultaat van de Regio. Indien dat niet passend blijkt te zijn, wordt het verlies doorgerekend aan de gemeenten op basis van de verdeelsleutel 'werkelijk afgenomen hoeveelheid per gemeente'.

8. Communicatie en participatie

Raadsmededeling (RM)

¹² De dienstverlening wordt gefinancierd op basis van p maal q.

Er is in mei 2019 een RM uitgegaan waarin het haalbaarheidsonderzoek uitgebreid is toegelicht (de publieksversie was meegestuurd). Tot 1 oktober 2019 werd de raad de gelegenheid geboden om uw college aandachtspunten over de investering mee te geven. D'66 heeft hiervan gebruik gemaakt en vervolgens artikel 33 vragen gesteld die beantwoord zijn.

Centrale bijeenkomst gemeenteraden

Op 16 januari 2020 vond de regionale bijeenkomst voor de gemeenteraden over investeringen van doelgroepenvervoer plaats. Toen werd de laatste stand van zaken in het proces tot investering door de Regio toegelicht in een presentatie.

Thema-uur

Op 26 februari 2020 was er lokaal een thema-uur over investeringen van doelgroepenvervoer. De Regio heeft de inhoud van de presentatie van 16 januari 2020 nogmaals nader toegelicht en vragen van raadsleden beantwoord.

De adviesraden sociaal domein in onze regio w.o. ons Beraad hebben recent een gezamenlijk positief advies uitgebracht op het voornemen om het doelgroepenvervoer te bundelen en zelf uit te gaan voeren. Vooraf heeft de Regio actuele en relevante informatie over investering beschikbaar gesteld.

Inwoners hebben via Samenkracht!¹³ van de Regio in april en oktober 2019 in twee sessies hun inbreng kunnen geven. Daaruit zijn geen grote aanpassingen in de kwaliteitseisen naar voren gekomen. Gebruikers zien dat het huidige eisenpakket toereikend is en dat het vooral van belang is hoe er actief gestuurd gaat worden op de uitvoering (klachten, dienstverlening, etc.).

9. Uitvoering / tijdspad / evaluatie

Uitvoering

Gemeenten financieren de uitvoering van het Wmo-vervoer en het leerlingen- en jeugdhulpvervoer op basis prijs keer hoeveelheid.¹⁴ Hoewel de financiering straks verloopt via de Regiobegroting, blijft deze financieringssysteem ongewijzigd. De gemeenten blijven in de gemeentelijke toegang zelf bepalen welke inwoners recht hebben op ondersteuning bij het vervoer. Op basis van de gemeentelijke beschikking voert de BV Vervoer de gevraagde dienstverlening uit. De BV Vervoer declareert de dienstverlening bij de gemeenten, waarbij de afdeling inkoop en contractbeheer – net als in de huidige situatie – een 100% controle op de factuur uitvoert.

Implementatieplan

Voor de uitvoering is een implementatieplan geschreven. Deze is opgenomen in het bedrijfsplan. Het implementatieplan bevat een planning van de besluitvorming en een uitwerking van de uitvoering. Er zijn tal van stappen die gezet moeten worden om de overgang mogelijk te maken. Belangrijk is dat de gemeenten zo min mogelijk veranderen in de aansturing van het doelgroepenvervoer. Het beleid, de toegang, de financieringssysteem en de aansturing van het doelgroepenvervoer blijven gemeenten op gelijke wijze vormgeven. De Regio betreft de gemeenten bij de stappen die moeten worden genomen in de implementatiefase. Daarbij laat de Regio zich ondersteunen door accountantskantoor Koeleman en advocatenkantoor Legal Tree.

¹³ Samenkracht! Is de systematische en gestructureerde samenwerking van de Regio (namens de gemeenten in de Gooi en Vechtstreek) met inwoners en cliënten in het sociaal domein, zodat projecten in het regionale uitvoeringsprogramma inspelen op vragen, problemen en opgaven die leven bij inwoners.

¹⁴ Voor het Wmo-vervoer is dit een prijs per zone en voor het leerlingen- en jeugdhulpvervoer een prijs per kilometer.

Communicatie is een belangrijk onderdeel van het implementatieplan. Het is van belang goed en zorgvuldig te handelen richting het uitvoerend personeel en inwoners goed te informeren over aankomende veranderingen. Het scheelt daarbij dat de eerste stap, het uitvoeren van het Wmo-vervoer, gedaan wordt door middel van een overname van het Wmo-vervoer. Zo is de continuïteit voor de inwoner en het uitvoerend personeel gewaarborgd en ontstaat er een basis in de Gooi en Vechtstreek voor het inbedden van het leerlingen- en jeugdhulpvervoer.

Adviesraden sociaal domein

De gemeenten zetten de goede samenwerking met de adviesraden inzake het doelgroepenvervoer voort door de adviesraden ook te vragen om advies bij het opstellen van de service level agreement voor het Wmo-vervoer (medio maart 2020) en het leerlingen- en jeugdhulpvervoer (medio januari 2021). En door de adviesraden straks in de uitvoering te betrekken bij het vormgeven van nieuwe initiatieven, zoals de vervoerscoach.

Evaluatie

De gemeenten voeren na acht jaar een evaluatie uit, waar de gemeenteraden, adviesraden sociaal domein en gebruikers bij worden betrokken. De evaluatie kan aanleiding geven tot een bijstelling van de beleidskoers van gemeenten. Er is in overleg met gemeenten gekozen voor een periode van acht jaar, omdat na 10 jaar het wagenpark vervangen moet worden. De evaluatie richt zich op alle facetten / doelstellingen van het bedrijfsplan.

Weesp

De gemeente Weesp heeft, gelet op de bestuurlijke fusie met Amsterdam, verzocht om het doelgroepenvervoer onder te brengen bij de Regio Gooi en Vechtstreek door middel van een dienstverleningsovereenkomst. Het regionale portefeuillehouderoverleg sociaal domein en het algemeen bestuur van de Regio hebben aangegeven tegemoet te willen komen aan dit verzoek. In het bedrijfsplan en bijbehorende business case gaat de Regio er vanuit dat de gemeente Weesp de dienstverlening afneemt tegen dezelfde voorwaarden als de overige gemeenten de dienstverlening afnemen, waarbij rekening is gehouden met een looptijd van minimaal vijf jaar. De gemeente Weesp en de Regio Gooi en Vechtstreek leggen de afspraken vast in een dienstverleningsovereenkomst.

Eemnes

De gemeente Eemnes is partieel toegetreden tot de gemeenschappelijke regeling Regio Gooi en Vechtstreek. De gemeente Eemnes wordt gevraagd ook het Wmo-vervoer en het leerlingenvervoer onder te brengen in de Regio Gooi en Vechtstreek. Het jeugdhulpvervoer heeft de gemeente Eemnes voorlopig ondergebracht in de regio Eemland. De gemeente Eemnes brengt de dienstverlening bij de Regio onder tegen gelijke voorwaarde als de overige regiogemeenten. Het aandeelhouderschap van de BV Vervoer wordt ingevuld vanuit het algemeen bestuur van de Regio. Net als in de gemeenschappelijke regeling is de gemeente Eemnes agendalid van de aandeelhoudersvergadering van de BV Vervoer.

Met vriendelijke groet,
Burgemeester en wethouders van Gooise Meren,

M. van Schaik
Plaatsvervangend
Gemeentesecretaris

drs. H.M.W. ter Heegde
Burgemeester

Bijlage(n)

Bijlage 1 t/m 7

Bijlage 1	Aanpassing gemeenschappelijke regeling Regio Gooi en Vechtstreek, met kenmerk 20.0000356
Bijlage 2	Ontwerpbesluit doelgroepenvervoer met kenmerk 20.0000.357
Bijlage 3	Ontwerp Bedrijfsplan BV Vervoer met kenmerk 20.0000358
Bijlage 4	Risicoanalyse doelgroepenvervoer met kenmerk 20.0000359
Bijlage 5	Ontwerp Begrotingswijziging doelgroepenvervoer met kenmerk 20.0000571
Bijlage 6	Advies van de gezamenlijke adviesraden sociaal domein met kenmerk RVO-2020-4
Bijlage 7	Reactie op het advies van de gezamenlijke adviesraden sociaal domein met kenmerk 20.0000862

De Raad Gooise Meren

Gelezen het voorstel Inbesteding Doelgroepenvervoer met zaaknummer 1763830 van het college van burgemeester en wethouders,

Besluit

1. de uitvoering van:
 - a. het gemeentelijk Wmo-vervoer per 1 januari 2021;
 - b. het leerlingenvervoer en jeugdhulpvervoer per 1 augustus 2021;onder te brengen bij de Gemeenschappelijke Regeling (GR) Regio Gooi en Vechtstreek, en overeenkomstig de 'Aanpassing gemeenschappelijke regeling Regio Gooi en Vechtstreek' met kenmerk 20.0000356 vast te stellen;
2. bij het algemeen bestuur geen wensen en bedenkingen kenbaar te maken ten aanzien van het 'Ontwerpbesluit doelgroepenvervoer Regio Gooi en Vechtstreek' met kenmerk 20.0000357;
3. bij het algemeen bestuur geen zienswijze kenbaar te maken ten aanzien van de 'Ontwerp begrotingswijziging doelgroepenvervoer Gooi en Vechtstreek' met kenmerk 20.0000571.

Aldus vastgesteld in de raadsvergadering van de gemeente Gooise Meren,
gehouden op *(datum wordt ingevuld door de griffie)*

De griffier

De voorzitter

Mevrouw drs. M.G. Knibbe

drs. H.M.W. ter Heegde