

Ontwerp bedrijfsplan BV Vervoer Gooi en Vechtstreek



Ons kenmerk 20.0000358
Versie Publieksversie
Datum 10 februari 2020
Contactpersoon Dirk Floris van Haren Noman
E-mail d.vanharennoman@regiogv.nl

INHOUD

Voorwoord	2
BV Vervoer Gooi en Vechtstreek	3
Analyse	4
Huidige situatie	4
Marktanalyse	4
Trends en ontwikkelingen	6
Financiële analyse	8
Wat willen we bereiken?	9
Missie	9
Visie	9
Doelstelling	9
Hoe willen we daar komen?	10
Strategie	10
Betrouwbare en toegankelijke dienstverlening	10
Goed en inclusief werkgeverschap	11
Financieel gezond vervoer	11
Verduurzamen wagenpark	13
Wat is daarvoor nodig?	14
De dienstverlening	14
De bedrijfsvoering	15
De business case	17
De aannames	17
Exploitatie BV Vervoer	18
Governance BV Vervoer	21
Regio Gooi en Vechtstreek	21
Organogram BV Vervoer	21
Aandeelhoudersvergadering	21
Onafhankelijk opdrachtgeverschap	22
De rol van de directeur bestuurder	22
Quasi inbesteden	22
Implementatieplan	24
Uitwerking strategie	24
Planning in schema	24
Planning besluitvorming	25
Planning uitvoering	26

Voorwoord

De bus pakken om naar de bioscoop te gaan, even snel op de fiets springen voor een laatste boodschap, of met de bus naar school; voor de meeste mensen is dit heel gewoon en vanzelfsprekend. Toch zijn 9.000 inwoners - jong en oud - uit Gooi en Vechtstreek dagelijks afhankelijk van gemeentelijke ondersteuning bij het reizen. Als gevolg van beperkingen lukt het hen niet dit zelfstandig te doen. De hulp die zij krijgen om naar school, werk, dagbesteding, winkel, concert of het ziekenhuis te komen, is cruciaal zodat zij volwaardig kunnen meedoen in onze samenleving. Gemeenten voorkomen met goede ondersteuning bij het reizen dat inwoners uitgesloten worden van het sociale en economische verkeer.

Juist de kwaliteit van deze dienstverlening staat onder druk. Uit ervaring en onderzoek is gebleken dat de kwaliteit en de betrouwbaarheid van het personeel doorslaggevend is voor inwoners. Afgelopen jaren besteedden wij te weinig aandacht aan degene van wie de reiziger het meest afhankelijk is: de chauffeur en de medewerker in de centrale. De met aanbestedingen beoogde marktwerking heeft voor hen 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 aanbestedingsopdracht wint of verliest. Vervolgens vanwege de onzekerheid of het de onderneming wel lukt om tegen de afgesproken voorwaarden de dienstverlening uit te voeren. Helaas hebben wij afgelopen periode in Gooi en Vechtstreek te vaak ervaren dat dit onvoldoende lukt. Met twee faillissementen en rechtszaken tot gevolg.

In Gooi en Vechtstreek nemen de gemeenten gezamenlijk de verantwoordelijkheid voor het doelgroepenvervoer: niet langer geven wij de ondersteuning voor reizigers die gebruik maken van het doelgroepenvervoer vorm door middel van aanbestedingen. Wij gaan met het oog op de lange termijn zelf investeren in het personeel en materieel. Dit doen we door het Wmo-vervoer, leerlingenvervoer en jeugdhulpvervoer in 2021 te bundelen en onder onze gemeenschappelijke regeling Regio Gooi en Vechtstreek uit te voeren. Zo halen we de negatieve effecten van marktwerking uit de dagelijkse dienstverlening. We zorgen dat de reiziger en de chauffeur of de medewerker op de centrale elkaar kennen. We kunnen met een lange termijn horizon investeren in technologie om de reizigers te ondersteunen bij hun reis, de aansluiting met het openbaar vervoer te verbeteren en de verduurzaming van het wagenpark mogelijk te maken.

Tegelijk zijn we ons bewust van de enorme uitdagingen waar gemeenten voor staan. Zo is er in landelijke gebieden sprake van een krimp van het openbaar vervoer. Niet alleen vanwege deze krimp, ook vanwege een groeiend aantal inwoners met beperkingen zien gemeenten zich geconfronteerd met een stijgende vervoersvraag. En dat tegen een achtergrond van toenemende krapte op de arbeidsmarkt, minder geld vanuit het Rijk, kostprijsverhoging als gevolg van fiscale maatregelen en toenemende verkeersdruk.

Wij verwachten deze uitdagingen aan te kunnen door de uitvoering van het Wmo-vervoer, leerlingenvervoer, jeugdhulpvervoer en op termijn het vervoer van en naar dagbesteding te bundelen in één uitvoeringsorganisatie. Bundelen wil niet zeggen dat we kinderen, volwassenen en ouderen bij elkaar in één bus gaan vervoeren. In tegendeel. We bundelen het personeel en het materieel, zodat wij deze in kunnen zetten voor alle doelgroepen. Met een gebundelde inzet kunnen we fatsoenlijke arbeidsvoorwaarden bieden en benutten wij investeringen in voertuigen en technologie optimaal. Zo houden we het vervoer ook voor de lange termijn betaalbaar.

Steeds meer gemeenten in Nederland trekken verantwoordelijkheden voor de uitvoering van het doelgroepenvervoer dichter naar zich toe. Gemeenten experimenteren onder andere met regiecentrales. Toch zijn wij de eerste gemeenten die de verantwoordelijkheid voor het uitvoerend personeel en materieel naar zich toe trekken. Vanuit de overtuiging dat we daarmee het verschil maken voor onze inwoners. Deze stap maakt het mogelijk dat de inwoners die dit zo hard nodig hebben iets minder afhankelijk zijn van anderen om zich te verplaatsen in onze prachtige Gooi en Vechtstreek.

Namens de gemeenten Gooi en Vechtstreek,

Maarten Hoelscher
Coördinerend portefeuillehouder doelgroepenvervoer

BV Vervoer Gooi en Vechtstreek

Algemene beschrijving	
Naam	BV Vervoer Gooi en Vechtstreek
Merknaam	Nader te bepalen
Datum oprichting	Medio september 2020
Adres	Oud-Eemnesserweg 5-G, 3741 MP Baarn
Telefoon	N.t.b.
Mail	N.t.b.
Eigenaar	Gemeenschappelijke regeling Regio Gooi en Vechtstreek
Aandeelhouder	De aandeelhoudersvergadering heeft dezelfde samenstelling als het algemeen bestuur Regio Gooi en Vechtstreek
Opdrachtgever(s)	Portefeuillehouders sociaal domein Regio Gooi en Vechtstreek
Taken	Uitvoeren van het Wmo vervoer en het leerlingen- en jeugdhulpvervoer.
Visie	Wij vergroten de mobiliteit van inwoners door hen zeven dagen per week betrouwbare en toegankelijke ondersteuning bij het reizen te bieden.
Missie	“Voor inwoners, met gemeenten” Voor inwoners bieden wij samen met gemeenten hoogwaardige ondersteuning bij het reizen in en rondom Gooi en Vechtstreek.
Jaaromzet	€ 7,4 miljoen (2024)
Medewerkers	132 FTE
Voertuigen	135

Analyse

Huidige situatie

In Gooi en Vechtstreek maken ongeveer 9.000 inwoners gebruik van het doelgroepenvervoer, omdat zij geen gebruik kunnen maken van eigen vervoer of openbaar vervoer. Het gemeentelijk doelgroepenvervoer bestaat uit onderstaande vervoersvormen.

Tabel 1

Doelgroepenvervoer in Gooi en Vechtstreek

Vervoersvorm	Aanbieder(s)	Gebruikers	Ritten	Klachten	Uitgaven*
Wmo vervoer	Hop taxi	7.367	225.000	284	3.803.000
Leerlingen- en jeugdhulpvervoer	Willemsen de Koning	668	50.000	249	3.019.000
Vervoer dagbesteding	50 zorgaanbieders	500	-	-	200.000

* Uitgaven WMO betreft uitgaven boekjaar 2018 en leerlingenvervoer uitgaven schooljaar 2018/2019

De gemeenten Blaricum, Eemnes¹, Gooise Meren, Hilversum, Huizen, Laren², Weesp en Wijdmeren (hierna de gemeenten) kopen vanuit Regio Gooi en Vechtstreek sinds 2010 gezamenlijk het doelgroepenvervoer in. De vervoersvormen worden gescheiden ingekocht en beheerd vanuit de Regio Gooi en Vechtstreek.

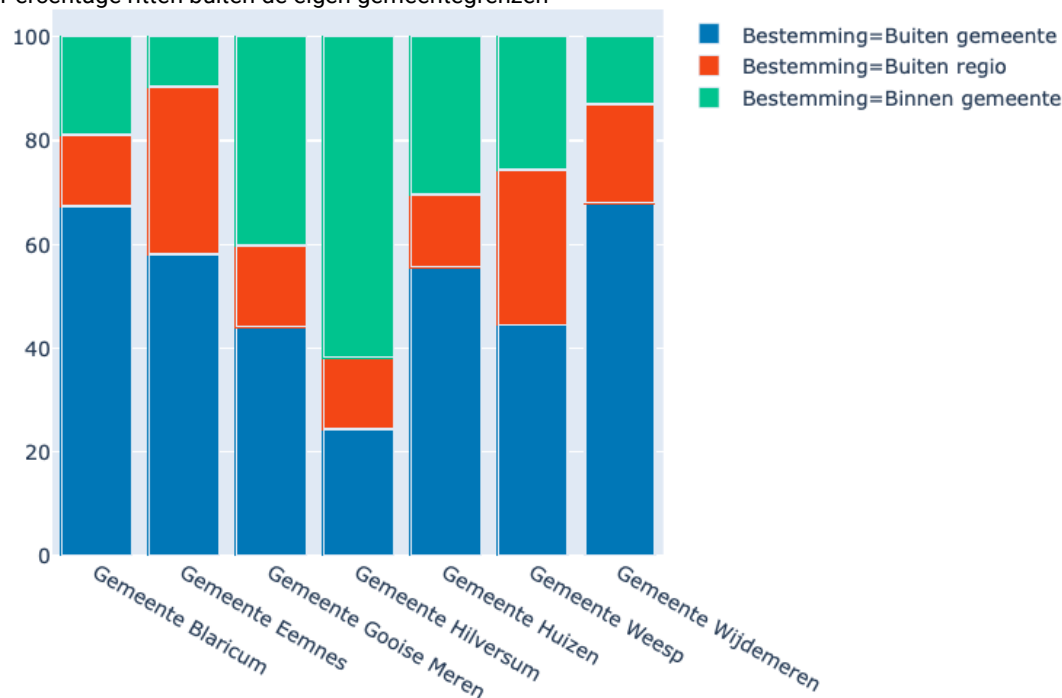
Marktanalyse

Eén vervoersgebied

Gooi en Vechtstreek is het vervoersgebied waar de BV Vervoer zich op richt. Inwoners van de gemeenten reizen van en naar voorzieningen in heel Gooi en Vechtstreek. Figuur 1 geeft inzicht in het reisgedrag van inwoners die gebruik maken van het doelgroepenvervoer.

Figuur 1

Percentage ritten buiten de eigen gemeentegrenzen



Gooi en Vechtstreek kan gezien worden als één vervoersgebied. Inwoners verplaatsen zich grotendeels binnen dit gebied en tussen de gemeenten in dit gebied. Het doelgroepenvervoer is efficiënt en effectief uit te voeren op de schaal van Gooi en Vechtstreek. Gemiddeld 70% van het vervoer gaat de over de eigen gemeentegrenzen. Om de voertuigen en de chauffeur efficiënt en effectief in te zetten is het van belang dat het voertuig zo min mogelijk zonder passagiers rijdt. Dat

¹ Eemnes doet niet mee aan de inkoop van het jeugdhulpvervoer

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

betekent dat op de plek waar een passagier wordt afgezet, er bij voorkeur een andere passagier wordt opgepikt. Op het moment dat je het vervoer gezamenlijk vorm geeft, is deze kans vele malen groter ten opzichte van de situatie waarin de gemeente besluit het vervoer zelf vorm te geven. Samenwerken op doelgroepenvervoer is van belang om de dienstverlening efficiënt en effectief vorm te kunnen geven. Indien gemeenten besluiten het vervoer bij verschillende uitvoerders neer te leggen, is de verwachting dat de kosten voor het doelgroepenvervoer voor elke gemeente stijgen, omdat de kans dat een voertuig leeg teruggaat groter is.

Gescheiden markten

De markten voor Wmo-vervoer, leerlingenvervoer, jeugdhulpvervoer, vervoer van en naar dagbesteding of werk worden nog gescheiden vormgegeven door gemeenten. Historisch kan dit verklaard worden, omdat de regelingen verschillende beleidsterreinen beslaan. Tot op heden is vooral gezocht naar optimalisatie binnen elke regeling. Afstemming tussen de regelingen is iets waar de laatste jaren door steeds meer gemeenten in Nederland over nagedacht wordt. Met name om de bezettingsgraad van voertuigen te verbeteren.

Het Wmo-vervoer is ongepland vervoer. Dat betekent dat inwoners met een taxipas op de dag dat zij willen reizen kunnen bellen voor een taxi. Het leerlingenvervoer, het vervoer van en naar dagbesteding of werk is gepland vervoer. Bij de start van het (school)jaar is bij de vervoerder bekend wie gebruik maken van het vervoer en waar zij naartoe moeten. De voertuigen voor het gepland vervoer staan grote delen van de dag stil, omdat gebruikers dan op school, dagbesteding of werk zijn. Door gepland en ongepland vervoer te bundelen kan gekeken worden naar efficiëntere inzet van personeel en materieel.

De meeste winst is daarbij te boeken door het Wmo-vervoer en leerlingenvervoer te bundelen. Dat is dan ook de eerste stap die de gemeenten in Gooi en Vechtstreek willen zetten. Gelet op dat beide vervoersvormen worden uitgevoerd door één aanbieder is dit ook de meest eenvoudige stap. Het bundelen van het vervoer van en naar dagbesteding is complex, omdat dit vervoer wordt vorm gegeven door vijftig verschillende aanbieders. Daarbij is het vervoer onderdeel van een integrale kostprijs voor dagbesteding, waardoor de financiële ontvlechting tijd en zorgvuldigheid vraagt.

Onvoldoende continuïteit voor inwoners en gemeenten

Als gevolg van faillissementen en nieuwe uitvoerders van opdrachten was de continuïteit van vervoer voor inwoners in het geding. Zodra het vervoer over gaat naar een andere vervoerder zijn er afbouw- en opstart problemen voor inwoners. Het is juist voor het leerlingenvervoer maar ook het Wmo vervoer van belang dat inwoners, gelet op hun beperkingen, kunnen rekenen op betrouwbaar vervoer. Voor de meeste inwoners betekent dit dat er sprake is van een rit die op tijd rijdt met een chauffeur die bekend is (in het geval van leerlingenvervoer). Ook voor gemeenten is continuïteit van belang. Afgelopen jaren werden zij gedurende aanbestedingen en ook na nieuwe aanbestedingen geconfronteerd met een onverwachte stijging van de kosten voor het vervoer.

Betrouwbaarheid en tijdigheid

Uit onderstaande klachtenregistratie komt naar voren dat met name twee onderdelen bepalend zijn voor de door inwoners ervaren kwaliteit:

1. de kwaliteit van de chauffeur;
2. de tijdigheid van de rit.

Tabel 2

Geregistreerde klachten Wmo vervoer en leerlingenvervoer 2018

Voorziening	Aantal klachten	Klachten % aantal ritten	Niet of te weinig leveren	Afspraken niet nakomen	Bejegening medewerker	Tijdigheid	Overig
Wmo vervoer	284	0,13%	39	49	59	119	18
Leerlingenvervoer	249	0,50%	23	55	19	131	21

Tekort aan chauffeurs

De Nederlandse arbeidsmarkt is mede als gevolg van de aantrekkende economie steeds krappere. Mede als gevolg daarvan verwacht de taxibranche een groeiend tekort aan geschikte chauffeurs voor

het doelgroepenvervoer³. Tegelijk zie je dat de markt hier nog beperkt op reageert. Het beroep van taxichauffeur is vergaand geflexibiliseerd met tijdelijke overeenkomst, zzp-contracten en 0-uren contracten. De vaste schil in een taxionderneming die zich richt op doelgroepenvervoer is veelal beperkt van omvang. Dit vanwege het risico dat aanbestedingsopdrachten met een beperkte looptijd aan een andere vervoerder worden gegund. De taxionderneming moet snel kunnen op- en afschalen bij het winnen en verliezen van aanbestedingsopdrachten. Mede als gevolg van de grilligheid van aanbestedingen investeren taxiondernemers wel in hun vaste schil maar beperkt in hun flexibele schil. En dat terwijl de chauffeur door de inwoner wordt gezien als degene die het verschil maakt in de ervaren kwaliteit van dienstverlening. De flexibilisering van de taximarkt wordt versterkt doordat de prijs vanwege concurrentie onder druk staat.

Gebrek aan innovatie

Ook draagt de huidige wijze van contracteren en financieren van het vervoer niet bij aan vernieuwing in de vervoersmarkt. Het ontbreekt in de vervoersmarkt aan voldoende planvorming en ruimte om te kunnen innoveren⁴. Hierdoor gaat veel tijd en geld verloren aan het beheren van de bestaande situatie, terwijl oplossingen met een grotere maatschappelijke impact mogelijk voorhanden zijn. Denk bijvoorbeeld aan de mogelijkheden om inwoners met beperkingen te ondersteunen bij het reizen met het openbaar vervoer en mogelijkheden om reisinformatie op maat te bieden. Het stimuleren van innovatie vraagt om meer regie van de overheid.

Onvoldoende grip voor gemeenten

Het zijn de voorgaande marktontwikkelingen die maken dat gemeenten geconfronteerd worden met stijgende uitgaven, zonder dat er het gevoel bestaat dat daar in de bestaande verhoudingen iets aan gedaan kan worden. Partijen vallen terug op contractuele afspraken en relaties. Het tekort aan chauffeurs, het gebrek aan innovatie en de zoektocht naar nieuwe vervoersoplossingen maken dat gemeenten meer regie moeten nemen op de vormgeving van de vervoersmarkt.

Trends en ontwikkelingen

Deze trends en ontwikkelingen zijn zichtbaar in het doelgroepenvervoer en het openbaar vervoer:

1. groei vervoersvraag;
2. stijgende kostprijs;
3. verduurzaming van het vervoer;
4. toename van de verkeersdruk;
5. digitalisering en nieuwe vervoersoplossingen.

1. Groei vervoersvraag

Afgelopen jaar was het aantal gebruikers voor het Wmo vervoer in Gooi en Vechtstreek stabiel. Als gevolg van vergrijzing en toename van het aantal volwassenen dat thuis woont verwacht het kennisinstituut voor mobiliteitsbeleid een stijging van 8,3% in 2030 ten opzichte van 2016⁵ (ongeveer 0,7% per jaar). In de financiële doorrekening wordt het aantal gebruikers vanaf 2020 constant gehouden.

Het aantal leerlingen dat gebruik maakt van het leerlingenvervoer is afgelopen jaren gestegen in Gooi en Vechtstreek. Hoewel het kennisinstituut voor mobiliteitsbeleid een daling verwachtte op basis van eerdere jaren en als gevolg van de invoering van de Wet op passend onderwijs, is deze daling in de uitvoeringspraktijk van gemeenten niet zichtbaar⁶. Vanwege de onzekerheden gaat de business case in de financiële doorrekening uit van een nullijn.

2. Stijgende kostprijs

De prijs per rit van het vervoer stijgt. Vooral van 2019 op 2020 is de kostprijs hard gestegen als gevolg de afschaffing van de teruggavereling BPM en loon- en prijsontwikkeling. Volgens de NEA Index stijgen de kosten voor de taxisector met 6,7%⁷. De voornaamste reden van de stijging is de afschaffing van de teruggaveregeling BPM per 1 januari 2020. Regio Gooi en Vechtstreek heeft contractueel

³ <https://www.taxipro.nl/contractvervoer/2018/07/26/groeiend-tekort-aan-taxichauffeurs-doelgroepenvervoer/>

⁴ <https://forseti.nl/doelgroepenvervoer-mist-innovatie-de-overheid-aan-zet/>

⁵ Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid, 2016, *Cijfers en prognose voor het doelgroepenvervoer in Nederland*

⁶ Ibid.

⁷ <https://www.panteia.nl/nieuws/nea-index-6-7-in-2020/>

geborgd dat het tarief maximaal met 4,5% geïndexeerd wordt. In 2020 heeft de Regio Gooi en Vechtstreek aan deze afspraak vastgehouden, omdat de contracten van beide vervoerders aan het einde van de looptijd zitten. Daardoor is de kostenstijging als gevolg van de BPM-maatregel niet van toepassing. Dit betekent echter wel dat vanaf 2021 deze kostenstijging wel meegenomen moet worden, aangezien dat het moment is dat zowel voor het Wmo vervoer als voor het leerlingenvervoer een nieuw wagenpark zonder BPM teruggave gefinancierd moet worden. Het effect van de BPM-maatregel is daarom apart meegenomen in de business case.

3. *Verduurzaming van het vervoer*

Verkeer en vervoer is verantwoordelijk voor circa 38% van de CO2 uitstoot in Nederland⁸. Rijk, provincies en gemeenten nemen (fiscale) maatregelen om de uitstoot terug te dringen. Zo beoogt de afschaffing van de teruggaveregeling BPM voor taxi's de overstap naar elektrische voertuigen te stimuleren. Volledig elektrische voertuigen zijn vrijgesteld van BPM. Voor lichte voertuigen (auto's) is een overstap naar elektrisch financieel haalbaar. Voor zware voertuigen (busjes) zijn elektrische vervoersoplossingen nog onvoldoende voorhanden.

4. *Toename van de verkeersdrukte*

Het kennisinstituut mobiliteit verwacht dat richting 2024 het wegverkeer met 5 procent zal toenemen ten opzichte van 2018⁹. Het gebruik van de trein loopt naar verwachting de komende vijf jaar zelfs met 16 procent op. De groei van het wegverkeer heeft ook tot gevolg dat verwacht kan worden dat het doelgroepenvervoer als gevolg van meer files langer over een rit doet ten opzichte van de huidige situatie. Als gevolg hiervan stijgt de gemiddelde kostprijs per rit.

5. *Digitalisering en nieuwe vervoersoplossingen*

Volledig autonoom doelgroepenvervoer hoeft de komende jaren niet verwacht te worden. Het is juist vanwege beperkingen van inwoners dat de chauffeur/begeleider komende jaren onverminderd hard nodig is. Toch zijn er op het terrein van ICT verscheidene ontwikkelingen die het mogelijk maken om met gebruikers te zoeken naar slimmere en andere vervoersoplossingen:

- Er is software in ontwikkeling die het mogelijk maakt om de meest efficiënte route en combinaties te plannen.
- De ontwikkeling van apps maakt het mogelijk om eenvoudig taxi's te bestellen. Reserveringen worden automatisch in het systeem opgenomen en gepland, waardoor er geen tussenkomst van een call center medewerker/planner benodigd is.
- Ook zijn er digitale assistenten (Liza) die automatisch gesprekken aannemen via de telefoon.
- Door track and trace kan een klant eenvoudig zien of de taxi al onderweg is.
- Het gebruik van big data kan een schat aan informatie opleveren die voor vervoerders en gemeenten cruciaal is. Het biedt niet alleen de mogelijkheid om gedetailleerd te rapporteren en zo grip op de kosten te krijgen, maar het kan ook worden gebruikt om gemeenten te adviseren over het effect van hun beleid.

Vaak zijn bovenstaande oplossingen op dit moment nog suboptimaal, omdat de technologie nog onvoldoende ver doorontwikkeld is. Daarom is het effect van deze oplossingen op de kostprijs van het vervoer op dit moment ook nog moeilijk door te rekenen. Het is van belang voor gemeenten om bij het vormgeven van het vervoer rekening te houden met voldoende financiële ruimte voor innovatie en vernieuwing. Het zijn juist deze innovaties die de zelfredzaamheid van inwoners vergroten en daarmee de kwaliteit naar een hoger niveau kunnen brengen. Het is juist technologie die het mogelijk kan maken dat inwoners weer gebruik kunnen maken van voorliggende oplossingen, zoals het openbaar vervoer. Voor het doelgroepenvervoer betekent dat ook dat in samenwerking met het openbaar vervoer gezocht moet worden naar bijvoorbeeld het inzetten van OV-coaches, reis apps zoals GoOV of reizen met een vrijwilliger. Ook fietstrainingen kunnen met name ouderen langer gezond en actief houden en ervoor zorgen dat ze niet afhankelijk worden van het doelgroepenvervoer. Kortom: investeer in mensen en leer ze reizen. Hieronder staan verschillende ideeën om dit te bereiken:

1. Stimuleren van OV, bijvoorbeeld door het gratis maken van OV voor ouderen met een laag inkomen. De gemeente Amsterdam gaat dit invoeren:

⁸ CBS, 2017, CO2 uitstoot naar sector.

⁹ <https://www.kimnet.nl/actueel/nieuws/2019/11/12/mobiliteitsbeeld-2019-vooral-het-gebruik-van-de-trein-neemt-toe>

<https://www.ovpro.nl/bus/2018/07/17/ouderen-met-laag-inkomen-reizen-gratis-bij-connexxion-gvb-en-ebs/>

2. Investeer in inwoners, leer ze reizen met het OV. Geef ook met name kinderen training om zelf naar school en dagbesteding te fietsen of te reizen met OV. Zelf kunnen reizen is om allerlei redenen beter dan afhankelijk zijn van de taxi. Dit kan bereikt worden door het inzetten van OV-coaches, zoals in Amsterdam gebeurt door stichting MEE. <https://www.meeaz.nl/ov-coach> GoOV is ook een goed voorbeeld waar doormiddel van een app op de smartphone en een trainer mensen met beperkingen wordt geleerd om te reizen. In de gemeente Huizen wordt dit al ingezet. <http://www.go-ov.nl/>
Andere voorbeelden zijn reizen met een vrijwilliger, inzet van de Buzz Buddy en Blue Assist. Zie hier voorbeelden van andere gemeenten: <http://www.dereiskoffer.nu/>
3. Geef kinderen een elektrische fiets die ver van school wonen i.p.v. leerlingenvervoer. Dit kan ook als een lening aan ouders die het niet zelf kunnen betalen. Begeleiding bij het fietsen in het begin is vaak wel nodig. In Huizen hebben ze hier een aantal goede ervaringen mee. Gemiddeld kost leerlingenvervoer per kind per jaar €4.400,-. De aanschaf van een (elektrische) fiets is dus ten opzichte van het gemiddelde binnen een jaar terugverdiend.

Financieel kader

Om een vergelijking mogelijk te maken heeft de Regio Gooi en Vechtstreek 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. 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 jeugdhulpvervoer¹⁰;
3. het jaarlijkse financiële effect van het afschaffen van de BPM-korting voor taxibedrijven is per 1 januari 2020 inzichtelijk gemaakt¹¹.
4. de prognoses 2021 en verder zijn gebaseerd op het prijspeil 2020 en het volume in 2019.

De jaarafsluiting plus de autonome financiële ontwikkelingen en het BPM-effect zijn samengebracht in onderstaand financieel kader voor 2021 en volgende jaren.

Tabel 3

Financieel kader doelgroepenvervoer

	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 ¹²	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

¹⁰ 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%.

¹¹ <https://www.amweb.nl/schade/nieuws/2019/11/afschaffing-teruggave-bpm-voor-taxibedrijven-per-1-januari-2020-101119935>

¹² 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.

Wat willen we bereiken?

Missie

Voor inwoners bieden wij samen met gemeenten hoogwaardige ondersteuning bij het reizen in en rondom Gooi en Vechtstreek.

Visie

Wij vergroten de mobiliteit van inwoners door hen zeven dagen per week betrouwbare en toegankelijke ondersteuning bij het reizen te bieden.

Doelstelling

De visie is vertaald naar de volgende doelstellingen voor onze dienstverlening:

1. Betrouwbare en toegankelijke dienstverlening
 2. Goed en inclusief werkgeverschap
 3. Financieel gezond vervoer
 4. Duurzaam en uitstootvrij vervoer
-
1. *Betrouwbare en toegankelijke dienstverlening*
 - Het vervoer is afgestemd op de behoefte van de reiziger en voldoet aan de gestelde kwaliteitseisen.
 - Voor leerlingen werken we zoveel mogelijk met een vaste chauffeur.
 - De ritten worden volgens vastgestelde regels gerealiseerd.
 - We streven naar gegarandeerde en tijdige nakoming van de (rit)afspraken.
 - De dienstverlening is een voorbeeld op het gebied van toegankelijkheid voor mensen met een handicap of beperking.
 - Een goed ingerichte klachtenprocedure.
 - Het openbaar vervoer en het doelgroepenvervoer sluiten goed op elkaar aan.
 2. *Goed en inclusief werkgeverschap*
 - Wij willen de baanzekerheid voor het uitvoerend personeel vergroten door meer vaste aanstellingen en goede opleidings- en doorgroeimogelijkheden.
 - Medewerkers zijn vakbekwaam en geschoold en beheersen de Nederlandse taal in woord en geschrift
 - Medewerkers hebben kennis over en affiniteit met inwoners met beperkingen.
 - Wij staan voor inclusief werkgeverschap en bieden mensen met een afstand tot de arbeidsmarkt een kans.
 3. *Financieel gezond vervoer*
 - Het doelgroepenvervoer wordt uitgevoerd binnen de financiële kaders zoals opgenomen in tabel 3.
 - Door de inzet van ons wagenpark en onze chauffeurs te bundelen streven we naar een zo efficiënt mogelijk inzet van onze middelen.
 - De bedrijfsvoering is primair gericht op het publiek belang en niet op winstoptimalisatie.
 - Inwoners betalen een redelijke eigen bijdrage, bij voorkeur afgerekend per gereden afstand.
 - Het uitvoerend personeel krijgt een maatschappelijk aanvaardbare vergoeding voor haar inzet.
 4. *Duurzaam en veilig vervoer*
 - Wij willen uiterlijk in 2030 de transitie hebben gemaakt naar volledig uitstootvrij vervoer.
 - De voertuigen zijn adequaat en veilig.
 - Door een efficiënte ritplanning zorgen we ervoor dat er minder kilometers en minder 'lege' kilometers gereden worden ten opzichte van de huidige situatie.

Hoe willen we daar komen?

Strategie

Om deze doelen te verwezenlijken gaan de gemeenten de uitvoering van:

1. het Wmo vervoer per 1 januari 2021 (m.u.v. de gemeente Laren);
 2. het leerlingenvervoer en jeugdhulpvervoer per 1 augustus 2021;
 3. het dagbestedingsvervoer op een later te bepalen moment;
- bundelen en onderbrengen bij de gemeenschappelijke Regio Gooi en Vechtstreek.

Door het personeel en het materieel voor het Wmo vervoer, leerlingenvervoer en jeugdhulpvervoer onder te brengen in één gemeentelijke uitvoeringsorganisatie verwachten wij de doelstellingen binnen de financiële kaders te kunnen realiseren.

Betrouwbare en toegankelijke dienstverlening

Een herkenbaar gezicht

Inwoners hechten veel waarde aan de kwaliteit van de chauffeur en de tijdigheid van de rit. Iemand begeleiden bij de reisbehoefte gaat veel verder dan het besturen van een auto of autobus. Inwoners willen comfortabel en veilig kunnen reizen. De BV Vervoer stemt haar ondersteuning af op de behoefte en eventuele beperkingen en handicaps van de reiziger. Dat doen we met een gevarieerd wagenpark en grotendeels vast personeel. Bij het leerlingenvervoer zorgen we voor een vaste en herkenbare chauffeur, waardoor de reis voorspelbaar en betrouwbaar verloopt.

Een samenhangend vervoersnetwerk

Wmo pashouders, leerlingen en dagbesteding deelnemers worden gescheiden van elkaar in verschillende vervoerssystemen vervoerd. Er is vervoer geregeld per wettelijke regeling en/of reismotief (dagbesteding, recreatie, ziekenhuis, school). Hierdoor rijden soms halfgevolde voertuigen achter elkaar aan. Dit leidt tot een niet-samenhangend geheel, verkokerd en inefficiënt. Door een gebundelde dienstverlening kan een voor inwoners betrouwbaarder vervoersnetwerk worden ingericht. Dat doen we door te werken met één centrale van waaruit het gehele wagenpark en het uitvoerend personeel worden aangestuurd. Door een robuustere organisatie kunnen onverwachte gebeurtenissen zoals ziekte beter worden opgelost voor de inwoner.

Ondersteuning bij het reizen met openbaar vervoer

Een reis met het openbaar vervoer is voor mensen met beperkingen vaak een reis vol hindernissen. Het gevolg is dat ze zijn aangewezen op het doelgroepenvervoer of zij moeten een beroep doen op familie of anderen voor vervoer. Uit het mobiliteitsbeeld blijkt dat meer dan 80% van de Wmo pashouders op minder dan 400 meter van een bushalte woont en toch geen gebruik maakt van het openbaar vervoer. De BV Vervoer gaat samen met de Regio Gooi en Vechtstreek en de provincie Noord-Holland aan de slag met het verbeteren van de toegankelijkheid van het openbaar vervoer voor haar reiziger. Zo wil de BV Vervoer bijvoorbeeld een coach inzetten om inwoners met beperkingen te ondersteunen bij het reizen. Deze coach moet gedekt worden uit de provinciale middelen ter verbetering van de toegankelijkheid van het openbaar vervoer en is daarom niet opgenomen in de business case.

Goede informatievoorziening

De BV Vervoer staat voor een dienstverlening volgens vaste regels. De reiziger weet van te voren wat hij of zij kan verwachten. De BV Vervoer haalt reizigers op de afgesproken tijd op en informeert reizigers actief als de chauffeur later komt of er een andere chauffeur komt dan afgesproken. De tevredenheid van de reiziger over een rit met vertraging kan nog steeds goed zijn als de reiziger vooraf weet dat het langer duurt en de chauffeur begrip toont. Reizigers krijgen meer grip op de reis door hen tijdig informatie te geven en goed met hen te communiceren. De tevredenheid en de ervaren kwaliteit nemen daardoor toe.

Een onafhankelijk klachtenmeldpunt

De BV vervoer blijft werken met het onafhankelijk klachtenmeldpunt sociaal domein. Zo weet de inwoner zeker dat hij goed wordt geholpen en kunnen de gemeenten toezicht houden op de klachtafwikkeling door de BV Vervoer.

Goed en inclusief werkgeverschap

Goed werkgeverschap richting de medewerkers in de uitvoering is nodig. Zij bepalen de kwaliteit van dienstverlening voor de inwoners die dagelijks gebruik maken van het doelgroepenvervoer. De BV Vervoer investeert op de volgende punten in het personeel:

1. Het aanbieden van vaste dienstverbanden voor minimaal 80% van het personeel;
2. De chauffeur moet in bezit zijn van een EHBO – certificaat;
3. De chauffeur moet in bezit zijn van een certificaat voor omgaan met epilepsie;
4. De chauffeur moet weten om te gaan met inwoners met gedragsproblemen.

Investeren in goede en vaste chauffeurs

De meeste kosten van de vervoerder zijn vrij constant (planning en voertuigen). De grootste kostenpost (circa 75%) zijn loonkosten. Dit zorgt ervoor dat kostenbesparingen vaak bij de chauffeur gezocht worden. De FNV heeft in het [Witboek taxi](#), omschreven wat de negatieve gevolgen voor de chauffeur hiervan zijn. Het uitvoerend personeel is de sleutel tot een betere kwaliteit van dienstverlening in de beleving van de reiziger. Daarom investeert de BV Vervoer in vast personeel en opleiding en ontwikkeling (€ 300,- per medewerker, per jaar). Door werk te maken van goed werkgeverschap verbetert de BV Vervoer de betrokkenheid en de kwaliteit van het personeel en daarmee de kwaliteit van het vervoer. Het hebben van een vaste chauffeur is ook belangrijk voor reizigers die door hun beperkingen of aandoeningen gebaat zijn bij chauffeurs die hen kennen, zoals leerlingen van speciaal onderwijs.

Het combineren van meerdere vormen van doelgroepenvervoer, zoals Wmo-taxi en leerlingenvervoer, in één organisatie biedt kansen om meer volwaardige banen te bieden aan medewerkers. In het leerlingenvervoer is de inzet van de chauffeur nu vaak beperkt van 1 tot maximaal 1,5 uur in de ochtend en de middag. Door andere vormen van vervoer ervoor en erna te plannen, neemt de aaneengesloten werktijd toe en ontstaan er meer volwaardige banen.

Onder de vlag van de Regio zitten ook de Grondstoffen en Afvalstoffendienst en de Regionale ambulancevoorziening. Beide eenheden beschikken net als de BV Vervoer over een groot wagenpark en veel chauffeurs. Horizontale mobiliteit is mogelijk en biedt voor de verschillende beroepsgroepen een interessant loopbaanperspectief. De BV Vervoer zal zich inzetten om deze horizontale mobiliteit te vergroten. Ook is het mogelijk door middel van detachering tussen de diensten van de Regio de druk binnen de dienstverlening voor elkaar op te vangen.

Inclusief werkgeverschap

De BV Vervoer streeft naar inclusief werkgeverschap en wil kansen geven aan kwetsbare mensen op de arbeidsmarkt door opleidingen, stage- en leerwerkplekken voor hen te creëren. Waar mogelijk maakt de BV Vervoer werk van social return door het scheppen van werkgelegenheid voor mensen die moeilijk toegang hebben tot de arbeidsmarkt.

Financieel gezond vervoer

Financiële sturing gemeenten

Het uitgangspunt is dat het doelgroepenvervoer wordt uitgevoerd binnen het in tabel 3 gestelde financiële kader. Gemeenten zijn via de Regio Gooi en Vechtstreek eigenaar en opdrachtgever voor de BV Vervoer. De gemeenten sturen vanuit het algemeen bestuur van de Regio op het financiële kader en houden toezicht op de uitvoering van het (financieel) beleid in de BV Vervoer. De BV Vervoer gaat uit van een actieve aandeelhoudersrol. Dat betekent dat de aandeelhouder naast financieel toezicht ook actief meestuint ten aanzien van strategische (investerings)beslissingen.

Slim besparen om te kunnen investeren in personeel

De BV Vervoer investeert in goed en vast personeel. Aan goed werkgeverschap hangt een prijs die opgebracht moet worden binnen de financiële kaders. De BV Vervoer verwacht deze extra investeringen te financieren door de bedrijfsvoering van het leerlingenvervoer en het Wmo vervoer slim te bundelen.

De BV Vervoer verwacht te kunnen besparen door:

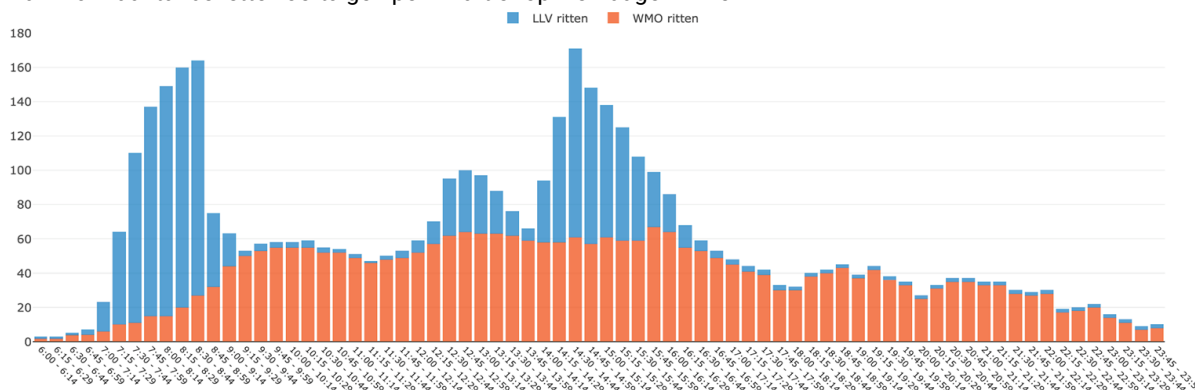
1. Chauffeurs en voertuigen die nu ingezet worden voor alleen het Wmo vervoer of het leerlingenvervoer in te zetten voor zowel het Wmo vervoer als het leerlingenvervoer;

2. De samenstelling van het wagenpark beter af te stemmen op de reisbehoefte.

Figuur 2 laat zien dat de voertuigen voor het leerlingenvervoer slechts beperkt op de dag ingezet worden. Door het bundelen van gepland en ongepland vervoer is de verwachting dat de voertuigen beter benut kunnen worden en minder stil staan. T&T dataconsultancy heeft berekend dat bij een gebundeld wagenpark gemiddeld 21% minder voertuigen nodig zijn voor de uitvoering van het doelgroepenvervoer door de voertuigen voor het leerlingenvervoer gedurende de dag ook in te zetten voor het Wmo vervoer.

Figuur 2

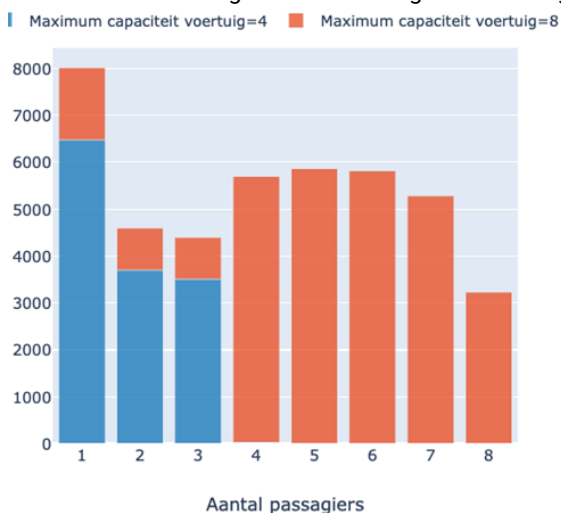
Maximum aantal bezette voertuigen per kwartier op werkdagen in 2019



De BV Vervoer zet begin 2021 het wagenpark voor het leerlingenvervoer op. Het huidige wagenpark leerlingenvervoer bestaat volledig uit (auto)bussen. Gelet op een gemiddelde bezetting van 5 leerlingen per voertuig is dit niet de meest efficiënte en duurzame inzet van voertuigen (zie figuur 3). T&T dataconsultancy heeft berekend dat minimaal 26% van de huidige ritten voor het leerlingenvervoer uitgevoerd kunnen worden met een auto in plaats van een autobus. Hierdoor kan op kosten bespaard worden en kan een deel van de voertuigen voor het leerlingenvervoer gedurende de dag ook goed ingezet worden voor het Wmo vervoer.

Figuur 3

Gemiddelde bezetting van een voertuig in het leerlingenvervoer 2019, afgezet tegen het aantal ritten



Financiering gericht op zelfstandig reizen

Voor inwoners is het van belang dat zij gestimuleerd worden om zo lang en veel als mogelijk zelfstandig te reizen. Bij gebrek aan alternatieven is het openbaar vervoer een goede manier waarop inwoners zich kunnen verplaatsen. Dat kunnen de gemeenten stimuleren door goede aansluitingen tussen het doelgroepenvervoer en het openbaar vervoer. Ook kunnen de gemeenten het stimuleren door reizen met het openbaar vervoer voor inwoners met beperkingen financieel aantrekkelijker te maken. Het Wmo vervoer is een aanvulling op het openbaar vervoer. Op dit moment is de eigen bijdrage voor het Wmo vervoer dusdanig lager voor inwoners dan de eigen bijdrage voor het openbaar vervoer. Er is daarom geen prikkel voor inwoners om te reizen met het openbaar vervoer. Indien de

gemeenten besluiten om de eigen bijdrage voor het Wmo vervoer meer af te stemmen op de eigen bijdrage voor het openbaar vervoer, is het wel verstandig om te onderzoeken wat dit betekent voor inwoners die veel moeten reizen, niet met het openbaar vervoer kunnen en onvoldoende middelen hebben om het vervoer zelf te bekostigen. Gemeenten besluiten over de hoogte van de eigen bijdrage voor het Wmo vervoer. De BV Vervoer heeft hier, behalve agenderend, geen invloed op.

Verduurzamen wagenpark

Gooi en Vechtstreek kan met besparingsmaatregelen de CO2 uitstoot met 49% terugdringen ten opzichte van 2017. Energie besparen is prioriteit bij alle gemeenten in Gooi en Vechtstreek. Ook de BV doelgroepenvervoer kan besparen op energie en de CO2 uitstoot door:

1. het wagenpark te elektrificeren;
2. met gemeenten toewerken naar een uniforme prijssystematiek om het aantal lege en stilstaande kilometers terug te dringen.

Elektrificeren wagenpark

Een groene en gezonde leefomgeving is voor alle inwoners uit Gooi en Vechtstreek van belang. Daarom willen de gemeenten met elkaar zorgen dat het doelgroepenvervoer uiterlijk in 2030 uitstootvrij is. De Regio heeft onderzoek laten doen naar het verduurzamen van het wagenpark. Drie scenario's zijn onderzocht door adviesbureau Zanders:

1. Volledig elektrificeren
2. Half diesel / half elektra
3. Volledige diesel

Uit het onderzoek komt naar voren dat het volledig elektrificeren zowel praktisch als financieel nog niet haalbaar is. Er is nog geen goede oplossing voor vervoer met autobussen. Het elektrificeren van de helft van het wagenpark is wel haalbaar en kent op lange termijn ook financiële voordelen ten opzichte van het aanschaffen van een wagenpark volledig op diesel. Het elektrificeren van het wagenpark zal in geleidelijke stappen gebeuren. De kosten voor het verduurzamen zijn geen onderdeel van de business case, maar wel apart inzichtelijk gemaakt in de business case.

Prijssystematiek gericht op voorkomen 'lege' kilometers

Het leerlingenvervoer kent op dit moment een kostprijs per kilometer. Het Wmo vervoer een prijs per zone. De BV Vervoer wil met gemeenten op termijn toewerken naar een uniforme en eenduidige kostprijs voor gemeenten en inwoners. Bijvoorbeeld voor zowel het Wmo vervoer als het leerlingen- en jeugdhulpvervoer een prijs op basis van gereden kilometers. Door te werken met een uniforme kostprijs kan ook goed nagedacht worden over de wijze waarop de financiering van de inwoner en gemeenten bij kan dragen aan het verminderen van het aantal 'lege' en 'stilstaande' kilometers. Zo kan gedacht worden aan kortingen voor daluren of kortingen voor ritte met een hoge bezetting. Gemeenten besluiten over de prijssystematiek. De BV Vervoer heeft hier, behalve agenderend, geen directe invloed op. Het aanpassen van de prijssystematiek is daarom geen onderdeel van de business case.

Wat is daarvoor nodig?

De dienstverlening

De BV Vervoer voert de volgende diensten uit:

1. ondersteuning van reizigers bij het plannen en vormgeven van de reis;
2. Wmo vervoer:
225.808 aantal ritten / 491.579 gereden zones;
3. Leerlingen- en jeugdhulpvervoer:
3.900.000 km in schooljaar 2018-2019;
4. ondersteuning van inwoners met een indicatie bij het reizen met het openbaar vervoer.

1. Ondersteuning bij het plannen en vormgeven van de reis

De BV Vervoer verleent ondersteuning bij het reizen aan inwoners met een indicatie voor Wmo vervoer, leerlingenvervoer of jeugdhulpvervoer. Een indicatie is een verwijzing van de gemeenten en/of huisarts, waarin staat dat de inwoner recht heeft op ondersteuning bij het reizen. Persoonlijk contact is voor veel inwoners van belang bij het vormgeven van de reis. Daarom heeft de BV Vervoer een klantenservice waar inwoners terecht kunnen met vragen, het reserveren van ritten en het doorgeven van wijzigingen. Naast persoonlijk contact zet de BV Vervoer ook in op digitale ondersteuning van inwoners die reizen met de BV Vervoer. Dit doen we onder andere met een eenvoudige en laagdrempelige website voor het Wmo vervoer en het leerlingenvervoer, een afgeschermd vervoersportaal voor reizigers waar zij terecht kunnen voor specifieke reizigersinformatie, aanwezigheid op sociale media en een goede digitale bereikbaarheid van de klantenservice.

Inwoners met een indicatie voor Wmo vervoer ontvangen een Wmo-taxi pas, waarmee zij kunnen reizen. De inwoner betaalt een instaptarief van één zone en een tarief voor het aantal zones. In 2020 is het tarief voor een zone € 0,65,-. Kinderen tot 4 jaar reizen gratis mee, mits begeleid door een betalende reiziger. Hulpmiddelen (rolstoel, rollator, looprek of scootmobiel) mogen gratis mee. Dit geldt ook voor uw geleide-, hulp of SOHO-hond. Ook een begeleider reist gratis mee met een betalende reiziger.

2. Wmo vervoer

Het Wmo vervoer rijdt zeven dagen per week van 6:00 tot 00:00 uur. Tot 00:30 is vervoer van en naar NS stations mogelijk. Inwoners kunnen digitaal of telefonisch een rit reserveren. Inwoners die dat wensen, ontvangen een bericht als de taxi in de buurt is. Een gediplomeerd chauffeur haalt inwoners van de afgesproken plek op, begeleidt de reiziger indien nodig van de (voor)deur naar de auto en helpt waar nodig bij het instappen en met bagage. Het kan zijn dat andere reizigers meereizen, waardoor de rit langer duurt. Inwoners betalen voor de kortste route. De chauffeur zet reizigers af en helpt met het uitstappen en begeleiden naar de (voor)deur. Reizigers worden op de afgesproken plaats weer gehaald. Bij de hoofdingangen van Tergooi staan taxizuilen. Hier reserveren inwoners eenvoudig een rit terug naar huis.

3. Leerlingenvervoer

Voor het schooljaar begint maken ouders en kinderen kennis met de chauffeur. Dit is direct het moment om met elkaar bijzonderheden en contactgegevens door te nemen. De chauffeur is opgeleid in het vervoeren van kinderen en laat kinderen nooit zonder toezicht achter. Het leerlingenvervoer rijdt dezelfde route op vaste tijden. Mocht dat een keer niet lukken, dan informeert de BV Vervoer ouders daar tijdig over. Kinderen komen maximaal 15 minuten voor aanvang op school aan en worden maximaal 15 minuten na afloop bij school weer opgehaald.

4. Ondersteuning bij reizen met het openbaar vervoer

De BV Vervoer gaat inwoners met een indicatie die dat kunnen en willen ook ondersteunen bij het reizen met het openbaar vervoer. Dit doet de BV Vervoer in samenwerking met de provincie Noord-Holland en de Regio Gooi en Vechtstreek. Eerst in de vorm van een pilot en met het oog om deze structureel onderdeel te maken van de gezamenlijke dienstverlening. De BV Vervoer zet een coach in om inwoners met een indicatie te begeleiden bij het reizen met het openbaar vervoer. Dit kan bijvoorbeeld door middel van telefonische ondersteuning of door de eerste paar keer met de inwoner mee te reizen. Ook gaat de BV Vervoer samen met provincie en de Regio onderzoeken hoe we inwoners met een indicatie die willen reizen met het openbaar vervoer het beste kunnen ondersteunen met technologische ondersteuning.

De bedrijfsvoering

De Regio Gooi en Vechtstreek richt een nieuwe BV Vervoer op om het Wmo-vervoer over te kunnen nemen van de huidige aanbieder van Wmo vervoer: Hop taxi. In augustus 2021 gaat de BV Vervoer ook het leerlingenvervoer en jeugdhulpvervoer uitvoeren voor de gemeenten in Gooi en Vechtstreek. Op een later te bepalen moment wegen de gemeenten af of het vervoer van en naar dagbesteding ook uitgevoerd kan worden door de BV Vervoer.

Personeel

De BV Vervoer heeft naar verwachting 132 FTE aan personeel. Het grootste deel van het personeel werkt in de dagelijkse uitvoering. De BV Vervoer investeert in het versterken van de ondersteuning van de uitvoering ten opzichte van de huidige situatie. De BV Vervoer gaat in samenwerking met de Regio extra investering in een financieel controller, een P&O adviseur, inkoopadviseur en een juridisch adviseur.

Tabel 5

Personele bezetting BV Vervoer

Functie	2021	2022	2023	2024
Directeur manager	1	1	1	1
Financieel controller	0,35	0,5	0,5	0,5
P&O adviseur	0,4	0,5	0,5	0,5
Inkoop adviseur	0,1	0,2	0,2	0,2
Juridisch adviseur	0,4	0,4	0,4	0,4
Call Center	8,1	8,3	8,3	8,3
Planning	6,2	7,8	7,8	7,8
Administratie	1,4	1,8	1,8	1,8
Management	0,85	1,2	1,2	1,2
Chauffeurs	80,5	110	110	110
Totaal	99	132	132	132

Goed werkgeverschap voor het uitvoerend personeel is van belang voor de gemeenten. Daarom gaat de BV Vervoer een groot deel van het personeel in vaste dienst nemen. Naar verwachting krijgt ongeveer 80% van het personeel een vast dienstverband. De overige 20% krijgt een tijdelijk dienstverband of wordt ingezet op uitzendbasis. Dit volume is nodig om fluctuaties in de vervoersvraag op te kunnen vangen. Meer personeel in vaste dienst betekent dat de gemiddelde loontrede in de loop van de tijd zal stijgen. De business case gaat voor 2020 uit van de huidige situatie met een gemiddelde loontrede van 8/12. De gemiddelde loontrede stijgt in de business case naar 10/12 in 2024.

De BV Vervoer beoogt het personeel over te nemen van de bestaande vervoerders. Voor het Wmo vervoer is dit geborgd; de BV Vervoer neemt de directie, het uitvoerend en het ondersteunend personeel voor het Wmo vervoer over. Voor het leerlingenvervoer is de BV Vervoer afhankelijk van de mate waarin chauffeurs een beroep doen op de Opov-regeling¹³.

Ook kan de BV Vervoer gebruik maken van een deel van de overhead van de Regio. Hierbij kan gedacht worden aan een functionaris gegevensbescherming, concerncontrol en accountancykosten, ondersteuning bij ICT, webbeheer, etc.. De Regio brengt een kostendeekkende vergoeding in rekening bij de BV Vervoer. Op deze wijze kan de BV Vervoer zich in haar bedrijfsvoering primair richten op haar kerntaken en tegelijkertijd voldoen aan de eisen die worden gesteld aan een publieke organisatie. Alle kosten zijn opgenomen in de business case van de BV Vervoer.

Wagenpark

Voor de business case wordt bij aanvang van de exploitatie een volledig nieuw wagenpark in eigendom aangeschaft. Bij de aanschaf van het wagenpark is rekening gehouden met 21% minder voertuigen als gevolg van de bundeling van het wagenpark Wmo vervoer en leerlingenvervoer. Ook is er een verschuiving gemaakt van 26% minder taxibussen en meer auto's voor leerlingenvervoer.

¹³ <https://www.sfmobiliteit.nl/werknemer/cao/opov-regeling>

Tabel 5

Voertuigen BV Vervoer

Type voertuig	Wmo vervoer	Leerlingenvervoer	Totaal
Auto	19	24	43
Taxibus	0	64	64
Rolstoeltaxi's	10	6	16
Rolstoelbus	6	6	12
Totaal	35	100	135

Hoewel er in het bedrijfsplan uitgegaan wordt van een volledig nieuw wagenpark, zal de BV Vervoer in de praktijk inzetten op een gecombineerd wagenpark. Een deel van het wagenpark is nieuw en in eigen beheer, een deel tweedehands en in eigen beheer en een deel financial of operational lease.

Voor de business case wordt bij aanvang uitgegaan van een wagenpark volledig rijdend op dieselveertuigen. Dit maakt de business case vergelijkbaar met de huidige situatie. In de praktijk zal echter gezocht worden naar een gecombineerd wagenpark (deel elektra, deel diesel), omdat hiermee enerzijds CO2 uitstoot beperkt kan worden en anderzijds fiscale voordelen gerealiseerd kunnen worden. In de business case zijn de meerkosten van een gecombineerd wagenpark inzichtelijk gemaakt.

De business case

De aannames

In samenwerking met adviesbureau Zanders en met ondersteuning van T&T Dataconsultancy heeft Regio Gooi en Vechtstreek het in mei 2019 uitgevoerde [haalbaarheidsonderzoek doelgroepenvervoer](#) opnieuw door laten rekenen. Uit deze herberekening (controle) zijn geen opvallende wijzigingen / afwijkingen naar voren gekomen. Vervolgens heeft de Regio Gooi en Vechtstreek in samenwerking met adviesbureau Zanders een business case opgesteld voor de BV Vervoer. Deze business case kan op verzoek gedeeld worden.

Algemeen

- Met ingang van 1 januari 2021 start de uitvoering van het Wmo vervoer.
- Met ingang van 1 augustus 2021 gaat het leerlingen- en jeugdhulpvervoer van start.
- Er zijn alleen synergievoordelen opgenomen voor het wagenpark. Synergievoordelen voor de personele inzet kunnen niet objectief vastgesteld worden en zijn daarom niet meegenomen.
- De eigen bijdrage inwoners en bijdragen gemeenten zijn overgenomen uit het in tabel 3 opgenomen financieel kader.
- Er is uitgegaan van het huidige programma van eisen, zoals opgenomen in de bestekken voor het Wmo vervoer en het leerlingenvervoer.
- Net zoals in de financiële analyse wordt er in de business case geen rekening gehouden met prijs- en volumestijgingen vanaf 2021.
- Advocatenkantoor Legal Tree geeft aan dat de Regio net als haar andere eenheden kan voorzien in de financiering van de kapitaallasten. Daarom is rekening gehouden met een rekenrente van 1,25%, conform begrotingsafspraken Regio Gooi en Vechtstreek¹⁴.
- De Regio heeft als aandeelhouder een aantal verantwoordelijkheden en taken. Voor communicatie, concern control, bestuurssecretariaat, de accountant en de directie is een bedrag van € 75.000 per jaar opgenomen dat vanuit de BV Vervoer wordt afgedragen aan de Regio Gooi en Vechtstreek. Deze afdracht zit verwerkt in het tarief per kilometer/zone.
- 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 6 bevat de begroting voor deze eenmalige projectkosten.

Tabel 6

Eenmalige projectkosten BV Vervoer

Soort kosten	2020	2021
Projectkosten	75.000	125.000
Opstellen statuten	10.000	
Due diligence	20.000	
Notariële kosten	2.000	
Transactie documentatie	20.000	
Werving en selectie		35.000
Totaal	127.000	160.000

Loonkosten

- Voor het goed werkgeverschap wordt uitgegaan van de huidige situatie in 2020 met een gemiddelde loontrede chauffeurs 8/12 met een groei naar een gemiddelde loontrede chauffeurs business case 10/12 in 2024.
- Het opleidingsbudget voor het personeel is gezet op € 300,- per medewerker per jaar.
- Er is uitgegaan van een gemiddeld ziekteverzuim / bijzonder verlof van 4,5%. Dit is gebaseerd op het werkelijke ziekteverzuim Wmo vervoer 2019.
- De loonkosten voor het uitvoerend personeel (chauffeurs, klantenservice, directie, operationeel management en regiecentrale) zijn gebaseerd op de Cao Taxivervoer 2020.
- De loonkosten voor de ondersteunende functie (juridische ondersteuning, HRM, inkoop en financial control) zijn gebaseerd op de Cao gemeenschappelijke regelingen, omdat deze ondersteuning wordt gedetacheerd vanuit de Regio Gooi en Vechtstreek.

¹⁴ Conform BBV hanteert de Regio een rekenrente voor de begroting 2021 van 1,25%. Deze is overgenomen in de business case. De werkelijke rente ligt op dit moment rond de 0%.

Voertuigkosten

- Bij aanvang van de exploitatie wordt een volledig nieuwe vloot in eigendom aangeschaft. Er wordt voor de business case geen rekening gehouden met lease constructies, tweedehands, etc..
- De afschaffing van de teruggave BPM voor het doelgroepenvervoer is meegenomen. De gepresenteerde uitgaven zijn inclusief de extra kosten voor BPM.
- Investerings in het wagenpark vinden plaats in het jaar , waardoor de kapitaallasten landen in 2022 en volgende jaren.
- Conform advies accountantskantoor Koeleman gaat de business case voor het wagenpark Wmo vervoer en het gecombineerd vervoer uit van dieselloertuigen met een afschrijvingstermijn van 5 jaar met een restwaarde van 15% van de aanschafwaarde (=17% per jaar).
- In de business case wordt er van uitgegaan dat per 1 januari 2021 een nieuw wagenpark voor Wmo is aangeschaft voor een bedrag van € 1.435.000,- (inclusief BPM).
- De bussen voor het leerlingenvervoer worden minder intensief gebruikt. Daarom wordt voor het leerlingenvervoer uitgegaan van dieselloertuigen met een afschrijvingstermijn van 7 jaar met een restwaarde van 20% van de aanschafwaarde (=11% per jaar).
- In de business case wordt er van uitgegaan dat per 1 augustus 2021 een nieuw wagenpark voor leerlingen is aangeschaft voor een bedrag van € 4.209.237,- (inclusief BPM).

Leerlingenvervoer

- Een aantal gegevens van het leerlingenvervoer betreft inschattingen. Zo is het benodigd aantal voertuigen en chauffeurs gebaseerd op de bij de Regio Gooi en Vechtstreek bekende gegevens, de huidige prijs per km en het huidig aantal leerlingen. Doordat de werkelijke bedrijfsvoering van de huidige vervoerder niet bekend is, zit hier een onzekerheid in.
- Het aantal leerlingen is gebaseerd op 2019.
- Er wordt uitgegaan van gemiddeld 5 leerlingen per voertuig (hier zitten dubbele ritten in).
- Aangenomen wordt dat er 0,38 FTE chauffeur per voertuig nodig is.
- Jaarlijks aantal ritten per kind bedraagt 351 voor het aantal schoolweken per jaar.
- Door de voordelen van bundeling van het wagenpark zijn er voor het uitvoeren van het leerlingenvervoer 21 % minder voertuigen nodig.

Exploitatie BV Vervoer

De BV Vervoer heeft om deze dienstverlening uit te kunnen voeren en te beheren op basis van de business case onderstaande meerjarenbegroting opgesteld voor de uitvoering van het Wmo vervoer en het leerlingenvervoer. De inkomsten zijn de inkomsten zoals opgenomen in het financieel kader (tabel 3 van dit bedrijfsplan).

Tabel 5

Exploitatie BV Vervoer (inclusief BPM)

	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, huisvestingskosten, etc.) en overige materiële lasten (huisvesting, inventaris, goodwill, etc.). In de overhead zijn opgenomen de overhead van de Regio, 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 de incidentele en structurele investeringen in de overname, 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 openbare versie van het bedrijfsplan.

De BV Vervoer start op 1 augustus 2021 met de uitvoering van het leerlingenvervoer. Daarom zijn de uitgaven voor 2021 lager dan de uitgaven voor 2022 en de jaren daarna. Verder stijgen de uitgaven van de BV Vervoer als gevolg van het vast in dienst nemen van het uitvoerend personeel.

Uitgaven verduurzamen wagenpark

In de exploitatie, de business case en het financieel kader is uitgegaan van een wagenpark volledig bestaand uit dieselveertuigen. Dit is gedaan om de business case vergelijkbaar te houden met de

huidige situatie. Adviesbureau Zanders heeft ook doorgerekend wat de verwachte kosten voor het elektrificeren van het wagenpark. Daarbij zijn alle kosten meegenomen, inclusief het aanleggen van de laadinfrastructuur. Tevens is het zo dat op het terrein van de BV Vervoer het ook technisch mogelijk is om deze laadinfrastructuur aan te leggen. Tabel 7 bevat een overzicht van de extra jaarlijkse uitgaven voor het 100% elektrificeren van het wagenpark en het voor 50% elektrificeren van het wagenpark.

Tabel 7

Uitgaven voor verduurzaming wagenpark (-/- zijn hogere uitgaven)

	2020	2021	2022	2023
100% elektrificeren	18.000	-/- 174.000	-/- 171.000	-/- 170.000
50% elektrificeren	-/- 36.000	-/- 35.000	-/- 33.000	-/- 32.000

Bij het scenario 50% elektrificeren gaan we er vanuit dat de grotere voertuigen niet geëlektrificeerd worden, omdat deze in de praktijk een te beperkte actieradius hebben om het leerlingenvervoer goed uit te voeren. Indien de gemeenten het vervoer willen verduurzamen dan dient er voorlopig uitgegaan te worden van het scenario 50% elektrificeren. Het volledig elektrificeren is in de praktijk nog niet haalbaar.

Inzet OV Coach

In de business case is geen rekening gehouden met de inzet van één of meerdere OV coaches om zo inwoners te bewegen naar het openbaar vervoer. De inzet van OV coaches is een gedeelde verantwoordelijkheid van de provincie en gemeenten. In de concessie voor het openbaar vervoer Gooi en Vechtstreek heeft de provincie middelen opgenomen ten behoeve van de toegankelijkheid van het openbaar vervoer.

Governance BV Vervoer

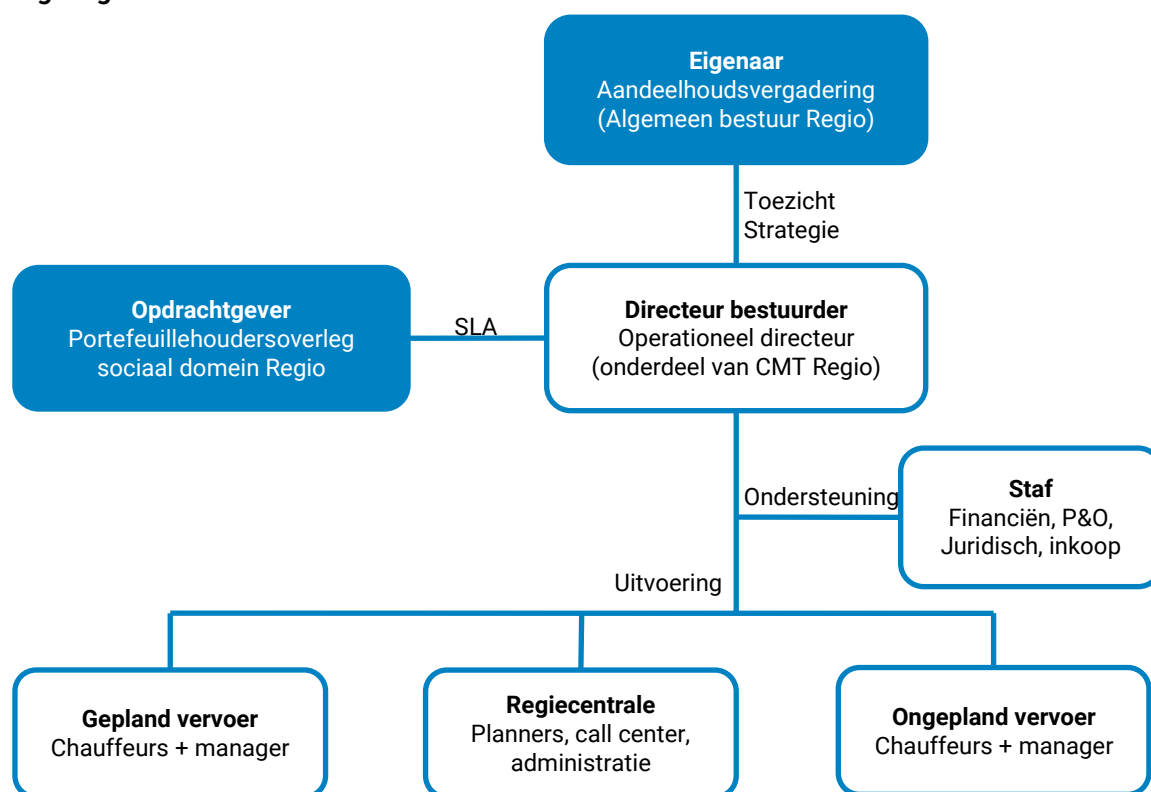
Regio Gooi en Vechtstreek

Voor de governance van de BV Vervoer is gekeken naar optimale aansluiting met het samenwerkings- en organisatiemodel binnen de gemeenschappelijke Regio Gooi en Vechtstreek. Dit is een voor gemeenten bekende wijze van organisatie en is een beproefd model op het gebied van aansturing en besluitvorming door de gemeenten. De nieuwe BV zou, om dezelfde redenen van effectief aansturen en besluiten, zoveel mogelijk als een eenheid/dienst van de Regio moeten functioneren.

De Regio kent een bestuursstructuur met een algemeen bestuur, een dagelijks bestuur en portefeuillehoudersoverleggen. De portefeuillehoudersoverleggen zijn inhoudelijk opdrachtgever voor de diensten/eenheden van de Regio. Het algemeen bestuur zorgt voor het toezicht op en de aansturing van de bedrijfsvoering. Het algemeen bestuur bestaat uit één Regiovoorzitter (burgemeester van de grootste gemeente) en zeven wethouders (elke gemeente levert één coördinerend portefeuillehouder). Elke gemeente/wethouder heeft één stem binnen het bestuur van de Regio.

De Regio brengt de aan haar overgedragen taken doelgroepenvervoer onder bij de BV Vervoer. De Regio Gooi en Vechtstreek is de enige eigenaar van de BV Vervoer Gooi en Vechtstreek en voor de wijze van bestuur, toezicht en besluitvorming wordt waar mogelijk de inrichting van de gemeenschappelijke regeling Regio Gooi en Vechtstreek gevolgd.

Organogram BV Vervoer



Aandeelhoudersvergadering

De wet (boek 2 Burgerlijk Wetboek) bepaalt dat een BV een algemene vergadering van aandeelhouders kent en één of meerdere bestuurders. De bestuurder bestuurt de vennootschap (de bestuurder is dus in feite de directeur). De rol van aandeelhouder van de BV wordt door het Regiobestuur zelf vorm gegeven. De dagelijks bestuurder met de portefeuille financiën is verantwoordelijk te maken voor het dagelijks uitvoeren van de aandeelhoudersrol. Deze wordt ondersteund met een (part time) secretariaat en één of twee deskundige personen binnen de Regio. Deze capaciteit is reeds aanwezig binnen de Regio, omdat de Regio nu ook al de beleidsvoorbereiding en het beheer voor het doelgroepenvervoer uitvoert.

De aandeelhouder heeft een controlerende rol, grotendeels achteraf. Omdat de gemeenten zeggenschap willen hebben over de bedrijfsvoering kiest de Regio om de rol van de aandeelhouder in de statuten uit te breiden met besluiten en handelingen waar de directeur-bestuurder vooraf de instemming van de aandeelhoudersvergadering voor nodig heeft. Dat betekent dat er naast het houden van toezicht ook actief gekeken wordt naar het borgen van de publieke belangen. Vervolgens brengt de aandeelhouder de strategie van de onderneming in lijn met de publieke belangen. De aandeelhouder wordt vooraf betrokken bij het vaststellen van de strategische koers en vooraf vastgelegde investeringsbeslissingen, zoals de aanschaf van het wagenpark en de infrastructuur voor elektra.

Onafhankelijk opdrachtgeverschap

De relatie opdrachtgever – opdrachtnemer tussen de Regio en de BV voor de uitvoering van het doelgroepenvervoer, dient ook te worden vorm gegeven. De huidige overeenkomst en het programma van eisen voor het doelgroepenvervoer zijn hiervoor het startpunt en worden omgezet naar een service level agreement tussen de Regio en de BV Vervoer. De service level agreement wordt tweejaarlijks vastgesteld. Het portefeuillehoudersoverleg sociaal domein Regio Gooi en Vechtstreek is de opdrachtgever voor de BV Vervoer en stelt de service level agreement vast. De Regio brengt zo een scheiding aan tussen opdrachtgever en aandeelhouder, omdat belangen niet altijd parallel hoeven te lopen.

De rol van de directeur bestuurder

De statuten bepalen hoeveel bestuurders de vennootschap heeft. Er kan worden gekozen om dit aantal vooraf niet exact te bepalen, maar bijvoorbeeld tussen de 1 en de 3 te houden. Bestuurders worden door de aandeelhoudersvergadering benoemd (en ontslagen). Vanwege de omvang en aard van de activiteiten van de onderneming in de BV is 1 statutair directeur bestuurder passend. De directeur bestuurder wordt aangesteld middels een arbeidsovereenkomst die ruimschoots valt binnen de kaders van de Wet normering topinkomens en afgestemd is op het loongebouw van de Regio Gooi en Vechtstreek. Een praktijkgericht profiel is wenselijk voor deze bestuurder, omdat hij de dagelijkse gang van zaken binnen de onderneming goed moet kunnen aansturen. De bestuurder wordt op het vlak van communicatie en afstemming met de aandeelhouder en op financieel vlak ondersteund door de Regio-organisatie.

In de statuten zal een lijst met besluiten en handelingen worden opgenomen, waarvoor de bestuurder de voorafgaande goedkeuring van de aandeelhoudersvergadering nodig heeft. De bestuurder zal worden ondersteund door de Regio-organisatie. De Regio kent een managementstructuur met één algemeen directeur, een eenheid 'sturing' voor de bestuurlijke en ambtelijke samenwerking met gemeenten, zes resultaatverantwoordelijke uitvoeringseenheden en een facilitair bedrijf. De algemeen directeur en de managers van de eenheden en het facilitair bedrijf vormen samen het centraal managementteam van de Regio. De directeur van de BV Vervoer wordt onderdeel van het managementteam van de Regio, zodat de BV Vervoer in samenhang met de Regio-organisatie wordt aangestuurd.

Quasi inbesteden

Het is voor een rechtmatige uitvoering van het doelgroepenvervoer van belang dat de BV voldoet aan de voorwaarden voor quasi inbesteden:

1. De Regio oefent over de BV Vervoer toezicht uit zoals op zijn eigen diensten (toezichtcriterium);
2. De BV Vervoer vervult meer dan 80% van diens werkzaamheden voor de Regio (merendeelcriterium);
3. Er is geen sprake van participatie door privékapitaal.

De BV zal het doelgroepenvervoer gaan uitvoeren – dat is en blijft in beginsel een aanbestedingsplichtige opdracht. Zolang de zeggenschap binnen de BV bij de Regio berust en het merendeel van de activiteiten door de BV in opdracht van de aanbestedende dienst wordt uitgevoerd, wordt voldaan aan een van de uitzonderingen in het aanbestedingsrecht. Zeggenschap is onder andere het benoemen van de bestuurder, en het controleren van de bestuurder op zijn belangrijke taken, en het (vooraf) met de bestuurder afstemmen van belangrijke besluiten of diens beleid. Kortom, dit is de rol van de aandeelhouder binnen een BV. Bij het merendeel van de werkzaamheden, is belangrijk wie de precieze opdrachtgever is. De wettelijke taak tot uitvoering van het

doelgroepenvervoer moet eerst aan de Regio worden overgedragen, voordat de Regio als de opdrachtgever wordt gekwalificeerd. Wat betreft het merendeel van de werkzaamheden gaat het om minimaal 80%, dat voor de aanbestedende dienst moet worden uitgevoerd.

In de praktijk houdt de BV zich alleen bezig met de voor gemeenten overgedragen taken in het kader van het doelgroepenvervoer. Resumerend heeft het om redenen van aansturing en besluitvorming de voorkeur dat de Regio de (enige) aandeelhouder is van de BV. Vanwege aanbestedingsrechtelijke redenen, heeft het sterk de voorkeur dat de gemeenten de wettelijke taak voor het doelgroepenvervoer overdragen aan de Regio. De zeggenschap als aandeelhouder en de rol van opdrachtgever in aanbestedingsrechtelijke zin, berusten dan allebei bij de Regio. Op die manier wordt het beste voldaan aan de criteria voor de uitzondering op de aanbestedingsplicht (quasi-inhouse).

Implementatieplan

Uitwerking strategie

De Regio Gooi en Vechtstreek richt een nieuwe BV Vervoer op om het Wmo-vervoer over te kunnen nemen van de huidige aanbieder van Wmo vervoer: Hop taxi. In augustus 2021 gaat de BV Vervoer ook het leerlingenvervoer en jeugdhulpvervoer uitvoeren voor de gemeenten in Gooi en Vechtstreek. Op een later te bepalen moment wegen de gemeenten af of het vervoer van en naar dagbesteding ook uitgevoerd kan worden door de BV Vervoer.

Oprichten BV Vervoer

De gemeenten voeren het doelgroepenvervoer uit vanuit de gemeenschappelijke regeling Regio Gooi en Vechtstreek, omdat de Regio een beproefd samenwerkings- en organisatie-model van de gemeenten is. Ook voert de Regio met haar ambulancevoorziening en afvalstoffendienst al verscheidene vervoersdiensten uit. 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. De cao Taxivervoer verplicht tot uitvoering bij het Bedrijfstakpensioenfonds voor het Beroepsvervoer over de weg. Gemeenten en de Regio bouwen verplicht pensioen op bij het Algemeen Burgerlijk Pensioenfonds. Daarom richt de Regio de BV Vervoer op, die als ware een eigen dienst van de Regio zal worden ingericht. Het hoofdstuk governance bevat een uitwerking van de governance van de BV Vervoer.

Overname Wmo

Inbesteden is voor de Regio financieel aantrekkelijker 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 niet in huis hebben. De huidige aanbieder van Wmo vervoer – Hop taxi – staat open voor een overname en is bereid om het doelgroepenvervoer onder gemeentelijke voorwaarden en aansturing uit te voeren.

De BV Vervoer Gooi en Vechtstreek neemt door middel van een activa-passiva transactie per 1 januari 2021 de volgende activiteiten over van Hop taxi BV:

1. Directeur
2. Personeel Wmo vervoer
3. ICT (inclusief taxi-data)
4. Contracten (huisvesting, zorgvervoerscontracten, ICT, etc.)
5. Vergunningen

Het wagenpark wordt niet overgenomen, omdat dit op de datum van overname volledig is afgeschreven. Accountant Koeleman en advocatenkantoor Legal Tree begeleiden de overname, onder andere door het uitvoeren van een due diligence en waardebeoordeling. Het doel is om Hop Taxi voor 1 januari 2021 geheel leeg te maken zodat de huidige bestuurder hier geen zorgen over heeft, de integriteit wordt gewaarborgd en de directeur zich volledig kan focussen op het uitvoeren van het doelgroepenvervoer onder gemeentelijke voorwaarden en aansturing.

Inbedden leerlingenvervoer en jeugdhulpvervoer

Met de overname van het Wmo vervoer ligt er een basis in Gooi en Vechtstreek van waaruit ook het leerlingenvervoer en jeugdhulpvervoer uitgevoerd kunnen worden. De nieuwe directeur en het uitvoerend personeel van de BV Vervoer heeft naast het Wmo vervoer ook ervaring met het uitvoeren van het leerlingenvervoer en andere vormen van zorgvervoer. Vanaf 1 augustus 2021 voert de BV Vervoer naast het Wmo vervoer ook het leerlingenvervoer en jeugdhulpvervoer uit.

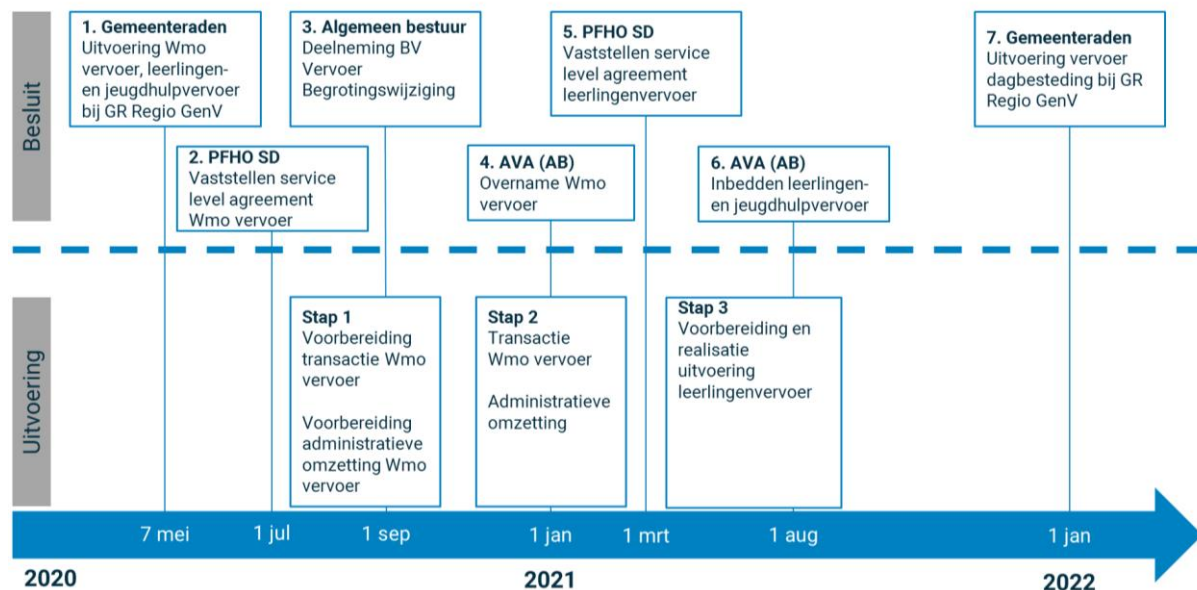
De BV Vervoer neemt naar verwachting geen materieel over van de huidige aanbieder van het leerlingenvervoer. Ook beschikt de huidige uitvoerder niet over een locatie in Gooi en Vechtstreek: de bussen gaan met de chauffeur mee naar huis. Minimaal 85% van het personeel kan op basis van de Opov-regeling over naar de BV Vervoer Gooi en Vechtstreek.

Planning in schema

Onderstaand schema beschrijft de stappen die gezet moeten worden om het bedrijfsplan te effectueren. Het schema bestaat uit twee delen:

Bovenste deel --> beschrijving van de besluitvorming

Onderste deel --> beschrijving van de implementatie en uitvoering van de besluiten



Planning besluitvorming

1. Besluit gemeenteraden

De gemeenteraden dienen uiterlijk 8 mei 2020 de besluitvorming voor het zelf uitvoeren van het doelgroepenvervoer af te ronden. De regio heeft bij een besluit om niet in te besteden dan nog voldoende tijd hebben om een aanbestedingsprocedure voor het Wmo vervoer te doorlopen. Het huidige contract voor Wmo vervoer loopt tot 1 januari 2021.

De gemeenteraden besluiten om het Wmo vervoer, leerlingenvervoer en jeugdhulpvervoer onder te brengen bij de Regio Gooi en Vechtstreek. Tevens worden de gemeenteraden in de gelegenheid gesteld hun wensen en bedenkingen mee te geven ten aanzien van het ontwerp besluit van het algemeen bestuur om het vervoer vorm te geven door middel van een deelneming in de BV Vervoer Gooi en Vechtstreek. Tot slot wordt de gemeenteraden gevraagd wel/geen zienswijze uit te brengen op de ontwerp begrotingswijziging.

Het portefeuillehoudersoverleg sociaal domein heeft afgesproken om de adviesraden sociaal domein in de gelegenheid te stellen te adviseren op het voornemen om het Wmo vervoer, leerlingenvervoer en jeugdhulpvervoer onder te brengen bij de Regio Gooi en Vechtstreek. Het advies van de adviesraden wordt bij de besluitvormingsstukken gevoegd.

2. Service level agreement Wmo vervoer

De Regio werkt samen met de adviesraden sociaal domein en gebruikers van het doelgroepenvervoer (via Samenkracht) aan het programma van eisen voor het Wmo vervoer. Hiervoor is een werkgroep opgestart. Medio maart 2020 ligt er een ontwerp programma van eisen. De portefeuillehouders sociaal domein stellen de adviesraden sociaal domein in de gelegenheid te adviseren op dit ontwerp programma van eisen. Indien de gemeenten besluiten om het doelgroepenvervoer niet onder te brengen bij de Regio, dan ligt er begin mei 2020 een door het portefeuillehoudersoverleg sociaal domein vastgesteld ontwerp bestek voor de aanbesteding van het doelgroepenvervoer.

Indien de gemeenten besluiten het doelgroepenvervoer onder te brengen bij de Regio Gooi en Vechtstreek dan hebben portefeuillehoudersoverleg tot uiterlijk 1 juli 2020 om het programma van eisen om te zetten naar een jaarlijkse of twee jaarlijkse service level agreement tussen de BV Vervoer en de gemeenschappelijke regeling Regio Gooi en Vechtstreek.

3. Deelneming BV Vervoer

Op basis van de besluiten van de gemeenteraden neemt het algemeen bestuur het besluit om uitvoering te geven aan het doelgroepenvervoer. Dat betekent dat zij besluit tot oprichting van de BV Vervoer Gooi en Vechtstreek. Ook stelt het algemeen bestuur de begrotingswijziging

doelgroepenvervoer vast. Het algemeen bestuur dient uiterlijk 1 september 2020 te besluiten tot oprichting, zodat er nog voldoende tijd is om de overname van het Wmo vervoer voor te bereiden.

4. Overname Wmo vervoer

Na oprichting van het Wmo vervoer zet de aandeelhoudersvergadering de volgende stappen:

- Vaststellen statuten
- Vaststellen bedrijfsplan
- Directeur bestuurder aanstellen

Deze basis is nodig om de overname van het Wmo vervoer voor te bereiden. Zodra gereed stelt de aandeelhoudersvergadering het transactiedocument vast. Dit dient voor 1 januari 2020 te gebeuren.

De assets die worden overgenomen bevatten o.a. :

- Huurcontract bedrijfsruimte
- 60 chauffeurs
- 10 man planning, callcenter en een manager
- Korton ICT systeem
- Contracten ICT voor facturatie, loonbetalingen, etc
- Inventaris
- Verzekeringen

5. Service level agreement leerlingenvervoer

De Regio werkt samen met de adviesraden sociaal domein en gebruikers van het doelgroepenvervoer (via Samenkracht) aan het programma van eisen voor het leerlingenvervoer. Hiervoor is een werkgroep opgestart. Medio januari 2021 ligt er een ontwerp programma van eisen. De portefeuillehouders sociaal domein stellen de adviesraden sociaal domein in de gelegenheid te adviseren op dit ontwerp programma van eisen. Het portefeuillehoudersoverleg heeft tot uiterlijk 1 maart 2021 om het programma van eisen om te zetten naar een jaarlijkse of twee jaarlijkse service level agreement tussen de BV Vervoer en de gemeenschappelijke regeling Regio Gooi en Vechtstreek.

6. Inbedden leerlingenvervoer

Na vaststelling van het programma van eisen houdt de aandeelhoudersvergadering toezicht op het verloop van de inbedding van het leerlingenvervoer in de BV Vervoer. Gelet op de actieve aandeelhoudersrol (zie hoofdstuk governance) neemt de aandeelhoudersvergadering voor 1 augustus 2021 investeringsbeslissingen. Dit omdat de BV Vervoer voor de uitvoering van het leerlingenvervoer een nieuw wagenpark moet vormgeven.

7. Besluit vervoer dagbesteding

Het streven is dat de gemeenteraden voor 1 januari 2022 een besluit nemen over het wel/niet onderbrengen van het vervoer van en naar dagbesteding bij de Regio Gooi en Vechtstreek. De uitvoering kan daarom niet eerder dan 1 januari 2023 gerealiseerd worden.

Planning uitvoering

Administratieve omzetting

Als de lege BV Vervoer is opgericht, kan er worden gestart met het vullen van BV Vervoer met de assets die bij Hop Taxi aanwezig zijn om het Wmo vervoer en het zorgvervoer uit te kunnen voeren. Dit vraagt nog om diverse administratieve/juridische handelingen:

- Overzetten van de taxi vergunning waaronder de gebruiksvergunningen;
- Overzetten verzekeringen;
- Ook behoud van alle functies van het ICT-systeem vergt aandacht. Het hart van de operatie is het Korton Systeem dat de gehele planning verzorgt inclusief urenregistratie etc. Het is van belang dat de oude ritgegevens en database behouden blijft. Dit wordt geborgd met de overname van het Wmo vervoer.

De periode van overgang zal een maand of 3 duren om uiteindelijk te resulteren in een werkende BV Vervoer. Het betreft hier ook een overgang van een onderneming waarbij de onderneming een jaar lang blijft draaien zoals deze nu ook functioneert (met uitzondering van een aantal commerciële contracten).

De administratie van de nieuwe BV Vervoer gaat starten per 1 januari 2021. In 2020 kan direct met ondersteuning vanuit de Regio Gooi en Vechtstreek gestart worden met een aanbesteding van voertuigen die aan vervanging toe zijn. Denk hierbij aan brandstof, aanbesteding ICT, aanbesteding externe inhuur.

Na 1 januari 2021 is het de bedoeling dat de BV vervoer zelf de oplossingen heeft gevonden voor de services van De Vier Gewesten (DVG). De facturatie is iets wat zelf opgepakt kan worden. Er bestaan programma's die dat eenvoudig kunnen en de kosten daarvan zijn laag. Wat wel moet gebeuren is dat het rekeningnummer aangepast moet worden van DVG naar BV Vervoer. Dat betekent dat alle 12.000 pashouders een nieuwe incasso moeten tekenen voor gebruik van deze service. Kosten zitten rond de € 20.000,- hiervoor (denk aan communicatie, post, etc.). Daarnaast komen er veel uren bij kijken, inschatting is ook €20.000,- aan projectkosten. Deze kosten maakt een nieuwe uitvoerder ook en zal deze kosten verwerken in zijn tarief over een periode van 4 jaar (duur van contract). De overloop van het callcenter zoals dat nu wordt verzorgd door DVG is redelijk eenvoudig te vervangen door andere externe partijen. Kosten daarvan worden geschat op zo'n € 5.000,-. De cashflow garantie van DVG is een punt van aandacht. In feite moet er voorgefinancierd worden om een maand vooruit te kunnen. Deze kosten zijn verwerkt in de business case. Per 1 januari 2021 zouden we dan ook de services van DVG niet meer hoeven te gebruiken en kan het contract ontbonden worden.

Inbedden leerlingen- en jeugdhulpvervoer

Per 1 augustus 2021 eindigt het huidige contract van het Leerlingenvervoer bij Willemsen de Koning en wordt het vervoer overgenomen door de BV Vervoer. De beoogd operationeel directeur van de BV Vervoer Gooi en Vechtstreek heeft ervaring met het uitvoeren van het leerlingen- en jeugdhulpvervoer¹⁵.

Het principe van overgang van onderneming is van toepassing op de inbedding van het leerlingen- en jeugdhulpvervoer. Gelet op de schaarste in de chauffeursmarkt verwacht de Regio dat Willemsen de Koning chauffeurs liever niet ziet vertrekken naar de nieuwe BV Vervoer. De BV Vervoer zal gesprekken moeten voeren met Willemsen de Koning om te bezien welk deel van de chauffeurs over zullen komen vanuit hun organisatie naar de BV Vervoer Gooi en Vechtstreek. De Regio verwacht dat de BV Vervoer voor chauffeurs uit Gooi en Vechtstreek aantrekkelijk is. Dit komt doordat de BV Vervoer meer zekerheid kan bieden (vaste en volledige aanstellingen voor chauffeurs) en er ook zekerheid is voor het werken dichtbij huis.

Na 1 augustus 2021 zal dan het WMO vervoer uitgevoerd worden door de BV Vervoer samen met het leerlingen- en jeugdhulpvervoer. De focus na 1 augustus ligt in het goed verzorgen van het additionele leerlingen- en jeugdhulpvervoer en de integratie tussen het leerlingen- en jeugdhulpvervoer en het Wmo vervoer.

Ook voor het leerlingen- en jeugdhulpvervoer geldt dat er sprake is van een implementatieperiode waarin de administratieve omzetting van activiteiten georganiseerd moet worden. Gelet op het feit dat de BV Vervoer dan ongeveer een jaar actief is, verwacht de Regio dat deze activiteit minder tijd in beslag zal nemen ten opzichte van de overname van het Wmo-vervoer.

Inbedden vervoer van en naar dagbesteding

Voorstel is om het vervoer van en naar dagbesteding op zijn vroegst per 1 januari 2023 in te bedden in de BV Vervoer. Dit vraagt allereerst separate besluitvorming van de gemeenteraden. Vervolgens is er vanwege de complexiteit van de overgang van de uitvoering van tientallen zorgaanbieders naar de Vervoer BV minimaal een jaar nodig om de implementatie en overgang voor te bereiden. Er is tot 1 januari 2021 (datum besluitvorming gemeenteraden) tijd nodig om nader onderzoek te doen naar de voorwaarden waaronder het vervoer onder de BV Vervoer Gooi en Vechtstreek gebracht kan worden.

¹⁵ Hop taxi heeft van 2001 tot 2005 voor de gemeente Baarn het leerlingenvervoer uitgevoerd. Hop taxi heeft in de periode 2010 – 2011 een deel van het leerlingenvervoer voor de Regio Gooi en Vechtstreek uitgevoerd via een franchise met De Vier Gewesten.