

Technische vragen doelgroepenvervoer VVD

Vraag 1: Proces quasi aanbesteding/inbesteding

Het college heeft in april 2019 bij de vaststelling van de bestuursopdracht doelgroepenvervoer de beslissing genomen om de optie aanbesteden niet verder te onderzoeken en een onderzoek naar inbesteden verder uit te werken. Dat betekent dat er door gemeenteraad geen afweging meer kan worden gemaakt tussen inbesteden en aanbesteden omdat over deze laatste optie geen gegevens worden verstrekt.

Het wezenlijke verschil tussen aan- en uitbesteding blijkt (volgens de opvatting van het college) niet de wijze van gunning (alleen op prijs of op de prijs- en kwaliteitsverhouding) te zijn maar de continuïteit van de uitvoerder. Volgens het college betekent aanbesteden namelijk in de praktijk dat in de meeste gevallen het vervoersgebied na gunning van de bestaande vervoerder overgaat naar een andere vervoerder.

Het borgen van deze continuïteit door de keuze voor 1 uitvoerder heeft voor het college de doorslag gegeven om te kiezen voor inbesteden. Deze continuïteit zorgt er namelijk voor dat het vervoer effectief en efficiënt kan worden uitgevoerd.

- A. Op dit moment moet een besluit worden genomen of het doelgroepenvervoer worden inbesteed (quasi aanbesteden). Waarom is er zo vroeg in het proces (in de bestuursopdracht) door het college een onherroepelijke keuze gemaakt voor inbesteden en is de ingrijpende keuze inbesteden/aanbesteden niet aan de gemeenteraad voorgelegd?
- B. In 2015 zijn er 78 aanbestedingen geweest in het taxivervoer. Bij 21 daarvan was er sprake dat de verkrijgende vervoerder een andere partij is dan de overdragende vervoerder. Van deze aanbestedingen had 47 procent betrekking op leerlingenvervoer (SEO Economisch Onderzoek 2016). Zijn er recentere cijfers bekend waaruit blijkt dat de continuïteit na aanbesteding in de meeste gevallen in gevaar komt? Waarop baseert het college deze uitspraak?

Antwoord A

De gemeenten in Gooi en Vechtstreek hebben meer dan tien jaar ervaring met het gezamenlijk aanbesteden van het doelgroepenvervoer. Onze ervaring en die van onze inwoners en gebruikers zijn leidend geweest bij de totstandkoming van dit voorstel.

Er is altijd intensief contact met onze inwoners en gebruikers van doelgroepenvervoer. In 2018 gaven zij in panelgesprekken aan dat het hebben van een herkenbare vaste chauffeur en betrouwbare dienstverlening doorslaggevend zijn voor de ervaren kwaliteit. Eveneens gaven zij aan dat met marktwerking als gevolg van aanbesteden het juist deze kwaliteiten zijn die onvoldoende gerealiseerd worden. Daarbij ervaren de gemeenten onvoldoende zeggenschap binnen de aanbestedingssystematiek om hierop bij te sturen.

Dit was voor de gezamenlijke colleges de aanleiding om met onze inwoners en gebruikers gezamenlijke doelstellingen te formuleren: toegankelijke en betrouwbare dienstverlening, goed werkgeverschap, duurzaam en veilig vervoer en financieel gezond vervoer. Vervolgens hebben de colleges adviesbureau Ixat onderzoek laten doen naar de haalbaarheid van het inbesteden van het doelgroepenvervoer en de mate waarin inbesteden bijdraagt aan het realiseren van de geformuleerde doelstellingen. Dit onderzoek liet een positief beeld zien en is met de gemeenteraden gedeeld.

Op basis van dit onderzoek hebben gezamenlijke colleges opdracht gegeven tot het starten van de procedure tot inbesteden. De uitkomst van dit traject ligt nu voor aan de gemeenteraden. De gemeenteraden zijn tussentijds geïnformeerd zowel lokaal als regionaal over de voortgang op dit traject.

Antwoord B

Op onze ervaring van de afgelopen jaren met aanbesteden. Onze inwoners en gebruikers hebben helaas te maken gehad met verschillende vervoerders en nog meer wisselingen van chauffeurs. Veroorzaakt door nieuwe gunningen, tussentijdse faillissementen en vergaande flexibilisering van de bedrijfsvoering.

Vraag 2:

Er wordt nu een keuze gemaakt om een bestaand taxibedrijf (Hop Taxi BV) onder te brengen in een eigen BV (BV Vervoer Regio G&V). Hop Taxi BV verzorgt sinds 2012 het WMO Vervoer Gooi & Vechtstreek. Hop Taxi BV is een franchisenemer van DVG, voorheen De Vier Gewesten, een landelijke franchise organisatie van taxi- en touringcar ondernemingen. Dit is een landelijk opererend netwerk van lokale vervoerders.

DVG beschikt over een eigen regiecentrale (DVG Regie BV). Namens opdrachtgevers coördineren zij per jaar 1,5 miljoen ritten. DVG Kwaliteit & Opleidingen BV biedt de aangesloten vervoerders continue begeleiding bij het behalen van kwalificaties om daarmee kwalitatief hoogwaardige dienstverlening te kunnen garanderen.

- Wordt er een nieuwe regiecentrale ondergebracht in de BV Vervoer Regie G&V of wordt er gebruik gemaakt van de diensten van DVG Regie BV?
- Het WMO Vervoer in 't Gooi wordt op dit moment niet naar tevredenheid door Hop Taxi BV uitgevoerd (arbeidsvoorwaarden, kwaliteit). Hop Taxibedrijf BV is nu franchisenemer van DVG, gebruikmakend van faciliteiten die hen door DVG worden geboden om ritten te coördineren (via regiecentrale) en te voldoen aan de het kwaliteitskenmerk TX-Keur via opleidingsprogramma's. Ondanks deze ondersteuning worden de diensten niet naar wens van de Regio en gebruikers uitgevoerd. Daarbij lijkt een afgeschreven wagenpark (een nieuw wagenpark moet door BV Vervoer Regie G&V worden aangeschaft) niet uit luxe geboren (kostenaspect).
Waarom kan Hop Taxibedrijf BV ondergebracht in de BV Vervoer Regie G&V ineens wel voldoen aan de gestelde kwaliteitseisen tegen een concurrerende prijs met betere arbeidsvoorwaarden van de werknemers?
- Het huidige Hop Taxibedrijf BV wordt opgesplitst in de BV vervoer Regie G&V en Hop Taxibedrijf BV. Kunnen wij ervan uitgaan dat er door BV Vervoer Regie G&V geen ritten uitgevoerd worden t.b.v. derden (zijnde niet WMO- en/of LLV)?

Antwoord A

De gemeenten nemen Hop taxi niet over. De gemeenten nemen activa-passiva van Hop taxi over. Dit zijn uitsluitend de activiteiten die zich richten op het Wmo vervoer. De planning en regie wordt ook overgenomen van Hop taxi. DVG ondersteunt Hop taxi bij de facturatie. Dit deel wordt straks zelf uitgevoerd. Er wordt geen gebruik gemaakt van de diensten van DVG.

Antwoord B

Hop taxi voldoet aan de kwaliteitseisen. Het is de flexibilisering waar inwoners en gebruikers graag een verbetering zijn. Overigens speelt de wens tot een vaste chauffeur het meest bij het leerlingenvervoer, uitgevoerd door Willemsen de Koning. De gemeenten verwachten dat zij met de activa-passiva transactie tegemoet komen aan de wensen van onze inwoners en gebruikers. Daarbij voelen wij ons hierin gesterkt door het positieve advies van de gezamenlijke adviesraden sociaal domein.

Antwoord C

Dat klopt. Statutair leggen wij vast dat de BV Vervoer zich uitsluitend mag bezighouden met het uitvoeren van de gemeentelijke vervoerstaken.

Vraag 3:

Er zijn 135 voertuigen nodig en rond de 110 fte's voor de chauffeursdiensten. Die voertuigen kunnen niet allemaal tegelijk rijden gezien het lagere aantal chauffeurs, dus zullen veel chauffeurs kennelijk part-time worden ingezet.

- Vindt deze part-time inzet voornamelijk in het leerlingenvervoer plaats?
- Is bekend of onderzocht in hoeverre deze part-time chauffeurs een vast dienstverband wensen?
- In hoeverre is een vast dienstverband te rijmen met bijvoorbeeld schoolvakanties wanneer er geen dienstverlening plaatsvindt?

Antwoord A

Er zijn in het leerlingenvervoer inderdaad meer parttime contracten. Dit komt ook doordat daar verhoudingsgewijs veel gepensioneerde medewerkers werken, die het leerlingenvervoer er graag uitvoeren als aanvulling op het pensioen.

Antwoord B

Nee, dit is niet onderzocht. Wel is bekend dat er ook een behoorlijke groep is binnen het doelgroepenvervoer die zich gedwongen voelt om 0-uren, flex- en tijdelijke contracten te accepteren. Hiervoor verwijzen wij ook naar het witboek taxi van de FNV.

Antwoord C

Met de bundeling van het leerlingenvervoer en Wmo vervoer willen we de chauffeurs die dat wensen inzetten voor beide vervoersstromen. Het Wmo vervoer rijdt 365 dagen per jaar.

Vraag 4: Wagenpark

Aanbestedingen kennen een contractduur van doorgaans tussen de twee en vijf jaar.

Personenauto's, bestelbussen en huisvuilwagens worden voor een bepaalde termijn geleased. Na een aanbesteding zit een gemeente dus voor een periode aan de ingekochte voertuigen vast.

Wanneer een gemeente nu niet duurzaam inkoopt, heeft zij in het slechtste geval vijf jaar lang vervuilende voertuigen rondrijden. Wij lezen dat het in de toekomst de bedoeling is om een duurzaam wagenpark te ontwikkelen.

- Is een gemeentelijke investering in een wagenpark met "schone" diesels op dit moment een verstandig signaal in een tijd waarin we juist bezig zijn inwoners van onze regio ervan te overtuigen om mee te werken aan een schoner milieu?
- Pag. 15 Ontwerp bedrijfsplan BV Vervoer G&V: waarop is bij "wagenpark" de aanname van een besparing van 21% op het benodigde aantal voertuigen gebaseerd? En 21% t.o.v. van wat?

Antwoord A

Er wordt niet gewacht met het verduurzamen van het wagenpark. Om de business case vergelijkbaar te maken met de huidige situatie is er primair uitgegaan van een volledig diesel wagenpark. Tevens zijn de meerkosten van een half en volledig geëlektrificeerd wagenpark in kaart gebracht. In de praktijk zal er door gemeenten ingezet worden op een mix van elektrische, hybride en dieselveertuigen.

Antwoord B

21% ten opzichte van de situatie zonder bundeling van het Wmo vervoer en leerlingenvervoer (de huidige situatie).

Vraag 5 : Efficiency

Voor het doelgroepenvervoer vinden verschillende aanbestedingen plaats waaronder WMO vervoer (vraagafhankelijk vervoer) en leerlingenvervoer (geregeld vervoer). In deze doelgroepen zitten ook de meeste gebruikers. Om efficiency te behalen moet vervoer meer gebundeld worden. Echter deze 2 doelgroepen zijn niet te bundelen omdat afgesproken is dat deze gebruikers strikt van elkaar worden gescheiden.

- Moet deze bundeling cq efficiency dan met name plaatsvinden/behaald worden door het WMO vervoer door 1 uitvoerder te laten verzorgen?
- In het bedrijfsplan zijn wij niet tegengekomen dat er een stuk efficiencywinst wordt ingeboekt vanwege het verminderen van lege retourritten zowel in het WMO vervoer als het Leerlingenvervoer. Klopt dat? En proberen de huidige uitvoerders niet al dezelfde maatregelen toe te passen als de toekomstig op te richten BV Vervoer Regio G&V? En als dat in de praktijk redelijk lukt mag dan worden aangenomen dat de te behalen efficiencywinst voor de eigen BV maar beperkt zal zijn?

Antwoord A

Efficiency zit in de gebundelde inzet van het wagenpark en het personeel. Het wagenpark leerlingenvervoer staat nu een groot deel van de dag stil en kan bij een gebundelde inzet ook voor het Wmo vervoer ingezet worden (en visa versa). Op deze wijze kan 21% bespaard worden op voertuigkosten. Voor het personeel zijn in het bedrijfsplan geen efficiencyvoordelen doorgerekend, omdat deze nog onvoldoende hard / objectief te maken zijn. Redelijkerwijs mogen hier ook nog voordelen verwacht worden van een gebundeld callcenter, planning en administratie. Daarbij kan het uitvoerend personeel voor beide contracten ingezet worden. Hetgeen de productiviteit ten goede kan komen. Deze mogelijke personele voordelen zijn niet opgenomen in het bedrijfsplan en de financiële paragraaf.

Antwoord B

Dat klopt. In het bedrijfsplan zijn we er vanuit gegaan dat het leerlingenvervoer en Wmo vervoer in de betreffende tijdvakken uitsluitend voor dat doel worden ingezet. Het voordeel dat u beschrijft kan in de praktijk mogelijk behaald worden, maar is op basis van de huidige data nog onvoldoende hard / objectief te maken.

Aangezien onze huidige uitvoerders gecontracteerd worden voor een (1) vervoersstroom kunnen zij in onze regio betreffende voordelen niet realiseren. De gemeenten verwachten dat de werkelijke voordelen groter zijn dan de huidige berekening laat zien. Dit komt omdat de gemeenten ervoor gekozen hebben nu alleen het voordeel door te berekenen dat hard / objectief te maken is. Dit is het voordeel op het wagenpark.

Pag. 17 Ontwerp bedrijfsplan BV Vervoer G&V:

- Waarom zijn er wel synergievoordelen opgenomen voor wagenpark en niet voor inzet chauffeurs?
- Wat wordt bedoeld met “synergievoordelen voor de personele inzet kunnen niet objectief worden vastgesteld”? In business cases worden toch praktisch altijd aannames gedaan gebaseerd op veronderstellingen en eventuele ervaringen elders? Voertuigen rijden niet zonder chauffeurs, dus waarom zijn de synergievoordelen bij de inzet van voertuigen dan niet vergelijkbaar met de voordelen voor chauffeurs?

Antwoord A

Omdat personele voordelen op basis van de beschikbare data nog onvoldoende hard / objectief te maken zijn.

Antwoord B

Er is onvoldoende data beschikbaar om deze voordelen door te rekenen. Daarom zijn ze buiten beschouwing gelaten. De praktijk zal dit ook moeten uitwijzen. Het personeel heeft verschillende contracten qua uren. Dat betekent dat een groot deel van het personeel leerlingenvervoer alleen werkt op het moment dat kinderen gehaald en gebracht moeten worden. Het personeel ontvangt buiten deze tijden geen loon. Daarmee is er ook geen voordeel te realiseren buiten deze tijden. Wel mag een hogere productiviteit verwacht worden (minder lege ritten), maar deze is op basis van de data nog onvoldoende hard te maken.

Vraag 6: Innovatie

- Wat maakt het nu zo moeilijk of wellicht onmogelijk voor bestaande contracthouders om goede service op het gebied van OV reisinformatie en ondersteuning voor reizen met OV te bieden (zie onder "Gebrek aan innovatie" op pagina 7)? Er zijn toch talloze branches waar men een goed fysiek product weet te combineren met goede service? Waarom kan een service level agreement hier geen uitkomst bieden?
- Hoe ver staat het met de software die efficiëntere of zelfs nieuwe vervoersoplossingen mogelijk moet maken? (Gedoeld wordt op routeplanners, aansluitend vervoer). Is bijvoorbeeld de software voor het bepalen van de meest efficiënte route en beste inzet van voertuigen al volledig inzetbaar?
- In hoeverre maken de huidige contracthouders al gebruik van dit soort planningssoftware? (maakt Hop Taxi BV op dit moment bijvoorbeeld via DVG, de landelijke franchise organisatie, hiervan gebruik?)

Antwoord A

Goede digitale reisinformatie vraagt flinke investeringen. Dit type investeringen renderen vaak pas op een lange termijn. Ook omdat gebruikers moeten wennen aan het gebruik van apps / digitale reisinformatie. De overheid kan perspectief op financiële dekking voor deze investering of een lange terugverdienperiode (voordeel van inbesteden).

Antwoord B

Zeker, deze software is beschikbaar en wordt ook al in de praktijk toegepast. Tegelijk is ook bekend dat de software altijd ondersteunend is aan de planning en uitvoering.

Antwoord C

Ja, dit wordt al gebruikt.

Vraag 7: Vaste klantencontacten

Een van de beloofde voordelen van een eigen BV met chauffeurs met een vast dienstverband is dat passagiers de chauffeurs zullen kennen.

- Dat geldt toch alleen voor het leerlingenvervoer? En hoe is dat dan nu geregeld met het leerlingenvervoer?
- Chauffeurs voor WMO vervoer worden toch op basis van beschikbaarheid toegewezen?

Antwoord A

Het geldt primair voor het leerlingenvervoer, maar ook bij het Wmo vervoer wensen de gebruikers een herkenbare dienstverlening met herkenbare chauffeurs. In de huidige praktijk heeft de vervoerder de intentie om te werken met vaste chauffeurs, maar blijkt vaak ook dat dit niet lukt om waar te maken.

Antwoord B

Ja, Wmo vervoer is ongepland vervoer. Uiteraard zijn dat piek- en daluren op basis van de historische data goed te voorspellen.

Vraag 8: Kwaliteitsverbetering

Op pag. 11 Ontwerp bedrijfsplan BV Vervoer G&V staat vermeld dat BV Vervoer per jaar Euro 300,- investeert in opleiding en ontwikkeling. Dat betekent 1 dag cursus en omzetsderving vanwege het niet beschikbaar zijn voor het eigenlijke werk.

- Waarom denkt het college dat dit wel voldoende zal zijn om een andere service mentaliteit te realiseren?
- Als het serviceniveau merkbaar zal verbeteren zal dan niet ook de vraag naar vervoer toenemen? En is daar dan in het business plan rekening mee gehouden?

Antwoord A

Naast deze investering, investeren de gemeenten ook in meer vaste contracten en betere HR ondersteuning. Het is de combinatie van investeringen waarvan wij verwachten dat ze bijdragen aan een betere kwaliteit van dienstverlening voor onze inwoners.

Antwoord B

Dat verwachten wij niet, omdat reizigers de vervoersvraag niet uitstellen. Daarbij hebben de gemeenten vanuit de gemeentelijke toegang zelf grip op het aantal mensen dat gebruik kan maken van het collectief vervoer. In de risicoanalyse is overigens een fluctuerende vervoersvraag opgenomen.

Vraag 9:

In hoeverre ontstaan conflicterende belangen als wij als gemeenten zowel de rol van opdrachtgever als opdrachtnemer aanvaarden?

Antwoord

De BV Vervoer wordt zoveel als mogelijk ingericht als ware een dienst van de Regio (de opzet van de gemeenschappelijke regeling is leidend bij de inrichting van governance). Gemeenten zijn dus vooral eigenaar en uitvoerder van het vervoer. Daarbij is er goed gekeken naar balans tussen de rol van aandeelhouder (algemeen bestuur Regio, opkomend voor de financiële en bedrijfsbelangen) en de aansturing (portefeuillehoudersoverleg, opkomend voor de inwonertevredenheid). Hiervoor is gebruik gemaakt van de inzichten uit het rapport van de landelijke algemene rekenkamer De staat als aandeelhouder.

Vraag 10:

Zullen de voorwaarden voor de prestatie afhankelijke bonus voor de directie dusdanig worden geformuleerd dat het een daadwerkelijke incentive is voor de directie om de doelstellingen van de vennootschap op een maatschappelijk verantwoorde wijze te realiseren?

Antwoord

Hier is nog niet over gesproken. Dit is een verantwoordelijkheid van de aandeelhoudersvergadering (algemeen bestuur), welke nog geïnstalleerd moet worden.

Vraag 11:

De VVD heeft uit het ontwerp bedrijfsplan geconcludeerd dat er 3 belangrijke redenen zijn om een regionaal vervoersbedrijf op te richten:

1. Verbeteren van de arbeidsvoorwaarden voor de chauffeurs.
2. Verbetering van de 'rit efficiency' omdat het percentage lege retourritten door bundeling van de verschillende vervoersstromen verlaagd kan worden.

3. Verbetering van het service niveau, door training chauffeurs en maximeren van inzet van vaste chauffeurs voor vaste ritten.

Ad1: als het huidige LLV (en wellicht ook een deel van het WMO vervoer) voor een belangrijk deel door part-timers wordt uitgevoerd die over hun deeltijdbaan tevreden zijn, dan valt voor dat deel van de werknemers het belang van verbetering van hun arbeidsvoorwaarden pakket middels een vast dienstverband weg.

Ad2: Als bestaande LLV ondernemingen hun chauffeurs na vervoer van hun LLV klanten ook nu al regulier taxivervoer en/of WMO vervoer laten doen, dan valt ook dat argument weg.

Ad3: Als de klachtenadministratie klopt (0,13% klachten bij WMO vervoer en 0,5% klachten bij leerlingenvervoer), dan valt het met de klachten geweldig mee, dus dan valt de laatste reden ook weg.

Is het college het met de conclusies onder ad1, ad 2 en ad 3 eens?

Antwoord

Nee. Aanleiding zijn de gesprekken met onze inwoner en gebruikers geweest. Voor hen doen de gemeenten dit. Daarbij ervaren de gemeenten de afgelopen jaren met aanbesteden onvoldoende zeggenschap over de uitvoering van het vervoer om op basis van de wensen van onze inwoners de dienstverlening bij te sturen. De gemeenten hebben in het bedrijfsplan de gezamenlijke doelstellingen opgenomen en uitgewerkt. Het haalbaarheidsonderzoek en het bedrijfsplan laten het college zien dat deze doelstellingen naar het oordeel van de gezamenlijke colleges in Gooi en Vechtstreek het beste gerealiseerd kunnen worden met inbesteden.

Vraag 12: Relatie streekvervoer / doelgroepenvervoer

Pag. 10 Ontwerp bedrijfsplan BV Vervoer G&V: Regio Gooi & Vechtstreek heeft deelgenomen aan het proces van de provincie om te komen tot een nieuwe concessie voor het streekvervoer. Hierbij zijn ook de kansen voor verbinding met doelgroepenvervoer onderzocht.

- Wat zijn de conclusies en aanbevelingen uit dit onderzoek?
- Acht het college het denkbaar dat inzet van een buurtbus, die de 4 delen van Blaricum met elkaar en met de OV haltes (A27 en A1) verbindt, het gebruik van WMO en LLV vervoer zal verminderen?

Antwoord A

De provincie heeft in haar concessie middelen opgenomen voor het vergroten van de toegankelijkheid van het openbaar vervoer voor mensen met beperkingen (denk bijvoorbeeld aan de inzet van OV coaches). Tevens heeft de provincie middelen opgenomen voor de ketenreis voor first en last mile. Bij deze onderdelen kan verbinding tussen het doelgroepen- en het openbaar vervoer gelegd worden.

Antwoord B

Die mogelijkheid is er wellicht. Vooralsnog zijn dergelijke verschuivingen in reisbewegingen nog niet zichtbaar.

Technische vragen doelgroepenvervoer D66

Gaarne dienen we nog enkele technische vragen in over het RVS inbesteden doelgroepenvervoer: Gelezen alle stukken, behalve de geheime stukken, die we nog steeds niet konden inzien, raadvragen en antwoorden op de site van de regio, komen we tot een dozijn aanvullende vragen:

1. Wat heeft het haalbaarheidsonderzoek van IXAT gekost?

Antwoord

€ 22.500,-

2. Wat zijn de aanloopkosten tot nu toe en welke volgen nog?

Antwoord

Er is voor het hele traject € 100.000 begroot in de Regiobegroting. Dit bedrag is en wordt ingezet voor externe inhuur van accountant Koelema, advocatenkantoor Legal Tree, fiscalist Duroi en adviesbureau Zanders. Daarnaast zijn er in het bedrijfsplan eenmalige project- en implementatiekosten opgenomen voor het effectueren van de overname en het implementeren van de bundeling van het leerlingen- en Wmo vervoer.

3. Er wordt op een vraag van Dorpsbelangen Huizen over een Goodwill verdeling over drie jaar van € 230.000 gesproken. Dit is niet in de ons ter beschikking staande stukken terug te vinden. Kunt u ons daarover uitleg geven?

Antwoord

Zie hieronder de vraag en het antwoord.

Totaalbedrag overname inventaris €20.000 en goodwill €230.000 totaal €250.000 De inventaris zal op de overname datum betaald worden niet meer dan logisch. Resteert €230.000 dit wordt in 3 termijnen betaald €180.000 €25.000 €25.000 . Deze informatie staat in geheime bijlage 8.

Mijn vraag was waarom niet in drie gelijke delen. De beantwoording is dat de goodwill in een jaar betaald moet worden en over 10 jaar afgeschreven.

De beantwoording klopt dus niet met de gegevens zoals ik ze lees in bijlage 8.

Graag nogmaals toelichten.

Antwoord

Excuses, de vraag was verkeerd opgevat. De goodwill is onderdeel van de onderhandeling geweest tussen de vervoerder en de Regio. De eigenaar van Hop BV is vanaf 1 januari 2021 werkzaam voor de BV Vervoer en moet zijn bestaande activiteiten in Hop BV voor die tijd overdragen of stop zetten. Dit aspect is meegenomen in de onderhandelingen.

4. Kunnen wij de jaarrapporten van het cliënt ervaringsonderzoek doelgroepenvervoer en de onafhankelijke klachtenregistratie ter inzage krijgen over de afgelopen 5 jaar?

Antwoord

Dit verzoek is bij de inkoop en contractbeheer neergelegd. Het college komt hierop terug.

5. Er wordt gesproken (in de antwoorden op vragen uit Huizen) over een gemiddelde vergoeding bij uittreden van 300% van de jaaromzet. Over vijf jaar afbouw van de jaaromzet (jaar 1 100%, jaar 2 80%, jaar 3 60%, jaar 4 40% en jaar 5 20%). Welke bepaling over uittreden in de GR is in voorbereiding?

Antwoord

De bepaling zoals in het bedrijfsplan opgenomen. Binnenkort ontvangt u het voorstel tot aanpassing van de gemeenschappelijke regeling vanuit het Regiobestuur.

6. Wordt de BV Vervoer Gooi en Vecht BTW plichtig?

Antwoord

De btw is compensabel.

7. Wat zijn de exit voorwaarden in het arbeidsovereenkomst met de nieuwe directeur van de BV DGV?

Antwoord

Deze zijn nog niet besproken en vastgelegd. Daarvoor moet eerst de aandeelhoudersvergadering worden geïnstalleerd.

8. Er wordt gesproken over ongedeeld eigenaarschap, wat wordt daarmee bedoeld?

Antwoord

De gemeenschappelijke regeling Regio Gooi en Vechtstreek is aandeelhouder. Er is daarmee 1 aandeelhouder. Het Regiobestuur vervult de rol van aandeelhouder.

9. Waarom leent de Regio € 8,2 miljoen (zie pag. 2 risico analyse) aan de BV Vervoer voor het aanschaffen van het wagenpark, terwijl in de business case uitgegaan wordt van nieuw wagenpark voor de WMO voor een bedrag van € 1.435.000,- (inclusief BPM) en voor leerlingenvervoer een bedrag van € 4.209.237,- (inclusief BPM)?

Antwoord

De lening is voor alle investeringen bedoeld en niet alleen voor de voertuigen. Het is fiscaal gezien de meest voordelige constructie voor gemeenten om de BV te financieren door middel van een lening.

10. Maximum aantal bezette voertuigen per kwartier op werkdagen in 2019 was 160 - 180. Op welke manier is dat ook met 135 voertuigen uit te voeren in het derde / vierde kwartaal van 2021 en verder ? (zie pag. 12 bedrijfsplan)

Antwoord

Er was in 2019 nog geen sprake van een voordeel van 21% op de inzet van het wagenpark als gevolg van de bundeling van het Wmo vervoer en het leerlingenvervoer. Het vervoer werd nog niet gebundeld uitgevoerd. Daarbij wordt een deel van de overloop opgevangen met externe inhuur (flexibele schil). Deze inhuur zit wel in het bedrijfsplan, maar is geen onderdeel van

11. Weesp maakt gebruik van een DVO en heeft daardoor géén uittredingskosten, voor hoeveel jaar kan Weesp hiervan gebruik maken ? Kan er een moment komen waarop Weesp verzocht wordt om volledig mee te doen in de regio G&V?

Antwoord

Weesp gaat bestuurlijk fuseren met Amsterdam. Dat heeft tot gevolg dat Amsterdam de juridische verplichtingen overneemt van Weesp. Er kan wel een moment komen dat Amsterdam wordt gevraagd volledig mee te doen. Overigens bevat de dienstverleningsovereenkomst ook aparte afspraken over de prijs, omdat voor de inwoners van Weesp de dienstverlening kostendekkend moet worden vormgegeven (denk aan hogere kosten voor voertuigen door short lease).

12. Kunnen ook andere gemeenten, zoals Laren op eenzelfde manier hun WMO en LLV onderbrengen bij de regio?

Antwoord

Nee. De afspraak voor Weesp is gemaakt, gelet op de uitzonderlijke situatie van de bestuurlijke fusie.