

| |
|----------------------------------|
| <p>VRAGEN CDA FRACTIE</p> |
|----------------------------------|

A. Aanleiding voor het voorstel

Aanleiding voor het voorstel om het doelgroepen vervoer zelf te organiseren zijn o.a. faillissementen van aanbieders waardoor continuïteit en de kwaliteit van het vervoer onder druk komt te staan (raadsvoorstel). In de reactie op de brief over de KNV wordt als problematiek gesteld dat er te weinig grip is op de efficiency en klanttevredenheid. (website Taxipro)

Vraag 1 CDA fractie

Is er een (meerjarig) overzicht van de huidige prestatie afspraken met de vervoerders en de door hen geleverde prestaties waaruit de geschetste problematiek is af te leiden?

Antwoord

Het programma van eisen en de overeenkomst beschrijven de prestaties, die de vervoerder moet leveren. Het programma van eisen is openbaar gepubliceerd op de aanbestedingskalender. De regio monitort jaarlijks de tevredenheid van inwoners over voorzieningen in het sociaal domein door het uitvoeren van het wettelijk verplichte cliëntervaringsonderzoek. Ook de klachten worden vanuit de Regio gemonitord. Dit is opgenomen in het bedrijfsplan.

Uit deze gegevens is de geschetste problematiek niet direct af te leiden. Wel is zichtbaar dat ontevredenheid van inwoners meestal gaat over de chauffeur, de communicatie en het niet tijdig rijden. Ook in onze gesprekken met gebruikers (Samenkracht) komt naar voren dat het hebben van een vaste en herkenbare chauffeur één van de belangrijkste kwaliteitscriteria voor inwoners is. Het wezenlijke verschil tussen in- en aanbesteden zit niet in de wijze van gunning (alleen op prijs of op de prijs- en kwaliteitsverhouding). Het verschil is gelegen in de continuïteit van de uitvoerder (de chauffeur). Om het vervoer efficiënt en effectief vorm te kunnen geven, is het namelijk voor gemeenten niet rendabel het vervoersgebied aan meerdere uitvoerders te gunnen. De taxi's rijden dan te vaak leeg rond om met het huidige financiële kader uit te kunnen. Bij aanbesteden is de aanbestedende dienst daarom genoodzaakt het vervoersgebied op basis van objectieve criteria aan één van de inschrijvende partijen te gunnen (op basis van prijs, kwaliteit of een combinatie daarvan). In de praktijk betekent dit in de meeste gevallen dat het vervoersgebied na gunning van de bestaande vervoerder overgaat naar een andere vervoerder. Daarnaast zijn er afgelopen periode twee faillissementen geweest in Gooi en Vechtstreek.

Vraag 2 CDA fractie

In hoeverre is 2018 een representatief jaar voor het aantal ingediende klachten en wat zijn de percentages van de afgelopen jaren?

Antwoord

Vóór 2018 hadden we voor het Wmo vervoer te maken met twee faillissementen en werd het leerlingenvervoer uitgevoerd door een andere aanbieder. 2018 is daarom het enige jaar, waarover een volledig beeld is.

Vraag 3 CDA fractie

In hoeverre wordt het huidige probleem van de "kwaliteit van de chauffeur" met het huidige voorstel opgelost als het personeel van de onderneming mee overgaat naar de BV doelgroepen vervoer?

Antwoord

Het is niet zozeer de kwaliteit van de chauffeur die ter discussie wordt gesteld door inwoners. Het zijn de vele wisselingen en het gebrek aan een vaste chauffeurs, waar inwoners moeite mee hebben. Doordat vervoerders snel in de bedrijfsvoering moeten kunnen op- en afschalen na het winnen of verliezen van

aanbestedingsopdrachten, passen zij een sterk geflexibiliseerde bedrijfsvoering toe. Er is een kleine vaste schil en een grote flexibele schil. Daardoor is er sprake van een hoge doorloopsnelheid van personeelsleden en minder binding met Gooi en Vechtstreek. Dit leidt voor de inwoner tot een lagere kwaliteit. De gemeenten in de regio zijn van plan om meer vaste contracten te geven, waardoor de chauffeurs worden gebonden aan Gooi en Vechtstreek. De verwachting is dat de kwaliteit daardoor in de toekomst zal verbeteren.

Vraag 4 CDA fractie

Op de website van Taxipro.nl wordt in een reactie op de brief van de KNV aangegeven "We bekijken of en hoe we de drie voorzieningen kunnen samenvoegen en of we die opdracht vervolgens in de markt gaan zetten of inbesteden." Op welke wijze zijn de mogelijkheden geïventariseerd om binnen het huidige systeem van aanbesteden het doelgroepen vervoer samen te voegen en optimaliseren?

Antwoord

De gemeente Rotterdam heeft afgelopen jaar het Wmo vervoer en het leerlingenvervoer gebundeld op de markt gezet. De aanbesteding is daar gegund aan een samenwerkingsorganisatie van twee grote vervoersbedrijven. In hoeverre dit heeft geleid tot een optimalisatieslag is nog niet bekend, omdat de informatie hierover (gelet op de unieke positie in de markt) niet naar buiten wordt gebracht. Daarbij is de periode van uitvoering waarschijnlijk nog te kort om iets over de optimalisatie te kunnen zeggen.

Andere mogelijkheden, die in Nederland zijn toegepast, zijn het zelf uitvoeren van de regie (regiecentrale), terwijl de handjes en de bandjes (chauffeurs en auto's) door de markt worden uitgevoerd. De ervaringen hiermee zijn negatief, omdat beide uitvoerders naar elkaar gaan wijzen op het moment dat de dienstverlening hapert. Al deze mogelijkheden zijn betrokken bij de afwegingen van de gemeenten in regio Gooi en Vechtstreek.

Vraag 5 CDA fractie

Wat is doorslaggevend geweest in de afweging om niet het huidige systeem te optimaliseren maar in te zetten op inbesteden?

Antwoord

Betrouwbare en hoogwaardige dienstverlening voor onze inwoners is doorslaggevend voor de portefeuillehouders. Het hebben van een vaste en herkenbare dienstverlening is voor onze inwoners één van de belangrijkste kwaliteitscriteria. Gelet op het huidige functioneren van de vervoersmarkt en de beperkte mogelijkheden van gemeenten om de gesignaleerde knelpunten op te lossen door middel van aanbesteding, zijn de colleges van de regiogemeenten een procedure tot het inbesteden van het doelgroepenvervoer gestart.

B. Betrouwbare dienstverlening

Vraag 6 CDA fractie

Welke rol hebben de gemeenteraden in het vaststellen van de afspraken tussen de Regio en de BV doelgroepenvervoer over de kwaliteit en kwantiteit van de te leveren diensten?

Antwoord

De gemeenteraden stellen het beleid vast en de colleges voeren dit uit. Ook straks kunnen de gemeenten via het beleidsplan, de verordening en onderliggende beleidsregels de kaders vastleggen voor de uitvoering van het doelgroepenvervoer. Hierin wijzigt niets. Wel hebben de colleges straks via de Regio Gooi en Vechtstreek meer invloed op de uitvoering van het beleid. Enerzijds doordat zij als actieve aandeelhouder meesturen op de bedrijfsvoering (investeringsbeslissingen, aanstellen directie, toezicht en verantwoording). Anderzijds doordat zij als opdrachtgever via afspraken met de BV Vervoer, die worden vastgelegd in service level agreements, bij kunnen sturen op de kwaliteit van de dienstverlening.

Vraag 7 CDA fractie

Op welke onderdelen gaat de BV doelgroepenvervoer een kwaliteitsimpuls leveren t.a.v. de huidige dienstverlening en op welke wijze wordt dit gemeten?

Antwoord

De verwachting is dat de cliënttevredenheid (te meten via het jaarlijkse cliëntervaringsonderzoek) omhoog gaat en dat het aantal klachten (te meten via onafhankelijke klachtenregistratie) zal dalen. Continuïteit in de bedrijfsvoering is de belangrijkste voorwaarde om dit te kunnen bereiken binnen het bestaande financiële kader. Hierdoor verwachten we chauffeurs uit Gooi en Vechtstreek beter aan onze inwoners te kunnen verbinden en houden we een herkenbare dienstverlening voor onze inwoners in stand.

C. Goed en inclusief werkgeverschap

Vraag 8 CDA fractie

In het haalbaarheidsonderzoek doelgroepenvervoer” (pagina 12) wordt gesteld dat wanneer de medewerkers onder de CAR-UWO vallen de kosten van het doelgroepenvervoer 15 procent hoger komt te liggen dan wanneer het personeel onder het CAO taxivervoer valt. Zijn er nog andere onderdelen binnen de regio Gooi en Vechtstreek waarin medewerkers vallen onder een andere CAO dan de CAO gemeenschappelijke regelingen?

Antwoord

De Regionale Ambulancevoorziening (RAV) heeft een eigen cao.

Vraag 9 CDA fractie

Hoe ziet u de horizontale mobiliteit met de RAV en GAD als de lonen binnen deze organisatieonderdelen verschillen tonen en er sprake is van verschillende CAO's?

Antwoord

Er zijn twee stappen om uitwisseling mogelijk te maken. De eerste stap is detachering, waarbij de gedetacheerde wel aan de voorwaarden qua opleiding, EHBO, etc. moet voldoen. De gedetacheerde wordt dan tegen een marktconforme vergoeding uitgeleend. De tweede stap is overstap van het ene onderdeel naar het andere onderdeel. Het dienstverband zal dan wel onder een andere cao en pensioen zijn.

Vraag 10 CDA fractie

Hoe werkt dit door in de detachering van personeel naar de BV doelgroepenvervoer vanuit de GAD en de RAV?

Antwoord

Zie vraag 9.

Vraag 11 CDA fractie

In het ontwerp bedrijfsplan wordt ingezet op het ontstaan van meer volwaardige banen doordat de inzet van leerlingen vervoer gecombineerd kan worden met WMO vervoer. Verwacht wordt dat 85 procent van de chauffeurs uit het leerlingenvervoer meegaan naar de BV doelgroepenvervoer. Welke besparing (euro's) wordt verwacht door chauffeurs in te zetten voor zowel WMO als leerlingenvervoer?

Antwoord

Het bedrijfsplan gaat alleen uit van een besparing op het wagenpark. Er is geen rekening gehouden met een besparing op personeel, omdat de huidige data te onzeker zijn om hier iets objectiefs over te kunnen zeggen.

Vraag 12 CDA fractie

Zijn deze besparingen meegenomen in de doorrekening van de businesscase?

Antwoord

Nee, er zijn geen besparingen op personeel meegenomen. Wel is een besparing op het wagenpark meegenomen, omdat deze op basis van data-analyse objectief vastgesteld kon worden.

Vraag 13 CDA fractie

Is er onderzoek gedaan naar de bereidheid van chauffeurs uit het doelgroepenvervoer om meer uren te gaan werken en wat zijn de uitkomsten hiervan?

Antwoord

Er is geen onderzoek gedaan onder de huidige chauffeurs. Wel is er afstemming geweest met de vakbonden over het bedrijfsplan en de aannames die daarin zijn gedaan. Het is algemeen bekend dat bij dit type van praktische werkgelegenheid werknemers niet gelukkig zijn met de dienstverbanden waarvoor het werk uitgevoerd moet worden. Tegelijk is het ook goed te benoemen dat er met name bij het leerlingenvervoer er ook een groep chauffeurs is die vaak met pensioen is en het juist prettig vindt om een contract te hebben met een beperkt aantal uren. Ook deze chauffeurs zijn straks hard nodig.

D. Financieel gezond vervoer voor inwoners en gemeente

Vraag 14 CDA fractie

Wat zijn de mogelijkheden voor individuele gemeenten om de hoogte van de eigen bijdrage te bepalen?

Antwoord

Het vaststellen van de eigen bijdrage is een bevoegdheid van het college. Tegelijk is het niet verstandig om binnen één vervoersgebied verschillende eigen bijdragen te gaan hanteren, omdat inwoners met elkaar dezelfde dienstverlening afnemen, bij elkaar in de auto zitten en gemeenten een efficiënt uitvoeringssysteem wensen. Het is daarom van belang met elkaar overeenstemming te hebben over de hoogte van de te innen eigen bijdrage.

E. Duurzaam en veilig vervoer

Vraag 15 CDA fractie

In 2030 wil de BV doelgroepen vervoer de transitie hebben gemaakt naar volledig uitstootvrij vervoer. Is/ zijn hier additionele besluitvorming / investeringen voor noodzakelijk?

Antwoord

In het bedrijfsplan zijn de extra jaarlijkse kosten inzichtelijk gemaakt van het gedeeltelijk (50%) elektrificeren van het wagenpark. Zoals u kunt zien, is de verhoging nihil. Het is de verwachting dat het fiscaal steeds aantrekkelijk zal zijn om te elektrificeren en steeds onaantrekkelijker om dieselveertuigen te blijven rijden. Tegelijk is er nu voor de grotere voertuigen (autobussen) nu nog geen aantrekkelijk alternatief in de markt. Zowel praktisch als financieel is volledig uitstootvrij bij dit type voertuigen nog niet haalbaar. E verwachting is ook dat in de toekomst het grootste deel van de dienstverlening wordt uitgevoerd met kleinere voertuigen (auto's). Medio 2026 moet bekeken worden welke nieuwe investeringen gedaan moeten worden om het wagenpark te verduurzamen. Er is op dit moment nog geen goede voorspelling te maken van de technologische en fiscale ontwikkelingen op dat moment.

Vraag 16 CDA fractie

Welke criteria worden gehanteerd om tot deze investeringen over te gaan?

Antwoord

Het financiële kader van gemeenten is leidend bij het doen van investeringen. Daarbinnen wordt bekeken in welke mate doelstellingen gerealiseerd kunnen worden. Zo is het mogelijk om binnen het huidige financiële kader ongeveer 50% van het wagenpark te elektrificeren.

F. Participatie

Vraag 17 CDA fractie

De adviesraden hebben positief geadviseerd over het inbesteden van het doelgroepen vervoer. Is het personeel van HOP taxi ook om advies gevraagd en hebben de vakbonden nog een rol bij de overgang van onderneming?

Antwoord

Het personeel van Hop is niet om advies gevraagd. Er is wel gesproken met vakbond FNV. De vakbond is positief over het plan van de regiogemeenten.

Vraag 18 CDA fractie

De KNV heeft een kritische reactie gestuurd op het voornemen van de regio op het doelgroepen vervoer in de besteden? In een eerste reactie heeft de Regio destijds aangegeven dat de kritiek te voorbarig was omdat het voorstel nog in voorbereiding was. Het voorstel is nu gereed. Wat is de reactie op de kritiekpunten van de KNV op het voorliggende voorstel?

Antwoord

Een reactie op de brief van de KNV vanuit de Regio Gooi en Vechtstreek is als bijlage III bijgevoegd bij de antwoorden op de door u gestelde vragen. Ik kan mij hier volledig in vinden.

G. Raadsvoorstel

Vraag 19 CDA fractie

Wat zijn "tegenstrijdige verplichtingen voor de pensioenuitvoering" waardoor er geen uitvoerende dienst onder regio gevormd kan worden?

Antwoord

Dit wordt veroorzaakt door de wetgeving en de daaruit voortkomende collectieve arbeidsovereenkomsten. De cao Taxi verplicht deelname aan het Pensioenfonds Vervoer. De cao gemeenschappelijke regelingen verplicht deelname aan het ABP pensioenfonds.

Als de dienst uitgevoerd zou worden als RVE (Resultaat Verantwoordelijke Eenheid, lees afdeling) van de Regio en er wordt gebruik gemaakt van de cao Taxi, is er dus sprake van de verplichting bij 2 pensioenfondsen. De cao Taxi is vastgesteld door KNV, FNV en CNV en gezien de korte tijd die er was in het maken van de businesscase, is niet geprobeerd met deze partijen in gesprek te treden om te bezien of er voor de cao Taxi een ander pensioenfonds mogelijk zou zijn.

Vraag 20 CDA fractie

Hoeveel zou de eigen bijdrage verhoogd moeten worden als de structurele bijdrage daaruit gedekt zou worden?

Antwoord

Het is niet duidelijk wat wordt bedoeld met structurele bijdrage. Het is in ieder geval niet mogelijk en toegestaan om het vervoer volledig te dekken met de eigen bijdrage van inwoners. Gebruikers betalen nu € 0,65 per zone. Op jaarbasis rijden alle gebruikers met elkaar ongeveer 500.000 zones.

H. Overname en overnamesom

Vraag 21 CDA fractie

Wat is de prijs die betaald wordt voor de overname van taxibedrijf HOP?

Antwoord

Hop Taxi BV wordt niet overgenomen. Het voorstel is om een activa-passiva transactie te doen waarbij er alleen de benodigde zaken worden overgenomen zoals personeel, ICT systeem, inventaris, huurcontract,

etc. De prijs die wordt betaald voor de overname daarvan kan separaat en onder geheimhouding met u gedeeld worden.

Vraag 22 CDA fractie

Hoe is de prijs opgebouwd en op welke wijze is de waarde bepaald van de over te nemen materiële en immateriële goederen (goodwill)?

Antwoord

Een onafhankelijk accountantskantoor heeft een waardebeoordeling uitgevoerd en een rapportage opgesteld. Indien u dat wenst kan deze onder geheimhouding met u gedeeld worden.

Vraag 23 CDA fractie

Welke aanvullende afspraken zijn gemaakt met de eigenaar naast de overname som?

Antwoord

Er zijn meerdere afspraken gemaakt met de eigenaar van Hop Taxi BV. Deze afspraken zijn vastgelegd in een intentieovereenkomst, die onder voorbehoud van gemeentelijke besluitvorming en met instemming van de colleges is ondertekend door het algemeen bestuur van de Regio.

Vraag 24 CDA fractie

Welke verplichtingen van de Taxi HOP BV worden meegenomen naar de BV doelgroepenvervoer?

Antwoord

Er is gekozen voor een activa-passiva transactie om geen verplichtingen en daarmee geen risico's over te nemen. Door gericht activiteiten over te nemen, is de BV Vervoer gevrijwaard van verplichtingen die eventueel rusten op Hop Taxi BV. De onderdelen die worden overgenomen zijn beschreven in het bedrijfsplan van de BV Vervoer.

I. Risico's

Vraag 25 CDA fractie

Van de geschetste risico's wordt verambtelijking van de bedrijfsvoering als eerste bestempeld. Hoe wordt dit risico gemonitord?

Antwoord

Hier moeten de gemeenten nog afspraken over maken met de BV Vervoer. Deze afspraken worden opgesteld en geïmplementeerd na besluitvorming door de gemeenteraden. Het belangrijkste om naar te kijken zijn de prestaties van de BV Vervoer en de prijs die daarvoor door gemeenten betaald moet worden.

Vraag 26 CDA fractie

Zijn er benchmarks voorzien op kosten en kwaliteit van de dienstverlening met andere regio's voorzien?

Antwoord

Op dit moment zijn er voor zo ver bekend nog geen landelijke benchmarks voor uitvoering van leerlingenvoer en Wmo vervoer. Uiteraard kan er wel zelf onderzoek gedaan worden om de prestaties van de BV Vervoer te vergelijken met andere vervoersbedrijven.

Vraag 27 CDA fractie

Verlaging van de Rijksbijdrage wordt als een reëel risico gezien waarvoor drie beheersmaatregelen (toegang beperken, kwaliteit verlagen of eigen bijdrage verhogen) genomen kunnen worden. Waarom wordt bezuinigen op de kwaliteit van de dienstverlening hier genoemd als dit dé aanleiding is om de doelgroepenvervoer zelf te organiseren?

Antwoord

Op het moment dat bij gemeenten de wens leeft om te bezuinigen, dienen alle opties bespreekbaar te zijn. Dus ook de kwaliteit van dienstverlening. En niet alle maatregelen hoeven direct een enorme impact te

hebben op de ervaren kwaliteit. U kunt bijvoorbeeld denken aan het aanpassen van venstertijden of een andere reserveringsmoment. Als dit helder en goed gecommuniceerd wordt, kan het zijn dat de feitelijke kwaliteit wel aangepast wordt, maar dat de ervaren kwaliteit niet direct achteruit gaat.

Vraag 28 CDA fractie

Kunnen gemeenten individueel de toegang tot de WMO en de hoogte van de eigen bijdrage bepalen?

Antwoord

Net als nu blijft de gemeente zelf de toegang tot het vervoer vormgeven. Ook het beleid voor de toegang leggen de gemeenten lokaal vast in de verordening en onderliggende beleidsregels. Voor de eigen bijdrage verwijzen wij u naar het antwoord op vraag 14.

Vraag 29 CDA fractie

Het risico op een hoger ziekteverzuim wordt op 40 procent geschat. Het gehanteerde percentage ziekteverzuim in de businesscase is gebaseerd op ziekteverzuim WMO vervoer 2019. Hoe reëel is dit percentage en met welke andere delen van de vervoersbranche is dit afgewogen?

Antwoord

Dit risico is een inschatting, die is gemaakt in samenwerking met de regiogemeenten. Hierbij zijn de jaarlijkse registraties van de huidige uitvoerder leidend geweest. Naast Wmo vervoer voert de huidige uitvoerder ook andere vervoersvormen uit. Er is in het bedrijfsplan gerekend met een ziekteverzuim van 4,5%

Vraag 30 CDA fractie

Wat was het percentage van het ziekteverzuim in 2019 bij de over te nemen vervoerder (HOP taxi) en de aanbieder van het leerlingen vervoer (Willemsen de Koning)?

Antwoord

Het ziekteverzuim bij Taxi Hop zat op 3 %. Het ziekteverzuim bij Willemse de Koning is niet bekend.

Vraag 31 CDA fractie

Het bereiken van efficiëntie door bundeling van het wagenpark en de inzet van minder taxibussen is een belangrijke pijler onder de financiële haalbaarheid van het totale voorstel. In het overzicht van risico's wordt dit uitgangspunt niet benoemd. Waaraan wordt de zekerheid ontleend dat dit uitgangspunt volledig wordt bereikt?

Antwoord

Er is een data-analyse uitgevoerd op alle ritregistraties over een heel uitvoeringsjaar door datawetenschappers. Zij hebben een bandbreedte van besparingen op voertuigen aangegeven met daarin een minimale besparing en een maximale besparing. Er is in het bedrijfsplan uitgegaan van de minimale variant. De uitkomst van de data-analyse is ook besproken met de huidige uitvoerder en wordt haalbaar geacht.

J. Governance

Vraag 32 CDA fractie

Wordt door de aandeelhouder van de BV doelgroepenvervoer toezicht gehouden op het marktconform functioneren van de BV en welke criteria worden hiervoor gebruikt?

Antwoord

Zie de antwoorden op vraag 25 en 26. Een benchmark lijkt hiervoor het meest geschikte instrument.

Vraag 33 CDA fractie

Welke boete wordt opgelegd aan gemeenten die het doelgroepenvervoer op een later moment zelf of anders willen organiseren?

Antwoord

Er is geen sprake van een boete. Gemeenten brengen de taak onder in de gemeenschappelijke regeling Regio Gooi en Vechtstreek. Indien gemeenten besluiten om taken uit de gemeenschappelijke regeling te halen dan zijn de bepalingen in de gemeenschappelijke regeling leidend voor uittreding. In de huidige gemeenschappelijke regeling is hiervoor nog geen bepaling opgenomen. Bij de actualisatie van de gemeenschappelijke regeling (zomer 2020) wordt wel een bepaling hierover opgenomen. Op dit moment moet nog uitgegaan worden van de jurisprudentie. Er zijn twee manieren om uit te treden: 1) op basis van reële kosten en 2) op basis van een vooraf vastgelegde afspraak. Veelal komen deze twee manieren tot dezelfde uitkomst. Een gemeente die uittreedt betaalt ongeveer 300% van de jaaromzet in termen van afbouw. Vaak gaat dat over vijf jaar in geleidelijke stappen van afbouw van de jaaromzet (jaar 1 100%, jaar 2 80%, jaar 3 60%, jaar 4 40% en jaar 5 20%).

VRAGEN PVDA FRACTIE

Vraag 1 PvdA fractie

Laren deed/doet niet mee aan het WMO-taxivervoer. Is dit tijdelijk of permanent en wat zijn hiervan de (financiële) consequenties? Zijn over deelname aan deze vorm van vervoer afspraken gemaakt met Laren, dan wel intenties door deze gemeente uitgesproken?

Antwoord

De gemeente Laren heeft het contract met de huidige aanbieder van het Wmo vervoer in Laren opgezegd per 31-12-2020. De gemeente Laren staat nu voor de keuze om het doelgroepenvervoer aan te besteden of in te besteden bij de Regio. Hierop werken de gemeente Laren en de Regio goed samen. Omdat het college van de gemeente Laren hier nog geen standpunt over heeft in genomen, gaat de Regio er voorlopig vanuit de Laren het Wmo vervoer zelf vorm geeft. Het is voor Laren mogelijk om aan te sluiten bij de Regio tegen dezelfde voorwaarden als de andere regiogemeenten. Voor de regiogemeenten betekent dit dat het volume stijgt en vervoersgebied nog optimaler is, waarbij de kosten verdeeld kunnen worden onder meer gemeenten. Het portefeuillehoudersoverleg heeft aan de gemeente Laren laten weten dat deze gemeente welkom is om aan te sluiten bij het regionale besluitvormingsproces. Mocht Laren kiezen voor deelname aan deze vorm van vervoer, dan zal dat uitgerekend kunnen worden in de businesscase.

Vraag 2 PvdA fractie

Welke (financiële) risico's zijn er verbonden aan de mate waarin de gemeente Eemnes deel gaat nemen? Welke concrete afspraken zijn daar inmiddels met de gemeente Eemnes over gemaakt?

Antwoord

Ook Eemnes besluit het doelgroepenvervoer wel/niet onder te brengen bij de Regio. Dit besluit wijkt niet af van de andere gemeenten. Wel is het zo dat Eemnes in het Regiobestuur partieel toetredt. Dit betekent dat zij wel bij vergadering aanwezig mag zijn, maar geen stemrecht heeft. Omdat de BV Vervoer de governance van de Regio volgt, geldt dit ook voor de aandeelhoudersvergadering.

Vraag 3 PvdA fractie

De gemeente Weesp heeft zich uitgesproken voor een fusie met Amsterdam. Wat zijn hiervan (op termijn) de (financiële) consequenties? Graag in de beantwoording meenemen wat het betekent voor het personeel, de voertuigen, het volume en daarmee de robuustheid van de op te richten organisatie.

Antwoord

Dat is nog niet bekend en afhankelijk van Weesp en Amsterdam. Wel zijn de gesprekken met beide partijen hierover gestart. Er is afgesproken in het vormgevingsproces van het vervoer voor de gemeente Weesp, dat inwoners van Weesp continuïteit van vervoer hebben. En dus zo min mogelijk last van de fusie. Tevens is afgesproken dat met Weesp een separate dienstverleningsovereenkomst wordt gesloten. Uitgangspunt is dat met een eventuele overgang naar Amsterdam personeel en middelen meegaan, zodat extra kosten zoveel als mogelijk worden beperkt. Ook is het mogelijk dat Amsterdam besluit om voor de

inwoners Weesp de dienstverlening bij de Regio af te blijven nemen (de meeste inwoners uit Weesp reizen immers naar Gooi en Vechtstreek voor hun dagelijkse dingen).

Vraag 4 PvdA fractie

Het doelgroepenvervoer wordt niet direct als uitvoerende dienst onder de Regio G&V gebracht, omdat er kennelijk sprake is van tegenstrijdige verplichtingen voor de pensioenuitvoering. Wat zijn deze tegenstrijdigheden en hoe onoverkomelijk zijn deze? Wat zijn de consequenties van het niet als uitvoerende dienst onder de Regio onderbrengen?

Antwoord

De wet en de daaruit voortkomende cao's verplichten allebei een andere pensioenuitvoerder: de cao Taxi verplicht deelname aan het Pensioenfonds Vervoer en de cao gemeenschappelijke regelingen verplicht deelname aan het ABP pensioenfonds. Dit is vooralsnog onoverkomelijk.

De governance van de BV wordt ingericht als ware een eigen dienst van de Regio. De consequenties zijn daardoor ook beperkt. Voornaamste is dat de Regio aandeelhouder wordt van de BV.

Vraag 5 PvdA fractie

Door het bundelen van het wagenpark zouden er voor het uitvoeren van het vervoer 21% minder voertuigen nodig zijn. Over hoeveel voertuigen en welke soorten voertuigen gaat het? Klopt het dat desondanks de structurele kosten hoger worden en waardoor komt dat?

Antwoord

Het gaat over alle soorten voertuigen (rolstoelbussen, autobussen, auto's, etc.). Omdat het grootste deel uit auto's zal bestaan, is de verwachting dat op dat voertuig het grootste deel van de besparing in aantal voertuigen terecht zal komen. In totaal gaat over 135 voertuigen (na besparing).

Het stijgen van de kosten heeft verschillende oorzaken. Als gevolg van fiscale maatregelen van het Rijk worden voertuigen duurder. Doordat de gemeenten ongeveer aan 80% van het personeel vaste dienstverbanden willen aanbieden, stijgen de personeelskosten. Daarnaast versterken de gemeenten de bedrijfsvoering op een aantal onderdelen ten behoeve van goed werkgeverschap en een financieel gezonde bedrijfsvoering.

Vraag 6 PvdA fractie

Kunt u de doelen genoemd in het raadsvoorstel SMART maken?

Antwoord

Dat kan. Deze worden vastgelegd in de service level agreement tussen de Regio (portefeuillehoudersoverleg sociaal domein) en de BV Vervoer.

Vraag 7 PvdA fractie

In het bedrijfsplan wordt uitgegaan van dieselveertuigen. Wat zijn de consequenties, financieel en niet financieel als gekozen wordt voor elektrische of hybride voertuigen?

Antwoord

In tabel 7 op pagina 21 van het bedrijfsplan zijn de financiële consequenties opgenomen. Het volledig elektrificeren van het wagenpark is overigens nog niet haalbaar, omdat met name de grotere bussen nog niet volledig elektrisch de gewenste afstanden kunnen afleggen. Het elektrificeren van de 50% van het wagenpark is met de huidige fiscaliteit ongeveer € 36.000 per jaar duurder ten opzichte van volledig diesel. Op het totale wagenpark is dit bedrag nihil.

VRAGEN FRACTIE LEEFBAAR HUIZEN

Vraag 1 fractie Leefbaar Huizen

Een van de redenen die wordt aangegeven om hiertoe over te gaan is het aantal klachten.

- Wat is er gedaan met die klachten?
- Gaat de regio dit beter doen? Gezien de percentages klachten 0,13% en 0,50% in 2018?
- Waar verwacht de regio de verbeterblad te kunnen maken?

Antwoord

De voornaamste reden om over te gaan is continuïteit van dienstverlening voor onze inwoners. Uit de klachtenregistratie en gesprekken met vele gebruikers (via Samenkracht en de adviesraden sociaal domein) komt duidelijk naar voren dat de voornaamste klachten van inwoners gericht zijn op wisseling van chauffeurs, tijdigheid en onvoldoende eenduidige (communicatie over de) dienstverlening. Het is de verwachting dat door het inbesteden en het bundelen van het vervoer deze klachten inderdaad teruggebracht kunnen worden naar een lager niveau. Daarbij vinden de gemeenten met name de hoeveelheid klachten bij het leerlingenvervoer op dit moment onacceptabel.

Vraag 2 fractie Leefbaar Huizen

Waarom 2021 uit sociaal domein? En de jaren 2022 en daarna uit begrotingsresultaat?

Antwoord

De dienstverlening wordt gefinancierd door de gemeente uit het Gemeentefonds (sociaal domein). Daarnaast betalen inwoners voor het Wmo vervoer een eigen bijdrage. De dienstverlening wordt niet gefinancierd vanuit het begrotingsresultaat.

Vraag 3 fractie Leefbaar Huizen

Het bedrijfsplan (bijlage 3 bij raadsvoorstel) geeft aan financieel gezond vervoer. Maar kunnen we daarvan spreken indien ieder jaar het tekort ten laste gaat van het begrotingsresultaat?

Antwoord

Het bedrijfsplan laat een nihil tekort zien, omdat het uitgaat van vaste aannames. De begrotingswijziging laat geen tekort zien en is net zoals de andere eenheden van de Regio kostendekkend opgesteld. De verwachting is dat de BV Vervoer in de praktijk jaarlijks een (klein) positief resultaat zal hebben.

Vraag 4 fractie Leefbaar Huizen

Welke meerkosten zijn er door extra CAO voor de regio G&V?

Antwoord

Er zijn geen meerkosten door de extra cao. De Regio voert op dit moment al meerdere cao's uit: de cao ambulancevervoer en de cao gemeenschappelijke regelingen. Daarbij brengt de Regio een kostendekkend tarief voor overhead in rekening bij de BV Vervoer om deze taken uit te voeren. Deze bedragen zijn opgenomen in het bedrijfsplan.

Vraag 5 fractie Leefbaar Huizen

Hoe staat de taximarkt tegenover deze oprichting?

Antwoord

De taximarkt is een breed begrip. Vakbond FNV, vertegenwoordiger van veel chauffeurs, staat positief tegenover deze ontwikkeling. Brancheorganisatie Koninklijk Nederlands Vervoer (KNV) is niet positief. U heeft de brief van de brancheorganisatie ontvangen. Bijgevoegd ziet u de reactie van de Regio op deze brief. Ik kan mij volledig vinden in deze reactie. De adviesraden en gebruikers (via Samenkracht) zijn zeer positief over de ontwikkeling. Dit kunt u ook lezen in het gezamenlijke advies van de adviesraden.

Vraag 6 fractie Leefbaar Huizen

Heeft de regio andere bedrijven aangesproken over deze opzet?

Antwoord

Nee, de Regio heeft gekeken welke vervoerders in Gooi en Vechtstreek een locatie hebben en op dit moment zorgvervoer uitvoeren. Dat bleek 1 vervoerder te zijn. Er was geen andere overname kandidaat.

Vraag 7 fractie Leefbaar Huizen

Is de regio bekend met de wet- en regelgeving zoals de CAO en de aansturing taxibedrijf?

Antwoord

Met de overname van activiteiten haalt de Regio de noodzakelijke kennis en expertise in huis. De Regio is bekend met het uitvoeren van verschillende cao's en heeft haar organisatie hier ook op ingericht. Daarbij ligt bijvoorbeeld de cao voor ambulancevervoer dicht tegen de cao voor taxivervoer.

Vraag 8 fractie Leefbaar Huizen

Welke administratie(s) gaan gevoerd worden?

Antwoord

Ook de administraties worden overgenomen. De bestaande administraties van Hop taxi gaan dus over naar de BV Vervoer. De computer/software in de taxi is het centrale administratiekantoor van de BV. Hierin worden de financiële administratie (met de vervoerspas), de ritadministratie en de personele administratie bijgehouden.

Vraag 9 fractie Leefbaar Huizen

Is er een verstrekkende data-analyse gedaan? Zo ja wat is de uitkomst?

Antwoord

Ja, de Regio heeft twee datawetenschappers (T&T consultancy) tal van data-analyses uit laten voeren. De uitkomsten van deze data-analyses zijn opgenomen in het bedrijfsplan. Eén van uitkomsten was dat de gemeenten door bundeling van leerlingenvervoer en Wmo vervoer minimaal 21% kunnen besparen op het wagenpark. Ook is er uitgekomen dat er voor het leerlingenvervoer nu veel autobussen ingezet worden, maar dat op basis van de bezettingsgraad een auto in 43% van de gevallen een alternatief zou kunnen zijn. Tot slot is er een analyse gemaakt van alle vervoersbewegingen gedurende een heel jaar. Daaruit is naar voren gekomen dat gemiddeld 70% van de ritten buiten de eigen gemeentegrenzen wordt uitgevoerd. Deze opsomming is niet limitatief.

Vraag 10 fractie Leefbaar Huizen

Is er overleg geweest met Sociaal Fonds Taxi (SFT)?

Antwoord

De Regio heeft geen afstemming gezocht met het sociaal fonds taxi (deze heet tegenwoordig het sociaal fonds mobiliteit). Wel is er gesproken met de branchevereniging KNV en met vakbond FNV.

Vraag 11 fractie Leefbaar Huizen

Wie betaalt boetes opgelegd door SFT indien opgelegd en wie gaat er zorg voor dragen dat de bevindingen van het SFT worden geïmplementeerd?

Antwoord

Sociaal Fonds Mobiliteit (SFM) stuurt op een goede naleving van de cao Taxi door de werkgever. Hop Taxi BV krijgt nu ook ieder jaar een audit vanuit SFM. De resultaten worden gedeeld met de bedrijven en eventuele tekorten aan lonen, premies etc, dienen voldaan te worden met bewijslevering aan SFM. Afgelopen jaren zijn er voor zover bekend geen boetes opgelegd. De BV Vervoer zal zelf de kosten moeten dragen, mochten er boetes worden opgelegd.

Vraag 12 fractie Leefbaar Huizen

Wat zijn de gevolgen bij krimp en groei doelgroepenvervoer?

Antwoord

Gelet op de ontwikkelingen in de afgelopen jaren wordt eerder een groei dan een krimp verwacht. Toch zal de BV Vervoer een bepaalde mate van flexibiliteit in acht moeten nemen om wendbaar te blijven en goed te kunnen anticiperen op fluctuaties in de zorgvraag. Om die reden wordt minimaal 20% van het personeel en het wagenpark flexibel vorm gegeven.

Vraag 13 fractie Leefbaar Huizen

Hoe is of gaat het ziekteverzuim geregeld worden?

Antwoord

De operationeel directeur stuurt, net als in de huidige situatie, op het ziekteverzuim. In het bedrijfsplan is rekening gehouden met extra capaciteit voor HR-aangelegenheden, onder andere om het risico op een hoger verzuim af te dekken.

Vraag 14 fractie Leefbaar Huizen

Personele bezetting: wat moeten wij ons voorstellen bij management voor 0,85 FTE? Welke functie(s) behelst dat? We hebben het over het hebben van kwalitatief goede chauffeurs, maar is dan een P&O functie voor 0,4 FTE niet heel karig?

Antwoord

Indien het Wmo vervoer en het leerlingenvervoer worden gebundeld, dan is de omvang van het personeelsbestand te groot voor één operationeel directeur. Daarom wordt er onder de directeur een operationeel manager geplaatst. Omdat deze in het voorjaar van 2021 zal starten, is er in het eerste jaar geen sprake van een volledige fte. In de jaren daarna is er wel sprake van een volledige fte.

Op dit moment zit er in de meeste taxibedrijven geen enkele P&O capaciteit. Dit werk wordt uitgevoerd door de operationeel directeur/managers. Zij sturen ook op de kwaliteit van het personeel. Er is extra P&O ondersteuning opgenomen om vorm te geven aan goed werkgeverschap en om de belastbaarheid op het operationeel management te verlagen, zodat zij zich beter kunnen richten op de primaire taak: goede kwaliteit van dienstverlening voor onze inwoners.

Vraag 15 fractie Leefbaar Huizen

Op bladzijde 2 van het raadsvoorstel wordt er benoemd dat met bundelen niet wordt bedoeld verschillende doelgroepen tegelijk vervoeren, maar het bundelen van personeel en materieel, zodat zij optimaal kunnen worden ingezet voor alle vervoersvragen. Vervolgens staat er op pagina 6 van het raadsvoorstel wordt er wel gesproken over het bundelen van doelgroepen in dezelfde vervoersritten en de risico's ervan. Zo staat er *“Het voornaamste risico van bundelen is dat de ervaren kwaliteit van dienstverlening voor inwoners achteruit kan gaan. Bijvoorbeeld omdat ritten leerlingen- en jeugdhulpvervoer toch gecombineerd worden met ritten WMO vervoer. Daarom hanteren de gemeenten het uitgangspunt van vervoer op maat. Kinderen en volwassenen blijven gescheiden, tenzij het mogelijk is op basis van de behoefte ritten te combineren.”* Over welke uitzonderingen en behoefte gaat het en hoe wordt de behoefte getoetst?

Antwoord

Uitzondering kan zijn als ouders van kinderen die gebruik maken van leerlingenvervoer vooraf toestemming geven dat een oudere bij de rit geplaatst wordt. Net zoals alle andere zorgtrajecten houdt de gemeentelijke consulent toezicht op de ontwikkeling van de behoefte van inwoners.

Vraag 16 fractie Leefbaar Huizen

Wat zijn nu de jaar kosten voor de gemeente Huizen?

Antwoord

De ontwerp begrotingswijziging bevat een verdeling over de gemeenten. De begroting is opgesteld op basis van het gebruik in 2019. Overigens wordt de dienstverlening gefinancierd op basis van prijs maal kwantiteit. De werkelijke kosten zijn daarom afhankelijk van het aantal gebruikers uit de gemeente Huizen.

Vraag 17 fractie Leefbaar Huizen

In de stukken gaan we er van uit dat er per jaar geld bij moet om de begroting rond te krijgen, maar in het voorstel staat ook als we geld overhouden mag er een pot gecreëerd worden van max 5%. hoe verhoudt dit zich met elkaar?

Antwoord

De begrotingswijziging is sluitend (kostendekkend) opgesteld. Er is dus geen sprake van een begrotingsresultaat. Dit is gebruikelijk voor verbonden partijen (zie ook andere onderdelen van de Regiobegroting). De verwachting is dat de realisatie mogelijk iets positiever is dan de opgestelde begroting, omdat bepaalde voordelen van bundeling niet zijn meegenomen in het bedrijfsplan. Deze konden namelijk niet objectief (hard) gemaakt worden. Op het moment dat dit gebeurt hebben de portefeuillehouders afgesproken de BV toestemming te geven om een reserve te vormen, zodat de BV bij eventuele tegenvallers niet direct langs de gemeenten moet om deze op te vangen.

Vraag 18 fractie Leefbaar Huizen

Het salaris van de directeur van de op te richten BV hebben we niet kunnen vinden in de stukken.

Antwoord

De directeur krijgt het profiel van een operationeel directeur/manager van de Regio. Het salaris is in lijn met de bezoldiging van een operationeel directeur/manager van de Regio.

VRAGEN VVD FRACTIE

Vraag 1 VVD fractie

We belasten de regio met doelgroepenvervoer. Welke bevoegdheden / inspraak houdt Huizen?

Antwoord

De gemeenteraden stellen het beleid vast en de colleges voeren deze uit. Ook straks kunnen de gemeenten via het beleidsplan, de verordening en onderliggende beleidsregels de kaders vastleggen voor de uitvoering van het doelgroepenvervoer. Hierin wijzigt niets. Wel hebben de colleges straks via de Regio Gooi en Vechtstreek meer invloed op de uitvoering van het beleid. Enerzijds doordat zij als actieve aandeelhouder meesturen op de bedrijfsvoering (investeringsbeslissingen, aanstellen directie, toezicht en verantwoording). Anderzijds doordat zij als opdrachtgever continu via afspraken met de BV Vervoer, die worden vastgelegd in service level agreements bij kunnen sturen op de kwaliteit van dienstverlening.

Vraag 2 VVD fractie

Wat zijn de bevoegdheden van de gemeenteraad in deze nieuwe bv nog na de oprichting?

Antwoord

Kaderstellen door vaststelling van beleid, verordening, beleidsregels en Regiobegroting. Controleren door middel van jaarstukken en verantwoordingsdocumenten (cliëntervaringonderzoeken, klachtenregistraties, etc.). En volksvertegenwoordigend door signalen uit de samenleving mee te nemen richting het gemeentel- en Regiobestuur.

Vraag 3 VVD fractie

Wat gebeurt er bij overschrijding van budgetten en wanneer worden wij hier over geïnformeerd?

Antwoord

Bij overschrijding kijkt de BV eerst of het tekort kan worden opgevangen binnen de eigen exploitatie. Ook zal de aandeelhouder direct opdragen om overschrijdingen in de toekomst te voorkomen. Indien de BV het tekort niet kan opvangen, dan gaat het tekort mee in het rekeningresultaat van de Regio. Ook daar zal het bestuur aandringen om overschrijdingen in de toekomst te voorkomen. Indien de Regio het tekort niet op

kan vangen dan wordt het tekort doorbelast aan de gemeenten. Uiteraard wordt u hier direct over geïnformeerd via de bestuursrapportages van de Regio Gooi en Vechtstreek.

Vraag 4 VVD fractie

De BV Vervoer (hierna verder de BV) declareert de dienstverlening bij de Regio, waarbij de afdeling inkoop en contractbeheer – net als in de huidige situatie – een 100% controle op de factuur uitvoert. Na controle brengt de Regio de afgenomen dienstverlening in rekening bij de gemeenten. Controle achteraf. Welke middelen hebben de gemeentes om tussentijds geïnformeerd te worden en bij te sturen om uit de hand lopende kosten proactief te beperken? Financiële verrassingen achteraf is een beetje een trend aan het worden in het Sociaal Domein.

Antwoord

Via bestuursrapportages en maandrapportages worden gemeenten geïnformeerd over de kostenontwikkelingen binnen het sociaal domein. De regio is bezig om deze rapportage digitaal terbeschikking te stellen, zodat gemeenten op elk gewenst moment de kostenontwikkeling kunnen monitoren.

Vraag 5 VVD fractie

Mogen de gemeentes zelf de hoogte van de eigen bijdrage bepalen?

Antwoord

Het vaststellen van de eigen bijdrage is een bevoegdheid van het college. Tegelijk is het niet verstandig om binnen één vervoersgebied verschillende eigen bijdragen te gaan hanteren, omdat inwoners met elkaar dezelfde dienstverlening afnemen, bij elkaar in de auto zitten en gemeenten een efficiënt uitvoeringssysteem wensen. Het is daarom van belang met elkaar overeenstemming te hebben over de hoogte van de te innen eigen bijdrage.

Vraag 6 VVD fractie

Wie heeft de hoogte van de Goodwill bepaald?

Antwoord

Een door de Regio ingehuurd accountantsbureau in Hilversum: Koeleman Accountants.

Vraag 7 VVD fractie

Hoe is deze tot stand gekomen?

Antwoord

Er is een waardebeoordeling gemaakt van de over te nemen activa. Onder geheimhouding kan het verslag met u gedeeld worden.

Vraag 8 VVD fractie

Wat zijn de rechten en verplichtingen die meegaan van Hop naar de BV?

Antwoord

De Regio neemt Hop BV niet over. De Regio neemt activa over van Hop, waaronder directie, personeel, inventaris, huurovereenkomst, ICT, etc.. Op deze manier is de nieuw op te zetten BV niet aansprakelijk voor zaken die eventueel in het verleden van Hop Taxi BV hebben gespeeld.

Vraag 9 VVD fractie

Waarom een compleet nieuw wagenpark als je een bedrijf overneemt een wagenpark heeft of moet hebben?

Antwoord

Het wagenpark bij Hop Taxi BV is geheel afgeschreven en dient vernieuwd te worden. Het wagenpark van Willemse de Koning (WdK) zou geschikt zijn, maar dat is geheel geleased (en dus geen eigendom van

WdK). Overigens gaat het bedrijfsplan uit van een volledig nieuw wagenpark. Het is in de praktijk natuurlijk ook mogelijk om te onderzoeken of een deel van het wagenpark tweedehands overgenomen kan worden of door middel van lease gerealiseerd kan worden.

Vraag 10 VVD fractie

Men streeft naar een wagenpark zonder uitstoot. Hoeveel moet hier nog extra in de komende jaar in geïnvesteerd worden?

Antwoord

Ongeveer de helft van het wagenpark kan nu geëlektrificeerd worden tegen nihil extra kosten (zie tabel 7 in het bedrijfsplan). De andere helft is lastig uitstootvrij te maken, omdat dit grotere voertuigen zijn, waarvoor nog geen volwaardige alternatieven voorhanden zijn. Het zou daarom logisch zijn om nu te investeren in een hybride wagenpark (50/50). En dan na afschrijving (5 tot 7 jaar) te bezien hoe ver de techniek en fiscale maatregelen gevorderd zijn.

Vraag 11 VVD fractie

Het is raar dat er geen uitvoerende dienst gevormd kan worden. Waarom blijft dit hangen op pensioenverplichtingen? Dat is toch niet meer van deze tijd?

Antwoord

Dit is juridisch getoetst. De wet en de daaruit voortkomende cao's verplichten allebei een andere pensioenuitvoerder: de cao Taxi verplicht deelname aan het Pensioenfonds Vervoer. Gemeenschappelijke regeling zijn verplicht deel te nemen aan het ABP. Dit is vooralsnog onoverkomelijk.

Vraag 12 VVD fractie

Kunnen de eenmalige projectkosten uitgesplitst en onderbouwd worden?

Antwoord

De kosten zijn gespecificeerd in tabel 6 van het bedrijfsplan. Het is in deze fase van het project nog niet mogelijk de projectkosten verder te specificeren. Dit zijn de eenmalige kosten die nodig zijn voor de administratieve omzetting van personeelsleden, voertuigen, contracten, etc.. Tevens zitten er projectmanagement kosten in om te zorgen dat de BV Vervoer op 1 januari 2021 operationeel is en op 1 augustus 2021 in staat is om het leerlingenvervoer uit te voeren.

Vraag 12A VVD Fractie

Hoe gaat men controleren of er wel werkelijk marktconform wordt gewerkt door de nieuwe BV. Hoe gaat men dit vastleggen en met welke maatstaven hier?

Antwoord

Dit kan het best gebeuren met een benchmark. Op dit moment zijn er voor zo ver bekend nog geen landelijke benchmarks voor uitvoering van leerlingenvervoer en Wmo vervoer. Uiteraard kan er wel zelf onderzoek gedaan worden om de prestaties van de BV Vervoer te vergelijken met andere vervoersbedrijven.

Vraag 13 VVD fractie

Wat gebeurt er met gemeentes die na een aantal jaren toch niet meer met de BV willen werken?

Antwoord

Gemeenten brengen de taak onder in de gemeenschappelijke regeling Regio Gooi en Vechtstreek. Indien gemeenten besluiten om taken uit de gemeenschappelijke regeling te halen dan zijn de bepalingen in de gemeenschappelijke regeling leidend voor uittreding. In de huidige gemeenschappelijke regeling is hiervoor nog geen bepaling opgenomen. Bij de actualisatie van de gemeenschappelijke regeling (deze zomer) wordt wel een bepaling hierover opgenomen. Op dit moment moet nog uitgegaan worden van de jurisprudentie. Er zijn twee manieren om uit te treden: 1) op basis van reële kosten en 2) op basis van een vooraf vastgelegde afspraak. Veelal komen deze twee manieren tot dezelfde uitkomst. Een gemeente die uittreedt betaalt ongeveer 300% van de jaaromzet in termen van afbouw. Vaak gaat dat over vijf jaar in

geleidelijke stappen van afbouw van de jaaromzet (jaar 1 100%, jaar 2 80%, jaar 3 60%, jaar 4 40% en jaar 5 20%).

Vraag 14 VVD fractie

De kwaliteit van de chauffeur wordt vaak genoemd als minder kwalitatief. Hoe gaat de BV dit oplossen als het personeel overgaat, in vaste dienst komt en meer gaan verdienen?

Antwoord

Het wezenlijke verschil tussen in- en aanbesteden zit niet in de wijze van gunning (alleen op prijs of op de prijs- en kwaliteitsverhouding). Het verschil is gelegen in de continuïteit van de uitvoerder (de chauffeur). Om het vervoer efficiënt en effectief vorm te kunnen geven, is het namelijk voor gemeenten niet rendabel het vervoersgebied aan meerdere uitvoerders te gunnen. De taxi's rijden dan te vaak leeg rond om met het huidige financiële kader uit te kunnen. Bij aanbesteden is de aanbestedende dienst daarom genoodzaakt het vervoersgebied op basis van objectieve criteria aan één van de inschrijvende partijen te gunnen (op basis van prijs, kwaliteit of een combinatie daarvan). In de praktijk betekent dit in de meeste gevallen dat het vervoersgebied na gunning van de bestaande vervoerder overgaat naar een andere vervoerder. Als gevolg van bovenstaande hebben de huidige vervoerder op dit moment veel tijdelijke contracten met veel wisselingen voor inwoners tot gevolg. Het zijn vooral deze wisselingen die grote invloed hebben op de door inwoners ervaren kwaliteit.

Vraag 15 VVD fractie

Waarom gaat de BV het beter doen op het gebied van kwaliteit en wat zijn de (meet) criteria?

Antwoord

Zie antwoord 14. De meetcriteria worden vastgesteld door de gemeenten en zijn voornamelijk 1) aantal tijdige ritten, 2) klanttevredenheidsonderzoek (cliëntervaringsonderzoek) en 3) onafhankelijke klachtenregistratie.

Vraag 16 VVD fractie

Waarom denkt u dat de nieuwe BV het combineren van de verschillende doelgroepen en het afstemmen van de tijden beter zal doen? Gaat dit 'beter' doen niet gepaard met veel hogere kosten dan dat u inschat?

Antwoord

Het uitgangspunt is niet om doelgroepen te combineren. Het uitgangspunt is om het wagenpark en het personeel zo optimaal mogelijk in te zetten. Dit heeft alles te maken met de pieken van het leerlingenvoer die afwijken van de pieken in het Wmo vervoer. Alle data-analyses laten zien dat het wagenpark en het personeel effectiever en efficiënter ingezet kunnen worden bij een gebundelde uitvoering en dat hiermee kosten bespaard kunnen worden.

Vraag 17 VVD fractie

Denk u ook niet dat het werken aan het verdergaand terugbrengen van de klachten niet een enorme kostenpost met zich zal meebrengen?

Antwoord

Nee, het bedrijfsplan laat zien dat meer continuïteit zal leiden tot een verbetering in de ervaren kwaliteit en daarmee tot een daling in het aantal klachten.

VRAGEN CHRISTEN UNIE FRACTIE

Vraag 1 CU fractie

Waar zijn we voor aansprakelijk als de BV Vervoer uiteindelijk niet levensvatbaar blijkt?

Antwoord

De juridische aansprakelijkheid van de Regio als aandeelhouder verschilt niet van een andere BV. De BV kan net als iedere andere BV failliet verklaard worden. De eerste verantwoordelijkheid is de continuïteit van

vervoer voor inwoners. Net als bij faillissementen van gecontracteerde aanbieders draagt de Regio zorg voor de overgang van het vervoer naar een nieuwe marktpartij. Het personeel kan dan beroep doen op de Opov-regeling en gaat mee naar de nieuwe vervoerder. De tweede verantwoordelijkheid is de betaling van openstaande schulden. De enige schuldeiser is naar verwachting de Regio (via een garantstelling op een lening) of de Bank Nederlandse Gemeenten (verstrekking van de lening). Dit is afhankelijk van de inrichting van de financiering. Tot slot is er mogelijk verlies van aandelenkapitaal. Dit is niet waarschijnlijk omdat de Regio niet voornemens is aandelenkapitaal te storten in de onderneming. De financiering wordt vormgegeven door middel van een lening.

Vraag 2 CU fractie

Kan een gemeente na verloop van tijd uit de regeling stappen, of kan dat alleen als gemeenten gezamenlijk?

Antwoord

De gemeenten brengen de taak onder in de gemeenschappelijke regeling. Gemeenten brengen de taak onder in de gemeenschappelijke regeling Regio Gooi en Vechtstreek. Indien gemeenten besluiten om taken uit de gemeenschappelijke regeling te halen dan zijn de bepalingen in de gemeenschappelijke regeling leidend voor uittreding. In de huidige gemeenschappelijke regeling is hiervoor nog geen bepaling opgenomen. Bij de actualisatie van de gemeenschappelijke regeling (zomer 2020) wordt wel een bepaling hierover opgenomen. Op dit moment moet nog uitgegaan worden van de jurisprudentie. Er zijn twee manieren om uit te treden: 1) op basis van reële kosten en 2) op basis van een vooraf vastgelegde afspraak. Veelal komen deze twee manieren tot dezelfde uitkomst. Een gemeente die uittreedt betaalt ongeveer 300% van de jaaromzet in termen van afbouw. Vaak gaat dat over vijf jaar in geleidelijke stappen van afbouw van de jaaromzet (jaar 1 100%, jaar 2 80%, jaar 3 60%, jaar 4 40% en jaar 5 20%).

Vraag 3 CU fractie

Kan een gemeente kiezen om gedeeltelijk uit de regeling te stappen?

Antwoord

Elke vorm van deelnemen of uittreden is mogelijk. Een gemeente moet wel rekening houden met de consequenties, omdat Gooi en Vechtstreek door de markt gezien wordt als één vervoersgebied. Indien een gemeente besluit het vervoer anders vorm te geven ten opzichte van de regiogemeenten, dan stijgen de kosten voor betreffende gemeenten omdat er dan sprake is van een suboptimaal vervoersgebied.

Vraag 4 CU fractie

Hoe voorkomen we dubbele petten bij de regio (zie ook de laatste vraag).

Antwoord

De gemeenten vormen het bestuur van de Regio. De aansturing van de BV Vervoer wordt net zo ingericht als de aansturing van de andere diensten van de Regio. Er is daarbij geen sprake van dubbele petten.

Vraag 5 CU fractie

Wat is de rol van de raad, en hoe voorkomen we daar een dubbele pet (is daar sprake van?). Wat is in de nieuwe constructie de rol en bevoegdheid van de raad ten aanzien van kaders en controle?

Antwoord

De rol van de raad wijzigt niet. De raad stelt de kaders (beleid, verordening en beleidsregels) en ziet toe op de verantwoording. Daarbij wordt het resultaat van de BV Vervoer betrokken in het resultaat van de Regio, welke net als de begroting ter zienswijze wordt voorgelegd aan de raden.

Vraag 6 CU fractie

Wat gaat dat kosten, is dat meer dan nu en hoe zit het met de risico's?

Antwoord

Er zijn geen extra kosten om de gemeenteraden te bedienen. Er is een risico-inventarisatie gemaakt. Deze is bij het voorstel gevoegd. Verder kan het bedrijfsplan uitgevoerd worden binnen het door gemeenten gestelde financiële kader.

Vraag 7 CU fractie

Zijn er voorbeelden van regio's waar het beter gaat met de huidige wijze van uitvoering of waar een nieuwe aanpak verbetering laat zien?

Antwoord

Nee, vooralsnog zijn deze voorbeelden niet bekend. Veel gemeenten worstelen met de vraag hoe het doelgroepenvervoer goed vorm te geven. Er worden diverse initiatieven opgezet door gemeentes maar de resultaten daarvan zijn nog niet zichtbaar.

Vraag 8 CU fractie

Speelt de Wet Markt en Overheid in deze geen rol? En indien wel: wat is de invloed, waar moet rekening mee worden gehouden en is dat ook gebeurd?

Antwoord

De wet markt en overheid speelt hier zeker een rol. Het is in dat kader goed te beseffen dat het hier gaat om de uitvoering van een publieke taak. Advocatenkantoor Legal Tree is intensief betrokken bij de vormgeving van de BV Vervoer en heeft alle juridische aspecten getoetst. Met alle onderdelen is zowel bij de inrichting van de governance als de inrichting van de financiering rekening gehouden. Er wordt volledig voldaan aan alle wettelijke vereisten.

Vraag 9 CU fractie

Na 2020 geen indexatie meer? En ook geen groei van de vraag?

Antwoord

In lijn met de wijze van begroten van gemeenten en op verzoek van de financieel specialisten van gemeenten is er geen meerjarige indexatie doorgevoerd. Tevens is het zorgvolume stabiel gehouden om de businesscase vergelijkbaar te houden.

Vraag 10 CU fractie

Er wordt gesteld dat als we het vervoer gesnipperd blijven aanbesteden de kosten voor uitvoer zullen stijgen. Is daar onderbouwing voor in cijfers? Want de prognose geeft juist gelijkblijvende cijfers

Antwoord

De synergievoordelen van de bundeling van het Wmo vervoer en het leerlingenvervoer zijn doorgerekend in het bedrijfsplan. Deze worden niet gerealiseerd op het moment dat de gemeenten het vervoer niet bundelen.

Vraag 11 CU fractie

Gaan stijgende kosten gelijk op met stijging eigen bijdragen?

Antwoord

Nee, in het bedrijfsplan is de eigen bijdrage vastgezet op het niveau 2020.

Vraag 12 CU fractie

Tabel 1 in het raadsvoorstel: waarom is er niet geïndexeerd voor 2022 en 2023? Terwijl juist in het raadsvoorstel diverse argumenten worden aangedragen waarom de kosten de komende jaren zeker zullen stijgen.

Antwoord

Zie antwoord vraag 9. Met de voornaamste kostenverhogende elementen (personeel en voertuigen) is rekening gehouden.

Vraag 13 CU fractie

Tabel 3: opeens stijgen de kosten (verdubbelen ruim) voor alle gemeenten voor leerlingenvervoer tussen 2021 en 2022. Waarom is dat? We missen een verklaring.

Antwoord

De kosten verdubbelen niet. De begrotingswijziging van de Regio geeft de wijziging van de Regiobegroting aan en niet van de gemeentebegroting. De verdubbeling ontstaat doordat het leerlingenvervoer in 2021 voor de periode van 1 augustus tot 31 december 2021 meegenomen is in de Regiobegroting. Dit is een half jaar. Hierdoor vertekent het beeld ten opzichte van 2022.

Vraag 14 CU fractie

Tabel 4: enorme stijging leerlingenvervoer, die zien we in tabel 1 niet in die zin terug, hoe zit dat?

Antwoord

Zie antwoord vraag 13.

Vraag 15 CU fractie

“De Regio acht het mogelijk dit negatieve resultaat binnen de bedrijfsvoering op te vangen. Zo zijn er in de businesscase geen voordelen opgenomen als gevolg van de lagere rentestand ten opzichte van de rekenrente en geen synergievoordelen als gevolg de bundeling van het personeel.” P 9 raadsvoorstel. Er zijn geen voordelen opgenomen. Maar wat heeft u gedaan met de nadelen?

Antwoord

Het is niet duidelijk welke nadelen worden bedoeld. Het bedrijfsplan gaat in ieder geval uit van het meest voorzichtige scenario. Met deze zinsnede wordt bedoeld dat bepaalde voordelen niet opgenomen zijn, terwijl deze wel verwacht mogen worden. Nadelen zijn (voor zover bekend) opgenomen in het bedrijfsplan en de risicoanalyse.

Vraag 16 CU fractie

Alle resultaten boven de hoogte van de reserve worden uitgekeerd aan de Regio (de aandeelhouder).” Betekent dat dat het ook weer naar elke gemeente afzonderlijk terugvloeit? P10 raadsvoorstel

Antwoord

De Regio betreft het resultaat van de BV Vervoer in haar resultaatbestemming. Meestal vloeit deze terug naar de gemeenten.

Vraag 17 CU fractie

Komt er nog een evaluatiemoment?

Antwoord

In het raadsvoorstel is de evaluatie opgenomen. Na een periode van 8 jaar zal er een grote evaluatie met raden en inwoners gehouden worden. Uiteraard zal er jaarlijks geëvalueerd worden met gemeenten om de uitvoering bij te stellen.

Vraag 18 CU fractie

Sheet 10: doorgeslagen flexibilisering: we willen toch maatwerk leveren: blijven we dat doen?

Antwoord

Ja, maatwerk is het uitgangspunt voor de dienstverlening. Zie daarvoor ook de uitgangspunten die zijn opgenomen in het bedrijfsplan. De flexibilisering slaat niet op de dienstverlening, maar op de arbeidscontracten van medewerkers.

Vraag 19 CU fractie

Weinig innovatie: is daar (financieel) ruimte voor? Gaat dat nu wel komen?

Antwoord

Ja, door het vervoer in te besteden kan er over een veel langere termijn geïnvesteerd worden in innovatie.

Vraag 20 CU fractie

Sheet 18: vervoersvormen combineren: gaat dat werken?

Antwoord

Het *wagenpark* wordt gecombineerd ingezet. Er is een data-analyse uitgevoerd op alle ritregistraties over een heel uitvoeringsjaar door datawetenschappers. Zij hebben een bandbreedte van besparingen op voertuigen aangegeven met daarin een minimale besparing en een maximale besparing. Er is in het bedrijfsplan uitgegaan van de minimale variant. De uitkomst van de data-analyse is ook besproken met de huidige uitvoerder en wordt haalbaar geacht.

Vraag 21 CU fractie

Leerlingen en ouderen wel gescheiden, maar wat dan bij elkaar? Het lijkt immers niet te voorkomen.

Antwoord

Doelgroepen gaan niet bij elkaar, als dit niet kan. Voordelen worden gerealiseerd door een optimale inzet van voertuigen.

Vraag 22 CU fractie

Sheet 21: zeggenschap wordt verbeterd: hebben we dat nu dan niet?

Antwoord

Nu besteden de gemeenten het vervoer aan en laten de gemeenten de bedrijfsvoering en uitvoering over aan de markt. Deze marktpartijen sturen de gemeenten aan door middel van overeenkomsten, die voortkomen uit openbare aanbestedingen.

Vraag 23 CU fractie

Kan het knelpunt dan ook opgelost door de structuur te verbeteren rondom kaders stellen, aanbesteding/opdrachtverlening en controleren? Zo nee, waarom niet?

Antwoord

Bij aanbestedingen is de gids proportionaliteit leidend voor de mogelijkheden van sturing. In het algemeen kan gesteld worden dat het handelen van de overheid proportioneel moet zijn in relatie tot de werking van de markt. Dat betekent dat de overheid zich niet te veel mag bemoeien met de bedrijfsvoering en uitvoering van opdrachten die zij op de markt zetten. Het instrumentarium om marktfalen op te lossen is binnen de aanbestedingswetgeving dus beperkt.

Vraag 24 CU fractie

Waar zijn de getallen en uitgangspunten voor de risicoanalyse op gebaseerd?

Antwoord

De getallen zijn gebaseerd op de informatie is betrokken bij het bedrijfsplan (jaarcijfers, etc.). De uitgangspunten zijn opgesteld met alle financieel en beleidsinhoudelijke specialisten van de regiogemeenten.

Vraag 25 CU fractie

Wie heeft de analyse uitgevoerd? Is dat een externe onafhankelijke partij geweest?

Antwoord

De Regio heeft de risicoanalyse in samenwerking met de financieel en beleidsinhoudelijke specialisten van de gemeenten opgesteld, onder aansturing van een bestuurlijke begeleidingsgroep met daarin portefeuillehouders financiën, jeugd en maatschappelijke ondersteuning.

Vraag 26 CU fractie

Continuïteit voor chauffeur blijkt groot struikelblok, heeft met onzekerheid door marktwerking te maken: Waarom veranderen we de regels of voorwaarden niet (zodat we vervoersvormen kunnen combineren) en gaan we over op langlopende contracten met boeteclausule. Dan kan ieder zijn rol blijven spelen.

Antwoord

Ook hierbij speelt de proportionaliteit in het kader van aanbestedingswetgeving. Contracten kunnen niet voor een hele lange tijd aanbesteed worden, omdat dit dan gezien wordt als een verkapte manier om er een eigen dienst van te maken. Ook in de aansturing op de bedrijfsvoering en de uitvoering dient het handelen van de overheid proportioneel te zijn. Afgelopen jaren heeft de Regio de grenzen van deze proportionaliteit al opgezocht met zeer langlopende contracten en eisen ten aanzien van de bedrijfsvoering en uitvoering. Toch is het niet gelukt om met deze maatregelen het marktfalen op te lossen.

Vraag 27 CU fractie

Is er overwogen om de nadelige effecten van aanbesteden en de risico's te verkleinen door de aanbesteding voor een langer termijn te doen?

Antwoord

Zie antwoord vraag 26. De Regio heeft de termijn maximaal opgerekt.

Vraag 28 CU fractie

Waarom is gekozen voor overnemen Hop en niet ook van Willemsen de Koning (WdK)?

Antwoord

Hop Taxi BV wordt niet overgenomen. Er worden slechts activiteiten overgenomen die nodig zijn om het vervoer uit te voeren. Er is gekeken naar een uitvoerder in de Regio, omdat er een locatie nodig is voor het wagenpark en je kennis en expertise uit de regio aan Gooi en Vechtstreek wilt binden. Willemsen de Koning heeft geen locaties in Gooi en Vechtstreek en ook geen binding met Gooi en Vechtstreek. Hop taxi voert al 50 jaar vervoer uit in Gooi en Vechtstreek.

Vraag 29 CU fractie

Krijgen we te maken met afwikkelingskosten tav WdK en/of andere vervoerders? En zo ja, om wat voor bedrag gaat het?

Antwoord

Nee, het contract beëindigt van rechtswege.

Vraag 30 CU fractie

Hoe om te gaan met de afvallende uitvoerders? Wat betekent dit voor een boodschappen plus bus en dergelijke? Of het rolstoelvervoer?

Antwoord

Er zijn geen afvallende uitvoerders. Het Wmo vervoer wordt volledig uitgevoerd door Hop taxi. Het leerlingenvervoer wordt uitgevoerd door Willemsen de Koning, waarbij het contract na de afgesproken periode van rechtswege wordt beëindigd. Het personeel van Willemsen de Koning kan een beroep doen op de Opov-regeling en de overstap maken naar de BV Vervoer.

Vraag 31 CU fractie

Stimuleren van innovatie vraagt om meer regie van de overheid: terwijl we innovatie altijd van het bedrijfsleven verwachten? Aan welke innovatie moeten we dan denken?

Antwoord

Denk bijvoorbeeld aan technologische innovatie: het gebruik van apps om mensen te ondersteunen bij het vervoer. Overigens zet de BV Vervoer hier tech-bedrijven uit de markt voor in. Ook kunt u denken aan innovaties om het vervoer te verduurzamen. Tot slot kunt u denken aan innovaties met voertuigen, waarbij meer gekeken wordt naar het inzetten van het vervoer als plek voor sociale ontmoeting. Deze opsomming is niet limitatief.

Vraag 32 CU fractie

Stijgende kostprijs: krijgt de regio als inbestedend uitvoerder daar ook niet mee te maken?

Antwoord

Net als marktpartijen heeft ook de BV Vervoer te maken met loon- en prijsontwikkelingen.

Vraag 33 CU fractie

Waar is de verwachting op gebaseerd dat de gebruikers van het doelgroepenvervoer voldoende digitaal vaardig zullen zijn? Een elektrische fiets in leerlingenvervoer: is onderzocht of deze leerlingen zich voldoende zelfstandig en veilig van huis naar school kunnen begeven?

Antwoord

Inwoners worden steeds digitaal vaardiger, omdat de technologie elke dag om ons heen is. Uiteraard geldt dat niet voor alle inwoners, maar zichtbaar is dat mensen zich steeds sneller ontwikkelen in de digitale wereld. Dit geldt ook voor inwoners met beperkingen. De elektrische fiets is slechts een voorbeeld voor innovaties. Uiteraard beoordelen de gemeentelijke consultants per inwoner welke oplossing passend/haalbaar is.

Vraag 34 CU fractie

Is het huidige wagenpark volledig afgeschreven? Is er sprake van versnelde afschrijving en hoe duurzaam is dat?

Antwoord

Het wagenpark, dat momenteel gebruikt wordt voor het WMO-vervoer is geheel afgeschreven en moet vervangen worden. Er geen sprake van een versnelde afschrijving, in tegendeel.

Vraag 35 CU fractie

Hoe kun je verandering bewerkstelligen als je uitgaat van het huidige programma van eisen

Antwoord

Het is goed te melden dat het huidige programma van eisen voor 90% bestaat uit landelijke richtlijnen en eisen. Het huidige programma van eisen is gehanteerd om het bedrijfsplan vergelijkbaar te houden met de huidige situatie van aanbesteden. Uiteraard zijn er mogelijkheden om straks het programma van eisen bij te stellen / aan te passen.

Vraag 36 CU fractie

Waarom is er gekozen voor een directeur van een bedrijf die het nu al uitvoert: wat is het verschil dan?

Antwoord

Het wezenlijke verschil tussen in- en aanbesteden zit niet in de wijze van gunning (alleen op prijs of op de prijs- en kwaliteitsverhouding). Het verschil is gelegen in de continuïteit van de uitvoerder (de chauffeur). Om het vervoer efficiënt en effectief vorm te kunnen geven, is het namelijk voor gemeenten niet rendabel het vervoersgebied aan meerdere uitvoerders te gunnen. De taxi's rijden dan te vaak leeg rond om met het huidige financiële kader uit te kunnen. Bij aanbesteden is de aanbestedende dienst daarom genoodzaakt het vervoersgebied op basis van objectieve criteria aan één van de inschrijvende partijen te gunnen (op basis van prijs, kwaliteit of een combinatie daarvan). In de praktijk betekent dit in de meeste gevallen dat het vervoersgebied na gunning van de bestaande vervoerder overgaat naar een andere vervoerder. Daarnaast zijn er afgelopen periode twee faillissementen geweest in Gooi en Vechtstreek.

Het is dus niet zo dat de huidige directeur verantwoordelijk kan worden gehouden voor alle omissies. De omissies zijn een uitkomst van het falen van de beoogde marktwerking. Daarbij blijkt ook uit de klachtenregistratie dat per inwoner bekeken inwoners veel meer tevreden zijn over het Wmo vervoer dan het leerlingenvervoer. Gemeenten hebben zelf niet de expertise in huis om het Wmo vervoer en leerlingenvervoer uit te voeren. Met de overname van activiteiten van Hop taxi wordt deze kennis en expertise in huis gehaald, waaronder de operationele aansturing.

Vraag 37 CU fractie

In hoeverre past een 'directeur-bestuurder' binnen het management van de Regio? Zijn er meer directeur-bestuurders bij de Regio? En zo nee, waarom wordt hier een uitzondering gemaakt? Waar wijken de bevoegdheden en verantwoordelijkheden van elkaar af?

Antwoord

De directeur krijgt het profiel van een operationeel directeur/manager van de Regio. Er wordt gesproken over een directeur bestuurder omdat het hier een BV betreft. Er is geen sprake van een uitzondering en ook de bezoldiging is in lijn met de bezoldiging van de Regio. Er is alleen vanwege het BV karakter van de dienst gekozen voor de wettelijke benaming.

Vraag 38 CU fractie

De regio krijgt de wettelijke taak en wordt opdrachtgever, aannemer/uitvoerder en controleur. En is ook nog aandeelhouder. Is dat nou een fijne juridische constructie? En hoe zit het met de kaderstellende en controlerende taak van de raad? (welke rol spelen raadsleden nog?)

Antwoord

De rol van de raad wijzigt niet ten opzichte van de huidige situatie. De raad is en blijft kaderstellend (beleid, verordening en beleidsregels) en controlerend (begroting, jaarrekening, etc.). De BV Vervoer wordt op verzoek van de gemeenten zoveel als mogelijk ingericht als ware een eigen dienst van de Regio. Daarbij is zo goed mogelijk gekeken naar scheiding van bestuurlijke rollen. Het algemeen bestuur, bestaande uit afgevaardigden uit de colleges van de regiogemeenten, is aandeelhouder. En de wethouders sociaal domein van de regiogemeenten zijn opdrachtgever.

VRAGEN D66 FRACTIE

Vraag 1 D66 fractie

In bijlage 3 bij raadsvoorstel, pagina 16 uitleg tabel 5 wordt gesproken over een gecombineerd wagenpark, maar verder in het document op pagina 18 wordt dan weer gesproken van een nieuwe vloot. In de rest van de documenten, zie ik alleen maar de keuze voor een volledig nieuwe vloot.

- Wat zijn de argumenten om te kiezen voor een volledig nieuw wagenpark?
- Is het niet goedkoper om het huidige wagenpark over te nemen?

Antwoord

Het vervoer is voor gemeenten alleen vorm te geven door middel van activiteiten van een bestaande uitvoerder. Het wagenpark van de huidige vervoer Wmo vervoer is volledig afgeschreven en daarmee niet geschikt voor overname. Het wagenpark leerlingenvervoer is niet in eigendom en wordt geleased. Daarbij is het van belang dat het bedrijfsplan uitgaat van een vergelijking met de situatie met het aanbesteden van het vervoer. Ook bij nieuwe aanbestedingen wordt uitgegaan van een nieuw wagenpark.

Vraag 2 D66 fractie

In bijlage 3 bij raadsvoorstel op pagina 7, digitaliseren en nieuwe vervoersoplossingen en ook in andere bijlagen wordt gesproken over stimuleren van zelfstandig reizen en gebruik van OV of eventueel aanschaffen elektrische fiets voor jongeren. Dit zou de kosten van het doelgroepenvervoer naar beneden moeten brengen.

- Waarom gaat de prognose dan uit van een kostenstijging?

- Is er gesproken over een hogere eigen bijdrage om OV gebruik te stimuleren?

Antwoord

De effecten van zelfstandig reizen zijn niet doorberekend in de businesscase. Er is niet gesproken over een hogere eigen bijdrage om OV te stimuleren. Er worden hier voorbeelden genoemd, waaraan gedacht kan worden indien gemeenten willen besparen op de uitgaven voor het vervoer.

Vraag 3 D66 fractie

Waarom is in de businesscase gerekend met 0% inflatie? De personeelskosten blijven zo voor alle jaren gelijk en dat is niet realistisch.

Antwoord

In lijn met de wijze van begroten van gemeenten en op verzoek van de financieel specialisten van gemeenten is er geen meerjarige indexatie doorgevoerd. Tevens is het zorgvolume stabiel gehouden om de businesscase vergelijkbaar te houden.

Vraag 4 D66 fractie

De cijfers in de business case gaan uit van jaarlijks dezelfde personeelskosten, maar in bijlage 3 bij raadsvoorstel op pagina 15, tabel 5 wordt uitgegaan van in 2021 financieel controller 0,35 fte en 2022 0,5 fte. Ook P&O adviseur is in 2021 slechts 0,4 fte en in 2022 0,5 fte.

Waarom wordt er niet gerekend met realistische bedragen per jaar?

Antwoord

Er wordt uitgegaan van realistische bedragen per jaar. Het bedrijfsplan is realistisch en doorgerekend met de financiële en beleidsinhoudelijke experts van gemeenten. Tevens zijn de doorrekeningen getoetst door adviesbureau Zanders. De capaciteit die extra wordt opgenomen, zit niet in de huidige uitvoering van het vervoer. Deze capaciteit is bedoeld om de kwaliteit naar een hoger niveau te brengen.

Vraag 5 D66 fractie

Bijlage 3 raadsvoorstel, pagina 15, personeel, gaat uit van het in dienst nemen van 80% van het personeel? Is nagegaan bij het huidige personeel of ze in vaste dienst willen?

Antwoord

Dit is niet nagevraagd. Het is algemeen bekend dat het personeel in deze branche niet gelukkig is met de tijdelijke arbeidsovereenkomsten. Daarom heeft de FNV ook een witboek taxi uitgebracht:

<https://www.fnv.nl/cao-sector/taxi/taxi/aanbestedingen-taxi/witboek-taxi>

Vraag 6 D66 fractie

In bijlage 3 raadsvoorstel op pagina 17 wordt gesproken over opleidingsbudget van EUR 300,- per medewerker. Ik zie geen scholingsbudget opgenomen in de business case, waar is dat bedrag terug te vinden?

Antwoord

Dit bedrag is onderdeel van de totale personeelskosten.

Vraag 7 D66 fractie

De BV Vervoer zal directie, uitvoerend en ondersteunend personeel overnemen. De salarissen van het rijdend personeel en van de planning zijn conform CAO taxivervoer. Ik zie geen loonschalen in de CAO taxivervoer voor directie, P&O, Inkoop en Financieel Controller.

Zijn de salarissen die genoemd worden in de business case voor bovengenoemd personeel marktconform? Zo ja, hoe zijn die bedragen tot stand gekomen?

Antwoord

De BV Vervoer wordt ingericht als ware een eenheid/dienst van de Regio Gooi en Vechtstreek. Voor de salariering van het management en ondersteunend personeel is daarom ook gekeken naar de cao

gemeenschappelijke regelingen, zodat er binnen het functiehuis van de Regio geen verschil is tussen de operationeel directeur van de GAD en die van de BV Vervoer. Vervolgens zijn de salarissen vertaald naar de cao taxi.

Vraag 8 D66 fractie

Evaluatie na acht jaar, omdat het wagenpark over tien jaar wordt afgeschreven. Bij elk nieuw opgezet bedrijf loopt men tegen kinderziektes aan. Juist daarom lijkt het in de lijn de verwachting om zeker de eerste jaren jaarlijks te evalueren, met gebruikers en ook met de gemeenteraden, om zo tijdig te kunnen bijsturen. Waarom wordt er niet jaarlijks geëvalueerd?

Antwoord

Uiteraard wordt de dienstverlening jaarlijks geëvalueerd. Inwoners worden daarbij betrokken en raadsleden via de gebruikelijke kanalen geïnformeerd. Het gaat hier om een grootschalige evaluatie van de beleidskeuzes om het doelgroepenvervoer zelf uit te gaan voeren.

Vraag 9 D66 fractie

De directeur van Taxi Hop zal als 1 fte zal worden ingehuurd als directeur manager van de BV Vervoer, maar tegelijkertijd wordt wel het bedrijf Taxi Hop in stand gehouden voor andere vervoersdiensten.

- Hoe zit het met de tijdsbesteding? Zal een andere persoon directeur worden van Taxi Hop? Of blijft de directeur van BV Vervoer ook directeur van Taxi Hop?
- In dat laatste geval. Kan hij dan wel als volledig fte functioneren als directeur manager voor de BV Vervoer?

Antwoord

In een overeenkomst tussen de Regio en Hop BV zijn ontbindende voorwaarden opgenomen, waaronder de afspraak dat de overige activiteiten worden verkocht of overgedragen aan een derde. Dit om te borgen dat de directeur zich volledig kan richten op de BV Vervoer.

Vraag 10 D66 fractie

Taxi Hop is eerder failliet gegaan en heeft een doorstart gemaakt.

- Wat was de reden van het faillissement?
- Wat maakt de directeur van Taxi Hop geschikt voor de functie als directeur manager?

Antwoord

Het lukte het bedrijf destijds niet om aan de verplichtingen te voldoen. De precieze oorzaak is ons niet bekend. We achten Richard Hop geschikt, omdat hij al jaren in Gooi en Vechtstreek woont en werkt in het zorgvervoer (leerlingenvervoer, Wmo vervoer en verzekerd zorgvervoer). Hij kent de branche en de omgeving goed en heeft de afgelopen acht jaar goed samengewerkt met de gemeenten in Gooi en Vechtstreek.

Vraag 11 D66 fractie

Er wordt gesproken over 21% minder voertuigen, maar toch stijgen de kosten. Hoe kan dat?

Antwoord

Dit heeft verschillende oorzaken. Als gevolg van fiscale maatregelen van het Rijk worden voertuigen duurder. Doordat de gemeenten ongeveer 80% van het personeel vaste dienstverbanden willen aanbieden, stijgen de personeelskosten. Daarnaast versterken de gemeenten de bedrijfsvoering op een aantal onderdelen ten behoeve van goed werkgeverschap en een financieel gezonde bedrijfsvoering.

Vraag 12 D66 fractie

De gemeenten worden eigenaar van de BV. Het lijkt derhalve niet wenselijk als een of meerdere gemeenten halverwege uit dit project stappen?

- Wat zijn de waarborgen dat alle gemeenten in elk geval voor 10 jaar de kosten van de BV op zich nemen?
- Is er een uitredingsregeling?

Antwoord

De gemeenten worden niet de eigenaar. De gemeenschappelijke regeling Regio Gooi en Vechtstreek, het samenwerkingsverband van de acht regiogemeenten, wordt eigenaar. Er is sprake van ongedeeld eigenaarschap.

Gemeenten brengen de taak onder in de gemeenschappelijke regeling Regio Gooi en Vechtstreek. Indien gemeenten besluiten om taken uit de gemeenschappelijke regeling te halen dan zijn de bepalingen in de gemeenschappelijke regeling leidend voor uittreding. In de huidige gemeenschappelijke regeling is hiervoor nog geen bepaling opgenomen. Bij de actualisatie van de gemeenschappelijke regeling (zomer 2020) wordt wel een bepaling hierover opgenomen. Op dit moment moet nog uitgegaan worden van de jurisprudentie. Er zijn twee manieren om uit te treden: 1) op basis van reële kosten en 2) op basis van een vooraf vastgelegde afspraak. Veelal komen deze twee manieren tot dezelfde uitkomst. Een gemeente die uittreedt betaalt ongeveer 300% van de jaaromzet in termen van afbouw. Vaak gaat dat over vijf jaar in geleidelijke stappen van afbouw van de jaaromzet (jaar 1 100%, jaar 2 80%, jaar 3 60%, jaar 4 40% en jaar 5 20%).

Vraag 13 D66 fractie

Andere aanbieders voor doelgroepenvervoer kunnen de opzet van de BV Vervoer als oneerlijke concurrentie zien.

- Hoe wordt de kans op rechtszaken ingeschat?
- Hoe sterk staat de regio in geval van een rechtszaak?

Antwoord

De BV Vervoer zal statutair vastleggen dat zij zich uitsluitend bezig mag houden met het uitvoeren van publieke/wettelijke taken. Tevens voldoet de inrichting van de governance volledig aan de eisen van quasi inbesteding en de financiering aan alle wettelijke kaders. Advocatenkantoor Legal Tree heeft de Regio over de inrichting van de governance geadviseerd en veel ervaring met overheidsbedrijven. De kans op een rechtszaak is natuurlijk altijd aanwezig, iedereen kan een rechtszaak aanspannen. Echter, er zijn duidelijke richtlijnen waar de BV zich aan gaat houden. Zo lang die worden gevolgd, staat de BV Vervoer sterk.

Vraag 14 D66 fractie

Wat zijn de geschatte kosten voor de komende 5 jaar als we doorgaan met uitbesteding?

Antwoord

Dit is heel lastig te bepalen, omdat bij aanbesteding niet bekend is voor welke prijs vervoerders zich gaan inschrijven. Afgelopen jaar zijn bij meerdere gemeenten en zorgverzekeraars aanbestedingen mislukt, omdat vervoerder het vervoer niet wilden of konden uitvoeren binnen de gemeentelijke budgettaire kaders. Deze gemeenten hebben uiteindelijk behoorlijke concessies in de prijs moeten doen om continuïteit van vervoer voor hun inwoners te waarborgen. De Regio schat in dat het vervoer bij een gelijkblijvend volume, indien aanbesteed, minstens net duur wordt als het bedrijfsplan. En verwacht mogelijk daarbovenop nog een prijsverhoging, omdat in het bedrijfsplan geen rekening is gehouden met winst en bepaalde kapitaalrisico's (marktpartijen lenen tegen hogere rentetarieven).

VRAGEN FRACTIE DORPSBELANGEN

Vraag 1 fractie Dorpsbelangen

Goodwill verdeling over drie jaar €230.000 waarom is gekozen voor deze verdeling en niet 3 gelijke bedragen?

Antwoord

De goodwill moet in één jaar betaald worden en wordt over 10 jaar afgeschreven (conform regelgeving).

Vraag 2 fractie Dorpsbelangen

Aanstelling van de directeur is dit meteen een vast dienst verband. Waaruit blijkt zijn geschiktheid voor deze functie?

Antwoord

De overeenkomst wordt na besluitvorming nader ingevuld en is nu nog niet bekend. Richard Hop woont en werkt al jaren in Gooi en Vechtstreek (leerlingenvervoer, Wmo vervoer en verzekerd zorgvervoer). Hij kent de branche en de omgeving goeden en heeft de afgelopen acht jaar goed samengewerkt met de gemeenten in Gooi en Vechtstreek.

Vraag 3 fractie Dorpsbelangen

Verschil kosten vervoerstromen.

- Wmo vervoer: 7367 gebruikers, 225.000 ritten uitgaven, gemiddeld 30 ritten pp 3.803.000 = €17.00 per rit
 - Leerlingenvervoer: 668 gebruikers, 50.000 ritten, 75 ritten pp 3.019.000 = €60.00 per rit
- Waarom is het verschil zo groot met leerlingenvervoer; er zitten gemiddeld 5 personen in een busje /taxi?

Antwoord

De prijs die gemeenten betalen is de uitkomst van de aanbestedingen. Leerlingenvervoer is verhoudingsgewijs duurder, omdat het gepland vervoer betreft, er wordt gereden met autobussen in plaats van auto's en er worden zwaardere eisen gesteld aan de chauffeur en de dienstverlening omdat het vervoer van kwetsbare kinderen betreft.

Vraag 4 fractie Dorpsbelangen

Afschrijving 5 en 7 jaar; evaluatie pas naar tien jaar. Waarom niet eerder?

Antwoord

De dienstverlening wordt uiteraard jaarlijks geëvalueerd en naar aanleiding daarvan kan zo nodig bijstelling plaatsvinden. Inwoners worden daarbij betrokken en raadsleden worden via de gebruikelijke kanalen geïnformeerd. Bedoeld wordt een grootschalige evaluatie van de beleidskeuzes om het doelgroepenvervoer zelf uit te gaan voeren wanneer het wagenpark zo goed als afgeschreven is.

Er is uitgegaan van een evaluatie in jaar 8, zodat in jaar 9 besloten kan worden om door te gaan met investeren of toch het vervoer aan te besteden. Vervolgens kan in jaar 10 de implementatie plaatsvinden, want dan zijn de meeste auto's afgeschreven (twee termijnen van vijf jaar).

Vraag 5 fractie Dorpsbelangen

Voertuigkosten schade €9350.00 laagbedrag zal waarschijnlijk een eigen risico bedrag zijn per schade bedrag. Graag iets meer uitleg.

Antwoord

Uiteraard zijn alle voertuigen verzekerd. Daarbij beschikt de BV Vervoer over een eigen garage waar eenvoudige schades zelf afgehandeld kunnen worden (dit onderdeel wordt overgenomen van Hop taxi BV). Het gaat hier op verhoging van het eigen risico bovenop het huidige schaderisico.