

Jaarverslag 2024



Persoonlijk & betrouwbaar
voor inwoners, met gemeenten

Feiten en cijfers in het kort	4
Vervoer Gooi en Vechtstreek BV	5
Visie en doelstellingen	5
Diensten	6
Tussenevaluatie 2021-2024	6
Bestuur	7
Raad van advies	7
Organisatiestructuur	8
Medezeggenschap	8
Betrouwbare en toegankelijke dienstverlening	9
WMO-vervoer in 2024	9
Leerlingenvervoer in 2024	12
Overig vervoer in 2024	15
Strategie en meerjarenbeleid	15
Wmo-vervoer in 2025	17
Leerlingenvervoer in 2025	17
Overig vervoer in 2025	17
Goed en inclusief werkgeverschap	18
Strategie en meerjarenpersoneelsbeleid	21
Goed en inclusief werkgeverschap in 2025	22
Duurzaam en uitstootvrij vervoer	23
Strategie en meerjarenbeleid	24
Duurzaam en uitstootvrij vervoer in 2025	24
Financieel gezond vervoer	25
Lasten en baten 2024	25
Strategie en meerjarenbeleid financiën	25
Financieel gezond vervoer in 2025	26
Jaarrekening	27
Winst- en verliesrekening over 2024	29
Kasstroomoverzicht over 2024	30
Toelichting behorende tot de jaarrekening 2024	31
Grondslagen voor de waardering van activa en passiva en de resultaatbepaling	31
Passiva	36
Opbrengstverantwoording	36
Toelichting op de balans per 31 december 2024	38
Activa	38
Vlottende activa	39
Passiva	40
Bruto bedrijfsresultaat	42
Controleverklaring	47
Bijlage 1 Bestuursstructuur Vervoer Gooi en Vechtstreek	51

Voorwoord

De gebruikers van Vervoer Gooi en Vechtstreek zien en waarderen wat we doen – en dat laten ze ook merken. In 2024 beloonden zij ons wederom met prachtige cijfers in de klanttevredenheidsonderzoeken, een mooie bevestiging van het belang van goede dienstverlening. Dat hebben we natuurlijk te danken aan onze medewerkers. Zij zetten zich iedere dag weer met zorg in om inwoners van onze regio veilig en comfortabel naar hun bestemming te brengen. Samen maken we onze missie Persoonlijk&betrouwbaar waar.

Het doet mij dan ook extra deugd dat het voor het eerst gehouden medewerkertevredenheidsonderzoek laat zien dat medewerkers zich prettig voelen in hun werk en in onze organisatie. Het leverde ons zelfs een plek in de top tien van beste werkgevers op en daar ben ik trots op. We willen er immers niet alleen zijn voor inwoners die gebruik maken van het Wmo-, leerlingen- en dagbestedingsvervoer, maar zeker ook voor alle medewerkers die dat vervoer mogelijk maken.

Goede service blijven bieden bij een groeiend aantal reizigers is een mooie uitdaging. Daarbij willen we natuurlijk ook financieel een gezonde bedrijfsvoering houden. Hoewel een toename van Wmo-reizigers voor de gemeenten meer uitgaven betekent, voorzien we daarmee wel in de behoefte van inwoners om zelfstandig te kunnen blijven reizen en het is goed dat steeds meer inwoners die mogelijkheid weten te vinden.

Anderzijds zien we ook de resultaten van gemeenten om het aantal leerlingen dat gebruik maakt van ons vervoer te beperken en hen gebruik te laten maken van andere meer zelfstandige vormen van vervoer. Voor het leerlingenvervoer zijn de kosten dan ook lager dan begroot. Al met al laat 2024 een positief financieel resultaat zien.

Het komende jaar zal mede in het teken staan van een nieuwe vervoersvorm: het Flex OV. De gesprekken die we hierover het afgelopen jaar gevoerd hebben, leiden naar verwachting tot praktisch resultaat in 2025. Een mooie voorziening voor inwoners in gebieden die weinig of geen openbaar vervoer hebben en een goede aanvulling op de bedrijfsvoering van Vervoer Gooi en Vechtstreek. Ik verwacht u hierover binnenkort meer te kunnen melden.

Inwoners die ondertussen nieuwsgierig zijn naar de mensen achter de service van Vervoer Gooi en Vechtstreek en hun werk, nodig ik alvast van harte uit voor de open dag in september. Een kijkje in de keuken (of in dit geval de planning en het callcenter) is niet alleen heel interessant, het kan ook zomaar leiden tot een nieuwe baan!

Hugo Bellaart

Bestuurlijk trekker Vervoer Gooi en Vechtstreek



Feiten en cijfers in het kort

(Peildatum 31 december 2024, tenzij anders vermeld)

Reizigers en ritten	Aantal
Aantal actieve pashouders Wmo-vervoer	6.083
Aantal leerlingen in het vervoer in 2024	817
Aantal leerlingen in het vervoer op 31 december 2024	658
Aantal ritten Wmo-vervoer	195.614
Klantwaardering Wmo	8,3
Aantal ritten leerlingenvervoer	209.852
Klantwaardering Leerlingenvervoer	7,9

Medewerkers	Aantal
Chauffeurs Leerlingenvervoer	96
<i>Waarvan combichauffeur</i>	38
Chauffeurs Wmo-vervoer	79
Klant Contact Centrum	10
Staf	16
Totaal aantal medewerkers	201
<i>Totaal fte</i>	<i>114,7</i>

Voertuigen	Aantal
Personenauto's 100% elektrisch	38
Personenbusjes 100% elektrisch	73
Rolstoelvoertuigen	25
Totaal	136

Duurzaamheid	Aantal
Percentage elektrisch t.o.v. volledig wagenpark	82%
Besparing CO ₂ uitstoot (ton)	433.585

Vervoer Gooi en Vechtstreek BV

Vervoer Gooi en Vechtstreek BV is in 2020 opgericht door de regiogemeenten Blaricum, Eemnes, Gooise Meren, Hilversum, Huizen, Laren, Weesp en Wijdmeren. Hiermee investeren de gemeenten sinds 1 januari 2021 zelf in personeel, materieel en dienstverlening op het gebied van maatschappelijk vervoer. Dat is uniek in Nederland.

Aanleiding voor het oprichten van dit eigen vervoersbedrijf was de constatering dat de gebruikelijke aanbesteding van Wmo- en leerlingenvervoer veelal leidt tot negatieve effecten voor reizigers en uitvoerend personeel. De aanpak vanuit een eigen uitvoeringsorganisatie moet het doelgroepenvervoer betrouwbaarder, duurzamer en persoonlijker maken.

Vervoer Gooi en Vechtstreek BV is ondergebracht in het gemeentelijk samenwerkingsverband Regio Gooi en Vechtstreek. In 2022 is de gemeente Weesp gefuseerd met de gemeente Amsterdam en daarmee geen onderdeel meer van de Regio Gooi en Vechtstreek.

Visie en doelstellingen

De visie van Vervoer Gooi en Vechtstreek: Inwoners die niet (meer) zelfstandig kunnen reizen zeven dagen per week persoonlijke en betrouwbare ondersteuning bij het reizen bieden en zo hun mobiliteit vergroten.

Hieraan geven we gestalte door voortdurend te werken vanuit vier pijlers:

1. Betrouwbare en toegankelijke dienstverlening
2. Goed en inclusief werkgeverschap
3. Duurzaam en uitstootvrij vervoer
4. Financieel gezond vervoer

In de volgende hoofdstukken leest u meer over de afzonderlijke pijlers en de ontwikkelingen daarin. De keuze voor een bedrijfsvoering vanuit deze vier pijlers is beschreven in het in 2020 door de gemeenteraden vastgestelde Bedrijfsplan Vervoer Gooi en Vechtstreek BV.



Diensten

Wmo-vervoer

Het Wmo-vervoer rijdt zeven dagen per week van 06.00 tot 00.00 uur. Inwoners kunnen online, via een app of telefonisch hun rit reserveren. Uitgangspunt is dat meerdere Wmo-reizigers een auto delen en dat zij worden opgehaald tussen 15 minuten vóór en 15 minuten ná de afgesproken tijd. Desgewenst ontvangen reizigers een telefoontje als de taxi in de buurt is. Een gediplomeerd chauffeur haalt de reizigers op de afgesproken plek op en biedt zo nodig begeleiding van de (voor)deur naar de auto en hulp bij het instappen.

Leerlingenvervoer

Kinderen die niet zelf naar school kunnen lopen of fietsen - door bijvoorbeeld een beperking of het volgen van bijzonder onderwijs verder weg - kunnen gebruik maken het Leerlingenvervoer. Zo houden de regiogemeenten het onderwijs voor alle leerlingen toegankelijk. Het leerlingenvervoer rijdt dagelijks dezelfde route op dezelfde tijden.

Voorafgaand aan de eerste keer reizen met het leerlingenvervoer maken ouders en kinderen kennis met de chauffeur en bespreken zij bijzonderheden. De chauffeur is opgeleid in het vervoeren van kinderen, heeft goed contact met de ouders en laat kinderen nooit zonder toezicht achter.

Dagbesteding

Voor cliënten van dagbestedingsorganisaties biedt Vervoer Gooi en Vechtstreek vervoer tussen de dagbestedingslocatie en het woonadres. Dit vervoer is vergelijkbaar met het leerlingenvervoer; cliënten reizen veelal samen in een kleine bus of rolstoelbus, op vaste dagen en tijden met een vaste groep cliënten en zoveel als mogelijk een vaste chauffeur. Het dagbestedingsvervoer krijgt vorm in goed overleg met de organisaties waar Vervoer Gooi en Vechtstreek voor rijdt.

Overig vervoer

De hierboven beschreven vormen van bijzonder vervoer zijn de hoofdtaak van Vervoer Gooi en Vechtstreek. Bij quasi-inbesteden, waar hier sprake van is, is het toegestaan om maximaal 20% overig vervoer aan te bieden (zonder tussenkomst van de gemeenten, vanuit rechtstreekse contracten). Hiermee kunnen we extra service leveren en gerelateerd hieraan extra inkomsten genereren. Om welk vervoer het daarbij actueel gaat, is te lezen in de overige hoofdstukken.

Tussenevaluatie 2021-2024

Om de effectiviteit en naleving van de in het bedrijfsplan gestelde doelen van Vervoer Gooi en Vechtstreek te beoordelen, is in 2024 een tussentijdse evaluatie uitgevoerd door bureau [Panteia](#). Voor het onderzoek is grotendeels gebruik gemaakt van informatie die al beschikbaar was, zoals de resultaten van de klanttevredenheidonderzoeken, de jaarverslagen en het herijkingsonderzoek van de NEA-index. Leden van de gemeenteraden hebben via een klankbordgroep input kunnen leveren. Ook heeft Panteia medewerkers, leden van de klantenpanels, de Raad van Advies, de bestuurlijk trekker en de voorzitter van het portefeuillehoudersoverleg sociaal domein geïnterviewd. Een beoordeling van kostenefficiëntie en effectiviteit van de gekozen bedrijfsvoeringsmodellen was onderdeel van de evaluatie.

Conclusie uit het eindrapport

Panteia concludeert dat de dienstverlening, het werkgeverschap, de werksfeer en de duurzaamheid goed uitpakken en ruimschoots voldoen aan de gestelde doelen. De gekozen constructie pakt goed uit in vergelijking met de markt: bij Vervoer Gooi en Vechtstreek BV is de dienstverlening goed, werken blijde en gemotiveerde mensen (waarvan relatief veel in vaste dienst), is 82% van de voertuigen zero-emissie, rijdt een hoog aantal ritten op tijd en zijn klanten tevreden. Het volledige evaluatierapport is in te zien op www.regiogv.nl.

Bestuur



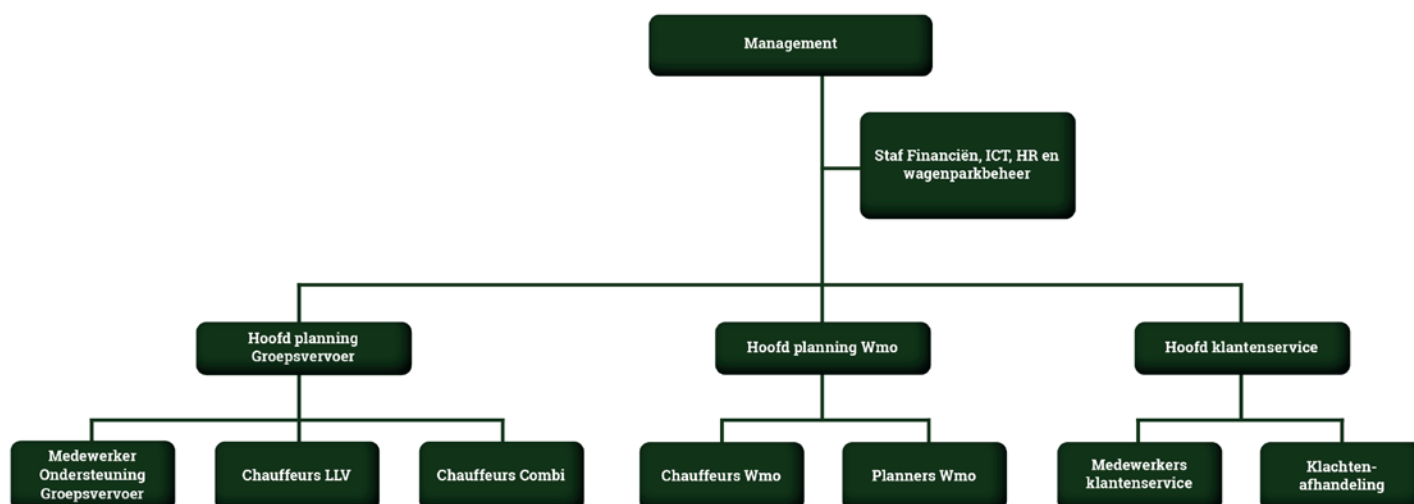
Raad van Advies

Sinds 2024 bevindt Vervoer Gooi en Vechtstreek zich in een stabiele fase en is de opstartfase en de bijzondere Corona-periode voorbij. Sinds 1 januari 2022 hebben de leden van de RvA vanuit hun externe kennis en expertise op proactieve wijze en met een kritische blik het bestuur gevraagd en ongevraagd strategisch geadviseerd.

Daarmee vormden zij een waardevolle bijdrage aan het opstarten, ontwikkelen en het succes van ons vervoersbedrijf. Inmiddels is voldoende kennis en ervaring geborgd in de organisatie, waardoor de meerwaarde van een Raad van Advies beperkt is. Daarom wordt, met instemming van de leden, de Raad van Advies vanaf 2025 niet langer gecontinueerd. In 2024 heeft de Raad nog wel een belangrijke bijdrage geleverd aan de tussentijdse evaluatie.



Organisatiestructuur



Medezeggenschap

De medezeggenschap voor medewerkers is sinds 1 januari 2023 formeel georganiseerd in de Ondernemingsraad. De OR bestaat uit zeven leden en kent een vertegenwoordiging van alle afdelingen. Doel van de OR is, in haar eigen woorden: 'Een brug slaan tussen het personeel en het management om een nog mooier bedrijf te worden én op te komen voor het personeel.'

In haar tweede bestaansjaar werkte de Ondernemingsraad verder aan een stevige structuur en gegde kennis. Inhoudelijk zette de OR zich in voor de bedrijfskleding, het medewerkertevredenheidsonderzoek en het welzijnsprogramma Sterk aan het Stuur. Ook leverde de OR een waardevolle bijdrage aan de Risico Inventarisatie & Evaluatie, de chauffeursbijeenkomsten en de Open Dag.



Betrouwbare en toegankelijke dienstverlening

Wmo-vervoer in 2024

In 2024 maakten 6.083 inwoners actief gebruik van hun pas voor het Wmo-vervoer, 5% meer dan in 2023. Het aantal Wmo-ritten nam in 2024 toe met 8%. Daarbij is het gemiddeld aantal kilometers per reiziger vrijwel gelijk gebleven.

Tevreden reizigers

Uit het jaarlijks klanttevredenheidonderzoek blijkt een blijvende grote waardering van de Wmo-reizigers. De 383 ondervraagde pashouders geven een gemiddeld cijfer van 8,3. In 2022 en 2023 was dit een 8,1. Vooral de betere bereikbaarheid en betere afhandeling van klachten ten opzichte van 2023 hebben gezorgd voor een betere beoordeling in het afgelopen jaar.

In de tweede helft van 2023 is daarnaast gestart met een klantwaarderingssysteem, waarbij de Wmo-reizigers hun rit kunnen beoordelen met 1 tot 5 sterren. Om een goed beeld te krijgen, bellen medewerkers van team Klantenservice sinds 2024 dagelijks ook actief vijf Wmo-reizigers voor hun waardering in sterren. Hierbij wordt uitgegaan van een willekeurige selectie, verdeeld over ochtend-, middag- en avondritten. Dit waarderingssysteem geeft gedurende het gehele jaar inzicht in de klanttevredenheid en biedt daarmee doorlopend mogelijkheden voor verbeteracties in de dienstverlening.

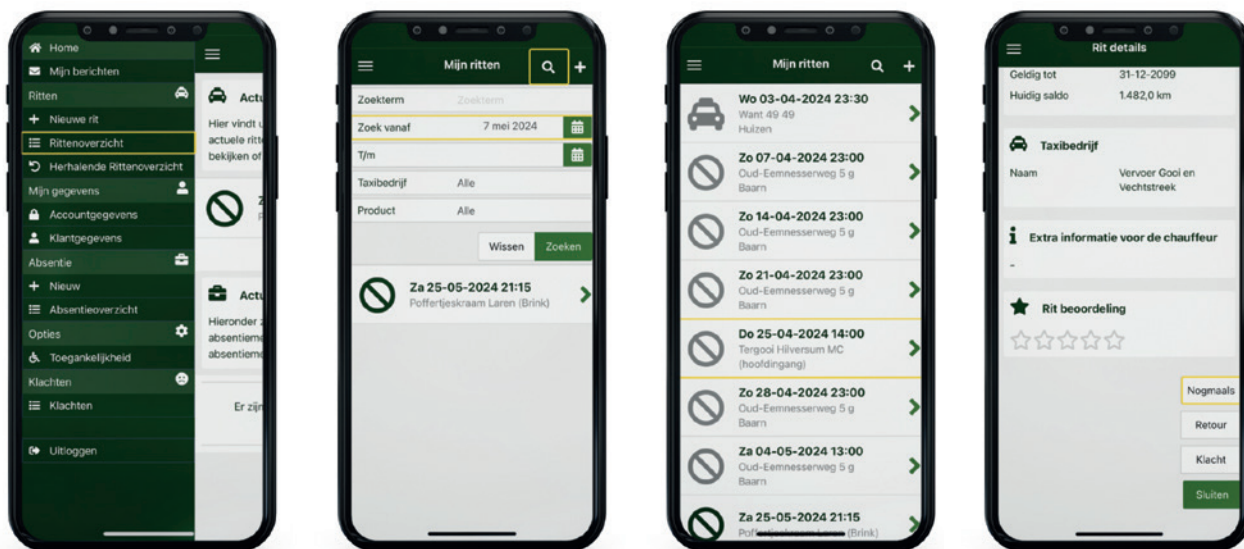
Het klantwaarderingssysteem leverde 1.544 beoordelingen op en een gemiddelde van 4,7 (van 5) sterren, waarbij opvalt dat de beoordeling door het jaar heen nagenoeg gelijk blijft. Is een reiziger minder tevreden (1 of 2 sterren), dan vragen we de chauffeur om een reactie en nemen we contact op met de betreffende reiziger om diens negatieve ervaring te bespreken en waar mogelijk een oplossing te bieden. Uiteraard worden ook de goede beoordelingen met de chauffeurs gedeeld.

Ook het Klantenpanel Wmo-vervoer is blijvend tevreden en denkt kritisch en opbouwend mee over verbeterpunten. Het panel mocht dit jaar twee nieuwe leden verwelkomen en is drie keer bijeen geweest. Verbeterpunten vanuit het Klantenpanel waarvoor de gemeenten verantwoordelijk zijn (zoals ophogen kilometerbudget en reizen buiten de regio) geven we door aan de gemeenten. In elk overleg komen ook de resultaten op de prestatie-indicatoren aan bod. Enkele leden van het panel werkten mee aan de tussenevaluatie van Panteia ([zie pagina 6](#)).

Gemeente	Actieve pashouders 2024	2024 t.o.v. 2023	Aantal ritten 2024	2024 t.o.v. 2023	Aantal km 2024	2024 t.o.v. 2023	Km/ klant 2024	2024 t.o.v. 2023
Blaricum	217	108%	8.385	109%	63.847	104%	294	96,5%
Eemnes	145	115%	5.916	108%	51.586	98,9%	356	85,9%
Gooise Meren	1.380	102%	48.027	111%	346.914	108%	251	106%
Hilversum	2.532	107%	82.477	110%	479.167	105%	189	98,6%
Huizen	1.023	105%	29.149	102%	249.655	105%	244	99,6%
Laren	310	107%	7.300	104%	55.215	107%	178	100,3%
Wijdmeren	476	99,4%	14.360	105%	132.213	99,5%	278	100,1%
Totaal	6.083	105%	195.614	108%	1.378.597	105%	226,6	100%

Reizigerscommunicatie

Het afgelopen jaar hebben we veel geïnvesteerd in diverse vormen van communicatie met onze Wmo-reizigers. Om het online reserveren te vergemakkelijken hebben we bijvoorbeeld een stap-voor-stap video gemaakt. De video is te vinden op www.vervoergv.nl, naast de al bestaande schriftelijke instructie. Ook in de app zijn aanpassingen gedaan. Zo is het nu mogelijk om gegevens van een eerdere rit te gebruiken voor een nieuwe rit en zijn veelgebruikte locaties (POI) toegevoegd.



Vanuit een ander perspectief zetten we dit jaar voor het eerst ook onze auto's in als 'communicatiemiddel'. In samenwerking met Veilig Thuis werden de auto's eind 2024 tijdelijk voorzien van speciale stickers, als onderdeel van de campagne 'Is dit liefde?'. Deze samenwerking komt voort uit de gezamenlijke basis die Veilig Thuis en VervoerGV hebben als uitvoeringsorganisaties in de Regio Gooi en Vechtstreek.

Mishandeling signaleren en melden

In samenwerking met Veilig Thuis is het proces rond melden van een vermoeden van mishandeling geprofessionaliseerd. Hiervoor is een eigen functionaris opgeleid en hanteren we de Meldcode huiselijk geweld en kindermishandeling. Voor Wmo-chauffeurs is een webinar georganiseerd en in de bedrijfsschool kunnen medewerkers een opleiding over deze Meldcode volgen. Hiermee geven we verdere invulling aan de actieve rol die met name chauffeurs hierin kunnen nemen.

Prestatie-indicatoren Wmo-vervoer

De kwaliteit van onze dienstverlening monitoren we onder meer door uit te gaan van prestatie-indicatoren. De hiervoor gewenste niveaus, zoals opgenomen in het Service Level Agreement, waren tot en met 2023 vastgesteld. In 2024 zijn daarom prestatie-indicatoren voor 2024 en verder vastgesteld.

De doelstellingen voor de prestatie-indicatoren kenden vanaf de start een stijgende lijn. Vervoer Gooi en Vechtstreek en de gemeenten willen het niveau van 2023 graag vasthouden. Daarom zijn de prestatie-indicatoren van dat jaar het uitgangspunt voor de komende jaren.

Uitzondering daarop zijn de ritfactor en het no show-percentage. De praktijk laat daarin zien dat een ritfactor boven 2,0 ten koste gaat van de punctualiteit. Meer ritten per chauffeur is economisch voordeliger, maar leidt tot meer wachttijd en onzekerheid voor reizigers. Een ritfactor van 2,0 blijft realistischer. Bij een ritfactor van 1,9 hebben we het afgelopen jaar de punctualiteit zien stijgen tot 93%.

Prestatie indicator	Doelstelling 2024	Realisatie 2024	Doelstelling 2023	Realisatie 2023	Doelstelling 2022	Realisatie 2022
Aantal ritten	-	195.614	-	180.748	-	158.024
Punctualiteit	92%	93,2%	92%	91,7%	91%	92,0%
Ritfactor	2	1,9	2,3	2,0	2,0	1,8
No Show	1,6%	1,5%	2,0%	1,8%	2,0%	2,1%
Klachten(*)	0,1%	0,08%	0,1%	0,1%	0,4%	0,1%

(*) gegronde en gedeeltelijk gegronde klachten

Punctualiteit: percentage ritten dat binnen de normtijd van een kwartier eerder of later wordt uitgevoerd.

Ritfactor: gemiddeld aantal ritten per uur per chauffeur.

No show: percentage van het aantal loosritten.

Klachten: aantal gegronde klachten per 1.000 ritten.

Het gewenste no show-percentage is lager gesteld dan de afgelopen jaren. Een doelstelling van 1,6% is een mooie uitdaging en in 2024 is het gelukt om daar onder te blijven, een verbetering ten opzichte van eerdere jaren. Dit hebben we bereikt door in te zetten op accurater werken, voor aankomst bellen door de chauffeur, duidelijke en meer POI's voor de reizigers (veelgebruikte haal- en brengplekken) en ook telefonisch maken van goede afspraken over de ophaalplek. Hier positief op blijven investeren draagt bij aan een efficiëntere inzet van voertuigen en mensen.

Ook de daling in het aantal klachten is het benoemen waard, temeer omdat we het afgelopen jaar meer ritten reden. Die daling is niet alleen procentueel, maar ook absoluut: op een totaal van 195.614 ritten waren er 158 geheel of gedeeltelijk gegronde klachten (2023: 192).

Redenen klachten Wmo-vervoer	Aantal
Te laat, te vroeg opgehaald of op bestemming	64
Klacht over chauffeur	56
Boekingsfout (klantenservice)	8
Klacht over een andere klant	22
Overig	9
Totaal op 195.614 ritten	158

Leerlingenvervoer in 2024

In het afgelopen jaar vervoerden we in totaal 12 leerlingen minder en ook het aantal ritten nam af (3.258 ritten minder dan 2023). Dat sluit mooi aan bij het streven om het aantal leerlingen dat gebruik maakt van het leerlingenvervoer niet verder te laten toenemen en indien mogelijk te laten afnemen.

Ouders/verzorgers gaven het leerlingenvervoer (LLV) in het jaarlijks klanttevredenheidonderzoek gemiddeld een 7,9 (2024: 8,0). Het meest tevreden zijn de ondervraagden over de service en communicatie van de chauffeur en de staat en veiligheid van de auto. Over de applicatie MijnVervoerGV (online en app) en de afhandeling van klachten zijn ouders/verzorgers minder tevreden. Ook geven zij aan veel waarde te hechten aan een vaste chauffeur, omdat dat een kind zekerheid en structuur geeft.

In het Klantenpanel Leerlingenvervoer (met ouders/verzorgers en vertegenwoordiging van scholen) horen we vergelijkbare positieve geluiden, waarbij de sfeer kritisch opbouwend is. Het panel is twee keer bijeen geweest. Verbeterpunten worden waar nodig besproken met de chauffeurs, team Planning en/of de scholen. Vragen en opmerkingen die de gemeenten aangaan, betreffen veelal individuele gevallen. Daarom verwijzen we daarin meestal door naar de betreffende gemeente(consulent).

LLV	LL 2024	LL 2023	Ritten 2024	Ritten 2023	KM 2024	KM 2023
Blaricum	32	32	9.538	9.051	140.267	135.855
Eemnes	48	48	14.448	13.821	188.582	177.838
Gooise Meren	191	192	48.425	48.979	741.400	713.836
Hilversum	300	297	71.786	73.359	761.945	754.683
Huizen	114	123	31.336	33.010	490.598	512.805
Laren	21	21	5.222	5.029	62.733	52.683
Wijde-meren	121	138	29.097	29.861	343.682	347.299
Totaal	817*	839*	209.852	213.110	2.729.206	2.694.999

* unieke leerlingen (LL = Leerlingen)

Communicatie

Een belangrijk onderdeel van de start van een nieuw schooljaar is een kennismakingsgesprek van chauffeurs met 'hun' kinderen en ouders/verzorgers. In 2024 ontvingen ouders/verzorgers een envelop met uitgebreide informatie over het leerlingenvervoer en 'hun' bus.

Extra aandacht is besteed aan het kennismakingsformulier, waarop ouders/verzorgers aangeven wat hun kind nodig heeft voor een prettige rit. Daardoor zijn aan het begin van het schooljaar meer ingevulde formulieren ontvangen. Hiermee kunnen we beter inspelen op de specifieke behoeften van een kind en is deze informatie ook beschikbaar als een rit wordt overgenomen door een invalchauffeur. Een pictogrammenkaart laat in plaatjes zien wat van de leerlingen in het voertuig wordt verwacht voor een goed verloop van de rit. De kaart is ook zichtbaar te vinden in alle auto's van het leerlingenvervoer. De vernieuwde folder geeft weer wat ouders/verzorgers van vervoer Gooi en Vechtstreek en de

chauffeurs mag verwachten en wat wij van hen verwachten. Ook maakten we een Engelstalige instructievideo voor het gebruik van de app.

Op 7 september organiseerden we voor het eerst een Open Dag voor het Leerlingenvervoer. Zo konden ouders/verzorgers en de kinderen kennismaken met de gezichten achter het vervoer en zien hoe en waar aan het leerlingenvervoer gewerkt wordt. Dat werd gewaardeerd.



Hidde, Vanessa en Mats werden tijdens de Open Dag gekozen als winnaars van de kleurwedstrijd

Prestatie-indicatoren leerlingenvervoer

Prestatie indicator	doelstelling 2022	realisatie 2022	doelstelling 2023	realisatie 2023	doelstelling 2024	realisatie 2024
Aantal ritten		218.805		213.110		209.852
Ophaal- en afzetmarges	92%	*	93%	*	93%	90,1%
Maximale reistijd	94%	91,2%	95%	92,4%	95%	91,1%
Klachten (*)	0,2%	0,08%	0,18%	0,07%	0,1%	0,12%

(*) gegronde en gedeeltelijk gegronde klachten

Ophaal- en afzetmarges: percentage uitgevoerde ritten binnen de marges (binnen kwartier vóór afgesproken tijdstip op school afzetten en binnen kwartier na afgesproken tijdstip op school ophalen. (*) de ophaal- en afzetmarges worden gemeten met ingang van schooljaar 2023/2024 en kan vanaf kwartaal 1 2024 worden opgeleverd.

Maximale reistijd: percentage ritten uitgevoerd binnen de afgesproken marges (individuele reistijd voor een kind niet langer dan 40 minuten boven theoretisch snelste reistijd en maximaal 90 minuten of – bij grotere afstanden - 1,5 keer theoretische reistijd).

Ook voor de prestatie-indicatoren voor het leerlingenvervoer geldt dat deze tot en met 2023 waren vastgesteld. In 2024 zijn daarom prestatie-indicatoren voor 2024 en verder vastgesteld. Uitgangspunt hierbij was het vasthouden van de niveaus van 2023. Uitzondering hierop is het klachtenpercentage. Daarvan is de verwachting - gezien de resultaten van afgelopen jaren en de recente verbetering van de klachtenprocedure - dat het gerealiseerde percentage van 2024 kan worden aangehouden. Daarnaast werd besloten om niet meer het schooljaar, maar het kalenderjaar aan te houden. Dit omdat de rapportages altijd een kalenderjaar betreffen.

Sinds 2024 is het mogelijk om de ophaal- en afzetmarges te rapporteren. Het nauwkeurig bijhouden van de ophaal- en afzettijden blijkt nog lastig. Chauffeurs geven, logischerwijs, voorrang aan het overdragen van de kinderen bij hun klas en melden daarom een rit vaak pas af bij terugkomst in hun auto. Daardoor ziet het systeem de rit als 'te laat'. Daarnaast wordt ook het te vroeg aankomen gezien als overschrijding van de marge, iets wat in de praktijk als minder storend wordt ervaren.

Het percentage ritten die binnen de maximale reistijd valt ligt lager dan de doelstelling. In veel gevallen betreft het slechts een overschrijding van enkele minuten. Daarnaast wordt de overschrijding ook veroorzaakt door de stage ritten die gereden worden aansluitend aan het schoolvervoer. Het relatief kleine aantal klachten over de overschrijding van de reistijd sluit hierbij aan.

Totaal aantal klachten gegrond en gedeeltelijk gegrond

Redenen klachten Leerlingenvervoer	Aantal
Te laat/te vroeg opgehaald of op bestemming	137
Klacht over chauffeur	48
Klacht over een klant	10
Overig	55
Totaal op 209.852 ritten	250

In totaal werden 250 geheel of gedeeltelijk gegronde klachten ontvangen op 209.852 ritten, iets meer dan in 2023. De lichte stijging is waarschijnlijk het gevolg van de verbeterde klachtenprocedure. Er is meer aandacht voor het registreren van klachten door Wmo-klantenservice op momenten waarop team Groepsvervoer niet aanwezig is. Ook zijn aanpassingen gedaan om de opvolging van klachten te verbeteren.



Overig vervoer in 2024

Dagbesteding

Sinds 2023 rijdt Vervoer Gooi en Vechtstreek naast de proef voor King Arthur Groep (dagbesteding voor licht dementerenden) ook voor Sherpa (dagbesteding voor cliënten met een verstandelijke en/of lichamelijke beperking). Sinds 1 januari 2024 kunnen ook de cliënten van Plezier in Zorg (dagbesteding jeugd) rekenen op ons vervoer.

	Aantal cliënten	Aantal locaties
King Arthur Groep	108	4
Sherpa	74	5
Plezier in Zorg	20	1

Flex (vraaggestuurd) OV

De in het jaarverslag 2023 genoemde pilot Vraaggestuurd OV is begin 2024 door de Provincie Noord Holland *on hold* gezet. Eind 2024 heeft Provincie Noord-Holland Transdev wel verzocht om te onderzoeken op welke manier de kern van Ankeveen met openbaar vervoer ontsloten kan worden. Daarbij is verzocht om een vraaggestuurde oplossing uit te werken en Vervoer Gooi en Vechtstreek is gevraagd hiervoor een voorstel te doen.

Daarnaast is een gezamenlijk voorstel uitgewerkt door gemeente Wijdereen, Regio Gooi en Vechtstreek en de Provincie NH om de Vechtplassen te ontsluiten met het OV. Deze 'Vechtplassen Expres' moet een alternatief bieden voor de vele auto's die nu in de zomermaanden het gebied bezoeken en er parkeren. Vervoer Gooi en Vechtstreek is gevraagd om hiervoor offerte uit te brengen.

Strategie en meerjarenbeleid

Tevreden reizigers zijn nooit een vanzelfsprekendheid. Om die tevredenheid te behouden, blijven we dan ook inzetten op uniforme dienstverlening, een professionele klantenservice en klachtafhandeling en goede en regelmatige communicatie. Verwachtingen over bijvoorbeeld uitvoering en kosten van het vervoer helder hebben zijn daar onderdeel van. Daarbij richten we ons niet alleen op reizigers, maar zeker ook op onze aandeelhouders; de regiogemeenten.

Dit vraagt goede monitoring van het vervoer en de vervoersvraag, goede informatie en de juiste ondersteuning aan reizigers bij het online boeken en de werking van de App. Verdere ontwikkeling van onze ICT-systemen draagt hieraan bij. In overleg met de gemeenten bepalen we of de dienstverlening en reizigersbijdragen in lijn zijn met de beschikbare middelen.

Onderdeel van de dienstverlening is ook een goedwerkende en gebruiksvriendelijke app voor de ouders/verzorgers in het leerlingenvervoer. Daarom kijken we voortdurend naar verdere ontwikkeling van de app.

De online vaardigheid van (nieuwe) Wmo-reizigers neemt toe. Zij zijn steeds beter in staat om via app of internet ritten te boeken en verwachten die mogelijkheid ook meer en meer. Bovendien verlaagt het gebruik van de app de druk op de klantenservice. Dat biedt kansen om het online reserveren te stimuleren.

Intensieve samenwerking met gemeenten en scholen is essentieel voor persoonlijk en betrouwbaar leerlingenvervoer. Zo kunnen we op langere termijn het leerlingenvervoer verder ontwikkelen en zijn op

korte termijn alle partijen goed geïnformeerd en in staat om bij incidenten snel te kunnen schakelen. Periodiek overleg met de scholen waar we het meeste op rijden hoort hierbij.

In het leerlingenvervoer is het streven om het aantal leerlingen dat hiervan gebruik maakt niet te laten groeien en waar mogelijk terug te dringen. Het aantal leerlingen en routes in combinatie met korte afstanden en leerlingen die niet alle dagen gebruik maken van het vervoer stellen ons voor uitdagingen. Enerzijds willen we goed leerlingenvervoer bieden aan kinderen die dat nodig hebben en een vaste chauffeur voor alle leerlingen, anderzijds willen we dit vervoer betaalbaar houden. Dat vraagt om een optimale inzet van mensen en middelen, zonder dat dit ten koste gaat van de dienstverlening. In samenspraak met de regiogemeenten zoeken we naar mogelijkheden om dat te bereiken.

Vanuit VNG en gemeenten is er bijvoorbeeld steeds meer aandacht voor zelfredzaamheid van de leerlingen. Met andere woorden: kinderen leren om met vertrouwen zelfstandig naar school te reizen. Een positieve ontwikkeling op de langere termijn, niet alleen omdat het goed is voor het kind, maar ook omdat hiermee het leerlingenvervoer meer en meer kan worden ingezet voor kinderen die echt niet zonder kunnen.

Een andere uitdaging in het leerlingenvervoer ligt in de gelijktijdigheid ervan. Alle kinderen moeten op ongeveer dezelfde tijd op school zijn en daar weer opgehaald worden. Dat zorgt voor een piekbelasting voor chauffeurs en auto's. We zien met name in het voortgezet onderwijs kansen voor meer volgtijdelijk rijden en zetten ons in om dat samen met gemeenten en scholen te bereiken.

Dagbestedingsvervoer

Ontwikkeling van meerjarenbeleid voor het Dagbestedingsvervoer in opdracht van gemeenten is in afwachting van besluitvorming door de gemeenten. Het moet bijdragen aan oplossing van een breder vraagstuk van gecontracteerde zorgaanbieders rond het vervoer van en naar Wmo-dagbestedingslocaties. Het vervoer voor dagbestedingsaanbieder Sherpa wordt uitgevoerd los van de afspraken met de gemeenten. Dit vervoer over langere termijn voortzetten is een gezamenlijke wens van Sherpa en Vervoer Gooi en Vechtstreek. Het is een mooie aanvulling op het leerlingenvervoer waarmee wij chauffeurs extra uren kunnen bieden, én cliënten van Sherpa kunnen rekenen op goed vervoer.

Vraaggestuurd/Flex OV

Wijken die niet ontsloten worden door het huidige openbaar vervoer wil Vervoer Gooi en Vechtstreek graag een vraagafhankelijke vervoersoplossing bieden. Hiermee kunnen we ook voor deze inwoners een verschil maken op het gebied van zelfstandig reizen.



Wmo-vervoer in 2025

De verwachting is dat het Wmo-vervoersvraag in 2025 nog iets verder zal toenemen, het aantal ritten met ca. 5%.

Online reserveren

We gaan de Wmo-reiziger nog meer ondersteunen om zelfstandig online of via de app hun rit te boeken en in te zien en zo hun zelfredzaamheid te vergroten. Hier zetten we actief op in door vanuit team Klantenservice de reiziger persoonlijke ondersteuning te bieden met instructie en begeleiding. Ook gaan we pro-actief met de reizigers in gesprek over de voordelen die online reserveren biedt.

Whatsapp bij vertraging

We starten met informeren via Whatsapp bij ernstige vertragingen als gevolg van bijvoorbeeld calamiteiten, verkeersproblemen en extreme weersomstandigheden. Een reiziger kan vervolgens desgewenst de rit annuleren, een update vragen als de vertraging oploopt, wachten tot de chauffeur belt dat hij er bijna is of contact opnemen met team Klantenservice.

Leerlingenvervoer in 2025

Nog relatief veel leerlingen gebruiken het leerlingenvervoer voor kortere afstanden en daarin zijn andere oplossingen mogelijk. Hoewel Vervoer Gooi en Vechtstreek hierin zelf geen sturingsmogelijkheden heeft, zien we wel dat de inspanning van de gemeenten hierop gericht zijn. Verwachting is dan ook dat het aantal te vervoeren leerlingen in 2025 niet zal stijgen.

Open Dag

In vervolg op 2024 organiseren we ook in 2025 een Open Dag Leerlingenvervoer. Na de eerste editie van de Open Dag hebben we gezien dat de contacten op deze dag, zien hoe er gewerkt wordt en door wie, echt bijdragen aan een beter contact met de ouders/verzorgers gedurende het jaar. Door eerder te communiceren over de Open Dag hopen we dat nog meer ouders/kinderen ons zullen bezoeken.



Gebruiksvriendelijke app

De wens van met name ouders/verzorgers in het Leerlingenvervoer voor een gebruikersvriendelijker app pakken we in 2025 verder op. Daar waar mogelijk passen we de app aan.

Overig vervoer in 2025

Dagbestedingsvervoer

De in 2024 uitgevoerde brede verkenning van het dagbestedingsvervoer leidt op een aantal punten tot heroverweging. Totdat deze zijn bestendigd in een nieuw contract, blijven we de cliënten van King Arthur Groep en Plezier in Zorg volgens de huidige voorwaarden vervoeren. Het vervoer voor Sherpa continueren we en waar mogelijk breiden we dit uit.

Flex OV

De afgelopen maanden is met bestuurders en verkeerskundigen gesproken over de Vechtplassen Expres en vraaggestuurd OV voor Ankeveen. Een definitief voorstel en besluit wordt in de eerste maanden van 2025 verwacht.

Goed en inclusief werkgeverschap

We sloten het jaar 2024 af met 201 medewerkers (114,7 fte), dat zijn 6 medewerkers (1,1 fte) meer dan eind 2023. Daarvan kwam 1,0 fte voor rekening van staffuncties: een parttime ICT-beheerder en 0,4 fte uitbreiding bij team Planning Leerlingenvervoer en Contractbeheer. Het chauffeursteam groeide met 0,7 fte, het team planning Wmo nam met 1 fte af.

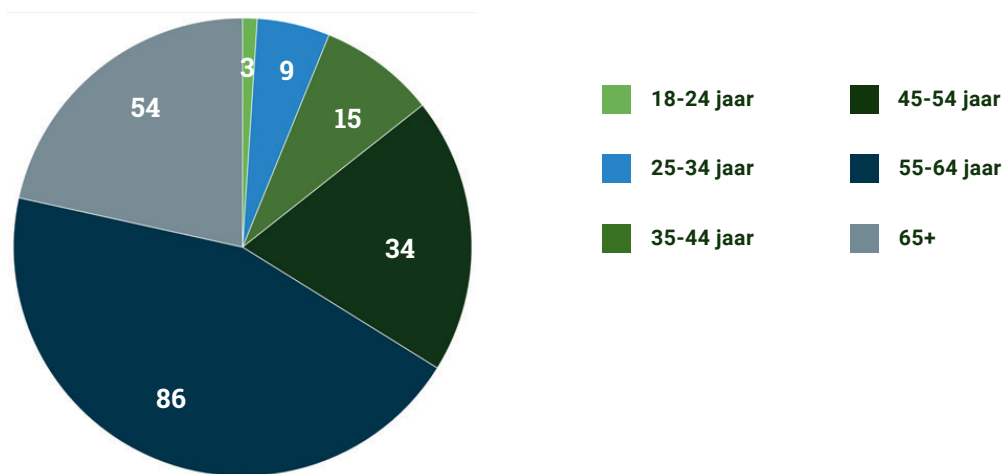
Voor werkzaamheden en advies op het gebied van bestuurlijke advisering, finance & control, juridische zaken, privacy, inkoop en grafische vormgeving ontvangen we ondersteuning van de Regio Gooi en Vechtstreek. Op basis van de behoefte gedurende het jaar huren we daarnaast nog in voor communicatie en onderaannemers bij het leerlingenvervoer.



Aantal medewerkers per afdeling	2024	2023	2022	2021
Staf incl. planning	16	15	12	9
Chauffeurs Leerlingenvervoer	58	58	63	58
Chauffeurs Combi	38	43	44	35
Chauffeurs Wmo-vervoer	79	69	60	57
Klantenservice	10	10	8	10
totaal	201	195	187	169

Via InnerActie gingen tien medewerkers met een afstand tot de arbeidsmarkt aan de slag. Helaas blijft het theoretisch deel van de opleiding tot chauffeur voor deze groep vaak lastig. Daardoor lukt het hen niet altijd om hun taxipas binnen de gestelde termijn te halen en hebben we van vijf van deze chauffeurs afscheid moeten nemen.

Leeftijdsopbouw 2024



De gemiddelde leeftijd van de medewerkers is met 57 jaar nagenoeg gelijk gebleven, 140 medewerkers zijn ouder dan 55. Met name in de chauffeursfuncties ligt de leeftijd relatief hoog, hoewel hier ook de jongste medewerker te vinden is. We zien dat vooral in de leeftijdscategorie 55+ medewerkers bewuster kiezen voor werken bij Vervoer Gooi en Vechtstreek vanwege het maatschappelijk karakter, het persoonlijke contact en een voor hen positieve balans tussen werk en privé. Mede daardoor kent ons team relatief veel medewerkers die na de pensioenleeftijd graag doorwerken of voor het eerst aan de slag gaan als chauffeur (de toename van de categorie 65+ betreft vooral nieuwe medewerkers).

Woonplaats	2024	2023	2022	2021
Regiogemeenten	138	136	120	113
Regio Amersfoort	25	36	36	34
Almere	23	20	18	17
Overig	15	3	13	5
Totaal	201	195	187	169

Nog steeds woont een meerderheid van de medewerkers in de regio Gooi en Vechtstreek (68,7%), gevolgd door de regio's Amersfoort en Almere.

Het ziekteverzuim is door actief in te zetten op verzuimpreventie opnieuw afgenomen, van 8,9% in 2023 naar 8,3% in 2024. De oorzaak voor dit nog steeds relatief hoge percentage ligt in het feit dat chauffeurs, in tegenstelling tot kantoorwerkers, bij lichte ziekte niet thuis kunnen doorwerken en zich dus genoodzaakt zien zich ziek te melden. Hoewel binnen de branche geen verzuimcijfers worden gedeeld, deelt de Raad van Advies onze mening dat het huidige verzuimpercentage marktconform is.

Tevredenheid medewerkers

Het jaar 2024 was het vierde bestaansjaar van Vervoer Gooi en Vechtstreek en in oktober werd het eerste medewerkertevredenheidonderzoek uitgevoerd. Medewerkers geven het werken in onze organisatie gemiddeld een mooie acht.

Het is niet alleen goed om bevestigd te zien dat medewerkers zich prettig voelen in onze organisatie, we behoren hiermee bovendien tot de top tien van beste werkgevers van Nederland. Medewerkers hebben met name waardering voor betrokkenheid van de directie, het maatschappelijk karakter, de voldoening in het werk, de gelijke behandeling van medewerkers, de klantgerichtheid en de communicatie binnen het bedrijf. De verbeterpunten zien we met name op het vlak van ontwikkeling en groei.

Sterk aan het stuur

Het programma Sterk aan het stuur is onderdeel van onze investering in medewerkerswelzijn. In dit kader is voor kantoormedewerkers een werkplekscan met zitinstructie uitgevoerd. Hierbij is beoordeeld in hoeverre de betreffende werkpleksituatie qua ergonomie een risico of onnodige belasting vormen voor bestaande of toekomstige gezondheidsklachten en in hoeverre medewerkers zich hiervan bewust zijn. Naast individuele instructie en advies zijn aanbevelingen gedaan voor verdere organisatiebrede verbetering. Andere onderdelen van Sterk aan het stuur zijn bijvoorbeeld een budgetcoach en voedingsadviezen.

Werving nieuwe medewerkers

De Open Dag Leerlingenvervoer, die we begin september organiseerden, was mede gericht op het werven van nieuwe chauffeurs. Met succes, de dag leverde maar liefst zeven nieuwe chauffeurs op. Ook vonden in het afgelopen jaar vijf nieuwe collega's hun weg naar Vervoer Gooi en Vechtstreek via een medewerker. Daarnaast ontvingen we regelmatig open sollicitaties en ook via social media weten sollicitanten ons goed te vinden.

Bedrijfsschool

Dit jaar nieuw in de VervoerGV bedrijfsschool: Gedragsregels ABC, de Meldcode huiselijk geweld en kindermishandeling en de vernieuwde rolstoelopleiding. Ook hebben alle chauffeurs de tweejaarlijkse praktijkcursus levensreddend handelen weer gevolgd, na eerst de theorie te hebben behaald.



Bedrijfskleding

Bedrijfskleding zorgt voor een goede herkenbaarheid van de chauffeurs én moet graag gedragen worden. Daarom hebben we in 2024 de 'tussenjas' waarmee we in 2021 gestart zijn, vervangen voor een mooie soft shell jas en medewerkers kunnen nu ook kiezen voor een winterjas. Een heerlijk warme jas met afneembare capuchon en lichtgevende striping voor zichtbaarheid in het donker.

Verbinding

Het werken als chauffeur is vooral een individuele taak, waarbij er met name contact is met de reizigers, maar veel minder met collega's. Om elkaar vaker te ontmoeten en ervaringen te delen zijn we in 2024 gestart met chauffeursbijeenkomsten. Hierbij gaan management, kantoormedewerkers en chauffeurs met elkaar in gesprek over wat goed gaat en wat beter kan. Dat heeft een aantal verbeterpunten opgeleverd, die inmiddels allemaal zijn opgepakt.

Ook andere activiteiten droegen bij aan de onderlinge ontmoeting, waarbij het niet in de eerste plaats gaat om werkgerelateerd contact. Zo waren er kwartaalborrels, het jaarlijks zomerfeest, een Sinterklaas-koffieochtend en een Kerstborrel.

Afscheid

Tot groot verdriet zijn in het afgelopen jaar twee collega's in het chauffeursteam overleden. Dit heeft grote impact gehad op de organisatie. Beiden werkten al vele jaren in het Wmo-rolstoelvervoer en het leerlingenvervoer. We zullen hun betrokkenheid, vriendschap en inzet blijven missen.

Strategie en meerjarenpersoneelsbeleid

Door werk te maken van goed werkgeverschap verbetert Vervoer Gooi en Vechtstreek de betrokkenheid en de kwaliteit van de medewerkers en daarmee de kwaliteit van de dienstverlening. Medewerkers kunnen rekenen op persoonlijke aandacht en baanzekerheid met vaste aanstellingen en goede opleidings- en doorgroeimogelijkheden.

Duurzame inzetbaarheid

We blijven ons richten op duurzame inzetbaarheid van medewerkers, waarbij we ook de instroom van medewerkers met een afstand tot de arbeidsmarkt niet uit het oog verliezen. Dat doen we onder meer door tenminste jaarlijks met iedere medewerker in gesprek te gaan over werktevredenheid, persoonlijke groei en taakverdeling.

Ook blijven we werken met mentorchauffeurs, waarbij chauffeurs niet alleen terecht kunnen met vragen en ideeën, maar die andersom ook uniforme dienstverlening en aandacht voor een persoonlijke benadering van de reiziger stimuleert. Daarnaast zetten we de samenwerking met Inner-Aktie en het UWV actief voort.

Integriteit en sociale veiligheid

In een sociaal veilige werkomgeving is er onderling vertrouwen en respect, in een veilige en positieve sfeer. Verschillen worden gerespecteerd (inclusie), er wordt goed samengewerkt en onderlinge hulp geboden. Als werkgever is Vervoer Gooi en Vechtstreek verantwoordelijk voor het scheppen van een veilige werkcultuur en medewerkers hebben hierin een eigen verantwoordelijkheid.

Om hier ook formeel gestalte aan te geven, worden bij indiensttreding de Gedragscode en Integriteitsverklaring getekend. Beide weerspiegelen de waarden, normen en identiteit van de organisatie en zijn de verplichtingen die op de werkgever en medewerker rusten op basis van de Cao Taxivervoer. We hebben aandacht voor wederzijds integer gedrag, door waar nodig actief op te treden tegen onbehoorlijk gedrag, medewerkers te beschermen tegen verleidingen en als werkgever en leidinggevende het goede voorbeeld te geven.

Regiogebonden

Bij de werving van nieuw personeel hebben inwoners van de regiogemeenten de voorkeur. Zij kennen de regio en dat is een groot voordeel, met name voor chauffeurs. Bovendien bieden we hiermee ook kansen aan inwoners die willen of kunnen werken in lagere/instapfuncties, waar regionaal gezien vacatures van andere werkgevers veelal gericht zijn op hoger opgeleiden.

Werken aan prestaties

De basis voor onze bedrijfsdoelstellingen vormen de prestatieafspraken met de gemeenten. Om die afspraken te kunnen waarmaken, zijn tevreden en betrokken medewerkers met affiniteit met onze vervoersdoelgroepen van essentieel belang. We nemen hen actief mee in de bereikte resultaten en kijken samen met hen waar we de dienstverlening kunnen optimaliseren en hoe we goede resultaten kunnen vasthouden. We zijn onze medewerkers dankbaar voor hun positieve bijdrage en bouwen graag met hen verder aan persoonlijk & betrouwbaar vervoer.

Goed en inclusief werkgeverschap in 2025

Vanuit de resultaten van het in 2024 gehouden medewerkertevredenheidonderzoek investeren we in nog meer werkplezier. Zo is er blijvend aandacht voor een prettige werkplek/faciliteiten en opleidingen die aansluiten bij de behoeften van de medewerkers. Ook onderzoeken we in overleg met de ondernemingsraad welke ruimte de werkkostenregeling kent om medewerkers op arbeidsvoorwaardelijk vlak meer te bieden.

Het komende jaar blijft ook de werving van chauffeurs belangrijk punt van aandacht. Daarbij richten we ons met name op het leerlingenvervoer en avond/weekend-chauffeurs voor het Wmo-vervoer en het Flex OV. De focus van de arbeidsmarktcommunicatie zal online zijn, met een social media-campagne en een nieuwe look en opzet van de Werken bij-pagina op www.vervoergv.nl.

Sociaal veilig werken

In 2025 geven we verder invulling aan het verankeren van sociale veiligheid in onze organisatie. Zo voegen we in het Personeelshandboek een artikel toe over ongewenst gedrag en hoe dit te melden en passen we de regeling Vermoeden misstanden ('klokkenluidersregeling') aan. Ook werken we aan een interne klachtenregeling voor ongewenst gedrag. Verder is per 1 januari voorzien in opvolging van de externe vertrouwenspersoon, zij komt tijdens de chauffeursbijeenkomsten in maart kennismaken met de medewerkers.



Duurzaam en uitstootvrij vervoer

Vervoer Gooi en Vechtstreek werkte in 2024 voor het eerst mee aan de monitor van Rijksdienst voor ondernemend Nederland (ROV) waarmee landelijk wordt bepaald hoe groot het aandeel uitstootvrije voertuigen binnen het gemeentelijk doelgroepenvervoer is. Doelstelling hierin is 100% uitstootvrij in 2025. Met een resultaat van 82% (gelijk aan 2023) behoren we direct tot de koplopers. Het landelijk gemiddelde was het afgelopen jaar 32%.

In het marktaanbod van rolstoelvoertuigen blijkt er helaas nog geen volwaardige vervanger te zijn voor de bestaande diesellootvoertuigen. Daarom is bij de vervanging van zeven rolstoeltaxi's in het afgelopen jaar toch gekozen voor fossiele brandstof. De vervanging was gewenst, omdat met de gebruikte rolstoeltaxi's combineren van ritten slechts beperkt mogelijk was en reizigers en chauffeurs niet tevreden waren over het comfort.

De nieuwe Volkswagen Caddy-bussen bieden onder andere het voordeel dat het inrijden van een rolstoel minder zwaar is, een aanzienlijke verbetering voor onze chauffeurs. Ook maken de bussen een betere combinatie van ritten met en zonder rolstoel mogelijk. Dat verhoogt de efficiëntie van het vervoer en biedt bij gecombineerd vervoer meer comfort voor reizigers zonder rolstoel.



In totaal reden onze chauffeurs in 2024 ruim 4 miljoen kilometers. Het aantal schadegevallen (43) bleef daarbij gelijk aan het voorgaande jaar. Het zijn alleen materiële schades, waarvan 10 verhaalschades, 17 schuldchades, 11 eigen schades en 5 gedeelde schades. Er zijn gelukkig geen incidenten met letsel geweest.

De beperking in CO₂-uitstoot blijft aanzienlijk. Waar in 2017 (peiljaar van het bedrijfsplan) nog werd gericht op een afname van de uitstoot met 49%, is inmiddels een vermindering van 80% bereikt.

	2024	2023	2022
Uitstoot	433.585	442.069	424.492

Electrisch	Aantal	Diesel	Aantal
Kia Niro	14	VW Caddy Maxi	7
Hyundai Kona	24	VW Crafter	15
Opel Vivaro	73	Mercedes Sprinter	3
Totaal	111	Totaal	25

Strategie en meerjarenbeleid

Bij de aanschaf van nieuw materieel gaat de voorkeur altijd uit naar elektrisch, met inachtneming van onze eisen voor veilig en comfortabel vervoer. Ons eigen laadplein en kantoor draaien volledig op groene stroom. Zo besparen we op CO₂-uitstoot en op kosten.

Wagenparkbeheer

Elektrisch rijden heeft andere aandachtspunten in het onderhoud dan rijden op fossiele brandstof. Dat vraagt dan ook om een ander wagenparkbeheer. Alle wagens worden onderhouden door een vakgarage en het (tijd)schema voor onderhoudsbeurten wordt strikt gevolgd. Inzet is daarbij altijd dat een voertuig zo snel mogelijk weer volledig onderhouden de weg op kan. Dat draagt bij aan veilig vervoer en een zo optimaal mogelijke inzet van het volledige wagenpark.

Chauffeurs dragen bij aan een duurzaam wagenpark door de maximale actieradius van het voertuig te benutten en zorgvuldig om te gaan met hun auto. Dat maakt dat minder onderhoud nodig is én dat een voertuig langer meegaat. Eventuele schades worden direct opgepakt, zodat voertuigen zelden met schade de weg op gaan.

Optimale bezetting

Door de verschillende vervoersvormen, Wmo-, dagbesteding- en leerlingenvervoer, te combineren of volgtijdelijk te rijden, kan het wagenpark efficiënter worden ingezet. Het streven bij het plannen van de ritten is altijd een optimale bezetting van de voertuigen en minimale versnippering van ritten en kilometers. Chauffeurs dragen hieraan actief bij door hun boordcomputer optimaal te benutten en zo efficiënt mogelijk te rijden.

Duurzaam en uitstootvrij vervoer in 2025

De eind 2024 voorbereide aanbesteding voor vervanging van ons wagenpark de komende jaren, ronden we in 2025 af. Vanuit de wens om toegankelijk en betrouwbaar vervoer te leveren, is een belangrijke aanbestedingseis dat de nieuwe auto's aansluiten bij de specifieke wensen van de doelgroepen die we vervoeren. Daarom betrekken we de Klantenpanels en medewerkers bij de aanbesteding.

In relatie tot de aanbesteding onderzoeken we ook de mogelijkheden voor nieuwe BCT's (boordcomputer). Via de BCT krijgt de chauffeur zijn rit- en reizigersinformatie door en kan hij bijvoorbeeld wijzigingen in de rit doorgeven aan de collega's van Planning en Klantenservice. Daarbij nemen we in overweging dat vanaf 1 juli waarschijnlijk (in afwachting van besluit Raad van State) de Centrale database taxi (CDT) wordt ingevoerd. Dat biedt de mogelijkheid om in plaats van de tot nu toe verplichte BCT over te stappen naar de digitale omgeving van de CDT.

Financieel gezond vervoer

Lasten en baten 2024

De baten van Vervoer B.V. bestaan uit de gemeentelijke bijdragen voor Wmo-vervoer, Leerlingenvervoer en Dagbesteding en uit eigen contracten voor dagbestedingsvervoer. Daarnaast verstrekken de gemeenten een bijdrage voor overig vervoer, te weten vervoer van Oekraïense kinderen en jeugdhulpvervoer. De totale baten stegen ten opzichte van 2023 met 8% (Wmo-vervoer plus 10% en Leerlingenvervoer plus 2%). Dit is inclusief de NEA index¹ van 3,4%. Bij de lasten zagen we in 2024 een stijging van 8,8% op de lonen en salarissen. Dat is een gevolg van een CAO -indexering van 4,0% en hogere lasten door de toename van de vraag naar Wmo-vervoer en uitbreiding van de dienstverlening (Sherpa) en dienstverlening Plezier in Zorg.

In het Wmo-vervoer steeg het aantal ritten met 8,2% ten opzichte van 2023. Door deze stijging zijn ook de overige personeelskosten en de uitgaven voor inhuur en onderaannemers hoger.

De afschrijvingen zijn iets hoger dan in 2023. Dat komt door de aanschaf van zeven rolstoelvoertuigen en twaalf boardcomputers. De Overige bedrijfskosten zijn lager dan in 2023. Dit wordt met name veroorzaakt door lagere brandstofkosten en minder inhuur voertuigen.

De exacte bedragen voor het bovenstaande zijn te vinden in de [Jaarrekening](#).

Voorstel tot resultaatbestemming 2024

Vervoer Gooi en Vechtstreek B.V. heeft geen winstoogmerk. De gemeenten hebben afgesproken om Vervoer. toestemming te geven een reserve te vormen tot een niveau van maximaal 5% van de jaaromzet. Alle resultaten boven de hoogte van de reserve worden uitgekeerd aan de Regio (de aandeelhouder) Gooi en Vechtstreek. Vervolgens verwerkt de Regio het rekeningresultaat van VervoerGV in haar rekeningresultaat op basis van de verdeelsleutel 'werkelijk afgenomen hoeveelheid per gemeente'. Het bedrijfsresultaat van 2024 bedraagt € 174.861. Voorgesteld wordt aan de aandeelhouders om het resultaat toe te voegen aan de Algemene Reserve.

Boekenonderzoek

De Belastingdienst voerde in 2024 een boekenonderzoek uit op omzetbelasting en loonbelasting over het jaar 2022. Uit dit onderzoek is gebleken dat VervoerGV heeft voldaan aan haar administratie- en bewaarplicht.

Wet DBA (deregulering beoordeling arbeidsrelaties)

Voor chauffeursdiensten die we niet kunnen invullen met eigen medewerkers huren we chauffeurs in. Daarvoor werken we met onderaannemers en een aantal zelfstandig werkende chauffeurs (zzp). In het kader van de Wet DBA hebben we de samenwerking met de zzp-chauffeurs opnieuw beoordeeld. Op basis daarvan is besloten om vanaf 2025 geen zzp-chauffeurs meer in te huren.

Strategie en meerjarenbeleid financiën

Vervoer Gooi en Vechtstreek levert financieel gezond vervoer. Dat doen we onder meer door het hanteren van reële tarieven, die aansluiten bij de Regiobegroting. Ook zoeken we uitbreiding in andere vormen van vervoer, richten we ons op kostenbeheersing en benutten we synergievoordelen door de verschillende vervoersvormen optimaal te combineren.

Daarnaast zetten we in op verdere uitbreiding van vervoer in opdracht van de regiogemeenten, zoals dagbesteding en jeugdhulpvervoer en passend in de daluren van het leerlingenvervoer. Dat biedt extra inkomsten en geeft de mogelijkheid om medewerkers meer contracturen te bieden. Hiermee kunnen

¹ <https://t.ly/SuF8F>

we chauffeurs beter behouden en dat is belangrijk voor de continuïteit. Deze vervoersuitbreiding is uiteraard afhankelijk van bestuurlijke besluitvorming.

Een andere kans op uitbreiding is gelegen in samenwerking met de concessiehouder OV in de regio. Doel is om beschikbare middelen en capaciteit in te zetten voor andere vervoersvormen om het OV te versterken. Ook op deze manier kan Vervoer Gooi en Vechtstreek bijdragen aan het garanderen van mobiliteit voor inwoners van de regio.

Risicoanalyse en risicobeheersing

De risicoanalyse wordt jaarlijks geactualiseerd en besproken met de aandeelhouders. Daar waar we reële mogelijkheden voor risicobeheersing zien, maken we dit onderdeel van de dagelijkse bedrijfsvoering. Daarbij hoort ook de acceptatie dat enige vorm van risico altijd zal bestaan en dat Vervoer Gooi en Vechtstreek niet of nauwelijks invloed heeft op risico's veroorzaakt door externe factoren. Overigens kennen met name die externe factoren vaak een langere aanlooptijd, denk bijvoorbeeld aan wet- en regelgeving. Dat maakt dat sturing op deze risico's, wanneer ze zich voordoen, zelden ad hoc hoeft te zijn en met een goede voorbereiding eventuele gevolgen zoveel als mogelijk kunnen worden beperkt.

ICT

Onze ICT-visie richt zich op een betrouwbare en veilige IT-infrastructuur, optimaal functionerende systemen en continue innovatie. We streven naar efficiënt beheer, gebruiksvriendelijke en toekomstbestendige functionaliteiten, en een flexibele ontwikkeling die aansluit bij de behoeften van onze organisatie en gebruikers.

Financieel gezond vervoer in 2025

Met gemeenten gaan we in overleg om ontwikkelingen in het doelgroepenvervoer te bespreken en gezamenlijk oplossingen te vinden voor de financiële uitdagingen vanaf 2026. De Rijksoverheid voert dan een nieuw financieringssysteem in, wat naar verwachting zal leiden tot een bezuiniging van 1,5 miljard euro voor gemeenten. Dit zal onvermijdelijk ook impact hebben op het doelgroepenvervoer. We willen gezamenlijk inspelen op financiële onzekerheden, continuïteit in het vervoer waarborgen en middelen binnen de beschikbare budgetten optimaliseren. Samenwerken en proactief afstemmen zijn essentieel om een stabiele en toegankelijke vervoersvoorziening te garanderen voor inwoners die niet zelfstandig kunnen reizen.

De in 2024 voorbereide aanbesteding voor vervanging van voertuigen wordt naar verwachting in 2025 uitgevoerd en afgerond, inclusief de bijbehorende financiering.

We zijn alert op mogelijkheden om de inhuur van chauffeurs te kunnen beperken. Om elk vermoeden van schijnzelfstandigheid met zzp-chauffeurs te voorkomen, stoppen we met deze inhuur vanaf 1 maart 2025. De zzp-chauffeurs (7) krijgen een aanbod om in dienst te treden van Vervoer.

We gaan actief inzetten op cybersecurity, waaronder bewustwording en bescherming tegen phishing en gaan voldoen aan de nieuwste wet- en regelgeving zoals de NIS2-richtlijnen.

Jaarrekening

Balans per 31 december 2024 (voor resultaatbestemming)

Activa	2024	2023
Vaste activa		
Immateriële vaste activa		
Goodwill	135.112	145.527
Materiële vaste activa		
Bedrijfsgebouwen en -terreinen		
Machines en installaties	15.756	26.173
Andere vaste bedrijfsmiddelen	3.574.644	4.113.241
Financiële vaste activa		
Waarborgsommen	10.000	10.000
Totaal vaste activa	3.735.512	4.294.941
Vlottende activa		
Vorderingen		
Handelsdebiteuren	341.704	142.236
Overige debiteuren	45.069	75.846
Overlopende activa	87.349	51.799
Liquide middelen	477.294	822.209
Totaal Vlottende activa	951.416	1.092.089
Totaal Activa	4.686.928	5.387.031

Passiva	2024	2023
Vaste passiva		
Eigen vermogen		
Geplaatst en gestort kapitaal	100	100
Algemene Reserve	305.520	
Nog te bestemmen resultaat	174.861	305.520
Totaal eigen vermogen	480.481	305.620
Voorzieningen		
Langlopende schulden		
Lening	2.750.000	3.600.000
Totaal vaste passiva	2.750.000	3.600.000
Vlottende passiva		
Kortlopende schulden		
Schulden aan leveranciers	157.610	168.305
Belastingen en premies sociale verzekeringen	112.000	122.972
Pensioenpremie	48.114	52.619
Overige schulden	850.000	850.000
Overlopende passiva	288.723	287.515
Totaal Vlottende passiva	1.456.447	1.481.411
Totaal Passiva	4.686.928	5.387.031

Winst- en verliesrekening over 2024

	2024	2023
Baten		
Bijdrage Wmo	4.750.745	4.301.024
Bijdrage Leerlingenvervoer	4.012.892	3.936.747
Bijdrage Dagbesteding	234.537	125.812
Bijdrage overige vervoersdiensten	154.784	99.843
Bijdrage overig	83.572	105.330
Totaal Baten	9.236.530	8.568.756
Lasten		
Lonen en salarissen *	4.114.870	3.781.915
Sociale lasten en pensioenlasten	1.095.082	1.070.565
Overige personeelskosten	1.559.294	1.139.624
Afschrijvingen op immateriele en materiele vaste activa	816.724	773.591
Overige bedrijfskosten	1.475.699	1.497.541
Totaal lasten	9.061.669	8.263.236
Resultaat voor belastingen	174.861	305.520
Belastingen	-	-
Aandeel in resultaat van ondernemingen waarin wordt deelgenomen	-	-
Resultaat na belastingen	174.861	305.520

* cijfers 2023 overige bedrijfskosten zijn aangepast voor vergelijkingsdoeleinden

Kasstroomoverzicht over 2024

Operationele activiteiten	2024	2023
Netto resultaat	174.861	305.520
Afschrijvingen	816.724	773.591
Wijziging in operationele activa/passiva	-	-
Wijziging debiteuren	-168.692	16.842
Overige waardeveranderingen	31.403	1.532
Wijziging in overige vlottende activa	-35.550	125.861
Wijziging crediteuren	-10.695	-314.186
Wijziging in Overige kortlopende schulden	-14.268	-12.629
Operationele kasstroom	793.783	896.531

Investeringsactiviteiten	2024	2023
Investerings in Materiele vaste activa	-333.698	-235.342
Investerings in Goodwill	-25.000	-25.000
Verkoop Goodwill	-	-
Investerings Overige immateriele activa	-	-
Verkoop van Materiele vaste activa	70.000	11.157
Investeringskasstroom	-288.698	-249.185

Financieringsactiviteiten	2024	2023
Schuld toename (+)/schuld afname (-)	-850.000	-850.000
Wijziging in voorzieningen en overige schulden	-	-
Financieringskasstroom	-850.000	-850.000

Aansluiting liquide middelen	2024	2023
Operationele kasstroom	793.783	896.531
Investeringskasstroom	-288.698	-249.185
Financieringskasstroom	-850.000	-850.000
Netto kasstroom	-344.915	-202.654

Toelichting behorende tot de jaarrekening 2024

Verslaggevende entiteit

Vervoer Gooi en Vechtstreek B.V. is gevestigd op Oud Eemnesserweg 5-G 3741 MP Baarn en is ingeschreven bij het handelsregister onder nummer 80180817.

Vervoer Gooi en Vechtstreek B.V. is ondergebracht in het gemeentelijk samenwerkingsverband Regio Gooi en Vechtstreek. De aandelen van de onderneming zijn voor 100% in bezit van Regio Gooi en Vechtstreek.

Vervoer Gooi en Vechtstreek B.V. is in 2020 opgericht door de regiogemeenten Blaricum, Eemnes, Gooise Meren, Hilversum, Huizen, Laren, Weesp en Wijdemeren. Hiermee investeren de gemeenten sinds 1 januari 2021 zelf in personeel, materieel en dienstverlening op het gebied van maatschappelijk vervoer. Dat is uniek in Nederland.

Verslaggevingsperiode

Deze jaarrekening heeft betrekking op het boekjaar 2024, lopend van 1 januari 2024 tot en met 31 december 2024. De vergelijkende cijfers hebben betrekking op boekjaar 2023, lopend van 1 januari 2023 tot en met 31 december 2023.

Toegepaste standaarden

De grondslagen die worden toegepast voor de waardering van activa en passiva en de resultaat-bepaling zijn gebaseerd op historische kosten, tenzij anders vermeld in de verdere grondslagen. De jaarrekening is opgesteld in overeenstemming met de wettelijke bepalingen van Titel 9 Boek 2 BW en de Richtlijnen voor de jaarverslaggeving voor middelgrote bedrijven, die uitgegeven zijn door de Raad voor de jaarverslaggeving.

Continuïteit

Deze jaarrekening is opgesteld uitgaande van de continuïteitsveronderstelling. Vanwege de doorlopende opdracht en daardoor de zekerheid over de orderportefeuille, gekoppeld aan het aandeelhouderschap van de samenwerkende gemeenten, achten wij de continuïteit van de vennootschap geze-kerd.

Grondslagen voor de waardering van activa en passiva en de resultaatbepaling

Algemeen

De cijfers over 2023 zijn geherrubriceerd teneinde vergelijkbaarheid met 2024 mogelijk te maken. Het betreft de volgende herrubriceringen:

- Lasten: lonen en salarissen

Activa en passiva worden tegen historische kostprijs opgenomen, tenzij anders vermeld in de verdere grondslagen.

Een actief wordt in de balans verwerkt wanneer het waarschijnlijk is dat de toekomstige economische voordelen naar de onderneming zullen toevloeien en het actief een kostprijs of een waarde heeft waarvan de omvang betrouwbaar kan worden vastgesteld. Activa die hier niet aan voldoen, worden niet in de balans verwerkt, maar worden aangemerkt als niet in de balans opgenomen activa.

Een verplichting wordt in de balans verwerkt wanneer het waarschijnlijk is dat de afwikkeling daarvan gepaard zal gaan met een uitstroom van middelen die economische voordelen in zich bergen en de

omvang van het bedrag waartegen de afwikkeling zal plaatsvinden op betrouwbare wijze kan worden vastgesteld. Onder verplichtingen worden mede voorzieningen begrepen. Verplichtingen die hier niet aan voldoen worden niet in de balans opgenomen, maar worden verantwoord als niet in de balans opgenomen verplichtingen.

Een in de balans opgenomen actief of verplichting blijft op de balans opgenomen als een transactie niet leidt tot een belangrijke verandering in de economische realiteit met betrekking tot het actief of de verplichting. Dergelijke transacties geven evenmin aanleiding tot het verantwoorden van resultaten. Bij de beoordeling of er sprake is van een belangrijke verandering in de economische realiteit wordt uitgegaan van de economische voordelen en risico's die zich naar alle waarschijnlijkheid in de praktijk zullen voordoen en niet op basis van voordelen en risico's waarvan redelijkerwijze niet te verwachten is dat zij zich zullen voordoen.

Een actief of verplichting wordt niet langer in de balans opgenomen indien een transactie ertoe leidt dat alle of nagenoeg alle rechten op economische voordelen en alle of nagenoeg alle risico's met betrekking tot het actief of de verplichting aan een derde zijn overgedragen. De resultaten van de transactie worden in dat geval direct in de winst- en verliesrekening opgenomen, rekening houdend met eventuele voorzieningen die dienen te worden getroffen in samenhang met de transactie.

Indien de weergave van de economische realiteit ertoe leidt dat het opnemen van activa waarvan de rechtspersoon niet het juridisch eigendom bezit, wordt dit feit vermeld.

Baten worden in de winst- en verliesrekening opgenomen wanneer een vermeerdering van het economisch potentieel, samenhangend met een vermeerdering van een actief of een vermindering van een verplichting, heeft plaatsgevonden waarvan de omvang betrouwbaar kan worden vastgesteld.

Lasten worden verwerkt wanneer een vermindering van het economisch potentieel, samenhangend met een vermindering van een actief of een vermeerdering van een verplichting, heeft plaatsgevonden waarvan de omvang betrouwbaar kan worden vastgesteld.

De baten en lasten worden toegerekend aan de periode waarop zij betrekking hebben. Baten worden verantwoord indien alle belangrijke risico's met betrekking tot de handelsgoederen zijn overgedragen aan de koper.

Gebruik van schattingen

Bij toepassing van de grondslagen en regels voor het opstellen van de jaarrekening vormt de leiding van Vervoer Gooi en Vechtstreek B.V., zich verschillende oordelen en schattingen die essentieel kunnen zijn voor de in de jaarrekening opgenomen bedragen. Indien het voor het geven van het in artikel 2:362 lid 1BW vereiste inzicht noodzakelijk is, is de aard van deze oordelen en schattingen inclusief de bijbehorende veronderstellingen opgenomen bij de toelichting op de desbetreffende jaarrekeningposten.





Financiële instrumenten

Financiële instrumenten omvatten investeringen, handels- en overige vorderingen, geldmiddelen, leningen en overige financieringsverplichtingen, handelsschulden en overige te betalen posten.

In de jaar-rekening zijn de volgende categorieën financiële instrumenten opgenomen: investeringen, vorderingen, geldmiddelen, langlopende- en kortlopende schulden.

Financiële activa en financiële verplichtingen worden in de balans opgenomen op het moment dat contractuele rechten of verplichtingen ten aanzien van dat instrument ontstaan.

Een financieel instrument wordt niet langer in de balans opgenomen indien een transactie ertoe leidt dat alle of nagenoeg alle rechten op economische voordelen en alle of nagenoeg alle risico's met betrekking tot de positie aan een derde zijn overgedragen.

Financiële instrumenten (en afzonderlijke componenten van financiële instrumenten) worden in de jaarrekening gepresenteerd in overeenstemming met de economische realiteit van de contractuele bepalingen. Presentatie vindt plaats op basis van afzonderlijke componenten van financiële instrumenten als financieel actief, financiële verplichting of als eigen vermogen.

Verstreckte leningen en overige vorderingen

Verstreckte leningen en overige vorderingen worden na eerste opname gewaardeerd tegen geamortiseerde kostprijs op basis van de effectieve-rentemethode, verminderd met bijzondere waardeverminderingverliezen. De effectieve rente en eventuele bijzondere waardeverminderingverliezen worden direct in de winst- en verliesrekening verwerkt. Aan- en verkopen van financiële activa die tot de categorie verstreckte leningen en overige vorderingen behoren, worden verantwoord op de transactiedatum

Langlopende en kortlopende schulden en overige financiële verplichtingen

Langlopende en kortlopende schulden en overige financiële verplichtingen worden na eerste opname gewaardeerd tegen geamortiseerde kostprijs op basis van de effectieve-rentemethode. De effectieve rente wordt direct in de winst- en verliesrekening verwerkt.

De aflossingsverplichtingen voor het komend jaar van de langlopende schulden worden opgenomen onder kortlopende schulden.



Immateriële vaste activa

Immateriële vaste activa worden in de balans opgenomen wanneer het waarschijnlijk is dat de toekomstige voordelen die dat actief in zich bergt, zullen toekomen aan de onderneming en de kosten van dat actief betrouwbaar kunnen worden vastgesteld.

De immateriële vaste activa worden gewaardeerd tegen verkrijgingsprijs onder aftrek van afschrijvingen. Er wordt rekening gehouden met bijzondere waardeverminderingen; dit is het geval als de boekwaarde van het actief hoger is dan de realiseerbare waarde ervan.

De uitgaven na eerste verwerking van een gekocht of zelf vervaardigd immaterieel vast actief worden toegevoegd aan de verkrijgings- of vervaardigingsprijs als het waarschijnlijk is dat de uitgaven zullen leiden tot een toename van de verwachte toekomstige economische voordelen en de uitgaven en de toerekening aan het actief op betrouwbare wijze kan worden vastgesteld. Als niet wordt voldaan aan de voorwaarden voor activering worden de uitgaven verantwoord als kosten in de winst- en verliesrekening.

De grondslagen voor de vaststelling en verwerking van bijzondere waardeverminderingen zijn opgenomen onder het hoofd Bijzondere waardeverminderingen van vaste activa.

Goodwill

Goodwill wordt bepaald als het positieve verschil tussen de verkrijgingsprijs van de overgenomen partij en de omvang van de netto reële waarde van de overgenomen identificeerbare activa en verplichtingen van de overgenomen partij, verminderd met de cumulatieve afschrijvingen en bijzondere waardeverminderingen. Intern gegenereerde goodwill wordt niet geactiveerd.

De geactiveerde positieve goodwill wordt lineair afgeschreven over de geschatte economische levensduur, die is bepaald op 7 jaar.

Materiële vaste activa

Materiële vaste activa worden in de balans verwerkt indien het waarschijnlijk is dat de toekomstige prestatie-eenheden met betrekking tot dat actief zullen toekomen aan de onderneming en de kosten van het actief betrouwbaar kunnen worden vastgesteld.

De bedrijfsgebouwen en -terreinen, machines en installaties, andere vaste bedrijfsmiddelen en materiële vaste bedrijfsactiva in uitvoering en vooruitbetalingen op materiële vaste activa worden gewaardeerd tegen hun kostprijs, verminderd met de cumulatieve afschrijvingen en bijzondere waardeverminderingen.

De kostprijs van de genoemde activa bestaat uit de verkrijgings- of vervaardigingsprijs en overige kosten om de activa op hun plaats en in de staat te krijgen noodzakelijk voor het beoogde gebruik.

De afschrijvingen worden berekend als een percentage over de aanschafprijs volgens de lineaire methode op basis van de economische levensduur, rekening houdend met de eventuele restwaarde van de individuele activa. Op bedrijfsterreinen, materiële vaste bedrijfsactiva in uitvoering en vooruitbetalingen op materiële vaste activa wordt niet afgeschreven. Afschrijving start op het moment dat een actief beschikbaar is voor het beoogde gebruik en wordt beëindigd bij buitengebruikstelling of bij afstoting.

De volgende afschrijvingspercentages worden gehanteerd:

1 jaar	2 ^e hands service voertuig
3 jaar	Kantoorautomatisering (hard- en software)
5 jaar	BCT boardcomputers
5 jaar	Laadplein
5 jaar	Kantoorartikelen
5 jaar	Verbouwing
5 jaar	Wmo-vervoermiddelen
7 jaar	Leerlingenvervoer vervoermiddelen

Buiten gebruik gestelde activa worden gewaardeerd tegen boekwaarde of lagere opbrengstwaarde.

Bijzondere waardeverminderingen van vaste activa

Voor materiële en immateriële vaste activa wordt op iedere balansdatum beoordeeld of er aanwijzingen zijn dat deze activa onderhevig zijn aan bijzondere waardeverminderingen. Als dergelijke indicaties aanwezig zijn, wordt de realiseerbare waarde van het actief geschat. De realiseerbare waarde is de hoogste van de bedrijfswaarde en de opbrengstwaarde. Als het niet mogelijk is de realiseerbare waarde te schatten voor een individueel actief, wordt de realiseerbare waarde bepaald van de kasstroomgenererende eenheid waartoe het actief behoort.

Wanneer de boekwaarde van een actief hoger is dan de realiseerbare waarde, wordt een bijzonder waardeverminderingsverlies verantwoord voor het verschil tussen de boekwaarde en de realiseerbare waarde.

Verder wordt op iedere balansdatum beoordeeld of er enige indicatie is dat een in eerdere jaren verantwoord bijzonder waardeverminderingsverlies is verminderd.

Vervreemding van vaste activa

Voor verkoop beschikbare vaste activa worden gewaardeerd tegen boekwaarde of lagere opbrengstwaarde.

Financiële vaste activa

De grondslagen voor de financiële vaste activa zijn verder opgenomen onder het hoofd Financiële instrumenten.

Vorderingen

De grondslagen voor de waardering van vorderingen en effecten zijn beschreven onder het hoofd Financiële instrumenten.

Liquide middelen

Liquide middelen worden gewaardeerd tegen nominale waarde. Indien liquide middelen niet ter vrije beschikking staan, wordt hiermee rekening gehouden bij de waardering.

Liquide middelen die naar verwachting langer dan 12 maanden niet ter beschikking staan van de

onderneming, worden gerubriceerd als financiële vaste activa.

Liquide middelen bestaan uit banktegoeden met een looptijd korter dan 12 maanden.

Passiva

Eigen vermogen

Financiële instrumenten die op grond van de economische realiteit worden aangemerkt als eigenvermogensinstrumenten, worden gepresenteerd onder het eigen vermogen. Uitkeringen aan houders van deze instrumenten worden in mindering op het eigen vermogen gebracht na aftrek van eventueel hiermee verband houdend voordeel uit hoofde van belasting naar de winst.

Financiële instrumenten die op grond van de economische realiteit worden aangemerkt als een financiële verplichting, worden gepresenteerd onder schulden. Rente, dividenden, baten en lasten met betrekking tot deze financiële instrumenten worden in de winst- en verliesrekening verantwoord als lasten of baten.

Langlopende schulden

De waardering van langlopende schulden is toegelicht onder het hoofd Financiële instrumenten.

Kortlopende schulden

De waardering van kortlopende schulden is toegelicht onder het hoofd Financiële instrumenten.

Opbrengstverantwoording

Diensten

Verantwoording van opbrengsten uit de levering van diensten geschiedt naar rato van de geleverde prestaties gebaseerd op de verrichte diensten tot aan de balansdatum in verhouding tot de in totaal te verrichten diensten. Opbrengsten uit het verlenen van diensten worden in de winst- en verliesrekening verwerkt wanneer het bedrag van de opbrengsten op betrouwbare wijze kan worden bepaald, de inning van de te ontvangen vergoeding waarschijnlijk is, de mate waarin de dienstverlening op balansdatum is verricht betrouwbaar kan worden bepaald en de reeds gemaakte kosten en de kosten die (mogelijk) nog moeten worden gemaakt om de dienstverlening te voltooien op betrouwbare wijze kunnen worden bepaald.

Personeelsbeloning

Beloning vindt plaats op basis van de Cao Zorgvervoer en Taxi.

De beloningen van het personeel worden als last in de winst-en-verliesrekening verantwoord in de periode waarin de arbeidsprestatie wordt verricht en, voor zover nog niet uitbetaald, als verplichting op de balans opgenomen. Onder personeelslasten zijn begrepen de in het in boekjaar verschuldigde salarissen, sociale lasten, pensioenpremies, de kosten van inleenkrachten en overige personeelskosten, verminderd met de ontvangen uitkeringen van sociale fondsen.

Pensioenregelingen

Vervoer Gooi en Vechtstreek B.V. heeft een pensioenregeling bij Pensioenfonds Vervoer.

Op deze pensioenregeling zijn de bepalingen van de Nederlandse Pensioenwet van toepassing en worden op verplichte of contractuele basis premies betaald door de organisatie.

Uitgangspunt is dat de in de verslagperiode te verwerken pensioenlast gelijk is aan de over die periode aan de pensioenuitvoerder verschuldigde pensioenpremies. Voor zover de verschuldigde premies op balansdatum nog niet zijn voldaan, wordt hiervoor een verplichting opgenomen.

Belastingen

Belastingen omvatten de over de verslagperiode verschuldigde en verrekenbare winst-belastingen en

latente belastingen. De belastingen worden in de winst- en verliesrekening opgenomen, behalve voor zover deze betrekking hebben op posten die rechtstreeks in het eigen vermogen worden opgenomen, in welk geval de belasting in het eigen vermogen wordt verwerkt, of op overnames.

Vervoer Gooi en Vechtstreek B.V. is integraal belastingplichtig voor de vennootschapsbelasting (VPB). Op het resultaat dat Vervoer Gooi en Vechtstreek B.V. behaalt met de prestatie aan Regio GV is de quasi-inbestedingsvrijstelling (artikel 8f, lid 1, sub a. ten eerste Wet op de Vennootschapsbelasting 1969) van toepassing. Hierdoor is geen VPB verschuldigd. Omdat het volledige resultaat is vrijgesteld, zou daarmee geen sprake zijn van een aangifteplicht, dan wel kan worden volstaan met een nihilaangifte.

Kasstroomoverzicht

Het kasstroomoverzicht is opgesteld volgens de indirecte methode. De geldmiddelen in het kasstroomoverzicht bestaan uit de liquide middelen en beleggingen die zonder beperkingen en zonder materieel risico van waardeverminderingen als gevolg van de transactie kunnen worden omgezet in geldmiddelen.

Ontvangsten en uitgaven uit hoofde van interest zijn opgenomen onder de kasstroom uit operationele activiteiten.

Gebeurtenissen na balansdatum

Gebeurtenissen die nadere informatie geven over de feitelijke situatie per balansdatum en die blijken tot aan de datum van het opmaken van de jaarrekening worden verwerkt in de jaarrekening. Gebeurtenissen die geen nadere informatie geven over de feitelijke situatie per balansdatum worden niet in de jaarrekening verwerkt. Als dergelijke gebeurtenissen van belang zijn voor de oordeelsvorming van de gebruikers van de jaarrekening, worden de aard en de geschatte financiële gevolgen ervan toegelicht in de jaarrekening.

Waarderingsgrondslagen WNT

Voor de uitvoering van de Wet normering topinkomens (WNT) heeft Vervoer Gooi en Vechtstreek B.V. zich gehouden aan de wet- en regelgeving inzake de WNT, waaronder de instelling specifieke (sectorale) regels.



Toelichting op de balans per 31 december 2024

Activa

Immateriële vaste Activa

	Goodwill verkregen van derden	Totaal
Boekwaarde per 1 januari 2024	145.527	145.527
Investerings (plus consolidaties)	25.000	25.000
Afschrijvingen over het boekjaar	35.415	35.415
Boekwaarde per 31 december 2024	135.112	135.112
Cumulatieve afschrijving	114.888	114.888
Aanschafwaarde per 31 december 2024	250.000	250.000

Bij de overname van de activiteiten van HOP TAXI B.V. is door een onafhankelijk bureau bepaald dat de waarde van de goodwill van € 250.000 overeenkomt met de waarde in het economisch verkeer. Op basis van de koopovereenkomst is hiervan € 25.000 in 2024 gerealiseerd. Het totaal van de overeengekomen goodwill van € 250.000 is gerealiseerd.

Materiële vaste activa

	Machines en installaties	Andere vaste bedrijfsmiddelen	Totaal
Boekwaarde per 1 januari 2024	26.173	4.113.241	4.139.414
Investerings (plus consolidaties)	-	333.698	333.698
Desinvesterings (plus deconsolidaties)	-	70.000	70.000
Afschrijvingen over het boekjaar	10.417	774.145	784.562
Overige waardevermindering vaste activa	-	-28.150	-28.150
Boekwaarde per 31 december 2024	15.756	3.574.644	3.590.400
Cumulatieve afschrijving	40.791	2.349.025	2.389.815
Aanschafwaarde per 31 december 2024	56.547	5.923.669	5.980.216

Onder de materiële vaste activa vallen de investeringen van aanschaf vervoermiddelen, laadplein en boardcomputers. In 2024 zijn zeven nieuwe voertuigen aangeschaft voor een totaal van € 319.298 en 12 MDT boardcomputers voor een totaal van € 14.400. De desinvestering van € 70.000 betreft de verkoop van zeven Opel Combo Life.

Financiële Activa

	Overige vorderingen	Totaal
Boekwaarde per 1 januari 2024	10.000	10.000
Boekwaarde per 31 december 2024	10.000	10.000
Som der cumulatieve herwaardering		
Aanschafwaarde per 31 december 2024	10.000	10.000

In 2020 is een waarborgsom betaald conform huurovereenkomst. De huurovereenkomst is aangegaan voor een periode van 5 jaar en loopt tot en met 31-12-2025.

Vlottende activa

Vorderingen en overlopende activa

	2024	2023
Handelsdebiteuren	341.704	€ 142.236
Overige vorderingen	45.069	€ 75.846
Overlopende activa	87.349	€ 51.799
Totaal	€ 474.122	€ 269.880

De vorderingen op handelsdebiteuren en vordering op overlopende activa hebben een looptijd met naar verwachting korter dan één jaar. De overige vorderingen bestaan uit nog te ontvangen met betrekking tot reizigersbijdrage december 2024. De overlopende activa bestaat uit nog te ontvangen btw Q4 2024 en diverse vooruitbetaalde bedragen.

Liquide Middelen

	2024	2023
Rekening courant banken	477.294	822.209
Totaal	477.294	822.209

De liquide middelen betreft het banksaldo per 31 december 2024 van rekening courant en incasso rekening. Middelen staat ter vrije beschikking van Vervoer Gooi en Vechtstreek B.V.

Passiva

Toeliching Eigen Vermogen

	2024	2023
Algemene reserve		
Geplaatst en volgestort zijn 100 aandelen nominaal € 1,-	100	100
Resultaatbestemming 2023	305.520	-
Overige reserves		
Stand per 1 januari	-	-
Resultaatsbestemming boekjaar	174.861	305.520
Stand per 31 december	480.481	305.620

Onverdeeld resultaat

Bestemming van het resultaat over boekjaar 2024

De jaarrekening 2024 wordt vastgesteld in de aandeelhoudersvergadering van 10 april 2025. De aandeelhouder heeft de bestemming van het resultaat over boekjaar 2023 vastgesteld op 10 april 2024.

Langlopende schulden

	Schulden aan Regio Gooi en Vechtstreek	Totaal
Boekwaarde per 1 januari 2024	3.600.000	3.600.000
Aflossingen	850.000	850.000
Boekwaarde per 31 december 2024	2.750.000	2.750.000
Kortlopend deel per 31 december 2024	850.000	850.000
Langlopend per 31 december 2024	1.900.000	1.900.000

In 2020 is Vervoer B.V. een lening aangegaan met Regio Gooi en Vechtstreek.

In 2024 wordt, conform het stortings- en aflossingsschema, deel 2025 van € 850.000 afgelost. Er wordt geen rente berekend over deze lening.

De resterende looptijd van de schuld is als volgt verdeeld:

Resterende looptijd <1 jaar van € 850.000

Resterende looptijd <1 jaar en <5 jaar van € 1.900.000

Kortlopende schulden

	2024	2023
Schulden aan leveranciers	157.610	168.305
Belastingen en premies sociale verzekeringen	112.000	122.972
Pensioenpremie	48.114	52.619
Overige schulden	850.000	850.000
Overlopende passiva	288.723	287.515
Totaal	1.456.447	1.481.411

Naar verwachting hebben de onder kortlopende schulden opgenomen bedragen een looptijd korter dan één jaar.

De boekwaarde van de kortlopende schulden benadert de reële waarde daarvan, gegeven de korte looptijd van de opgenomen posten.

Te betalen overige belastingen en premies sociale verzekeringen

	2024	2023
Loonheffing	83.244	85.294
Omzetbelasting	-	5.704
Premies sociale verzekeringen	28.756	31.974
Totaal	112.000	122.972

Overige schulden

	2024	2023
Eerstkomend jaar vervallende aflossing op langlopende lening	850.000	850.000
Totaal	850.000	850.000

Overlopende passiva

	2024	2023
Vakantiegeld	134.555	131.339
Nog door te betalen reizigersbijdrage Q4 aan gemeenten	137.920	131.599
Accountantskosten	14.040	15.000
Diversen	2.208	9.576
Totaal	288.723	287.515

De overlopende passiva hebben een looptijd met naar verwachting korter dan één jaar.

Niet in de balans opgenomen activa en verplichtingen

	Bedrag
Niet langer dan 1 jaar	-
Tussen 1 en 5 jaar	102.156
Langer dan 5 jaar	-
Totaal	102.156

Meerjarige financiële verplichtingen

Er zijn langlopende onvoorwaardelijke verplichtingen aangegaan ter zake van het huren van een pand. De nominale waarde van de minimale betalingen bedraagt € 63.384 per jaar. Het huurcontract is aangegaan voor een periode van vijf jaar en loopt tot en met 31-12-2025.

Tevens zijn er langlopende onvoorwaardelijke verplichtingen aangegaan ter zake van het leasen van drie voertuigen Wmo-vervoer. De nominale waarde van de minimale betalingen bedraagt € 38.772 per jaar. Het lease contract is aangegaan voor minimaal één jaar.

Bruto bedrijfsresultaat

Baten

De netto omzet is ten opzichte van 2023 gestegen 8%. Wmo laat een stijging van de omzet zien van 10% en het Leerlingenvervoer een stijging van 2% ten opzichte van 2023, inclusief de NEA index van 3,4%.

Vanaf 1 januari 2024 zijn we in opdracht van de Regio gestart met vervoer Dagbesteding voor Plezier in Zorg, een extra omzet van € 98.000,-. De omzet voor dagbesteding King Arthur Groep laat een stijging zien van 36% ten opzichte van 2023. De omzet voor overige vervoersdiensten laat een stijging zien van 55%.

	2024	2023
Bijdrage Wmo-vervoer	4.750.744	4.301.024
Bijdrage Leerlingenvervoer	4.012.622	3.936.747
Bijdrage Dagbesteding	234.537	125.812
Bijdrage overige vervoersdiensten	154.784	99.843
Bijdrage overig	83.573	105.330
Totaal	9.236.260	8.568.756

De baten van Vervoer B.V. bestaan uit bijdrage Wmo-vervoer, Leerlingenvervoer, Dagbesteding en bijdrage dagbesteding Sherpa. De overige baten bestaan uit vervoer van Oekraïense kinderen, vervoerskosten Oekraïense vluchtelingen en jeugdhulpvervoer.

Lasten

	2024	2023
Lonen en salarissen *	4.114.870	3.781.915
Sociale lasten en pensioenlasten	1.095.082	1.070.565
Overige personeelskosten	1.559.294	1.139.624
Afschrijvingen op immateriele en materiele vaste activa	816.724	773.591
Overige bedrijfskosten	1.475.699	1.497.541
Totaal	9.061.669	8.263.236

* cijfers 2023 lonen en salarissen zijn aangepast voor vergelijkingsdoeleinden

De lonen en salarissen zijn € 332.955 hoger dan in 2023 (8,8%). De CAO kende een indexering van 4,0% en extra inzet voor de toename van de vraag naar Wmo-vervoer en uitbreiding van de dienstverlening (Sherpa) en dienstverlening Plezier in Zorg.

De overige personeelskosten, kosten voor inhuur en de inzet van onderaannemers, zijn gestegen met € 419.670. In het Wmo vervoer is het aantal ritten gestegen met 8,22% ten opzichte van 2023. Door deze stijging zijn de uitgaven voor inhuur hoger. Voor de inhuur geldt eveneens een indexering van 4,0% en voor de onderaannemers is de indexering via de NEA van 3,4%.

Afschrijvingen zijn iets hoger ten opzichte van 2023, door aanschaf van 7 voertuigen en 12 boardcomputers in 2024 en 3 voertuigen die eind 2023 waren aangeschaft en nu voor heel jaar zijn afgeschreven.

Overige bedrijfskosten zijn € 22.000 lager dan in 2023. Dit wordt met name veroorzaakt door lagere brandstofkosten en minder inhuur voertuigen.

Lonen en salarissen

De lonen en salarissen, sociale lasten en pensioenlasten van de bij de onderneming werkzame werknemers kunnen als volgt worden gespecificeerd:

	2024	2023
Lonen en salarissen	4.114.870	€ 3.781.915
Af:		
Ontvangen ziekengeld	-29.866	€ -14.568
Loonsubsidies	-2.162	€ -33.000
Totaal	€ 4.082.842	€ 3.734.347

In de exploitatie zijn de ontvangen ziekengeld en loonsubsidies opgenomen onder overige personeelskosten.

Personeelsbestand

Ultimo het boekjaar 2024 bedroeg het aantal werknemers bij Vervoer Gooi en Vechtstreek 201 personen. Het aantal personen is als volgt onder te verdelen naar verschillende personeelscategorieën:

	2024	2023
Staf incl. planning	16	15
Chauffeurs Leerlingenvervoer	58	58
Chauffeurs Combi	38	43
Chauffeurs Wmo-vervoer	79	69
Klantenservice	10	10
Totaal	201	195

Sociale lasten en pensioenlasten

	2024	2023
Sociale lasten	717.855	€ 704.275
Pensioenlasten	377.227	€ 366.290
Totaal	1.095.082	1.070.565

De pensioenlasten bestaan voor € 377.227 uit de met de pensioenuitvoerder overeengekomen premie.

Afschrijvingen op immateriële en materiële vaste activa

	2024	2023
Immateriële vaste activa		
Goodwill	35.415	31.850
Totaal	35.415	31.850
Materiële vaste activa		
Machines en installaties	10.417	10.416
Andere vaste bedrijfsmiddelen	774.145	731.325
Overige waardevermindering vaste Activa	-3.253	-
Totaal	781.309	741.741

Afschrijvingen zijn iets hoger ten opzichte van 2023, door aanschaf van 7 voertuigen en 12 boardcomputers in 2024 en 3 voertuigen die eind 2023 waren aangeschaft en nu voor heel jaar zijn afgeschreven.

Overige bedrijfskosten

	2024	2023
Huisvestingskosten	106.659	106.917
Vervoermiddelen	882.388	996.384
ICT kosten	333.466	321.454
Overige materiele kosten	150.085	72.786
Totaal	1.472.599	1.497.541

Overige bedrijfskosten zijn € 22.000 lager dan in 2023. Dit wordt met name veroorzaakt door lagere brandstofkosten en minder inhuur voertuigen.

Wet normering bezoldiging topfunctionarissen publieke en semipublieke sector

Gegevens 2024 (bedragen x € 1)		R.A. Hop
Functiegegevens		Manager
Aanvang en einde functievervulling in 2024		01-01 t/m 31-12
Omvang dienstverband (als deeltijdfactor in fte)		1,0
Dienstbetrekking?		ja
Bezoldiging		
Beloning plus belastbare onkostenvergoedingen		122.962
Beloningen betaalbaar op termijn		21.907
Subtotaal		144.869
Individueel toepasselijke bezoldigingsmaximum		223.000
-/- Onverschuldigd betaald en nog niet terugontvangen bedrag		N.v.t.
Bezoldiging		144.869
Het bedrag van de overschrijding en de reden waarom de overschrijding al dan niet is toegestaan		N.v.t.
Toelichting op de vordering wegens onverschuldigde betaling		N.v.t.
Gegevens 2023 (bedragen x € 1)		R.A. Hop
Functiegegevens		Manager
Aanvang en einde functievervulling in 2023		01-01 t/m 31-12
Omvang dienstverband (als deeltijdfactor in fte)		1,0
Dienstbetrekking?		ja
Bezoldiging		
Beloning plus belastbare onkostenvergoedingen		117.764
Beloningen betaalbaar op termijn		21.273
Subtotaal		139.037
Individueel toepasselijke bezoldigingsmaximum		223.000
Bezoldiging		139.037

Controleverklaring



CONTROLEVERKLARING VAN DE ONAFHANKELIJKE ACCOUNTANT

Aan de aandeelhouder van Vervoer Gooi en Vechtstreek B.V.

A. Verklaring over de in het jaarverslag opgenomen jaarrekening 2024

Ons oordeel

Wij hebben de jaarrekening 2024 van Vervoer Gooi en Vechtstreek B.V. te Bussum gecontroleerd.

Naar ons oordeel geeft de in dit jaarverslag opgenomen jaarrekening een getrouw beeld van de grootte en de samenstelling van het vermogen van Vervoer Gooi en Vechtstreek B.V. per 31 december 2024 en van het resultaat over 2024 in overeenstemming met Titel 9 Boek 2 BW.

De jaarrekening bestaat uit:

1. De balans per 31 december 2024.
2. De winst- en verliesrekening over 2024.
3. De toelichting met een overzicht van de gehanteerde grondslagen voor financiële verslaggeving en andere toelichtingen.

De basis voor ons oordeel

Wij hebben onze controle uitgevoerd volgens het Nederlands recht, waaronder ook de Nederlandse controlestandaarden en de Regeling Controleprotocol WNT 2024 vallen. Onze verantwoordelijkheden op grond hiervan zijn beschreven in de sectie 'Onze verantwoordelijkheden voor de controle van de jaarrekening'.

Wij zijn onafhankelijk van Vervoer Gooi en Vechtstreek B.V. zoals vereist in de Wet toezicht accountantsorganisaties (Wta), de Verordening inzake de onafhankelijkheid van accountants bij assurance-opdrachten (ViO) en andere voor de opdracht relevante onafhankelijkheidsregels in Nederland. Verder hebben wij voldaan aan de Verordening gedrags- en beroepsregels accountants (VGBA).

Wij vinden dat de door ons verkregen controle-informatie voldoende en geschikt is als basis voor ons oordeel.

Informatie ter ondersteuning van ons oordeel

Wij hebben onze controlewerkzaamheden bepaald in het kader van de controle van de jaarrekening als geheel en bij het vormen van ons oordeel hierover. Onderstaande informatie ter ondersteuning van ons oordeel en onze bevindingen moeten in dat kader worden gezien en niet als afzonderlijke oordelen of conclusies.

Controleaanpak frauderisico's

Het risico dat het management maatregelen van interne beheersing doorbreekt

In iedere organisatie heeft het management de mogelijkheid om fraude te plegen, omdat het in staat is de administratieve vastleggingen te manipuleren en frauduleuze financiële overzichten op te stellen door interne beheersingsmaatregelen te doorbreken, die anderszins effectief lijken te werken.

Wij besteden om die reden bij de controle aandacht aan het risico van het doorbreken van maatregelen van interne beheersing door het management bij:

- Journaalposten en andere aanpassingen die tijdens het opstellen van de jaarrekening zijn gemaakt;
- Schattingen en schattingsprocessen;
- Significante transacties buiten het kader van de normale bedrijfsuitoefening;
- De betaalorganisatie.

Controlewerkzaamheden en waarnemingen

Wij hebben de opzet en het bestaan geëvalueerd van de maatregelen van interne beheersing in de processen voor het genereren en verwerken van journaalposten en het maken van schattingen, uitgaande van een risico op doorbreking van dat proces. We hebben het proces rondom de totstandkoming van financiële verslaggeving beoordeeld en geëvalueerd.

Wij hebben journaalposten geselecteerd op basis van risicocriteria. Hierop zijn controlewerkzaamheden verricht, waarbij wij tevens aandacht hebben besteed aan significante transacties buiten de normale bedrijfsuitoefening. Daarnaast hebben wij controlewerkzaamheden verricht ten aanzien van belangrijke schattingen van het bestuur, waaronder de waardering van de vaste activa en vorderingen, alsmede de afgrenzing van verplichtingen tussen boekjaren.

Onze werkzaamheden hebben niet geleid tot specifieke aanwijzingen voor fraude of vermoedens van fraude ten aanzien van het doorbreken van de interne beheersing door het management.

Controleaanpak continuïteit

Zoals toegelicht in de risicoparagraaf in het jaarverslag heeft de het bestuur haar continuïteitsbeoordeling voor de periode van twaalf maanden vanaf de datum van opmaken van de jaarrekening uitgevoerd en geen gebeurtenissen of omstandigheden geïdentificeerd die gerede twijfel kunnen doen ontstaan over de mogelijkheid van de entiteit om haar continuïteit te handhaven (hierna: continuïteitsrisico's).

Onze werkzaamheden om de continuïteitsbeoordeling van het bestuur te evalueren omvatten onder andere:

- Overwegen of de continuïteitsbeoordeling van het bestuur alle relevante informatie bevat waarvan wij als gevolg van onze controle kennis hebben en het bestuur bevragen over de belangrijkste veronderstellingen en uitgangspunten;
- Evalueren van de begrote operationele resultaten en daaraan gerelateerde kasstromen voor de periode van twaalf maanden vanaf de datum van opmaken van de jaarrekening rekening houdend met de ontwikkelingen in de branche en onze kennis uit de controle;
- Analyseren of de huidige en de benodigde financiering voor het kunnen continueren van het geheel van de bedrijfsactiviteiten is gewaarborgd;
- Inwinnen van inlichtingen bij de het bestuur over haar kennis van continuïteitsrisico's na de periode van de door het bestuur verrichte continuïteitsbeoordeling.

Onze controlewerkzaamheden hebben geen informatie opgeleverd die strijdig is met de veronderstellingen en aannames van het bestuur over de gehanteerde continuïteitsveronderstelling. Uit onze werkzaamheden blijkt dat de door het management gehanteerde continuïteitsveronderstelling aanvaardbaar is.

Naleving anticumulatiebepaling WNT niet gecontroleerd

In overeenstemming met de Regeling Controleprotocol WNT 2024 hebben wij de anticumulatiebepaling, bedoeld in artikel 1.6a WNT en artikel 5, lid 1, sub n en o Uitvoeringsregeling WNT, niet gecontroleerd. Dit betekent dat wij niet hebben gecontroleerd of er wel of niet sprake is van een normoverschrijding door een leidinggevende topfunctionaris vanwege eventuele dienstbetrekkingen als leidinggevende topfunctionaris bij andere WNT-plichtige instellingen, alsmede of de in dit kader vereiste toelichting juist en volledig is.



B. Verklaring over de in het jaarverslag opgenomen andere informatie

Naast de jaarrekening en onze controleverklaring daarbij, omvat het jaarverslag andere informatie, die bestaat uit:

- Het bestuursverslag
- De overige gegevens
- De WNT-verantwoording 2024

Op grond van onderstaande werkzaamheden zijn wij van mening dat de andere informatie:

- Met de jaarrekening verenigbaar is en geen materiële afwijkingen bevat.
- Alle informatie bevat die op grond van Titel 9 Boek 2 BW is vereist voor het bestuursverslag, de overige gegevens en de WNT-verantwoording.

Wij hebben de andere informatie gelezen en hebben op basis van onze kennis en ons begrip, verkregen vanuit de jaarrekeningcontrole of anderszins, overwogen of de andere informatie materiële afwijkingen bevat.

Met onze werkzaamheden hebben wij voldaan aan de vereisten in Titel 9 Boek 2 BW en de Nederlandse Standaard 720. Deze werkzaamheden hebben niet dezelfde diepgang als onze controlewerkzaamheden bij de jaarrekening.

Het bestuur is verantwoordelijk voor het opstellen van het bestuursverslag en de overige gegevens in overeenstemming met Titel 9 Boek 2 BW.

C. Beschrijving van verantwoordelijkheden met betrekking tot de jaarrekening

Verantwoordelijkheden van het bestuur voor de jaarrekening

Het bestuur is verantwoordelijk voor het opmaken en getrouw weergeven van de jaarrekening in overeenstemming met Titel 9 Boek 2 BW. In dit kader is het bestuur verantwoordelijk voor een zodanige interne beheersing die het bestuur noodzakelijk acht om het opmaken van de jaarrekening mogelijk te maken zonder afwijkingen van materieel belang als gevolg van fouten of fraude.

Bij het opmaken van de jaarrekening moet het bestuur afwegen of de onderneming in staat is om haar werkzaamheden in continuïteit voort te zetten. Op grond van genoemd verslaggevingsstelsel moet het bestuur de jaarrekening opmaken op basis van de continuïteitsveronderstelling, tenzij het bestuur het voornemen heeft om de vennootschap te liquideren of de bedrijfsactiviteiten te beëindigen of als beëindiging het enige realistische alternatief is.

Het bestuur moet gebeurtenissen en omstandigheden waardoor gerede twijfel zou kunnen bestaan of de onderneming haar bedrijfsactiviteiten in continuïteit kan voortzetten, toelichten in de jaarrekening.

Onze verantwoordelijkheden voor de controle van de jaarrekening

Onze verantwoordelijkheid is het zodanig plannen en uitvoeren van een controleopdracht dat wij daarmee voldoende en geschikte controle-informatie verkrijgen voor het door ons af te geven oordeel.

Onze controle is uitgevoerd met een hoge mate maar geen absolute mate van zekerheid waardoor het mogelijk is dat wij tijdens onze controle niet alle afwijkingen van materieel belang als gevolg van fraude en fouten ontdekken.

Afwijkingen kunnen ontstaan als gevolg van fraude of fouten en zijn materieel indien redelijkerwijs kan worden verwacht dat deze, afzonderlijk of gezamenlijk, van invloed kunnen zijn op de economische beslissingen die gebruikers op basis van deze jaarrekening nemen. De materialiteit beïnvloedt de aard, timing en omvang van onze controlewerkzaamheden en de evaluatie van het effect van onderkende afwijkingen op ons oordeel.

Wij hebben deze accountantscontrole professioneel kritisch uitgevoerd en hebben waar relevant professionele oordeelsvorming toegepast in overeenstemming met de Nederlandse controlestandaarden, de Regeling Controleprotocol WNT 2024, ethische voorschriften en de onafhankelijkheidseisen. Onze controle bestond onder andere uit:

- Het identificeren en inschatten van de risico's dat de jaarrekening afwijkingen van materieel belang bevat als gevolg van fouten of fraude, het in reactie op deze risico's bepalen en uitvoeren van controlewerkzaamheden en het verkrijgen van controle-informatie die voldoende en geschikt is als basis voor ons oordeel. Bij fraude is het risico dat een afwijking van materieel belang niet ontdekt wordt groter dan bij fouten. Bij fraude kan sprake zijn van samenspanning, valsheid in geschrifte, het opzettelijk nalaten transacties vast te leggen, het opzettelijk verkeerd voorstellen van zaken of het doorbreken van de interne beheersing.
- Het verkrijgen van inzicht in de interne beheersing die relevant is voor de controle met als doel controlewerkzaamheden te selecteren die passend zijn in de omstandigheden. Deze werkzaamheden hebben niet als doel om een oordeel uit te spreken over de effectiviteit van de interne beheersing van de entiteit.
- Het evalueren van de geschiktheid van de gebruikte grondslagen voor financiële verslaggeving en het evalueren van de redelijkheid van schattingen door het bestuur en de toelichtingen die daarover in de jaarrekening staan.
- Het vaststellen dat de door het bestuur gehanteerde continuïteitsveronderstelling aanvaardbaar is. Tevens het op basis van de verkregen controle-informatie vaststellen of er gebeurtenissen en omstandigheden zijn waardoor gerede twijfel zou kunnen bestaan of de onderneming haar bedrijfsactiviteiten in continuïteit kan voortzetten. Als wij concluderen dat er een onzekerheid van materieel belang bestaat, zijn wij verplicht om aandacht in onze controleverklaring te vestigen op de relevante gerelateerde toelichtingen in de jaarrekening. Als de toelichtingen inadequaat zijn, moeten wij onze verklaring aanpassen. Onze conclusies zijn gebaseerd op de controle-informatie die verkregen is tot de datum van onze controleverklaring. Toekomstige gebeurtenissen of omstandigheden kunnen er echter toe leiden dat een onderneming haar continuïteit niet langer kan handhaven.
- Het evalueren van de presentatie, structuur en inhoud van de jaarrekening en de daarin opgenomen toelichtingen.
- Het evalueren of de jaarrekening een getrouw beeld geeft van de onderliggende transacties en gebeurtenissen.

Wij communiceren met de algemene vergadering onder andere over de geplande reikwijdte en timing van de controle en over de significante bevindingen die uit onze controle naar voren zijn gekomen, waaronder eventuele significante tekortkomingen in de interne beheersing.

Groningen, 10 april 2025

Eshuis Registeraccountants B.V.
Was getekend: drs. E. Vriesen RA

Bijlage 1

Bestuursstructuur Vervoer Gooi en Vechtstreek

De Aandeelhoudervergadering

De aandeelhoudervergadering bestaat uit 1 aandeelhouder, te weten de publiekrechtelijke rechtspersoon Regio Gooi en Vechtstreek (RGV). De aandeelhoudervergadering neemt de besluiten die volgens de statuten van de BV Vervoer zijn voorbehouden aan dit orgaan. In de praktijk komt de enig aandeelhouder RGV tot standpuntbepaling en beslissingen via de regels in de Wet gemeenschappelijke regelingen en de hiervan afgeleide gemeenschappelijke regeling.

Dit betekent als voorbeeld dat de jaarstukken van de BV Vervoer, investeringsbeslissingen en tarieven jaarlijks worden vastgesteld in het algemeen bestuur van de RGV, in de hoedanigheid van enig aandeelhouder/ tevens bestuurder BV.

Het bestuur

Het bestuur wordt eveneens gevormd door de publieke rechtspersoon RGV. Het bestuur van de BV Vervoer (RGV) heeft voor deze bestuurstaken als algemeen gevolmachtigde aangewezen en bij de KvK ingeschreven de algemeen directeur van RGV, de mevrouw J. Agricola. Beslissingsbevoegdheden en vertegenwoordigingen die statutair bij de BV Vervoer zijn voorbehouden aan het Bestuur liggen daarmee feitelijk in eerste instantie bij de algemeen directeur van de RGV.

De algemeen directeur van RGV heeft vervolgens binnen de bestuursstructuur van de RGV te maken met een dagelijks bestuur en een algemeen bestuur waarmee de algemeen directeur ruggenspraak houdt over de toepassing van de bestuursbevoegdheden van de RGV zoals deze zijn opgenomen in de statuten van de BV Vervoer. Binnen RGV kan het dagelijks bestuur daarmee in eerste instantie richting geven aan beslissingen en afwegen of in breder verband met het algemeen bestuur een afweging moet plaatsvinden.

De RGV komt in de twee juridische hoedanigheden van zowel aandeelhouder als bestuurder BV via de eigen organen (dagelijks bestuur en algemeen bestuur) tot oordeelsvorming, besluitvorming en kaderstelling. Daarbij zijn de via volmacht de operationele bestuursbevoegdheden (volmachtregeling BV) en rechtshandelingen verder belegd bij functionarissen in de organisatie van de BV Vervoer.

De algemeen gevolmachtigde

Het bestuur kan functionarissen als gevolmachtigden aanwijzen die het Bestuur van de BV Vervoer in en buiten rechte vertegenwoordigen en als zodanig (volmachtregeling) rechtshandelingen mogen verrichten. De algemeen gevolmachtigde mag namens het Bestuur van de BV Vervoer optreden naar buiten.

De algemeen gevolmachtigde BV Vervoer – de algemeen directeur van RGV, mevrouw J. Agricola – heeft een vergelijkbare rol en functie binnen de publieke rechtspersoon RGV en zal ruggenspraak houden met het RGV bestuur waar dit aan de orde is. De algemeen directeur RGV is niet in dienst van de BV, maar van de RGV.

De gevolmachtigd manager

De gevolmachtigd manager is de zogenoemde 'beperkt gevolmachtigde' functionaris van de BV Vervoer. De inschrijving van de KvK geeft aan tot welke bedragen en welke soort rechtshandelingen deze functionarissen gevolmachtigd zijn namens het Bestuur van de BV Vervoer. De beperkt gevolmachtigden zijn in dienst van de BV Vervoer. Het betreft de heer R.A. Hop en mevrouw D.M.J. van Calcar-van Oostrum.



Vervoer
Gooi en Vechtstreek

Colofon

Dit is een uitgave van Vervoer Regio Gooi en Vechtstreek.

Het jaarverslag is opgebouwd rond de vier pijlers van de bedrijfsvoering;

1. Toegankelijke en betrouwbare dienstverlening
2. Goed in inclusief werkgeverschap
3. Duurzaam en uitstootvrij vervoer
4. Financieel gezond vervoer

Fotografie

Inge Jansen, Brain Elings en Martin van Lokven

Design en realisatie

Chantal van Erven

Contact

Oud Eemnesserweg 5G 3741 MP, Baarn | ☎ (088) 829 44 44 | 🌐 www.vervoergv.nl

KvK: 80180817

Persoonlijk & betrouwbaar