

Datum 7 juli 2025
Kenmerk 25011495
Inlichtingen
Telefoon
Onderwerp **Vragen CDA-fractie Huizen aan
Regio over VervoerGV BV**

Gemeenteraden Blaricum, Eemnes, Gooise Meren,
Hilversum, Huizen, Laren en Wijdmeren

Geachte raadsleden,

Hieronder treft u ons antwoord aan op de vragen, gesteld door de CDA-fractie Huizen op 12 juni 2025.

Vraag 1

Klopt onze conclusie dat de kosten per km van de VervoerGV BV ruim 40 % hoger zijn dan een vergelijkbare marktpartij? (Tabel 4: € 1,73 versus € 1,20)

Antwoord

Die conclusie kan volgens onderzoeksbureau Panteia niet zonder meer getrokken worden. De vergelijking is lastig vanwege verschillen in schaal (140 vs. 654 voertuigen), vervoersgebied en type vervoer (bij VervoerGV is 60% Wmo-vervoer, bij marktpartijen 30%). Ook is VervoerGV actief in één regio, marktpartijen in meerdere.

Personeelskosten vormen het grootste deel van de totale kosten. VervoerGV hanteert de CAO Taxi, net als de sector. Daarnaast werkt VervoerGV tegen kostprijs zonder winstopslag; marktpartijen rekenen vaak wel marge. Ook is het aandeel overhead lager (11% vs. 14%).

De hogere kosten hangen samen met betere kwaliteit: hoge klant- en personeelstevredenheid, continuïteit en 82% zero-emissie voertuigen. Panteia concludeert dat VervoerGV goed scoort op dienstverlening, werkgeverschap en duurzaamheid, en daarmee positief afsteekt bij commerciële partijen.

Vraag 2

Gaat u actie ondernemen om de kosten van de VervoerGV BV naar beneden te brengen en zo ja welke?

Antwoord

Het rapport van Panteia is gebaseerd op de jaarcijfers van 2022. Binnen VervoerGV is voortdurend veel aandacht voor efficiency en kostenbeheersing. Hieronder enkele voorbeelden hiervan:

Deze tekst in deze brief is met zorg samengesteld. Soms staan in de brief links naar externe websites. Regio Gooi en Vechtstreek is niet verantwoordelijk of aansprakelijk voor de inhoud van deze websites. Lees ook onze [privacyverklaring](#).

Vervoer Gooi en Vechtstreek B.V.

Postbus 448, 3740 AK Baarn | Oud Eemnesserweg 5G, 3741 MP Baarn | T: 088 - 829 4444 | klantenservice@vervoergv.nl
KvK 80180817 | IBAN NL27 BNGH 0285 1820 99 | BTW NL 8615.79.410.B01

Persoonlijk & betrouwbaar

Er vindt tweewekelijks overleg plaats met de verantwoordelijke planners over onder andere punctualiteit, ritfactor en de inzet van chauffeurs. Dankzij de korte lijnen kan snel worden bijgestuurd wanneer dat nodig is.

Daarnaast is er sprake van een actief verzuimbeleid, met een sterke focus op preventie. Deze aanpak heeft de afgelopen jaren geleid tot een daling van het ziekteverzuim. Zoals eerder genoemd, bestaat een heel groot deel van de totale kosten uit personeelskosten. Daarom is duurzame inzetbaarheid van medewerkers een speerpunt binnen de organisatie.

Ook op het gebied van wagenparkbeheer wordt strak gestuurd, met het oog op efficiëntie, duurzaamheid en kostenbeheersing.

Tot slot zoekt Vervoer GV binnen haar opdracht van de gemeenten, actief naar mogelijkheden om de inkomsten op andere onderdelen te vergroten. Voorbeelden hiervan zijn aanvullend gepland vervoer (zoals Sherpa-dagbesteding), Wmo-dagbestedingsvervoer via de Regio GV en pilots voor aanvullend (Flex) OV-vervoer in de daluren of vraaggestuurd openbaarvervoer. Deze aanvullende activiteiten dragen bij aan het drukken van de vaste lasten, zonder dat dit ten koste gaat van de kerntaken.

Vraag 3

In de aanbestedingsbrief van het jaarverslag wordt gemeld dat de VervoerGV BV openbaar vervoer diensten gaat aanbieden in de zomer van 2025. Voor zover bekend bij de CDA-fractie hebben de Gemeenteraden van de regio ingestemd met de oprichting van een vervoerGV BV voor het verrichten van WMO- en leerlingenvervoer en hiervoor artikel 5 van de gemeenschappelijke regeling aangepast.

Op basis van welk mandaat / regeling heeft u besloten om met de VervoerGV BV OV-diensten aan te bieden?

Antwoord

Bij een quasi-inbesteding, waar bij VervoerGV sprake van is, dient het merendeel van de activiteiten (>80%) ten behoeve van de gemeenten verricht te worden. In de statuten van Vervoer BV is vastgelegd dat het doel van de vennootschap hoofdzakelijk Wmo en leerlingenvervoer is. Het woord 'hoofdzakelijk' biedt ruimte om daarnaast ook andere vervoersvoorzieningen aan te bieden, als dat een positief effect heeft op de resultaten. Op grond hiervan kan Vervoer GV deze nieuwe dienst uitvoeren. Hieraan ligt een besluit van het Algemeen bestuur van de Regio GV ten grondslag. De aandeelhoudersvergadering heeft ingestemd met het besluit van het Algemeen Bestuur om VervoerGV om twee pilots uit te voeren naar vraaggestuurd openbaar vervoer. Het betreft twee pilots, de ene wordt uitgevoerd met akkoord van de Provincie-NH en in opdracht van de Gemeente Wijdmeren en de andere eveneens met akkoord van de Provincie-NH en in opdracht van de concessiehouder Transdev.

Vraag 4

U motiveert dit besluit door te stellen dat u op deze manier efficiënter mensen en middel kan inzetten?

Moeten wij deze motivering lezen als een bevestiging van onze constatering dat de kosten van de VervoerGV BV fors hoger liggen dan bij een vergelijkbare marktpartij en de noodzaak om hier iets aan te doen?

Antwoord

De voornaamste motivatie om aan deze pilots mee te denken en mee te werken is om te onderzoeken of vraaggestuurd openbaar vervoer de bereikbaarheid van onze inwoners kan verbeteren, juist nu het reguliere openbaar vervoer in delen van de regio steeds beperkter wordt. In sommige gebieden rijdt helemaal geen bus meer, of slechts met zeer beperkte bezetting buiten de spits. Tegelijkertijd beschikt

VervoerGV over beschikbare capaciteit: er rijden t circa 140 voertuigen in de regio en er zijn chauffeurs die bereid én beschikbaar zijn om meer uren te werken. Een voorwaarde is dat de Provincie-NH hiervoor financieel verantwoordelijkheid neemt.

Deze ontwikkeling sluit aan bij landelijke trends. Steeds vaker wordt de wens uitgesproken om doelgroepenvervoer in te zetten voor flexibele vormen van openbaar vervoer (FlexOV), binnen het bredere kader van publieke mobiliteit. Door deze beweging te volgen, dragen wij bij aan een toekomstbestendig, efficiënt en inclusief mobiliteitssysteem.

Het inzetten van beschikbare capaciteit kan bijdragen aan een efficiëntere bedrijfsvoering, maar dit betekent niet dat wij erkennen dat de kosten structureel te hoog zijn ten opzichte van een marktpartij. De extra inzet leidt tot extra personeelskosten, want gewerkte uren worden gewoon uitbetaald conform de cao. Het efficiëncypotentieel zit vooral in het combineren van ritten en het slimmer benutten van bestaande middelen.

Vraag 5

U stelt daarnaast in de aanbestedingsbrief dat de OV-diensten niet ten koste mogen gaan van het leerlingen- en WMO vervoer.

Welke contractuele afspraken heeft u hierover gemaakt met de opdrachtgever (provincie) van het (Flex) OV?

Antwoord

Hierover zijn geen specifieke contractuele afspraken gemaakt met de opdrachtgever (provincie) van het (Flex) OV. De uitvoering van deze opdracht valt binnen de reguliere bedrijfsvoering van VervoerGV. Het is de verantwoordelijkheid van VervoerGV om te zorgen voor voldoende capaciteit om de gevraagde dienstverlening uit te voeren, zonder dat dit ten koste gaat van het leerlingen- en Wmo-vervoer.

Op basis van de door de provincie verwachte aantallen voorzien wij hierin geen knelpunten. VervoerGV beschikt over voldoende middelen en personeel om deze twee pilots op een verantwoorde en efficiënte manier uit te voeren.

Wij vertrouwen erop dat wij uw vragen naar tevredenheid hebben beantwoord.

Met vriendelijke groet,

Hugo Bellaart
Bestuurlijk trekker Vervoer Gooi en Vechtstreek

