

Raadsnota

Raadsvergadering d.d.: 25 april 2016

Agenda nr:

Onderwerp: Uitwerking doelgroepenvervoer Limburg; wijziging gemeenschappelijke regeling Omnibuzz.

Aan de gemeenteraad,

1. Doel, Samenvatting en Advies van het raadsvoorstel

De gemeenten hebben meer taken in het vervoer gekregen door de decentralisaties terwijl de budgetten beperkt zijn. Gemeenten hebben de ambitie om het doelgroepenvervoer toekomstbestendig te organiseren met een nadrukkelijke aansluiting op het openbaar vervoer. De basis hiervan staat in twee door alle gemeenten vastgestelde regionale visies van Zuid- respectievelijk Noord- en Midden-Limburg.

Gemeenten organiseren gezamenlijk de aanpak van het doelgroepenvervoer in Limburg, waarbij het onderdeel Regiotaxi met ingang van 11 december 2016 nieuwe vervoerder(s) dient te hebben. Nu wordt Regiotaxi door Veolia uitgevoerd en dat contract eindigt op 10 december 2016.

De stuurgroep doelgroepenvervoer adviseert om op Limburgse schaal een publiekrechtelijke mobiliteitscentrale in te richten voor het doelgroepenvervoer. De stuurgroep adviseert om met Regiotaxi te starten, waarbij andere vervoersvormen op een later tijdstip ingroeien. Dit voorstel is in opdracht van 32 Limburgse gemeenten uitgewerkt door de stuur- en projectgroep doelgroepenvervoer, aangevuld met inbreng van de provinciale klankbordgroep doelgroepenvervoer (reizigers, cliënten), de provincie Limburg en consultaties van reizigers, vervoerders en gespecialiseerde adviseurs. Het eindadvies vormt de basis voor de inrichting en vormgeving van het doelgroepenvervoer in Limburg vanaf 2016.

Het advies van de stuurgroep aan de deelnemende gemeenten bestaat uit drie onderdelen.

- A. Kies voor het regiemodel t.b.v. de uitvoering van vervoer voor doelgroepen.
- B. Kies voor een publiekrechtelijke inrichting van het regiemodel op Limburgse schaal.
- C. Kies voor een gefaseerde instroom van de vervoersoorten, te starten per 11 december 2016 met Regiotaxi en later met Wmo-begeleid vervoer en nog later met leerlingvervoer. Andere vervoersstromen kunnen eveneens worden toegevoegd.

Het regiemodel omvat een mobiliteitscentrale waarin klantenservice, reizigersinformatie, ritaanname en ritplanning zijn samengevoegd. Geadviseerd wordt om dit publiekrechtelijk door middel van een gemeenschappelijke regeling in te richten. De start vindt gefaseerd plaats en begint met de voortzetting van het huidige Regiotaxi. Later worden ook andere vervoersvormen uitgevoerd door de mobiliteitscentrale en zullen de voorgenomen ambities van de gemeenten worden doorontwikkeld.

Het beleid voor het doelgroepenvervoer ligt en blijft bij de gemeenten. De uitvoering van het beleid bestaat uit de ritaanname, de planning van de rit en de rituitvoering. Ritaanname en planning komen in één hand, het zogenaamde regiemodel. De rituitvoering wordt aanbesteed.

Uitvoering van het doelgroepenvervoer is een taak van de 32 deelnemende Limburgse gemeenten. Uitwerking daarvan gebeurt in afstemming met de provincie Limburg, de deelnemende gemeenten, de provinciale klankbordgroep doelgroepenvervoer en de reiziger. De uitwerking van het regiemodel en de voorbereiding van de aanbesteding Regiotaxi wordt uitgevoerd door de nieuwe organisatie van het doelgroepenvervoer. Hiertoe zijn 22 gemeenten voornemens om toe te treden tot de gewijzigde gemeenschappelijke regeling Omnibuzz en doen een verzoek tot toetreding aan het AB van Omnibuzz.

Wij adviseren u om in te stemmen met en ons toestemming te verlenen voor:

1. het per 1 april 2016 treffen van de gemeenschappelijke regeling Omnibuzz, zoals deze als bijlage bij het op dit besluit betrekking hebbende voorstel is gevoegd

En

2. het (voorgenomen) toetreden van de gemeenten Beesel, Bergen, Gennep, Horst aan de Maas, Leudal, Maasgouw, Nederweert, Peel en Maas, Roerdalen, Roermond, Venlo, Venray, Weert en Brunssum, Heerlen, Kerkrade, Landgraaf, Maastricht, Nuth, Onderbanken, Simpelveld en Voerendaal tot de gemeenschappelijke regeling Omnibuzz per 1 april 2016

2. Situatie / Aanleiding / Probleem

Gemeenten zijn per 1 januari 2015 verantwoordelijk voor het brede doelgroepenvervoer. Dit vervoer bestaat uit: Wmo-vervoer (Regiotaxi), Wmo-begeleid vervoer (dagbesteding en -opvang), leerlingenvervoer in het kader van de Jeugdwet en tenslotte, in beperkte vorm, het WsW-vervoer. Naast het huidige Wmo-vervoer (Regiotaxi) en het leerlingenvervoer, zijn het vervoer naar de dagbesteding en vervoer in het kader van de Jeugdwet een gemeentelijke taak en verantwoordelijkheid geworden als gevolg van de decentralisaties. De budgetten om het vervoer uit te voeren zijn beperkt.

Om een kwalitatief hoogstaande vervoersvoorziening te blijven bieden, is er daarom een flexibele en toekomstbestendige organisatie van het doelgroepenvervoer nodig die gemeenten direct kunnen aansturen. Ontschotting, bundeling van vervoerscapaciteit en een gezamenlijke uitvoering van vervoer levert bovendien op termijn een effectiever en efficiënter vervoerssysteem op. Door samenwerking zijn synergievoordelen te behalen, en kunnen de systeemkenmerken van vervoer (de kenmerken van de vervoersmiddelen, planning, eisen materieel, telefoonnummer en klantenservice) overal gelijk zijn. Dit bevordert de kwaliteit.

De door de deelnemende gemeenten vastgestelde visies en planaanpak doelgroepenvervoer hebben als uitgangspunt dat gemeenten gaan samenwerken op basis van een specifiek aansturingsmodel, namelijk het regiemodel met een mobiliteitscentrale waarbij ritaanname en planning los worden gekoppeld van de rituitvoering. Hierdoor krijgen gemeenten veel meer zeggenschap over het vervoer en kunnen zij het vervoer beter aansturen. Daardoor kan er flexibel worden gereageerd op (tussentijdse) veranderingen in het vervoer en kan aangesloten worden op andere vervoersvormen zoals het openbaar vervoer en de transformatie in de zorg. Limburgse gemeenten dienen op 11 december 2016 te starten met een opvolger voor Regiotaxi, omdat op 10 december 2016 het huidige contract met de vervoerder van Regiotaxi, Veolia, afloopt. Dit contract is nu nog onderdeel van de provinciale concessieovereenkomst voor het openbaar vervoer (OV). De provincie Limburg besteedt alleen nog het OV aan zonder Regiotaxi. De visie en planaanpak over de toekomstige organisatie van het doelgroepenvervoer zijn reeds door de deelnemende gemeenten vastgesteld. De uitwerking van deze visie ligt nu, met een positief advies van de stuurgroep, ter instemming aan de 32 deelnemende gemeenten voor.

De gemeente Valkenburg aan de Geul neemt deel aan de gemeenschappelijke regeling Omnibuzz, die op dit moment nog 9 andere gemeenten in het Heuvelland en de Westelijke Mijnstreek telt. 22 Gemeenten zijn voornemens om per 1 april 2016 tot de regeling toe te treden. Het Algemeen Bestuur van de gemeenschappelijke regeling Omnibuzz heeft onlangs ingestemd met de voorgenomen toetredingen en legt deze verzoeken nu voor aan de besturen van de bestaande deelnemers.

Wie

De stuurgroep doelgroepenvervoer adviseert om op Limburgse schaal een publiekrechtelijke mobiliteitscentrale in te richten voor het doelgroepenvervoer. De stuurgroep adviseert om met de Regiotaxi te starten waarbij andere vervoersvormen op een later tijdstip ingroeien. Dit voorstel is in opdracht van 32 Limburgse gemeenten uitgewerkt door de stuur- en projectgroep

doelgroepenvervoer, aangevuld met de inbreng van de provinciale klankbordgroep doelgroepenvervoer (reizigers, cliënten), de provincie Limburg en consultaties van reizigers, vervoerders en gespecialiseerde adviseurs. Het eindadvies vormt de basis voor de inrichting en vormgeving van het doelgroepenvervoer in Limburg vanaf 2016.

Totstandkoming advies stuurgroep

De stuurgroep heeft samen met de ambtelijke projectgroep en de provinciale klankbordgroep (de reizigers) verschillende scenario's uitgebreid onderzocht en afgewogen. Tussentijds is over de voortgang gerapporteerd aan de "bestuurlijke overleggen Regiotaxi" waaraan de portefeuillehouders van alle 32 Limburgse gemeenten deelnemen. Op 8 oktober 2015 is via de colleges het eindadvies aangeboden aan de gemeenteraden en vrijgegeven ter publicatie.

Over de definitieve uitwerking van de visie en planaanpak heeft nog geen besluitvorming plaatsgevonden. De stuurgroep heeft in afstemming met de bestuurlijke overleggen Regiotaxi, gelet op de strakke tijdsplanning, er bewust voor gekozen om het advies in één keer uit te werken. Colleges en raden zijn tussentijds geïnformeerd over de voortgang van het proces.

Advies stuurgroep

Het advies van de stuurgroep aan de deelnemende gemeenten bestaat uit drie onderdelen:

- A. Kies voor het regiemodel t.b.v. de uitvoering van vervoer voor doelgroepen.
- B. Kies voor een publiekrechtelijke inrichting van het regiemodel op Limburgse schaal.
- C. Kies voor een gefaseerde instroom van de vervoerssoorten, te starten per 10 december 2016 met Regiotaxi, later met Wmo-begeleid vervoer en nog later met leerlingenvervoer. Andere vervoersstromen kunnen eveneens worden toegevoegd.

Het beleid voor het doelgroepenvervoer ligt en blijft bij de gemeenten. De uitvoering van het beleid bestaat uit de ritaanname, de planning van de rit en de rituitvoering. Ritaanname en planning komen in één hand, het zogenaamde regiemodel. De rituitvoering wordt aanbesteed.

Het regiemodel omvat een mobiliteitscentrale waarin klantenservice, reizigersinformatie, ritaanname en ritplanning zijn samengevoegd. Geadviseerd wordt om dit publiekrechtelijk door middel van een gemeenschappelijke regeling in te richten. De start vindt gefaseerd plaats en begint met de voortzetting van de huidige Regiotaxi. Vervolgens worden ook andere vormen van vervoer uitgevoerd door de mobiliteitscentrale, en zullen de voorgenomen ambities van de gemeenten worden doorontwikkeld.

Voor de uitwerking wordt voorgesteld om op grond van artikel 1 van de Wet gemeenschappelijke regelingen per 1 april 2016 de gemeenschappelijke regeling Omnibuzz te wijzigen. Tevens zijn 22 Limburgse gemeenten voornemens om per die datum tot de gemeenschappelijke regeling Omnibuzz toe te treden.

3. Relatie met bestaand beleid

Via deelname aan de gemeenschappelijke regeling Omnibuzz en de gemeenschappelijke regeling leerlingenvervoer voor Maastricht-Heuvelland werkt Valkenburg aan de Geul reeds geruime tijd samen met andere gemeenten bij de uitvoering van het doelgroepenvervoer. De nieuwe gemeenschappelijke regeling Omnibuzz verruimt deze samenwerking, zowel betreffende samenwerkingspartners als vormen van doelgroepenvervoer.

De huidige gemeenschappelijke regeling Omnibuzz wordt als fundament gebruikt voor het bouwen van de gewijzigde regeling. Hierdoor ontstaat er als het ware een heel nieuw samenwerkingsverband tussen gemeenten. De bestaande expertise en infrastructuur wordt "om niet" ingebracht en er is geen sprake van goodwill. Naam en huisstijl blijven behouden. De financiële startpositie van alle 32 deelnemende gemeenten wordt gelijkgeschakeld; Omnibuzz keert de bestaande algemene reserve (na vaststelling) uit aan de huidige 10 deelnemende gemeenten, waardoor de financiële positie van Omnibuzz op gelijke gronden opnieuw wordt opgebouwd door 32 gemeenten.

De stuurgroep doelgroepenvervoer adviseert om op Limburgse schaal een publiekrechtelijke mobiliteitscentrale in te richten voor het doelgroepenvervoer. De stuurgroep adviseert om met de Regiotaxi te starten waarbij andere vervoersvormen op een later tijdstip ingroeien. Dit voorstel is in opdracht van 32 Limburgse gemeenten uitgewerkt door de stuur- en projectgroep doelgroepenvervoer, aangevuld met de inbreng van de provinciale klankbordgroep doelgroepenvervoer (reizigers, cliënten), de provincie Limburg en consultaties van reizigers, vervoerders en gespecialiseerde adviseurs. Het eindadvies vormt de basis voor de inrichting en vormgeving van het doelgroepenvervoer in Limburg vanaf 2016.

Het beleid voor het doelgroepenvervoer ligt en blijft bij de gemeenten. De uitvoering van het beleid bestaat uit de ritaanname, de planning van de rit en de rituitvoering. Ritaanname en planning komen in één hand, het zogenaamde regiemodel. De rituitvoering wordt aanbesteed.

4. Gewenst beleid en mogelijke opties

Naast het huidige Wmo-vervoer (Regiotaxi) en het leerlingenvervoer zijn het vervoer naar de dagbesteding en vervoer in het kader van de Jeugdwet een gemeentelijke taak en verantwoordelijkheid geworden als gevolg van de decentralisaties. De budgetten om het vervoer uit te voeren zijn beperkt. Om een kwalitatief hoogstaande vervoersvoorziening te kunnen blijven bieden, is een flexibele en toekomstbestendige organisatie van het doelgroepenvervoer nodig die gemeenten direct kunnen aansturen. Ontschotting, bundeling van vervoerscapaciteit en een gezamenlijke uitvoering van vervoer levert bovendien op termijn een effectiever en efficiënter vervoerssysteem op. Door samenwerking zijn synergievoordelen te behalen, en kunnen de systeemkenmerken van vervoer (de kenmerken van de vervoersmiddelen, planning, eisen materieel, telefoonnummer en klantenservice) overal gelijk zijn. Dit bevordert de kwaliteit.

De door de deelnemende gemeenten vastgestelde visies en planaanpak doelgroepenvervoer hebben als uitgangspunt dat gemeenten gaan samenwerken op basis van een specifiek aansturingsmodel, namelijk het regiemodel met een mobiliteitscentrale, waarbij ritaanname en planning los worden gekoppeld van de rituitvoering. Hierdoor krijgen gemeenten veel meer zeggenschap over het vervoer en kunnen zij het vervoer beter aansturen. Daardoor kan er flexibel worden gereageerd op (tussentijdse) veranderingen in het vervoer en kan aangesloten worden op andere vervoersvormen zoals het openbaar vervoer en de transformatie in de zorg.

De stuurgroep doelgroepenvervoer adviseert de Limburgse gemeenten om te kiezen voor een mobiliteitscentrale op Limburgse schaal, die publiekrechtelijk wordt ingericht en waarbij sprake is van een gefaseerde instroom van de verschillende vervoersvormen. Er wordt gestart met Regiotaxi op 11 december 2016. Dit advies staat hierna puntsgewijs uitgewerkt.

A. Een regiemodel voor de uitvoering van het Limburgse doelgroepenvervoer

Op 19 maart 2015 is de stuurgroep gestart met de uitwerking van het toekomstige doelgroepenvervoer in Limburg. Op 16 juli 2015 heeft de stuurgroep het eerste door de projectgroep voorbereide inhoudelijke advies vastgesteld en op 10 september 2015 definitief onderschreven. Op 2 december 2015 heeft de stuurgroep haar advies voor de publieke samenwerking tussen gemeenten definitief vastgesteld.

De klankbordgroep doelgroepenvervoer, waarin belanghebbende reizigersgroepen zijn vertegenwoordigd, onderschrijft het uitgewerkte advies. De stuurgroep adviseert alle deelnemende gemeenten het eindvoorstel over te nemen en te implementeren.

Er zijn drie modellen onderzocht, namelijk:

- I. het huidige traditionele systeem, waarbij vervoer en planning zijn ondergebracht bij de vervoerder en de verschillende vervoersvormen allemaal apart, zonder veel samenhang, zijn georganiseerd;

- II. het callcenter-model, waarbij de callcenter-functie los gekoppeld wordt van de uitvoering van het vervoer;
- III. het regiemodel met een mobiliteitscentrale, waarbij tevens een afweging wordt gemaakt tussen een privaat model en publiekrechtelijk model.

Alle modellen zijn beoordeeld op 8 criteria, waarvan de eindbeoordeling hierna schematisch staat weergegeven. Vervolgens volgt een toelichting.

Afwegingskader organisatie- en contracteringsmodellen doelgroepenvervoer					
Criteria	0-scenario traditioneel regiotaxi	Traditioneel All-in	Call center model	Regiemodel	
1	Flexibiliteit in de organisatie van het vervoer ('mee-ademende contracten')	0	0	0	++
2	Ontwikkelkansen voor bijdrage aan kanteling en substitutie OV	0	0	+	++
3	Kans op beheersing kosten vervoer en kwaliteit tijdens contract	0	0	+	++
4	Mogelijkheid inbrengen alternatieve vervoeroplossingen	0	0	+	++
5	Kansen voor (lokale) MKB	0	0	+	++
6	Bijdrage aan duurzame mobiliteit door efficiëntere inzet van voertuigen	0	++	0	++
7	Ontwikkelkansen verdere integratie tussen OV en doelgroepenvervoer	0	0	+	++
8	Mogelijkheden bestuurlijke invloed gedurende de contractperiode	0	0	+	++

Legenda: 0 = goed; + = beter; ++ = best

I. Traditioneel model

In het huidige traditionele model zijn de verschillende vervoersvormen naast elkaar op verschillende wijzen en in verschillende contracten georganiseerd, al dan niet binnen een geografisch gebied. Gemeenten kunnen ervoor kiezen om gezamenlijk enkel Regiotaxi aan te besteden (traditioneel Regiotaxi), of alle vervoersvormen gezamenlijk naast elkaar aan te besteden (traditioneel all-in). Er is geen clustering tussen verschillende vervoersvormen. Clustering van verschillende vervoersvormen is wel mogelijk, mits dit in één keer gelijktijdig wordt aanbesteed en dus alle voorwaarden gelijkelijk worden vastgelegd. Planning en ritaanname geschieden door de vervoerder zelf.

Voordeel

Het voordeel van het traditionele model is de eenvoud en de betrekkelijk korte aanbestedingsperiode.

Nadeel

De mogelijkheden om de fysieke infrastructuur van vervoer (auto's, callcenters, enz.) op elkaar af te stemmen zijn zeer beperkt. Het is in het traditionele model voor gemeenten ook moeilijk om het

vervoer aan te laten sluiten op de principes van de kanteling en transformatie. Kansen om vervoer onder regie van gemeenten te verfijnen, efficiëntie te bereiken en een directe stuurbaarheid ontbreken. Het contractmanagement is diffuus doordat alle vervoersvormen naast elkaar worden gecontracteerd en aanbesteed. Al het vervoer clusteren en in één keer aanbesteden is een haast onmogelijke zaak vanwege de verschillende looptijden, lokale en regionale eisen en bovendien is geclusterde aanbesteding niet altijd toegestaan. Daarnaast kunnen nieuwe ontwikkelingen niet worden verwerkt in de afgesloten en vastgelegde contracten. De kansen voor het lokale MKB zijn zeer beperkt.

Advies

De stuurgroep adviseert om het traditionele model te verlaten en niet meer toe te passen bij de organisatie van het toekomstige doelgroepenvervoer. Het systeem is “in beton” gegoten en de ontwikkelingen in de vervoerssector en het sociale domein vragen om een hoge flexibiliteit waarop gemeenten direct kunnen sturen.

II. Callcenter model

In het callcenter model geschiedt ritaanname en het geven van informatie door één callcenter. De ritten worden gepland door de vervoerder zelf.

Voordeel

Dit model is meer reizigersvriendelijk dan het traditionele model. De ritaanname gebeurt onafhankelijk en los van de vervoerder, waardoor een advies of verwijzing naar het openbaar vervoer is gewaarborgd. Er is daarnaast één loket klantenservice voor klachten en ritaanname.

Nadeel

De latere ingroei van andere vervoersvormen blijft zeer beperkt, de efficiency-voordelen en risico's blijven bij de vervoerder en de besturingsmogelijkheden zijn beperkt voor gemeenten. Dat komt omdat het vervoer wordt georganiseerd en aanbesteed via het traditionele model, waar gemeenten vervolgens een callcenter aan koppelen. Daarnaast blijft er sprake van vaste aparte vervoerscontracten die moeilijker op elkaar af te stemmen zijn, zeker wanneer er sprake is van verschillende percelen tussen vervoerssoorten.

Advies

De stuurgroep adviseert om dit model niet te kiezen, omdat hiermee niet volwaardig kan worden voldaan aan de uitgangspunten van de kanteling, het model te star is om tussentijdse aanpassingen door te voeren, daarbij gelet op de ontwikkelingen in de vervoersmarkt en het sociale domein. De gewenste stuurbaarheid door gemeenten blijft beperkt.

III. Regiemodel

Het regiemodel brengt een scheiding aan tussen de regie op de vervoersvormen en de uitvoering van het vervoer. Het regiemodel draagt zorg voor de reizigersinformatie, de ritaanname en de planning. Dit model, dat ook het daadwerkelijke vervoer gaat inkopen voor de gemeenten, wordt uitgevoerd via een mobiliteitscentrale waarin klantenservice, planning en ritaanname zijn ondergebracht.

Voordeel

Het regiemodel zorgt ervoor dat gemeenten maximale invloed en zeggenschap krijgen over het vervoer onder de meest flexibele omstandigheden. Beleidswijzigingen van gemeenten en veranderingen in de vervoersmarkt kunnen snel worden doorgevoerd. Het beleid blijft een gemeentelijke taak waarbij er per gemeente individueel maatwerk kan worden toegepast in het vervoer. Daarnaast biedt dit model de gemeenten de mogelijkheid om als één sterk aanspreekpunt op te treden naar partners als de provincie Limburg en de vervoerders. Tevens krijgen de gemeenten direct de beschikking over allerlei vervoerskennis en komen, zeker bij een publiekrechtelijke organisatie, alle reizigersdata in één hand, namelijk bij de gemeenten. Innovatie en kansen voor het MKB nemen toe; er kunnen directe contracten worden gesloten met (lokale) vervoerders waar het vervoer wordt ingekocht. Tenslotte kunnen gemeenten door synergievoordelen

de efficiëntie en de kwaliteit van de dienstverlening vergroten en zijn na enige termijn kostenbesparingen te behalen.

Nadeel

Het regiemodel kent een hogere complexiteit dan de andere modellen om te implementeren, waarbij op de korte termijn tijdens de oprichting en start nog in enige mate sprake kan zijn van inefficiëntie. Het eerste jaar is vooral bedoeld voor de uitwerking en de start van de organisatie. Zodra andere vervoersvormen ingroeien in de uitvoering nemen de synergie en efficiency voordelen fors toe.

Advies

De stuurgroep adviseert de gemeenten om het regiemodel over te nemen en te implementeren. Het regiemodel wordt als beste beoordeeld op alle uitgangspunten en ambities die gemeenten nastreven. Het model is daarnaast het meest flexibel om andere vervoersvormen later te laten ingroeien en is relatief gemakkelijk aan te passen aan nieuwe ontwikkelingen. De stuurgroep adviseert om op 11 december 2016 te starten met Regiotaxi, dat in eerste instantie op de huidige manier wordt voortgezet. Gemeenten dienen zelf het uiteindelijke beleid voor Regiotaxi te bepalen. De andere vervoersvormen volgen later.

B. Het regiemodel op Limburgse schaal publiekrechtelijk in te richten

Het doelgroepenvervoer betreft een taak die het publiek belang dient en waarbij de binding met de gemeentelijke rol essentieel is. Om daarbij de best passende vorm (publiek of privaat) te bepalen, is dit beoordeeld op basis van een aantal uitgangspunten en criteria.

Uitgangspunten doelgroepenvervoer in Limburg

Het doel om te komen tot één gezamenlijk aansturingsmodel van gemeenten voor het doelgroepenvervoer kent de volgende uitgangspunten.

- Doelgroepenvervoer betreft een wettelijke taak van de gemeenten.
- Gemeenten willen maximale bestuurlijke zeggenschap op de aansturing en uitvoering van het doelgroepenvervoer.
- Beleid en indicatiestelling blijven primair een taak en verantwoordelijkheid van de gemeenten. Er worden geen beleidstaken overgedragen. De gemeenten bepalen op welke wijze het doelgroepenvervoer wordt uitgevoerd door de mobiliteitscentrale.
- Ritaanname en ritplanning worden ondergebracht in één Limburgse mobiliteitscentrale waardoor gemeenten de reiziger optimaal kunnen bedienen. Er komt daardoor één loket voor alle klanten van het doelgroepenvervoer; het huidige telefoonnummer van Regiotaxi en de naam blijven gehandhaafd.
- Er is sprake van een gefaseerde start waarbij verschillende vervoersvormen van het doelgroepenvervoer op termijn ingroeien in de uitvoering van de mobiliteitscentrale.
- Er wordt gestart met Regiotaxi per 11 december 2016.
- Er wordt vanuit Regiotaxi zo veel als mogelijk (naadloos) aangesloten op het openbaar vervoer alsmede lokale initiatieven.

Criteria ten behoeve van afwegingskader organisatievorm¹

Daarnaast is er een aantal criteria geformuleerd op basis waarvan de meest optimale organisatievorm is beoordeeld (publiek dan wel privaat). Deze luiden:

- binding met de gemeentelijke rol
- de kosten (van de regie)
- afbreukrisico
- continuïteit
- impact op de markt

¹ In het advies van de stuurgroep, de notitie toekomstrichting doelgroepenvervoer Limburg, staat op pagina 31 de beoordeling uitgebreid toegelicht.

- mate van aanstuurbaarheid en controle
- waarborging van innovatie
- waarborging van objectiviteit regievoerder
- flexibiliteit in instroom additionele doelgroepen
- lokale herkenbaarheid voor de klant (reiziger)
- gevolgen voor de klant (reiziger)

Een fundamenteel en zwaarwegend uitgangspunt is, zoals eerder opgemerkt, dat gemeenten direct bestuurlijke zeggenschap willen uitoefenen op de uitvoering van het doelgroepenvervoer, dat gericht is op de mobiliteit van kwetsbare burgers. Daarnaast is er sprake van een groot bestuurlijk en financieel belang. Bovendien is het voor gemeenten een onmogelijke taak om individueel het doelgroepenvervoer te organiseren. Het vervoer is daarvoor te complex, te kostbaar, te massaal en het vergt specifieke kennis die alleen door samenwerking effectief kan worden beheerd en verkregen. Er is een stabiele organisatie nodig die de continuïteit en een goede uitvoering van het doelgroepenvervoer regelt en garandeert.

Doelgroepenvervoer is, mede ook gelet op de transformatie als gevolg van de decentralisaties, sterk in beweging en ontwikkeling. De eisen die aan het vervoer worden gesteld zijn in beweging en de reiziger is gediend met een kwalitatief goede uitvoering van het doelgroepenvervoer. Dit betekent dat er een objectieve organisatie moet zijn die lokaal herkenbaar is voor de reiziger en flexibel kan omgaan met deze ontwikkelingen, los van de uitvoering van het vervoer (doelgroepenvervoer en OV) zelf. Tegengestelde prikkels waardoor het vervoer “in beton is gegoten” dienen zoveel als mogelijk te worden weggenomen. Flexibiliteit is ook nodig om andere vervoersvormen later op te nemen in de uitvoering. Hierbij wordt ook ontwikkelruimte geboden voor lokale initiatieven zoals het vrijwilligersvervoer, een lokaal gerichte klantenservice met kennis van de lokale situatie en cultuur. Tenslotte is een transparante en stabiele uitvoering van het gemeentelijk beleid gewenst voor het Limburgse doelgroepenvervoer.

Vornoemde uitgangspunten die gemeenten stellen aan de toekomstgerichte organisatie van het doelgroepenvervoer in Limburg zijn samen met de criteria afgewogen en getoetst voor de bepaling van de meest wenselijke organisatievorm. Voor de Limburgse situatie wordt een publiekrechtelijk samenwerkingsverband tussen gemeenten op alle doorslaggevende punten als veel beter beoordeeld dan een door de markt, dus privaat, georganiseerd model. Deze keuze neemt niet weg dat er niet met marktpartijen samengewerkt wordt, zodat door co-creatie bestaande kennis en ervaring optimaal benut worden. De uitvoering van het vervoer blijft wel aan de markt.

Social Return on Investment (SROI)

Een bijzonder argument voor een publiekrechtelijk model is dat de inzet van social return mogelijk wordt. In de marktomgeving komt dit moeizamer of onvolledig op gang. Er kunnen bijvoorbeeld opleidingstrajecten tot chauffeur of begeleider in het doelgroepenvervoer komen voor mensen met een afstand tot de arbeidsmarkt. Ook vrijwillige inzet om reizigers met een mobiliteitsbeperking te assisteren bij hun reis is een mogelijkheid. Social return mag niet ten koste gaan van professionele functies en banen. Beiden dienen elkaar aan te vullen.

Bestuurlijk draagvlak publiekrechtelijk regiemodel

Oud-burgemeester Meijers van Onderbanken heeft namens de stuurgroep bij alle gemeenten een bestuurlijke verkenning naar draagvlak voor het regiemodel uitgevoerd. Alle 32 deelnemende gemeenten zijn door hem persoonlijk bezocht. De heer Meijers concludeert dat er een absoluut draagvlak is voor het regiemodel. Alle betrokken bestuurders kiezen voor een sturende rol van gemeenten in het doelgroepenvervoer. Ook wordt bestuurlijk aangegeven dat een publiekrechtelijke samenwerking op Limburgse schaal de voorkeur geniet in de vorm van een gemeenschappelijke regeling.

Daarnaast heeft de provinciale klankbordgroep doelgroepenvervoer unaniem de voorkeur onderschreven voor een publiekrechtelijke invulling van een regiemodel op Limburgse schaal voor het doelgroepenvervoer.

Publiekrechtelijke samenwerking

De stuurgroep adviseert om een duurzame intergemeentelijke samenwerking vorm te geven in het kader van de Wet gemeenschappelijke regelingen (Wgr), waarbij er sprake is van een rechtspersoon die zelfstandig namens gemeenten kan deelnemen aan het maatschappelijk verkeer. Het vervoer zal door het samenwerkingsverband worden ingekocht/aanbesteed en daarnaast moet deze organisatie namens gemeenten als expert, contractbeheerder en overlegpartner kunnen optreden naar andere partijen voor een goede uitvoering van het doelgroepenvervoer. Gemeenten dragen géén beleidstaken, de indicatiestelling of bestuursbevoegdheden door delegatie dan wel mandaat over. Voor deze vorm van publieke samenwerking zijn er twee opties: de zogenaamde bedrijfsuitvoeringsorganisatie (BVO) of de gemeenschappelijke regeling met een geled bestuur.

In een BVO is er geen sprake van een geled bestuur en is er één bestuur van alle (32) deelnemende gemeenten. Wil dit bestuur de bedrijfsvoering en uitvoerende taken goed aansturen, dan kan het voltallige bestuur niet volstaan met enkele jaarlijkse vergaderingen. De stuurgroep acht het voor de bestuurbaarheid niet wenselijk dat 32 portefeuillehouders veelvuldig bij elkaar moeten komen, afgezien dat de agenda van individuele bestuurders wordt overbelast.

De stuurgroep concludeert na zorgvuldige afweging dat een gemeenschappelijke regeling met een geled bestuur de beste manier is voor een publieke samenwerking. Dit is de meest optimale manier om de noodzakelijke directe zeggenschap in het doelgroepenvervoer te verkrijgen. Bovendien is op deze wijze de samenwerking niet vrijblijvend, wat een voorwaarde is om daadwerkelijk het doelgroepenvervoer tijdig met de beoogde kwaliteit en efficiency te organiseren. Bij een organisatie via een B.V. of N.V. zou de gemeente enkel als vennoot optreden en bestuurlijk weer verder van de uitvoering en verantwoording staan. Het bestuur bestaat bij een gemeenschappelijke regeling uit het algemeen bestuur (AB, 32 leden), het dagelijks bestuur (DB, afvaardiging van het algemeen bestuur) en één voorzitter van zowel het AB als DB, die uit het algemeen bestuur wordt gekozen. Het betreft een collegeregelings waaraan de deelnemende gemeenten een vertegenwoordiging vanuit het college aan het AB afvaardigen.

Dat betekent dat de 32 deelnemende gemeenten de gemeenschappelijke regeling via het AB controleren en direct aansturen. Met de nieuwe Wgr per 2015 zijn de mogelijkheden daartoe flink uitgebreid. De leden van het AB zijn verantwoording verschuldigd aan de gemeenteraad. De leden van het DB zijn op basis van artikel 19a Wgr verantwoording verschuldigd, met een actieve informatieplicht, aan het AB. Het AB kan ook DB-leden direct ontslaan, indien deze niet meer het vertrouwen zouden genieten. In de Wgr vanaf 2015 hebben gemeenteraden een veel grotere zeggenschap over de begroting. Gemeenteraden dienen ruim van te voren de financiële kaders en voorlopige jaarrekening te ontvangen om een oordeel te geven over de financiën. Tenslotte worden er door gemeenten geen bestuursbevoegdheden overgedragen. Dat betekent dat enkel de gemeenteraad het lokaal beleid betreffende het doelgroepenvervoer bepaalt.

Daarnaast zal de gemeenschappelijke regeling in de uitvoering dusdanig worden ingericht dat deze nadrukkelijk gericht is op een transparante en laagdrempelige, directe samenwerking met de individuele deelnemende gemeenten. In de uitvoering is voorzien van een platte en toegankelijke organisatie voor reiziger, gemeenteraad en bestuur.

C. Kies voor een gefaseerde instroom van de verschillende vervoersvormen, te starten met Regiotaxi per 11 december 2016

In de huidige situatie is Regiotaxi provinciaal georganiseerd. De uitvoering van het Wmo-begeleid vervoer en Jeugdwet-vervoer zit nog grotendeels bij de zorginstellingen en leerlingenvervoer is op lokaal of regionaal niveau door gemeenten georganiseerd. De contracten en voorwaarden zijn vaak verschillend. Om de voordelen van het regiemodel maximaal te benutten wordt uiteindelijk de uitvoering van alle vervoersvormen geïncorporeerd in het regiemodel. Alleen zo kunnen gemeenten en reizigers de vruchten plukken van een maximale efficiency en kwaliteit, optimale beheersing van de kosten, gecombineerd met een lokaal gerichte klantenservice via één loket.

De stuurgroep adviseert vanwege de omvang van het doelgroepenvervoer om de focus in eerste instantie op Regiotaxi te richten om zo het huidige kwaliteitsniveau en de continuïteit vanuit het nieuwe regiemodel voort te zetten. Dit dient te leiden tot een zo goed mogelijke overgang voor de reiziger naar de nieuwe organisatie. Vervolgens kunnen de ambities verder worden uitgewerkt en gerealiseerd. De aanbesteding van Regiotaxi zal geschieden door het AB van de nieuwe gemeenschappelijke regeling. Dit wordt apart met gemeenten afgestemd.

Twee ambtelijke werkgroepen werken de manier uit waarop het leerlingenvervoer en het Wmo-begeleid vervoer in het regiemodel het beste kunnen instromen. In hun eerste voorlopige advies adviseren zij om vanaf 2018 het Wmo-begeleid vervoer uit te laten voeren door de mobiliteitscentrale en vanaf het schooljaar 2020-2021 ook het leerlingenvervoer². Daarnaast wordt per gemeente bekeken wat de beste optie is voor het leerlingenvervoer². De stuurgroep zal alle opties, inclusief de opmerkingen en belangen van gemeenten, hierbij afwegen om te komen tot een stabiel ingroeimodel.

5. Samenwerking

Het voorstel/advies van de stuurgroep doelgroepenvervoer is tot stand gekomen met consultatie van een provinciale klankbordgroep, samengesteld uit vertegenwoordigers van de doelgroepen en van de Wmo-adviesraden in de provincie.

Daarnaast wordt voor de Limburgse situatie een publiekrechtelijk samenwerkingsverband tussen gemeenten, op alle doorslaggevende punten, als veel beter beoordeeld dan een door de markt, privaat, georganiseerd model. Deze keuze neemt niet weg dat er niet met marktpartijen samengewerkt wordt zodat door co-creatie bestaande kennis en ervaring optimaal benut worden. De uitvoering van het vervoer blijft wel aan de markt.

Samenvatting

De huidige gemeenschappelijke regeling Omnibuzz (hierna Omnibuzz), waarin 10 Limburgse gemeenten, waaronder Valkenburg aan de Geul, reeds samenwerken, wordt als fundament gebruikt voor het bouwen van de gewijzigde regeling. Hierdoor ontstaat er als het ware een heel nieuw samenwerkingsverband tussen gemeenten. De bestaande expertise en infrastructuur wordt “om niet” ingebracht en er is geen sprake van goodwill. Naam en huisstijl blijven behouden. De financiële startpositie van alle 32 deelnemende gemeenten wordt gelijkgeschakeld; Omnibuzz keert de bestaande algemene reserve (na vaststelling) uit aan de huidige 10 deelnemende gemeenten, waardoor de financiële positie van Omnibuzz op gelijke gronden opnieuw wordt opgebouwd door 32 gemeenten. De (gewijzigde) gemeenschappelijke regeling Omnibuzz wordt toegelicht in de bijlagen van dit voorstel.

Liquidatie van de huidige, bestaande regeling wordt niet geadviseerd. Dit vergt veel administratieve lasten en kosten en allerlei georganiseerde kennis en kunde gaat verloren. Deze inspanningen gaan ten koste van de tijd en activiteiten die benodigd zijn voor de organisatie en aanbesteding van het doelgroepenvervoer; immers dienen gemeenten al op 11 december 2016 met het nieuwe Regiotaxi te zijn gestart.

Materieel treffen 32 gemeenten in Limburg een nieuwe gemeenschappelijke regeling, waardoor alle gemeenten een gelijke startpositie hebben. Formeel betekent dit dat de bestaande gemeenschappelijke regeling Omnibuzz wordt gewijzigd en 22 gemeenten toestemming vragen aan het huidige AB van Omnibuzz, dat bestaat uit 10 deelnemende gemeenten, om toe te treden.

² Het advies gaat er van uit dat de mobiliteitscentrale de uitvoering van het leerlingenvervoer in Noord-Limburg per 1 augustus 2020 op zich neemt. De regio's Midden-Limburg en Zuid-Limburg volgen respectievelijk op 1 augustus 2021 en 1 augustus 2022. Opgemerkt wordt dat er gemeenten zijn die aangeven op een veel eerder tijdstip het leerlingenvervoer te willen laten uitvoeren door de mobiliteitscentrale. De stuurgroep neemt dit aspect mee in de te maken afwegingen.

De gewijzigde gemeenschappelijke regeling Omnibuzz is in afstemming met de 32 deel te nemen gemeenten door de stuurgroep voorbereid. Er heeft uitgebreide afstemming plaatsgevonden op ambtelijk en bestuurlijk vlak, alsmede met de provinciale klankbordgroep. Dit betreft zowel de inhoud alsmede de juridische en financiële inrichting. De regeling regelt alles met de intentie dat de (toekomstige) uitvoering van alle vervoersvormen wordt meegenomen. De uitvoering wordt echter in fases opgepakt door de mobiliteitscentrale en start met Regiotaxi. Omnibuzz sluit met iedere gemeente een individuele dienstverleningsovereenkomst af waarin alle te leveren diensten staan vermeld.

6. Aanbestedingen

Om tijdig de aanbesteding van Regiotaxi te organiseren, zal de gewijzigde regeling Omnibuzz ingaan per 1 april 2016. In april 2016 komt het nieuwe AB bijeen en start de aanbesteding Regiotaxi door Omnibuzz. Daarnaast is er een overgangsregeling voor de periode van 1 april tot en met 10 december 2016 voor de going concern van de uitvoering van het huidige Regiotaxi voor de 10 reeds deelnemende Omnibuzz- gemeenten.

De gemeenteraad dient te worden verzocht om toestemming betreffende wijziging van de gemeenschappelijke regeling Omnibuzz per 1 april 2016 aan te gaan. Artikel 1, lid 2, van de Wgr luidt: “de colleges van burgemeester en wethouders en burgemeesters van de deel te nemen gemeenten gaan niet over tot het treffen van een gemeenschappelijke regeling dan na verkregen toestemming van de gemeenteraden. Dit geldt ook voor wijzigingen. Deze toestemming kan slechts worden onthouden indien er sprake is van strijd met het recht of het algemeen belang.”

Het maatschappelijk risico bestaat er uit dat er per 11 december 2016 een opvolger voor Regiotaxi moet zijn, anders is er geen vervoer voor de reizigers. Na de aanbesteding is er relatief weinig risico voor de exploitatie, de omvang daarvan wordt bepaald door de vervoerskosten en het beleid van de gemeente. Er bestaat enig afbreuk- en strategisch risico ten aanzien van de uitkomsten van de aanbesteding openbaar vervoer door de provincie Limburg. Al deze risico's zijn zoveel als mogelijk door de stuurgroep afgedekt, maar kunnen extra aandacht vergen. De uitkomsten van de aanbesteding van het OV kunnen van invloed zijn op de omvang en de organisatie van het doelgroepenvervoer.

7. Financiën

Alle 32 deelnemende gemeenten starten vanuit een gelijke financiële positie bij de deelname aan Omnibuzz. In het doelgroepenvervoer wordt er een onderscheid gemaakt tussen uitvoeringskosten van het vervoer en de regiekosten. De uitvoeringskosten van het vervoer (directe kosten) komen voor rekening van de betreffende gemeente.

De regiekosten, de indirecte kosten (personeel en beheer), worden voor de helft verdeeld over het aantal inwoners per gemeente en voor de helft naar rato van het aantal pashouders per gemeente. Dit is de systematiek die reeds in Noord- en Midden-Limburg wordt gehanteerd t.a.v. de verdeling van de indirecte kosten van de regie. Hiermee wordt een zo evenwichtig mogelijke verdeling nagestreefd in de verhouding tussen de omvang van een gemeente, het aantal pashouders en het dienstenniveau. De (voorgenomen) deelname van 22 gemeenten leidt voor de huidige 10 gemeenten die deelnemen aan de gemeenschappelijke regeling Omnibuzz tot structureel lagere regiekosten.

Voor de vervoerskosten is uitgegaan van het hoogste tarief ad € 4,17 van Regiotaxi in Limburg, met een opslag van 10%. Op basis van een landelijke benchmark van recente aanbestedingen en gegeven de informatie van experts zoals Forseti, wordt dit als reëel geschat. De werkelijke prijs blijkt pas na de afronding van de aanbesteding Regiotaxi die in april 2016 door Omnibuzz wordt gestart. Dit kan betekenen dat voor de regio's Noord- en Midden-Limburg de vervoersprijs flink stijgt omdat de huidige prijs voor Regiotaxi in deze regio's ver onder het gangbare markttarief ligt. Voor Zuid-Limburg zal dit naar verwachting aanzienlijk minder zijn en wordt een prijsstijging van 10% begroot.

Het inkoopkader wordt gezamenlijk met gemeenten en Omnibuzz apart voorbereid. Omnibuzz zal bij alle komende aanbestedingen voor vervoer de inkoopcriteria (selectie en gunning) die Pianoo (Ministerie van Economische Zaken) voor “vraagafhankelijk” transport hanteert maximaal inzetten. Social return en duurzaamheid zijn hierdoor maximaal geborgd.

Samenvattend zitten er meerdere financiële componenten in dit voorstel:

1. In de huidige GR zit vermogen van de huidige deelnemers
2. De nieuwe GR heeft een weerstandsvermogen nodig
3. De nieuwe opzet vraagt om een opstartkapitaal
4. De kosten van de uitvoering vanaf 10 december 2016

Ad 1

Het weerstandsvermogen van de huidige GR Omnibuzz bestaat uit een algemene reserve van € 600.000, een egalisatiereserve van ruim € 300.000 en nog enkele bestemmingsreserves. De algemene reserve zal bij de oprichting van de nieuwe GR, onder de “oude” GR deelnemers worden verdeeld. Het niet gebruikte deel van de egalisatiereserve en de bestemmingsreserves zal bij de jaarafsluiting 2016 worden berekend en verdeeld onder de “oude” GR deelnemers..

Ad 2

Omdat de nieuwe GR Omnibuzz vanaf de basis opnieuw moet worden gefinancierd, wordt door alle deelnemende 32 gemeenten een bedrag gestort voor de vorming van een (weerstand)reserve om fluctuaties in de bedrijfsvoering op te vangen. De kosten van de opbouw van deze reserve bedraagt ongeveer € 1,- per inwoner en dient in één keer door de gemeenten te worden volgestort. Voor Valkenburg aan de Geul bedragen deze kosten € 16.763.

Ad 3

Daarnaast zijn er ten behoeve van de inrichting van de mobiliteitscentrale, c.q. Omnibuzz, opstartkosten. Deze zijn begroot op € 1,77 miljoen voor heel Limburg. Voor Valkenburg aan de Geul bedragen de opstartkosten € 27.000.

Ad 4

In de meerjarenbegroting van Valkenburg aan de Geul is vanaf 2017 rekening gehouden met jaarlijkse lasten voor Omnibuzz van € 335.000 . Op basis van de huidige inzichten dalen deze lasten met € 10.000 tot circa € 325.000 per jaar. Dit betreft een eerste globale indicatie waarmee in de huidige begroting en meerjarenraming van Valkenburg aan de Geul nog geen rekening is gehouden. Bij de berekening van de beheerskosten is nog geen rekening gehouden met de te behalen synergie en schaalvoordelen omdat het Limburgse doelgroepenvervoer niet meteen integraal zal worden uitgevoerd. Dit zal vanaf 2018 worden opgestart.

Het nieuwe Omnibuzz start met voortzetting van Regiotaxi. De uitvoering van andere vervoersvormen groeit gefaseerd in en de gemeentelijke ambities worden vanaf 2017 uitgewerkt. Hierdoor kan de mobiliteitscentrale gedegen worden ingericht. Een goede inrichting is belangrijk zodat de voordelen van het regiemodel na enige termijn maximaal zichtbaar worden voor reiziger(s) en gemeenten.

In onderstaande tabel staan de kosten per gemeente uitgewerkt. Opgemerkt moet worden dat de tabel in het bedrijfsplan versie 30 oktober 2015 afwijkt van onderstaande tabel. De reden is dat in het bedrijfsplan bij het berekenen van de verdeelsleutel uitsluitend rekening is gehouden met het aantal inwoners. Later zijn hier nog het aantal pashouders als criterium aan toegevoegd zodat de verdeelsleutel enigszins wijzigde en dus ook de bedragen per gemeente.

Regie en vervoerskosten per gemeenten, inclusief opstartkosten, exclusief weerstandsvermogen.

Bedragen x € 1.000	erdeelst	Opstart	2016 (vanaf 11-12)			2017			2018			2019			2020		
			Vervoer	Beheer	Regie & Planning	Vervoer	Beheer	Regie & Planning	Vervoer	Beheer	Regie & Planning	Vervoer	Beheer	Regie & Planning	Vervoer	Beheer	Regie & Planning
Beek	1,45%	26	13	1	2	233	24	42	239	25	43	245	26	44	251	26	45
Echt-Sustere	3,15%	56	31	3	5	540	53	92	554	54	94	568	56	96	582	57	99
Eijsden-Mar	1,97%	35	16	2	3	272	33	57	279	34	59	286	35	60	293	36	62
Gulpen-Witt	1,35%	24	14	1	2	249	23	39	255	23	40	261	24	41	268	24	42
Meerssen	1,88%	33	25	2	3	430	32	55	441	32	56	452	33	57	463	34	59
Schinnen	1,14%	20	9	1	2	162	19	33	166	20	34	170	20	35	175	21	36
Sittard-Geel	9,71%	172	104	9	16	1.815	163	282	1.860	167	289	1.907	171	296	1.955	176	304
Stein	2,14%	38	14	2	4	240	36	62	246	37	64	253	38	65	259	39	67
Vaals	0,91%	16	7	1	2	130	15	26	133	16	27	136	16	28	139	16	28
Valkenburg	1,55%	27	15	1	3	254	26	45	261	27	46	267	27	47	274	28	48
Westelijke A	25,23%	447	248	24	42	4.326	424	734	4.434	434	752	4.545	445	771	4.659	456	790
Beesel	1,20%	21	5	1	2	90	20	35	92	21	36	94	21	37	97	22	38
Bergen	0,97%	17	5	1	2	91	16	28	93	17	29	96	17	30	98	18	30
Gennep	1,65%	29	17	2	3	291	28	48	298	28	49	306	29	50	313	30	52
Horst aan d	2,86%	51	20	3	5	342	48	83	351	49	85	359	51	87	368	52	90
Leudal	3,27%	58	21	3	5	369	55	95	379	56	97	388	58	100	398	59	102
Maasgouw	2,12%	38	20	2	4	349	36	62	358	37	63	367	37	65	376	38	66
Nederweert	1,28%	23	6	1	2	113	21	37	116	22	38	119	23	39	122	23	40
Peel en Maas	3,55%	63	19	3	6	330	60	103	338	61	106	347	63	108	356	64	111
Roerdalen	1,66%	29	10	2	3	179	28	48	184	29	49	188	29	51	193	30	52
Roermond	4,63%	82	33	4	8	568	78	135	582	80	138	597	82	142	612	84	145
Venlo	10,06%	178	64	10	17	1.112	169	293	1.140	173	300	1.169	178	307	1.198	182	315
Venray	3,15%	56	18	3	5	312	53	92	319	54	94	327	56	96	336	57	99
Weert	4,03%	71	18	4	7	321	68	117	329	69	120	337	71	123	345	73	126
Noord- en M	40,44%	716	256	39	67	4.467	679	1.176	4.579	696	1.205	4.694	714	1.235	4.811	732	1.266
Maastricht	10,68%	189	139	10	18	2.430	179	310	2.491	184	318	2.553	188	326	2.617	193	334
Maastricht	10,68%	189	139	10	18	2.430	179	310	2.491	184	318	2.553	188	326	2.617	193	334
Brunssum	2,71%	48	22	3	5	390	46	79	400	47	81	410	48	83	420	49	85
Heerlen	8,21%	145	69	8	14	1.211	138	239	1.241	141	245	1.273	145	251	1.304	149	257
Kerkrade	5,13%	91	43	5	9	752	86	149	771	88	153	790	91	157	810	93	161
Landgraaf	3,72%	66	41	4	6	710	63	108	727	64	111	746	66	114	764	67	117
Nuth	1,36%	24	12	1	2	217	23	40	223	23	41	228	24	42	234	25	43
Onderbanke	0,57%	10	3	1	1	52	10	17	53	10	17	54	10	17	55	10	18
Simpelveld	1,07%	19	8	1	2	140	18	31	143	18	32	147	19	33	151	19	33
Voerendaal	0,87%	15	7	1	1	118	15	25	121	15	26	124	15	27	127	16	27
Parkstad	33,65%	419	206	23	39	3.589	397	688	3.679	407	705	3.771	417	722	3.865	428	741
TOTAAL	100,00%	1.770	850	96	167	14.813	1.680	2.907	15.183	1.722	2.980	15.562	1.765	3.055	15.951	1.809	3.131

8. Communicatie

Na verkregen toestemming van uw raad zullen wij expliciet besluiten tot het treffen van de nieuwe gemeenschappelijke regeling Omnibuzz. Ons besluit en dat van uw raad delen wij aan het dagelijks bestuur van Omnibuzz en aan de stuurgroep doelgroepenvervoer mee.

9. Afwegingen en Advies

Wij adviseren u om in te stemmen met en ons toestemming te verlenen voor:

- het per 1 april 2016 treffen van de gemeenschappelijke regeling Omnibuzz, zoals deze als bijlage bij het op dit besluit betrekking hebbende voorstel is gevoegd

En

- Het (voorgenomen) toetreden van de gemeenten Beesel, Bergen, Gennep, Horst aan de Maas, Leudal, Maasgouw, Nederweert, Peel en Maas, Roerdalen, Roermond, Venlo, Venray, Weert en Brunssum, Heerlen, Kerkrade, Landgraaf, Maastricht, Nuth, Onderbanken, Simpelveld en Voerendaal tot de gemeenschappelijke regeling Omnibuzz per 1 april 2016

Ad1.

De gemeenteraad dient toestemming te verlenen om de gemeenschappelijke regeling Omnibuzz per 1 april 2016 te wijzigen. Artikel 1, lid 2 van de Wgr luidt: de colleges van burgemeester en wethouders en burgemeesters van de deel te nemen gemeenten gaan niet over tot het treffen van



een gemeenschappelijke regeling dan na verkregen toestemming van de gemeenteraden. Dit geldt ook voor wijzigingen. Deze toestemming kan slechts worden onthouden indien er sprake is van strijd met het recht of het algemeen belang.

De gemeenteraad kan dus enkel toestemming onthouden indien de regeling niet voldoet aan de wet of omdat de regeling het algemeen belang schaadt. Hiervan is in beide gevallen geen sprake.

Ad 2.

Daarnaast dienen de gemeenteraden toestemming te verlenen tot de toetreding van 22 gemeenten bij de gemeenschappelijke regeling Omnibuzz. Het algemeen bestuur van de huidige GR Omnibuzz heeft hier reeds mee ingestemd.

Het is van belang dat het besluitvormingsproces goed en tijdig verloopt. Indien in 2017 zullen de ambities worden uitgewerkt voor het toekomstige doelgroepenvervoer.

10. Bijlagen

- Concept GR Omnibuzz
- Toelichting op de GR
- Bedrijfsplan Doelgroepenvervoer

Het college van burgemeester en wethouders van Valkenburg aan de Geul,

L.T.J.M. Bongarts
algemeen directeur/gemeentesecretaris

Drs. M.J.A. Eurlings
burgemeester



De raad van de gemeente Valkenburg aan de Geul,

Gezien het voorstel van het college van burgemeester en wethouders de dato 23 februari 2016;

Gehoord de raadsadviescommissie Sociaal Domein de dato 4 april 2016.

B e s l u i t :

Toestemming te verlenen voor:

1. het per 1 april 2016 treffen van de gemeenschappelijke regeling Omnibuzz, zoals deze als bijlage bij het op dit besluit betrekking hebbende voorstel is gevoegd

En

2. Het (voorgenomen) toetreden van de gemeenten Beesel, Bergen, Gennep, Horst aan de Maas, Leudal, Maasgouw, Nederweert, Peel en Maas, Roerdalen, Roermond, Venlo, Venray, Weert en Brunssum, Heerlen, Kerkrade, Landgraaf, Maastricht, Nuth, Onderbanken, Simpelveld en Voerendaal tot de gemeenschappelijke regeling Omnibuzz per 1 april 2016

Aldus besloten in de openbare vergadering van de raad van 25 april 2016

De raad voornoemd,

Mr J.W.L. Pluijmen
griffier

Drs. M.J.A. Eurlings
voorzitter