gemeente Westervoort

Bijlage behorende bij collegebesluit ‘Voortzetten regionale samenwerking doelgroepenvervoer’

Basis voor dit collegebesluit

Het college maakt zijn keuze op basis van de volgende informatie en afwegingen:

1. Wat is Avan? Wat is de BVO DRAN?
2. Welke keuzes liggen nu voor?
3. Wettelijk kader: wie neemt welk besluit?
4. Uitgangspunten: wordt voldaan aan de uitgangspunten en zijn deze nog actueel?
5. Ervaringen: wat zijn de ervaringen met Avan geweest? Wat zijn de ervaringen met de vier overige sporen geweest?
6. Advies: welke conclusies trekt het BVO-bestuur?
7. Alternatieven: wat zijn de alternatieven voor deelname aan Avan? Wat zijn de alternatieven voor de aanpak voor de vier overige sporen?
8. Voordelen en nadelen:
9. Wensen: op welke punten moet Avan beter presteren? Op welke punten moet de regionale samenwerking beter?

Een integrale afweging van alle bovenstaande zaken wordt in het slot van deze bijlage gegeven.

1. Wat is Avan?

In 2014 hebben 19 gemeenten in de regio Arnhem-Nijmegen opdracht gegeven tot onderzoek naar en advies over het doelgroepenvervoer in de regio, met bijzondere aandacht voor kostenbeheersing. Dit advies heeft vijf sporen van gemeentelijk beleid opgeleverd, waarvan één spoor (bundeling) vroeg om intensieve regionale samenwerking.

In 2015 hebben de toen 19 gemeenten gekozen om het spoor van de bundeling met voorrang op te pakken en te implementeren onder een gemeenschappelijke regeling. Voor de overige vier sporen (anders indiceren; vrijwilligers inzetten; kleinschalig OV; zorg dichtbij) hadden gemeenten primair behoefte aan uitwisseling en coördinatie. Op elk van deze vier sporen is een werkgroep opgestart.

In 2015 en 2016 hebben aanbestedingen plaatsgevonden en in augustus 2016 is het gebundelde vervoer gestart onder de naam “Avan.” De bestuurlijke focus is vanaf dat moment komen te liggen op de bundeling; de overige vier sporen hebben regionaal en in onze gemeente vanaf dat moment minder aandacht gekregen.

Avan is ingericht volgens een regiemodel: één regiebedrijf (DVG) neemt ritten aan, maakt planningen, stuurt voertuigen aan en verzorgt de facturatie, terwijl acht vervoerbedrijven het feitelijke vervoer van de cliënten verzorgen. Gemeenten bepalen met eigen beleid de toegang tot het vervoer en de voorwaarden waaronder cliënten reizen.

Belangrijk om op te merken is dat Avan dus **niet** een commercieel taxibedrijf is. Er is geen sprake van een “contract met Avan” dat onze gemeente zou kunnen verlengen of opzeggen. Wij zijn zélf, samen met 17 andere gemeenten, de aanbieder van het vervoer. We doen dat via de GR: een bedrijfsvoeringsorganisatie (BVO) waarbinnen een beheerbureau de contracten met regiebedrijf en vervoerbedrijven voor ons aanbesteedt en beheert.

2. Welke keuzes liggen nu voor?

Per 31 juli 2020 lopen de contracten voor regie en vervoer van Avan af. Daarmee ontstaat de gelegenheid voor het bestuur van de BVO DRAN om bij te sturen in het gekozen regiemodel. Dit betekent onder andere een nieuwe aanbesteding van vervoer en regie voor meerdere jaren. Uitgangspunten daarvoor zijn op 31 januari door het bestuur vastgesteld. U vindt dit alles terug in het bijgevoegde adviesdocument “Samen verder...”

Voor de voorgenomen aanbesteding is mede van belang om te weten of er gemeenten zijn die hun vervoer deels of geheel terugtrekken uit de samenwerking, of die juist voornemens zijn om nieuw vervoer in te brengen. Door de richting aan te geven waarin Avan de komende jaren ontwikkeld wordt, stelt de BVO DRAN deelnemende gemeenten beter in staat deze keuzes te maken.

Gemeenten die deels of geheel willen uittreden moeten dat voornemen uiterlijk 30 april a.s. kenbaar maken om per 31 juli 2020 tegen de laagst mogelijke kosten uit te treden. Na 30 april is er dus meer duidelijkheid over de regionale deelname.

Op basis van de aangegeven richting en de deelname vanuit de gemeenten kunnen verdere besluiten worden genomen over doorontwikkeling van het regiemodel en van de regionale samenwerking. Daarmee kan een effectieve nieuwe aanbesteding worden aangegaan.

3. Wettelijk en reglementair kader

Het reglement van de BVO DRAN bepaalt dat een gemeente die wil uittreden daartoe een besluit neemt en dit kenbaar maakt. Het besluit wordt genomen door het college. De wet gemeenschappelijke regelingen bepaalt dat een besluit tot uittreding moet worden bekrachtigd door de gemeenteraad.

Het voornemen van het college is om *niet* uit te treden en de deelname aan de BVO DRAN is voor onbepaalde tijd. Een besluit om te blijven heeft binnen het bovenstaand kader geen plaats. Daarom is er ook geen sprake van een formele rol voor de gemeenteraad.

Uw raad heeft in de afgelopen jaren zorgen geuit over de grip op de kosten bij de BVO DRAN, een zorg die door het college gedeeld werd en wordt. Deze zorg heeft geleid tot een opdracht aan het college om de raad te informeren over de mogelijkheden van uittreding uit de BVO.

Gezien deze zorgen is het college van mening dat het van belang is om een besluit te nemen, de raad hierover te informeren en de raad te vragen haar wensen en bedenkingen te uiten. Daarbij speelt ook mee dat het college zich, door geen gebruik te maken van de mogelijkheid om uit te treden per 31 juli 2020, committeert aan een nieuwe periode van deelname.

4. Uitgangspunten 2015

De keuze voor het regiemodel in 2015 is onderbouwd met een aantal redenen en omkleed met een aantal randvoorwaarden in een uitgangspuntennota die door alle colleges in de regio is vastgesteld.

Belangrijk was de verwachting, op basis van eerder onderzoek door adviesbureau Cissonius, dat het vervoer door bundeling efficiënter georganiseerd zou worden en dat dit een concrete besparing zou opleveren. Deze verwachting is nog niet uitgekomen. Aan alle andere, op kwaliteit gerichte, uitgangspunten wordt wel voldaan.

De gemeente Westervoort heeft geen aanvullende uitgangspunten vastgesteld bij haar keuze om deel te nemen. Wel mag worden opgemerkt dat voor het college de deelname aan een GR, zeker in de context van de opheffing van de stadsregio, geen vanzelfsprekendheid was, vanwege het gebrek aan sturing dat onze kleine gemeente heeft in een grote regionale samenwerking.

De keuze voor het regiemodel was slechts één van vijf sporen waarmee de regio de kosten van het vervoer wilde beheersen en de kanteling van voorzieningen doorvoeren. Voor de vier overige sporen zijn geen uitgangspunten geformuleerd. Wel zijn op deze sporen eveneens besparingen voorgerekend en is duidelijk dat deze niet behaald zijn en dat dit te maken heeft met het grotendeels uitblijven van beleidsmatige keuzes door gemeenten.

5. Ervaringen met Avan

De taxi's van Avan zijn eind augustus 2016 begonnen met rijden. Er was in september 2016 sprake van een ongelukkige start doordat verschillende kinderziektes tegelijk optraden en elkaar daardoor versterken. Deze problemen zijn opgelost. In 2017 is een klanttevredenheidsonderzoek gehouden waaruit blijkt dat reizigers tevreden zijn over het vervoer, met uitzondering van de afhandeling van klachten.

Het regiemodel van Avan was en is pionierswerk. Het was nog niet eerder in deze vorm en op deze schaal toegepast. Het model is ook onder tijdsdruk opgezet, waardoor vermijdbare fouten zijn ontstaan. Sommige van die fouten zitten verweven in de huidige bestekken en kunnen pas in een nieuw contract worden hersteld. Daarnaast heeft een onvolledige inrichting van de regionale samenwerking geleid tot gemiste kansen en tot periodieke bestuurlijke en ambtelijke onrust.

De eerste begrotingen van Avan waren voor de meeste gemeenten (inclusief Westervoort) een onaangename verrassing. De totale kosten voor onze gemeente en de meeste andere gemeenten lagen direct aanzienlijk hoger dan de 'oude' kosten, met name voor routevervoer, en dit verschil kon lange tijd niet goed verklaard worden. Het beheerbureau (de eigen staf van de BVO) was niet berekend op het extra rekenwerk waar het bestuur vanwege deze tegenvallers om vroeg.

In 2018 zijn de kostenstijgingen per gemeente geanalyseerd en voor het grootste deel verklaard. Belangrijke factoren liggen buiten Avan (toename van de vraag, hogere tarieven voor taxivervoer) en sommige factoren liggen bij de gemeente (toename van bijzondere indicaties en afwijkende reispatronen). Ook weeffouten in het regiemodel verklaren echter een deel van de hoge kosten.

De bestuurlijke besluitvorming in de BVO DRAN is met name in de eerste twee jaar moeizaam geweest. Dit had te maken met de praktische opstartproblemen en de forse kostenstijging in veel gemeenten, maar ook met het vergaderen in grote groepen (19, nu 18

gemeenten) en de vraag aan het beheerbureau om met 3,5 fte in een onverwacht complexe situatie zowel effectief contractbeheer als een bestuurlijke sensitief secretariaat te voeren.

Daarnaast heeft doorontwikkeling tot zover bijna stilgelegen vanwege de veelheid aan urgente bestuurlijke prioriteiten. Dit geldt niet alleen voor de doorontwikkeling bij Avan, maar ook voor het draaien aan beleidsmatige knoppen door onze gemeente en het inzetten van vrijwillige chauffeurs en OV-trainingen: de vier sporen dus. Dit terwijl inzet op deze sporen naar verwachting een groter effect zal hebben dan het optimaal bundelen van ritten onder een regiemodel.

De benodigde data, tijd en aandacht hiervoor hebben tot zover in onze gemeente en in bijna alle andere gemeenten ontbroken. Na de opheffing van de werkgroepen is bestuurlijk geen agenda gevoerd op de vier overige sporen, ondanks het grotere effect op kosten en kanteling dat van deze sporen te verwachten is.

Discussies over de vraag of een bedrijfsvoeringsorganisatie zich wel of niet met beleidsmatige thema's mag bezighouden verhinderen vooralsnog een effectieve regionale inzet op de vier sporen. Gewenst is een duidelijke bestuurlijke keuze in regioverband: ondersteunt de beheerorganisaties de gemeenten met proactief advies, regelen de gemeenten op andere wijze een collectieve ondersteuning, of zoekt ieder zijn eigen ondersteuning?

6. Advies: conclusies van het BVO-bestuur

Het adviesdocument dat op 31 januari door het BVO-bestuur is aangenomen trekt een aantal relevante conclusies.

Winstverwachting en nieuwe aanbesteding
Een belangrijke conclusie (die het BVO-bestuur ook al in september 2018 heeft getrokken) is dat bundeling alleen niet gaat leiden tot een daling van de totale vervoerkosten en dat een eerdere verwachting, gebaseerd op onderliggende onderzoeksrapporten, dat bundeling een concrete besparing van 4,5 miljoen zou opleveren, niet uit zal komen.

Deze conclusie deelt het college. Vergrijzing en andere trends maken dat de vraag naar vervoer de komende jaren een forse autonome stijging zal vertonen, bovenop de BTW-verhoging en het wegvallen van de BPM-vrijstelling voor taxi's. Het is onvermijdelijk dat dit alles ook leidt tot een toename van uitgaven, waar 'meer efficiency' niet tegenop kan.

Het contract met de regiecentrale loopt 31 juli 2019 af. Het BVO-bestuur kiest ervoor om het regiecontract niet te verlengen, evenmin als de vervoercontracten: het heeft een aangepast regiemodel voor ogen, waar de bestaande contracten niet op aansluiten. Het college ondersteunt deze keuze: een nieuwe aanbesteding geeft gelegenheid om weeffouten in de bestaande constellatie te corrigeren en meer duurzaam in te kopen.

Het college constateert wel dat een nieuwe inkoop van vervoer kan leiden tot hogere kosten voor taxivervoer, omdat de markt sinds 2016 opnieuw krapper is geworden. Ook hier geldt dat besparen door samenwerking een kwestie is van doorontwikkelen en niet van snel incasseren.

Wat betreft het regiemodel ziet het college net als het BVO-bestuur redenen om de eerder genoemde 'winstverwachting' los te laten en om enkele andere uitgangspunten bij te stellen, maar ook voor het college blijft de essentie van het regiemodel nog steeds overeind.

Andere organisatie routevervoer
In het adviesdocument wordt vooral de organisatie van het routevervoer (leerlingen, dagbesteding en jeugdvervoer) aangepast. Dit is passend omdat binnen Avan de grootste kostenstijgingen op deze posten staan. De planning van ritten en het contact met de klant worden weer bij het vervoerbedrijf worden gelegd. Dit geeft de vervoerders een prikkel die de regiecentrale niet had, namelijk om optimaal te plannen.

Het college merkt op dat er ook andere prikkels voor efficiënt plannen zijn, die in het adviesdocument wellicht te snel worden gepasseerd. Een regiecentrale kan worden beloond voor efficiënt ritten combineren: de huidige regiepartij heeft deze prikkel niet. Het ontbreken van een prikkel voor efficiënt plannen is een weeffout die in een nieuwe versie van het regiecontract had kunnen worden gecorrigeerd.

Voor het vraagafhankelijke vervoer (de WMO-pas) blijft een “callcenter” in de visie van het BVO-bestuur de planning en ritaanname uitvoeren. Het beheerbureau wordt het eerste contactpunt voor klachten en neemt het contractbeheer richting vervoerbedrijven over. Het college steunt deze opzet.

Terug naar vervoerpercelen
Ook belangrijk is dat het vervoer wordt opgedeeld in percelen met een vervoerkundige samenhang. Bijvoorbeeld een perceel voor routevervoer in de Liemerse gemeenten gericht op de SBO-scholen in Zevenaar en Doetinchem en op zorgaanbieders in en nabij onze gemeente. En een ander Liemers perceel, juist gericht op Arnhem. Hiermee sluit het regiemodel beter aan op de schaal van het vervoer en van lokale vervoerbedrijven. De vervoertarieven van de percelen kunnen wel gaan variëren, in tegenstelling tot de huidige situatie waarin een kilometer in de hele regio evenveel kost.

Het succes van de doorontwikkeling hangt in grote mate af van hoe deze percelen worden ingericht. Enerzijds omdat slim ingedeelde percelen de beste bundeling geven. Anderzijds omdat gemeenten die samen bij een perceel horen, extra eisen aan het vervoer kunnen stellen. In de komende weken en maanden wordt een nadere invulling gegeven aan de ruimtelijke en inhoudelijke afbakening van de percelen.

Duurzaamheid
Maatwerk per perceel is politiek ook welhaast noodzakelijk, vanwege uiteenlopende ambities met betrekking tot duurzaam vervoer, waarop met name gemeente Nijmegen hoog inzet door een commitment aan zero emissie in 2025.

Ons college is aanzienlijk voorzichtiger dan dat van Nijmegen. Aan zero-emissie taxibusjes zitten op dit moment nog erg veel haken en ogen kennen wat betreft prijs, techniek, diploma’s en beschikbaarheid. Wanneer welke techniek betaalbaar op de markt komt is niet scherp te voorspellen. Vooraf harde eisen stellen betekent dat vervoerders een groot risico in hun prijs zullen incalculeren - of uberhaupt niet zullen offreren.

Voor het college is daarom van belang dat keuzes in duurzaamheid op perceelniveau worden gemaakt en dat ingroei en prijsprikkels worden benut als middelen om vervoerders tegen acceptabele en beheersbare kosten over de streep van zero emissie te trekken.

7. Alternatieven

Blijven deelnemen aan Avan is geen vanzelfsprekendheid. Onze gemeente heeft de mogelijkheid om dit voorjaar aan te geven dat zij geheel of gedeeltelijk wil uittreden uit Avan

en om daarvoor relatief lage kosten te betalen[1]. De vraag is dan wat de alternatieven zijn die het college zou kunnen verkiezen.

Het belangrijkste alternatief voor deelname aan Avan is om zelf het vervoer in te kopen bij vervoerbedrijven, al dan samen niet met buurgemeenten. In het verleden hebben Westervoort en Duiven (soms met Zevenaar en/of Doesburg) samen het leerlingenvervoer aanbesteed. Deze aanbestedingen, waarin westwaarts en oostwaarts vervoer in overlappende percelen werden aanbesteed, leken op de vervoerkundig logische percelen die nu door de BVO DRAN worden overwogen.

Aanbesteding van leerlingenvervoer door gemeenten is in Nederland jarenlang de standaard geweest. Adviesbureaus ondersteunen gemeenten bij de inkoop. Bij deze aanpak is het cruciaal dat er tijdens de looptijd intensief contractbeheer wordt gevoerd en dat aanbieders hierop al vertrouwen wanneer zij hun offertes schrijven. Zo niet, dan is het risico levensgroot dat vervoerders het contract binnenslepen met onrealistisch lage prijzen, in de verwachting dat naleving van het contract niet serieus gecontroleerd zal worden.

Andere vervoervormen (WMO-dagbesteding en Jeugdwet) zijn niet eerder door afzonderlijke gemeenten aanbesteed, omdat ze uit de oude AWBZ komen. Voor de cliënten dagbesteding en jeugdwet zou aan zorgaanbieders gevraagd kunnen worden om het vervoer opnieuw zelf te regelen, zoals ze dat voor 2017 ook deden. De zorgaanbieders zullen vermoedelijk echter niet akkoord gaan met de lage vergoedingen die de gemeente daar destijds voor gaf.

Vraagafhankelijk WMO-vervoer is complexer dan routevervoer. Het wordt in Nederland bijna altijd op regionale schaal aanbesteed en vaak gecombineerd met OV-vangnet-vervoer in opdracht van de provincie. Op een kleinere schaal dan regio Arnhem is dit vervoer niet kosteneffectief te organiseren. Wel kan lokaal vervoer door vrijwilligers een deel van deze vraag op een andere manier bedienen.

8. Wat zijn de voordelen van deelname?

Schaal
Vervoer wordt niet goedkoper of duurder simpelweg doordat het vanuit hetzij een gemeente, hetzij een regio wordt ingekocht. De wijze waarop het BVO-bestuur wil aanbesteden komt bovendien sterk overeen met de wijze waarop het vervoer zou worden aanbesteed wanneer onze gemeente dit zelfstandig of in Liemers verband zou doen.

De kosten van doelgroepenvervoer zijn (naast vele externe factoren, die voor een gemeente niet anders zijn dan voor een regio) vooral afhankelijk van de kwaliteit van de aanbesteding en van het contractbeheer. Deze kwaliteit is wél makkelijker te bereiken op regionaal niveau, met name als daarin een (verbeterd) regiemodel wordt toegepast.

De schaalvoordelen van regionale samenwerking zitten vooral in gezamenlijk contractbeheer, gezamenlijke inzet op doorontwikkeling en inkoopkracht op de taximarkt. Eén fulltime contractbeheerder die regionaal enkele contracten beheert is, bereikt bijna even veel als 19 gemeentelijke contractbeheerders, hoe goed zij hun kennis ook delen.

[1] Meest relevant is de optie om uit te treden bij het einde van het huidige regiecontract op 31 juli 2020. Op dat moment kan onze gemeente uittreden met alle of enkele doelgroepen tegen betaling van enkel de directe kosten van het uittreden. Een dergelijk besluit tot uittreden moet het college uiterlijk 30 april a.s. kenbaar maken. Uittreden op andere tijdstippen is ook mogelijk, maar met hogere en minder voorspelbare kosten, waarbij de andere deelnemers achterblijven met contracten en totale kosten die zijn berekend van het vervoer van onze inwoners.

Dit geldt in enige mate ook voor inzet op doorontwikkeling. Een gezamenlijke beheerorganisatie kan analyses uitvoeren en suggesties aandragen voor mogelijkheden om in beleid en toekenning te besparen. In het afgelopen jaar is de beheerorganisatie deze taak actiever gaan invullen. In kleiner verband is het lastiger om voor deze analyses expertise in te kopen en processen in te richten.

Monopoliewinsten
De markt voor gemeentelijke vervoercontracten neigt afwisselend naar een *race to the bottom* en naar *winner takes all*. Vervoerbedrijven die in een bepaalde regio al enkele contracten hebben, hebben meer gelegenheid om ritcombinaties te maken. Andere vervoerbedrijven gaan failliet of moeten genoegen nemen met onderaannemerschap. Het college ziet dit patroon alleen al uit zorg om de continuïteit van vervoer niet graag terugkeren.

Ook financieel is een *race to the bottom* nadelig voor de gemeente. De vervoerder met meeste contracten breidt zijn marktaandeel aanvankelijk uit doordat hij lagere tarieven kan bieden - totdat de concurrentie verzwakt en hij uiteindelijk juist weer hogere marges gaat hanteren. Met het regiemodel halen de gemeenten deze monopoliewinst uit de markt en geven zij lokale ondernemers de kans op een gezonde bedrijfsvoering.

9. Wat zijn de risico's van deelname?

Beperkte invloed
Blijven deelnemen aan Avan heeft als belangrijkste nadeel dat onze gemeente een beperkte invloed heeft: niet alleen omdat wij als kleinere gemeente beperkte invloed hebben op de besluitvorming in het bestuur, maar ook doordat de specifieke invulling die de BVO DRAN, het beheerbureau en het regiemodel in 2016 hebben gekregen onze gezamenlijke grip op kwaliteit en kosten zwakker maken dan noodzakelijk.

Capaciteit beheerbureau
Een kleine stem in een grote bedrijfsvoeringsorganisatie is niet bezwaarlijk als het contractbeheer goed functioneert en het bureau zich kan opstellen als proatieve dienstverlener voor gemeenten die beleidsmatig willen doorontwikkelen. De aansturing van Avan (het BVO-bestuur en het beheerbureau) is in 2016 echter met een beperkte capaciteit toegerust. Dit heeft bijgedragen aan het ontstaan en het voortduren van operationele problemen en bestuurlijke onrust.

Onder een nieuwe directie en met enkele grote obstakels uit de weg geruimd opereert het beheerbureau momenteel effectief, zowel in de aansturing van vervoer als in de ondersteuning van het bestuur. Dit geeft vertrouwen in de toekomst. Tegelijk staat de samenwerking voor complexe bestuurlijke keuzes en zal ook het inregelen van het vernieuwde regiemodel nieuwe uitdagingen oproepen.

Ambtelijke capaciteit
Het BVO-bestuur wordt niet alleen vanuit het beheerbureau ondersteund, maar ook indirect door ambtenaren van de achttien gemeenten. Van belang is dat alle gemeenten een dossierhouder inzetten die kan opereren in meerdere portefeuilles (WMO, Jeugd, onderwijs), die de verbinding met de lokale toegang warm houdt én die relevante inbreng levert in regionale overleggen.

Bij de start van Avan is de benodigde ambtelijke inzet in veel gemeenten onderschat. Het is van belang dat deze inschatting wordt bijgesteld, met name om de kansen van doorontwikkeling op de vijf sporen daadwerkelijk te benutten.

Beleidsmatige effectiviteit
De regio is begonnen aan haar samenwerking met de ambitie om op vijf sporen kosten te beheersen en kwaliteit te bevorderen, binnen de randvoorwaarde dat gemeenten hun eigen beleid blijven bepalen. De vier sporen die *niet* over bundeling gaan (anders indiceren; vrijwilligers inzetten; kleinschalig OV; en zorg dichtbij huis) vallen buiten de scope van de BVO DRAN.

De gemeenten hebben nog geen goede vorm gevonden om die vier sporen in onderlinge afstemming (met elkaar en met het gebundelde vervoer van Avan) op te pakken en tot resultaten te brengen. Het is van belang dat een vorm wordt gevonden om deze gezamenlijke ambitie alsnog met kracht op te pakken en daarbij de faciliteiten die de BVO DRAN biedt optimaal te benutten. Zolang deze vorm niet wordt gevonden, blijft het voor een kleine gemeente als Westervoort lastig om capaciteit te vinden voor beleidsmatige doorontwikkeling.

10. Hoe weegt het college deze zaken af?

Het college is van mening dat de ingezette koers van de BVO DRAN voor Avan zicht biedt op effectieve bundeling van vervoer en tevens een betere balans van kosten en kwaliteit biedt dan onze gemeente kan behalen met een eigen of een Liemerse aanbesteding.

Het college constateert dat de regionale samenwerking een grote opgave heeft, in het bijzonder op beleidsmatige doorontwikkeling, in combinatie met een beperkte capaciteit bij het beheerbureau en in de ambtelijke ondersteuning.

Ondanks deze kanttekeningen kiest het college ervoor om te blijven deelnemen aan de regionale samenwerking en zich in te zetten voor meer ondersteuning bij het beheerbureau en in de gezamenlijke inzet op doorontwikkeling.