



## Gemeente Renkum

Verantwoordelijke afdeling  
Samenleving

Inboeknummer:

- Paragraaf begroting: 1
- Steller: C.E.F. (Carolien) Aalders

Raad d.d.  
17 februari 2016

Portefeuillehouder  
mr. J. (Jasper) Verstand, H.J. (Hermine)  
van den Berg – van Zijl

Datum  
22 januari 2016

Onderwerp  
**Bedrijfsvoeringsorganisatie Doel-  
groepenvervoer Regio Arnhem-  
Nijmegen**

### Geadviseerd besluit

1. Toestemming verlenen voor het treffen van de regeling  
Bedrijfsvoeringsorganisatie Doelgroepenvervoer Regio Arnhem-Nijmegen (DRAN)

### Samenvatting

Op 21 oktober 2015 heeft u ingestemd met het principe besluit tot het oprichten van een BVO Doelgroepenvervoer en daarmee met het juridisch verankeren van de regionale samenwerking op het gebied van vervoer. Op basis van de Wet gemeenschappelijke regelingen is dit principe besluit uitgewerkt. Met dit voorstel bieden wij u de tekst van de BVO aan.

De gemeenten in de stadsregio willen blijven samenwerken op het gebied van het doelgroepenvervoer. Dit betreft het vervoer voor inwoners, die wegens een beperking geen gebruik kunnen maken van regulier openbaar vervoer (zoals vervoer in het kader van de Wet maatschappelijke ondersteuning 2015). Ook het Jeugdwetvervoer, het leerlingenvervoer, kleinschalig OV, maatwerkvervoer in het kader van de Participatiewet en het dorpsvervoer kunnen worden ondergebracht in de regionale samenwerking op het doelgroepenvervoer. Het merendeel van de deelnemende gemeenten kiest er nog niet voor om alle doelgroepen onder te brengen. Een aantal gemeenten, bijv. Arnhem, doet dat al wel. Renkum kiest voornamelijk om te starten met het onderbrengen van de voormalige stadsregiotaxigebruikers. Dit zijn vooral wmo-geïndiceerden en dus bijv. niet het leerlingenvervoer. In de loop der tijd kunnen de gemeenten in de stadsregio het aantal doelgroepen, wat onder de regionale samenwerking wordt gebracht, uitbreiden.

Daarvoor moet bestuurlijk worden samengewerkt. In de Nota van Uitgangspunten regionale aanbesteding van het doelgroepenvervoer zijn uitgangspunten opgenomen voor het doelgroepenvervoer in de stadsregio.

Het Gelderse provinciebestuur is voornemens per 1 januari 2017 het aanvullend vervoer te mandateren aan de Gelderse regio's. Voorwaarde is dat de gemeenten in de regio samenwerken op basis van een samenwerkingsvorm met rechtspersoonlijkheid. Enerzijds om de Samenwerkingsovereenkomst Basismobiliteit met de provincie te kunnen afsluiten, anderzijds om opdracht te kunnen verlenen aan de winnaars van de aanbestedingen.

Er komen twee aanbestedingen, één voor een regiecentrale (gunning tussen half januari en half februari 2016) en één voor de uitvoering van het vervoer (openbaarmaking bestek eind februari/begin maart 2016). Om dit te kunnen bewerkstelligen moet er een uitvoerings- en beheerorganisatie komen die verantwoordelijk is voor de advisering en ontwikkelingen rond beleid, voor contractbeheer en voor facturering. De beheerorganisatie wordt door de 19 gemeenten gezamenlijk uitgevoerd en blijft dus binnen het publieke domein.

Na de verkregen toestemming voor de gemeenschappelijke regeling wordt verder gegaan met de implementatie van de organisatie t.b.v. de BVO. De Provincie stelt als eis, dat de BVO-organisatie uiterlijk op 1 juni 2016 ingericht moet zijn.

## Hoofdpijnen Regeling

### A. Toe- en uittreding

In artikel 26 en 27 van de BVO staat welke regels gelden wanneer een partij wil deelnemen of uittreden of een vervoersstroom wil toevoegen of weghalen bij de vervoercentrale. Uittreden bepaalt iedere deelnemer zelf na toestemming van de gemeenteraad. Bij het uittreden is het vaststellen van een liquidatieplan vereist. Met dit liquidatieplan, dat opgesteld is door een onafhankelijke registeraccountant, moet tenminste tweederde van de deelnemers inclusief de uittreder instemmen. Een instemming van de uittreder is vereist zodat de uittreder niet geconfronteerd kan worden met een plan waar hij niet achter staat. Ook gedeeltelijk uittreden is geregeld zie artikel 27 lid 5. (bijvoorbeeld voor een specifieke vervoersstroom).

### B. Stemverhoudingen van het bestuur van de BVO

In de eerste stemronde heeft elke gemeente één stem en geldt een normale meerderheid van stemmen. Als een lid van het bestuur van oordeel is dat een bepaald besluit ongewenste en onrechtvaardige gevolgen heeft voor de deelnemer die hij vertegenwoordigt, kan voorafgaande aan de vergadering een gemotiveerd en beargumenteerd schriftelijk verzoek worden ingediend om via de escape-procedure te stemmen. Hierbij geldt dat besluiten worden genomen bij meerderheid van stemmen, waarbij de leden van het bestuur stemrecht hebben conform bijlage 1 van de BVO-regeling. Er zijn dan tenminste vijf bestuursleden vereist, die voor het besluit hebben gestemd.

Hiermee wordt recht gedaan aan de verschillen in omvang en financiële inbreng tussen gemeenten, maar wordt ook geborgd dat gemeenten elkaar bij besluitvorming nodig hebben. Vertrekpunt is natuurlijk dat gemeenten in onderling overleg via een reguliere stemming besluiten waarbij iedere gemeente evenveel stem heeft. (Zie ook artikel 10 van de BVO Doelgroepenvervoer.)

### C. Taken BVO

De BVO neemt taken op zich die voorheen waren belegd bij de Stadsregio en deels ook bij private partijen: de vervoerder. In het kader van het doelgroepenvervoer / basismobiliteit komt er een beheer- /

uitvoeringsorganisatie onder de BVO. Deze organisatie wordt bemenst om daadwerkelijk de taken te kunnen uitvoeren.

De specifieke (uitvoerings)taken die onder de BVO komen zijn:

- Aanbesteding regiecentrale en vervoer voor start vervoerssysteem
- Contractmanagement
  - o Overleg contractpartijen
  - o Naleven contracten
  - o Monitoring
  - o Financiële afhandeling contracten regiecentrale en vervoerders
- Financiële afhandeling doelgroepenvervoer naar deelnemende gemeenten.
- Financiële verantwoording contracten en verdeling kosten gemeenten
- Informatievoorziening doelgroepenvervoer naar gemeenten (managementrapportage 's)
- Ontwikkelfunctie (analyse gegevens en uitwerken besparingsscenario's voor gemeenten in relatie met beleidsontwikkeling doelgroepenvervoer gemeenten)
- Contractmanagement Samenwerkingsovereenkomst Basismobiliteit
  - o Eerste aanspreekpunt provincie
  - o Managementrapportages provincie
  - o Financiële verantwoording provincie
- (mede) voorbereiden en uitvoeren nieuwe/tussentijdse aanbestedingen vervoer
- Coördinatie programma doelgroepenvervoer (uitwerken sporen onderzoek Cissionius)

## D. Kostenverdeling

Zowel de eenmalige voorbereidingskosten als de vaste kosten van de BVO worden verdeeld o.b.v. een vaste bijdrage (drempelbedrag) en een gewogen bijdrage. Voor de gewogen bijdrage worden de resterende kosten, die nog niet gedekt zijn door het totaal van de drempelbedragen, verdeeld op basis van inwonersaantallen over de gemeenten die dat betreft (dat wil zeggen die in de verdeling alleen op basis van inwoners boven het drempelbedrag uitkomen).

Zie voor toelichting op dit voorstel de bijgevoegde tabel.

## Beoogd effect

Vervoersstromen gaan over gemeentegrenzen heen. Door samen te werken met andere gemeenten kan het aanvullend openbaar vervoer en het gemeentelijk maatwerkvervoer slimmer, efficiënter, klantvriendelijk en beter afgestemd en georganiseerd worden op de mogelijkheden van inwoners. Door samen te werken en kennis en kunde te delen, is het mogelijk om een deel van de opgelegde rijksbezuinigingen in het sociale domein en het openbaar vervoer zonder kwaliteitsverlies voor de gebruiker op te vangen.

## Kader

De BVO valt onder de Wet gemeenschappelijke regelingen (Wgr) en bezit rechtspersoonlijkheid. Omdat het de oprichting van een gemeenschappelijke regeling betreft, moeten de gemeenteraden van de aangesloten gemeenten hiervoor toestemming geven. Wettelijk is bepaald dat uw raad toestemming kan onthouden wegens strijd met het recht of het algemeen belang.

Daarnaast is in maart 2014 de Notitie Intergemeentelijke Samenwerking vastgesteld, waarin 5 fases in het proces tot oordeelsvorming zijn genoemd. In september 2015 heeft de raad zich uitgesproken over de nota van Uitgangspunten voor de regionale aanbesteding leerlingenvervoer. Dit is fase 1 en 2 van de Notitie Intergemeentelijke Samenwerking.

In oktober 2015 heeft de raad het voornemen uitgesproken tot deelname aan de BVO. In het licht van de Notitie Intergemeentelijke Samenwerking moet dit gezien worden als fase 3 (uitwerkingsfase) en voorbereiding van fase 4 (Realisatiefase), waarbij de samenwerking concreet vorm krijgt.

Ter uitwerking van dit voornemen (eveneens fase 4 van de Notitie Intergemeentelijke Samenwerking) wordt de regeling aan u voorgelegd.

## Argumenten

1. Over de juridische entiteit(en) waar het regionale doelgroepenvervoer ondergebracht zal worden, is langere tijd gesproken. Een extern deskundige, mr. R.J.M.H. de Greef, heeft in de zomer van 2015 geadviseerd om hiervoor een Bedrijfsvoeringsorganisatie (BVO) op te richten voor de gehele regio. Dit is de lichtste vorm van regionale samenwerking met rechtspersoonlijkheid en sluit het beste aan bij de doelstellingen van het doelgroepenvervoer. Deze BVO is gericht op de uitvoerende taken. De beleidstaak blijft bij de gemeenten. De BVO kent een enkelvoudig bestuur, waardoor bestuurlijke drukte beperkt blijft.

## Kanttekeningen

1. De provincie stelde aanvankelijk als eis, dat de BVO-regeling op 1 januari 2016 door alle gemeenten moest zijn bekrachtigd. Dat leek haalbaar tot in november bleek, dat de portefeuillehouders geen overeenstemming hadden over de kostenverdeling van de BVO. Deze was aanvankelijk voor iedere gemeente per inwoner gelijk. Arnhem en Nijmegen verzetten zich hier tegen, omdat zij het meeste moesten betalen bij een stemverhouding die voor iedere gemeente gelijk zou zijn (in de basis ieder 1 stem). Voor Renkum was de kostenverdeling een prima voorstel, waar we ook lang aan hebben vastgehouden. Uiteindelijk leidde het verzet van Arnhem en Nijmegen tot de huidige verdeling (voor iedere gemeente een drempelbedrag en een evt. gewogen bijdrage). Dit kost de gemeente Renkum structureel een fractie meer (jaarlijks zo'n € 1.500,-), maar nog steeds minder dan de kosten die we voor de Stadsregio hadden. Bij stemming over dit voorstel heeft Renkum aangegeven niet tevreden te zijn met deze verhoging. Helaas stemde de meerderheid voor.

Deze discussie heeft de vaststelling van de BVO-regeling vertraagd. We hebben van de provincie uitstel tot eind februari, maar dat betekent voor ons proces, dat er opnieuw tijdsdruk is bij het treffen van de regeling en is een spoedprocedure voor de raad aangevraagd.

## Draagvlak

In het portefeuillehoudersoverleg is overeenstemming bereikt over de BVO-regeling.

## Aanpak/Uitvoering

Na de verkregen toestemming voor de gemeenschappelijke regeling wordt verder gegaan met de implementatie van de organisatie t.b.v. de BVO. De BVO organisatie moet uiterlijk 1 juni 2016 zijn ingericht.

## Financiële consequenties

De BVO brengt kosten met zich mee. We onderscheiden twee type kosten: implementatie- en opstartkosten (eenmalig) en kosten van de BVO (structureel).

### Ad 1) Implementatie- en opstartkosten

Wij willen als regio samenwerken op het gebied van vervoer en we willen hiermee tevens een ambitie realiseren. Om te kunnen samenwerken moeten kosten worden gemaakt. Denk aan opstartkosten voor beheer, personeel, communicatie, ritplanningstaken (ICT) en de aanbesteding van het vervoer.

De bijgevoegde tabel geeft een overzicht van de verwachte implementatie- en opstartkosten per gemeente.

### Ad 2) Kosten van de BVO

Dit betreft structurele kosten. Zie bijgevoegde tabel voor bedragen per gemeenten.

De provincie Gelderland draagt financieel bij aan de BVO. Voor de regio is dat een bedrag van 240.000, -.

Zowel de eenmalige voorbereidingskosten als de vaste kosten van de BVO worden verdeeld o.b.v. een vaste bijdrage (drempelbedrag) en een gewogen bijdrage. Voor de gewogen bijdrage worden de resterende kosten, die nog niet gedekt zijn door het totaal van de drempelbedragen, verdeeld op basis van inwonersaantallen over de gemeenten die dat betreft (dat wil zeggen die in de verdeling alleen op basis van inwoners boven het drempelbedrag uitkomen).

Het drempelbedrag voor de voorbereidingskosten (eenmalige kosten) bedraagt €15.000,-.

Het drempelbedrag voor de kosten van de BVO (structurele kosten) bedraagt €5.000,-.

Zie voor toelichting op dit voorstel tabel (20161216\_Bijlage DEF. )

Voor Renkum betekent dit het volgende:

	<b>Drempelbedrag</b>	<b>Gewogen bijdrage</b>	<b>Totaal</b>
<b>Vorbereidingskosten</b>	€ 15.000,-	€ 15.335,-	€ 30.335,-
<b>BVO-kosten</b>	€ 5.000,-	€ 9.342,-	€ 14.342,-
<b>Totaal</b>			€ 44.677,-

Op dit moment betalen we voor de beheerkosten van de stadsregiotaxi € 0,47 per inwoner aan de voormalige Stadsregio. Met de kostenverdeling voor de BVO bedragen de beheerkosten € 0,456 per inwoner.

In de Wet gemeenschappelijke regelingen is geregeld dat de gemeenteraden een zienswijze kunnen indienen op de ontwerpbegroting. Aanvullend hierop is in artikel 16 van de BVO Doelgroepenvervoer opgenomen dat de ontwerpbegroting vòòr 15 april aan de gemeenteraden moet worden gestuurd.

## Dekking lasten:

- Voorbereidingskosten € 30.335,-: Deze kosten zullen gedekt worden binnen de totale middelen van het sociaal domein.
- BVO kosten € 14.432,-: De kosten van het beheer worden nu ook al door de deelnemende gemeenten betaald. Dit gebeurt via een bijdrage per inwoner. Binnen het budget “collectief vervoer Wmo” wordt structureel rekening gehouden met € 15.000 aan kosten voor dit beheer.

## Juridische consequenties

Zodra door alle 19 gemeenten de regeling DRAN getroffen is en in werking is getreden kan zij als rechtspersoon (zelfstandige entiteit) deelnemen aan het (rechts)verkeer.

De raad kan de gevraagde toestemming alleen onthouden wegens strijd met het recht of het algemeen belang (artikel 1 lid 3 Wet gemeenschappelijke regelingen).

## WMO-aspecten

Vanuit de uitgangspunten “Wmo 2015” en de uitgangspunten Kadernota Sociaal Domein gemeente Renkum zetten wij in op het versterken van eigen kracht en het langer zelfstandig wonen. Met de regiotaxi, de overige vormen van doelgroepenvervoer ( leerlingenvervoer, jeugdwetvervoer, Wmo-vervoer inclusief zorgtaxivervoer (voorheen AWBZ-vervoer) en participatiewetvervoer) en het wijzen op de mogelijkheden van regulier openbaar vervoer, voorzien wij in de dienaangaande vervoersbehoefte.

## Duurzaamheid

Door regionaal zoveel mogelijk vervoersstromen te bundelen, streven wij naar minder vervoersbewegingen en minder voertuigen om de verschillende doelgroepen te kunnen vervoeren.

## Effect op vermindering regeldruk

n.v.t.

## Communicatie

Het besluit tot het treffen van de BVO-regeling zal aan de provincie en de regio kenbaar worden gemaakt. Zodra de regeling door alle gemeenten is getroffen, zorgt gemeente Arnhem voor ondertekening van de regeling door alle colleges.