

Vergadering Gemeenteraad van 23 maart 2016

Afdeling : Onderwijs, Cultuur, Sport & Welzijn

Naam opsteller voorstel : Janssen, Marjo

Portefeuillehouder : H.A. (Harrie) Litjens en
P.P.H. (Paul) Sterk

Raadsvoorstel:

RAD-001219

Zaaknummer JOIN:

Z/15/012583

Agendapunt:

Onderwerp

Uitwerking Doelgroepenvervoer Limburg- en toetreding gemeenschappelijke regeling.

Voorstel

Besluiten om:

Het college toestemming te verlenen tot toetreding tot de gemeenschappelijke regeling Omnibuzz per 1 april 2016, onder de voorwaarde dat het college overeenstemming bereikt over de definitieve tekst van de gemeenschappelijke regeling.

Inleiding

Gemeenten hebben door de decentralisaties meer taken in het vervoer gekregen terwijl de budgetten beperkt zijn. Per 1 januari 2015 zijn gemeenten naast het Wmo-vervoer (Regiotaxi) en het leerlingenvervoer, ook verantwoordelijk voor de volgende vormen van doelgroepenvervoer: het Wmo-begeleid vervoer (dagbesteding en-opvang), het vervoer in het kader van de Jeugdwet en tenslotte in beperktere vorm het Wsw-vervoer.

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-, Noord- en Midden-Limburg.

32 Limburgse gemeenten (uitgezonderd Mook en Middelaar, die gemeente sluit aan bij de regio Nijmegen) hebben een projectorganisatie ingericht om te komen tot een gedegen visie. De aansturing van dit proces vindt plaats door de Stuurgroep Doelgroepenvervoer Limburg, waarin ons college is vertegenwoordigd.

Omdat het contract met de huidige vervoerder van Regiotaxi, Veolia, op 10 december afloopt, dient op 11 december gestart te worden met nieuwe vervoerder(s). Het contract is nu nog onderdeel van de provinciale concessieovereenkomst voor het openbaar vervoer (OV).

De provincie Limburg heeft echter alleen nog het OV aanbesteed zonder Regiotaxi. Over de toekomstrichting van het doelgroepenvervoer in Noord- en Midden-Limburg hebben wij uw raad de afgelopen periode door middel van een aantal raadsinformatiebrieven op de hoogte gebracht. De visie ten aanzien van de uitwerking van het doelgroepenvervoer ligt nu, met een advies van de stuurgroep, ter besluitvorming voor.



Totstandkoming advies stuurgroep

De stuurgroep doelgroepenvervoer, waarin namens Weert wethouder Litjens participeert, heeft samen met de ambtelijke projectgroep doelgroepenvervoer en de provinciale klankbordgroep (de reizigers) verschillende scenario's uitgebreid onderzocht en afgewogen. Hierover is advies uitgebracht aan het college.

Beoogd effect/doel

Een toekomstbestendig integraal georganiseerd doelgroepenvervoer dat goed aansluit op het openbaar vervoer, en waar gemeenten namens reizigers maximale zeggenschap over krijgen.

Argumenten

1.A. Te kiezen voor het regiemodel voor de uitvoering van het Limburgse doelgroepen vervoer

1.A.1 Het regiemodel als beste wordt beoordeeld op alle uitgangspunten en ambities die gemeenten nastreven

Er zijn drie modellen onderzocht, namelijk:

- I. De instandhouding van 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. Een callcenter model waarbij de callcenter functie los van de uitvoering van het vervoer wordt gekoppeld;
- III. Het regiemodel met een mobiliteitscentrale waarbij tevens een afweging wordt gemaakt tussen een privaat model en een publiekrechtelijk model.

Alle modellen en de huidige werkwijze (0-scenario) zijn beoordeeld op 8 criteria. De toelichting op de modellen is uitgewerkt in bijlage 6, pag.16.

1.B. Het regiemodel op Limburgse schaal publiekrechtelijk in te richten

1.B.1 Doelgroepenvervoer een taak is die het publiek belang dient en de binding met de gemeentelijke rol is daarbij essentieel

Om daarbij de best passende vorm (publiek of privaat) te bepalen, is dit beoordeeld op basis van een aantal criteria (bijlage 6, pagina 30).

Een uitgangspunt is 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 vraagt specifieke kennis die alleen door samenwerking effectief kan worden verkregen en beheerd. Er is een stabiele organisatie nodig die de continuïteit en een kwalitatief goede uitvoering van het doelgroepenvervoer regelt en garandeert.

Doelgroepenvervoer is, 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 vervoer. 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 zelf. Een transparante en stabiele uitvoering van het gemeentelijk beleid is gewenst voor het Limburgse doelgroepenvervoer.

De 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 de gemeenten op alle doorslaggevende punten als 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.

1.B.2 Hierdoor de inzet van Social Return on Investment (SROI) mogelijk wordt

De inzet van SROI komt in de marktomgeving moeizamer of onvolledig op gang. Door te kiezen voor een publiekrechtelijke inrichting van het regiemodel kunnen bijvoorbeeld opleidingstrajecten tot chauffeur of begeleider in het doelgroepenvervoer voor mensen met een afstand tot de arbeidsmarkt eenvoudiger tot stand komen. Ook de 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.

1.B.3 Er bestuurlijk draagvlak en draagvlak vanuit de provinciale klankbordgroep doelgroepenvervoer is voor een publiekrechtelijk regiemodel

Oud-burgemeester Hub Meijers van Onderbanken heeft namens de stuurgroep bij alle gemeenten een bestuurlijke draagvlakverkenning uitgevoerd voor het regiemodel. Alle 32 deelnemende gemeenten zijn daarvoor 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 (reizigers) unaniem de voorkeur onderschreven voor een publiekrechtelijke invulling van een regiemodel op Limburgse schaal voor het doelgroepenvervoer.

1.C Te kiezen voor een gefaseerde instroom van de verschillende vervoersvormen en te starten met Regiotaxi per 11 december 2016

1.C.1 Vanwege de omvang van het doelgroepenvervoer wordt de focus in eerste instantie op de Regiotaxi gericht om zo het huidige kwaliteitsniveau en de continuïteit vanuit het nieuwe regiemodel voort te zetten.

Deze keuze leidt tot een zo soepel mogelijke overgang voor de reiziger naar de nieuwe organisatie. Daarbij is het regiotaxi vervoer al op provinciale schaal georganiseerd. De uitvoering van het Wmo-begeleid vervoer en Jeugdwet zit nog grotendeels bij de zorginstellingen en leerlingenvervoer is op lokaal of regionaal niveau door gemeenten georganiseerd. De contracten en voorwaarden zijn erg verschillend. Om de voordelen van het regiemodel 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.

Twee ambtelijke werkgroepen werken de manier uit waarop het leerlingenvervoer en het Wmo-bg vervoer en Jeugdwet vervoer het beste in het regiemodel kunnen instromen. In

hun eerste voorlopige advies, adviseren zij om vanaf 2018 het Wmo-bg uit te laten voeren door de mobiliteitscentrale, en vanaf 2020-2021 het leerlingenvervoer¹. Daarnaast wordt per gemeente bekeken wat de beste optie is voor het leerlingenvervoer. De stuurgroep zal alle opties, inclusief de opmerkingen en belangen van gemeenten, hierbij afwegen om tot een stabiel ingroeimodel te komen.

De instroom van de overige vervoersvormen die onder de GR vallen en eventuele aanscherping en/of wijziging van de GR wordt door middel van diverse werkgroepen vorm gegeven. Deze werkgroepen adviseren aan de projectgroep en aan de stuurgroep waarna voor zover nodig aanvullende besluitvorming plaatsvindt.

2. Op grond van artikel 1 van de Wgr, per 1 april 2016 toe te treden tot de gemeenschappelijke regeling Omnibuzz.

2.1. Een gemeenschappelijke regeling met een geled bestuur is de beste manier voor een publieke samenwerking

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 (doelgroepen)vervoer. Gemeenten dragen géén beleidstaken, indicatiestelling of bestuursbevoegdheden door delegatie of mandaat over.

Een gemeenschappelijke regeling is de meest optimale manier om de noodzakelijke directe zeggenschap in het doelgroepenvervoer te behouden. Bovendien is deze manier van samenwerken niet vrijblijvend, wat een voorwaarde is om daadwerkelijk het doelgroepenvervoer tijdig met de beoogde kwaliteit en efficiency te organiseren.

2.2. De 32 deelnemende gemeenten controleren en sturen de gemeenschappelijke regeling direct aan via het Algemeen Bestuur

Met de nieuwe Wgr per 2015, zijn de mogelijkheden daartoe flink uitgebreid. De leden van het AB zijn verantwoordelijk verschuldigd aan de colleges en de gemeenteraden. De leden van het DB zijn op basis van artikel 19a Wgr verantwoordelijk verschuldigd met een actieve informatieplicht aan het AB.

In de Wgr vanaf 2015 hebben gemeenteraden een veel grotere zeggenschap over de begroting. Gemeenteraden dienen ruim van tevoren 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.

2.3. Materieel treffen 32 gemeenten in Limburg een nieuwe gemeenschappelijke regeling waardoor alle gemeenten een gelijke startpositie hebben

De huidige gemeenschappelijke regeling Omnibuzz waarin 10 gemeenten in Zuid Limburg al samenwerken wordt als fundament gebruikt voor het bouwen van een gewijzigde regeling. Formeel betekent dit dat de bestaande gemeenschappelijke regeling Omnibuzz wordt gewijzigd en 22 gemeenten toestemming vragen aan het huidige AB, om toe te treden. De gemeente Weert is een van de 22 gemeenten.

¹ De instroom van het leerlingenvervoer op een later tijdstip te laten plaatsvinden heeft als voordeel dat dan alle contracten zijn afgelopen en het totale volume bij de aanbesteding in de markt kan worden gezet

Hierdoor ontstaat als het ware een heel nieuw samenwerkingsverband. De bestaande expertise en infrastructuur wordt "om niet" ingebracht. Naam en huisstijl blijven behouden. De financiële startpositie van alle 32 deelnemende gemeenten wordt gelijkgeschakeld (zie punt 3).

Omnibuzz keert de weerstandsreserve uit aan de huidige 10 deelnemende gemeenten waardoor de financiële positie op gelijke gronden opnieuw wordt opgebouwd door 32 gemeenten. De (gewijzigde) gemeenschappelijke regeling Omnibuzz wordt toegelicht in bijlage 2 en 3 bij dit voorstel.

De gemeenschappelijke regeling Omnibuzz is met de 32 deel te nemen gemeenten door de stuurgroep voorbereid. Er heeft uitgebreide afstemming plaatsgevonden op ambtelijk en bestuurlijk vlak, en met de provinciale klankbordgroep.

Dit betreft zowel inhoud als de juridische en financiële inrichting. De regeling regelt alles in één keer, zodat voorzien is in de toekomstige uitvoering van alle vervoersvormen.

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 worden vermeld.

2.4. Om tijdig de aanbesteding van Regiotaxi te organiseren, dient de gewijzigde regeling Omnibuzz in te gaan per 1 april 2016

In april komt het nieuwe AB bijeen en start de aanbesteding Regiotaxi door Omnibuzz. Daarnaast is er een overgangsregeling voor de periode 1 april tot en met 10 december 2016 voor de uitvoering van de huidige Regiotaxi voor de 10 reeds deelnemende gemeenten.

3. Het financieel kader van het doelgroepenvervoer vast te stellen

3.1. Alle 32 deelnemende gemeenten starten vanuit een gelijke financiële positie bij de deelname aan de gemeenschappelijke regeling Omnibuzz

In het doelgroepenvervoer wordt een onderscheid gemaakt tussen uitvoeringskosten van het vervoer en de regiekosten. De uitvoeringskosten van het vervoer (directe kosten) komen voor het werkelijke gebruik 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 gebruikers (in het geval van regiotaxi het aantal pashouders) per gemeente. Hiermee wordt een zo evenwichtig mogelijke verdeling nagestreefd.

3.2. Omdat Omnibuzz vanaf de basis opnieuw wordt gefinancierd door gemeenten wordt per deelnemende gemeente een bedrag gestort voor de vorming van een algemene (weerstands)reserve om fluctuaties in de bedrijfsvoering op te vangen

Deze reserve bedraagt € 1,- per inwoner en dient in één keer per gemeente te worden gestort. 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 Weert bedraagt de bijdrage in de opstartkosten € 71.000,- en de bijdrage voor de opbouw van de reserve € 49.568,-. Genoemde bedragen staan in het concept bedrijfsplan (bijlage 4, pag. 35/36).

In de huidige begroting van Weert voor 2016, is rekening gehouden met structurele lasten voor Regiotaxi van in totaal afgerond € 318.000,-. Op basis van het concept bedrijfsplan van de gemeenschappelijke regeling stijgen deze lasten met € 188.000,- in 2017 (bijlage 4, pagina 36). Bij een nieuwe aanbesteding van het huidige Regiotaxivervoer (zonder GR)

zou er ook sprake zijn van een forse stijging van de kosten omdat Veolia bij de aanbesteding in 2006 ver beneden het markttarief heeft ingeschreven.

Bij de berekening van de beheerkosten is nog geen rekening gehouden met de te behalen synergie- en schaalvoordelen doordat het Limburgse doelgroepenvervoer niet meteen integraal zal worden uitgevoerd. 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 op termijn maximaal zichtbaar worden voor reiziger(s) en gemeenten.

3.3. Voor de vervoerskosten is uitgegaan van het hoogste tarief ad € 4,17 van Regiotaxi in Limburg met een opslag van 10%

Voor de vervoerskosten is uitgegaan van het hoogste tarief ad € 4,17 voor 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 betekent 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.²

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.

4. De gemeenteraad verzoeken om het college toestemming te geven voor toetreding tot de gemeenschappelijke regeling Omnibuzz per 1 april 2016

4.1 Artikel 1, lid 2 van de Wgr luidt: de colleges van burgemeester en wethouders van de deel te nemen gemeenten gaan niet over tot het treffen van een gemeenschappelijke regeling dan na verkregen toestemming van de gemeenteraden. Deze toestemming kan slechts worden onthouden indien er sprake is van strijd met het recht of het algemeen belang.

Kanttekeningen

1.A Kiezen voor de uitvoering van het Limburgse doelgroepenvervoer op basis van het regiemodel heeft meerdere voordelen en wordt door de stuurgroep en de klankbordgroep geadviseerd. Tijdens de oprichting en de start is er echter nog geen sprake van optimale efficiency. Zodra de andere vervoersvormen ingroeien in de uitvoering nemen efficiency en synergievoordelen toe.

1.B Het regiemodel op Limburgse schaal publiekrechtelijk inrichten heeft de voorkeur van de stuurgroep en de klankbordgroep. Het regiemodel kent echter een hogere complexiteit dan de andere modellen om te implementeren. Dit kost meer tijd en er is nog maar beperkt ervaring met het regiemodel. Het aantal gemeenten dat hier mee werkt neemt echter toe zodat inmiddels gebruik gemaakt kan worden van de kennis en ervaring die bestaande regio/mobiliteitscentrales hebben opgedaan.

² Bij de aanbesteding door de provincie Limburg in 2006 voor het openbaar vervoer en het doelgroepenvervoer heeft Veolia destijds fors onder de gangbare prijs ingeschreven (€2,29 ex. btw) om de aanbesteding te winnen

1.C Een gefaseerde instroom van verschillende vervoersstromen heeft als nadeel dat in de aanloopfase er nog geen optimale synergievoordelen behaald worden. Dit biedt echter wel de mogelijkheid om het huidige kwaliteitsniveau voort te zetten en voor de reizigers een geleidelijke overgang naar de nieuwe organisatie te creëren.

2. De stuurgroep en de klankbordgroep doelgroepenvervoer adviseren tot toetreding tot de gemeenschappelijke regeling Omnibuzz. Hiervoor dient de bestaande gemeenschappelijke regeling die nu van toepassing is voor 10 gemeenten in Zuid-Limburg vanaf de basis opnieuw gefinancierd worden. Dit heeft financiële gevolgen in de vorm van opstartkosten en de vorming van een weerstandsreserve. Gemeenten kunnen echter bij toetreding tot de gemeenschappelijke regeling maximale bestuurlijke zeggenschap krijgen over het vervoer. Beleidswijzigingen van gemeenten, en veranderingen in de vervoersmarkt kunnen snel doorgevoerd worden.

3. Het vaststellen van het financieel kader voor het doelgroepenvervoer heeft tot gevolg dat door toetreding tot de gemeenschappelijke regeling en de nieuwe aanbestedingsprocedure extra middelen nodig zijn. Het is voor gemeenten echter een onmogelijke taak om individueel doelgroepenvervoer te organiseren waarbij op termijn synergievoordelen te behalen zijn.

4. Toetreding tot de gemeenschappelijke regeling van Omnibuzz brengt kosten met zich mee, maar het samenwerkingsverband treedt namens de gemeenten op als expert, contractbeheerder en overlegpartner bij de aanstaande aanbesteding. Gemeenten zouden bij een nieuwe aanbesteding sowieso extra kosten maken.

Financiële/juridische gevolgen

De financiële gevolgen zijn al deels opgenomen in paragraaf 3.

De incidentele bijdragen van Weert in de opstartkosten (€71.000) en de vorming van de algemene reserve (€ 49.568) kunnen in 2016 worden opgevangen binnen de bestaande budgetten voor de Wmo ('oud', exclusief nieuwe taken 2015).

Op basis van het concept bedrijfsplan (bijlage 4) stijgen de kosten van vervoer, regie, planning en beheer met € 188.000 in 2017. Meerjarig wordt daarnaast rekening gehouden met een jaarlijkse indexering, waardoor de verwachte kosten in 2020 uiteindelijk met € 226.000 stijgen ten opzichte van de begroting 2016. Deze structurele kostenstijging kan worden opgevangen binnen de bestaande budgetten voor de Wmo ('oud', exclusief nieuwe taken 2015).

Kanttekeningen:

1. Door deel te nemen aan de voorgestelde GR worden het beheer, de regie, planning en uitvoering van al het (toekomstige) doelgroepenvervoer op basis van alle wetgeving overgedragen aan de GR, zonder dat op dit moment een reële inschatting gemaakt kan worden van de financiële, personele en juridische gevolgen hiervan.
2. De formulering van de Gemeenschappelijke regeling roept op onderdelen vragen op, is soms strijdig met elkaar en brengt onduidelijkheden m.b.t. de kostenverrekening met zich mee. Onze vraagpunten zijn doorgegeven en een aantal andere gemeenten heeft dit ook gedaan. Een werkgroep gaat advies uitbrengen in hoeverre de gemeenschappelijke regeling naar aanleiding daarvan aangepast/aangescherpt moet worden. Instemming met de voorliggende gemeenschappelijke regeling brengt op onderdelen onduidelijkheden, onzekerheden en risico's met zich mee waarvan op dit moment nog niet duidelijk is of deze aangepast gaan worden.
3. De berekening van de structurele kosten is gebaseerd op aannames. Pas na afronding van de aanbesteding en het definitieve bedrijfsplan, begroting en dienstverleningsovereenkomst van de gemeenschappelijke regeling kan een

nauwkeurigere berekening worden gemaakt. De resultaten van de aanbesteding zijn medio 2016 bekend. Het definitieve bedrijfsplan wordt 11 mei 2016 aan het algemeen bestuur van de Gemeenschappelijke regeling aangeboden. De onder kanttekening 2 genoemde werkgroep gaat ook de kaders voor de dienstverleningsovereenkomst formuleren en rapporteert hierover later dit voorjaar. Voor wat betreft de begroting 2017 van de gemeenschappelijke regeling wordt overleg gevoerd met de provincie en accountant omdat deze niet binnen de wettelijk gestelde termijnen opgesteld kan worden.

4. De vorming van een algemene reserve bij de gemeenschappelijke regeling lijkt op dit moment voorbarig, aangezien de definitieve stukken (bedrijfsplan, begroting en nota reserves en voorzieningen) nog niet gereed zijn.
5. Verder dienen de fiscale aspecten van de GR nog nader onderzocht en uitgewerkt te worden.

Conclusie

Het staat voor ons buiten kijf dat het doelgroepenvervoer in Limburg collectief georganiseerd dient te worden. In die zin onderschrijven wij de conclusies en aanbevelingen van de stuurgroep doelgroepenvervoer. Door de forse tijdsdruk die op dit dossier rust is de tekst van de gemeenschappelijke regeling vooralsnog in concept aangeboden. Hoewel de onderliggende stukken (nog) niet rijp zijn om te accorderen is het, gelet op de besluitvorming die bij het overgrote deel van de deelnemende gemeenten al heeft plaatsgevonden niet meer mogelijk de tekst van de gemeenschappelijke regeling aan te passen. De stuurgroep heeft daarom in de bijeenkomst van 18 februari besloten dat er een nadere toelichting wordt opgesteld die aan de deelnemende gemeenten wordt toegestuurd. Aansluitend wordt door middel van een veegronde de (concept)tekst van de gemeenschappelijke regeling aangepast. De vragen en opmerkingen van Weert, maar ook van andere gemeenten zijn doorgeleid naar een werkgroep die de veegronde gaat voorbereiden. Weert zal in deze werkgroep participeren. Wij stellen uw raad daarom voor om ons college toestemming te verlenen tot toetreding tot de gemeenschappelijke regeling per 1 april 2016.

Uitvoering/evaluatie

Besluitvorming door de 22 (nieuw toetredende gemeenten in de GR) geschiedt uiterlijk in maart 2016. Op 8 maart 2016 heeft een beeldvormende informatiebijeenkomst plaatsgevonden waar door een van de projectleiders van het project doelgroepenvervoer een toelichting is gegeven. Na toestemming door uw raad vindt op 29 maart de definitieve besluitvorming over toetreding tot de GR door het college plaats.

De instroom van de overige vervoersvormen die onder de GR vallen en eventuele aanscherping en/of wijziging van de GR wordt door middel van diverse werkgroepen vorm gegeven. Deze werkgroepen adviseren aan de projectgroep en aan de stuurgroep waarna voor zover nodig aanvullende besluitvorming plaatsvindt.

Het Algemeen Bestuur van de (32) gemeenten komt in april 2016 bij elkaar waarna de aanbesteding van de Regiotaxi van start kan gaan op 6 mei 2016. Op 1 juli wordt vervolgens de aanbesteding door het AB gegund. Van augustus tot november 2016 worden de systemen van de mobiliteitscentrale getest en op zondag 11 december 2016 start Regiotaxi. Vanaf 2017 zullen de overige ambities voor het toekomstige doelgroepenvervoer verder worden uitgewerkt.

Communicatie/participatie

Vanuit het project is een communicatieadviseur aangesteld, die zorgdraagt voor communicatie op de juiste momenten. Dit wordt afgestemd met alle lokale communicatieadviseurs.

Eind 2015 zijn raadsleden middels raadsbijeenkomsten in de verschillende regio's geïnformeerd over de laatste stand van zaken over het doelgroepenvervoer.

Regiotaxigebruikers (cliënten) zijn eind 2015 voor het eerst per brief geïnformeerd.

Gedurende 2016 zullen zij ook weer meermaals per brief en mogelijk middels nog te plannen bijeenkomsten worden geïnformeerd.

Advies raadscommissie

Bijbehorend ontwerpraadsbesluit bieden wij u hierbij ter vaststelling aan.

Burgemeester en wethouders van Weert,
de secretaris, de burgemeester,

M.H.F. Knaapen

A.A.M.M. Heijmans

Bijlagen

1. Begeleidende nota aanbidding Stuurgroep aan de 32 Limburgse gemeenten;
2. Concept Gemeenschappelijke Regeling Omnibuzz;
3. Toelichting Gemeenschappelijke Regeling Omnibuzz;
4. GR doelgroepenvervoer Limburg bedrijfsplan, 2^e versie;
5. Democratische legitimatie
6. Notitie Toekomstrichting doelgroepenvervoer, advies stuurgroep doelgroepenvervoer (september 2015)



Nummer raadsvoorstel: RAD-001219

RAADSBESLUIT

De raad van de gemeente Weert,

gezien het voorstel van burgemeester en wethouders van 23-2-2016;

besluit:

Het college toestemming te verlenen tot toetreding tot de gemeenschappelijke regeling Omnibuzz per 1 april 2016, onder de voorwaarde dat het college overeenstemming bereikt over de definitieve tekst van de gemeenschappelijke regeling.

Aldus vastgesteld in de openbare vergadering van 23-3-2016.

De griffier,

De voorzitter,

M.H.R.M. Wolfs-Corten

A.A.M.M. Heijmans