

# Raads Voorstel



Gemeente Brummen

Ons kenmerk : RV15.0076  
Programma(s) : Ruimtelijk Beheer  
Portefeuille(s) :  
Onderwerp : Basismobiliteit

AAN DE GEMEENTERAAD

Brummen, 8 september 2015

## **Wij stellen voor te besluiten om:**

1. Toestemming te verlenen om de Gemeenschappelijke Regeling Basismobiliteit te treffen.

## **Inleiding**

Op 25 juni van dit jaar heeft u ingestemd met de Kadernota Basismobiliteit en daarmee met (het juridisch verankeren van) de regionale samenwerking op het thema 'vervoer'. Dit is – zoals eerder aangekondigd - verder uitgewerkt in de vorm van een BedrijfsVoeringOrganisatie (BVO) op basis van de Wet gemeenschappelijke regelingen. Een eerste aanzet voor de inrichting van deze regionale organisatie vindt u in het Bedrijfsplan Vervoercentrale 1.0.

Het aangaan van de bijgevoegde Gemeenschappelijke Regeling Basismobiliteit<sup>1</sup> (zie bijlage) is een eerste, noodzakelijke stap in de richting van het daadwerkelijk realiseren van een regionale vervoercentrale.

### *Beoogd maatschappelijk effect*

De samenwerkende gemeenten willen per 1 januari 2017 een regionaal solide, efficiënt, klantvriendelijk en duurzaam vervoersysteem gerealiseerd hebben. Naast het inrichten van een slim vervoersysteem beogen we tevens de eigen vervoersoplossing van burgers en het reguliere openbaar vervoer - meer dan nu - te benutten.

### *Bestuurlijk belang*

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

Met voorliggend voorstel wordt beoogd, dat u toestemming verleend om de Gemeenschappelijke Regeling Basismobiliteit aan te gaan.

## **Argumenten**

### *1.1. Duurzame samenwerking, minimale bestuurlijke drukte*

De colleges hebben in een eerdere fase – onder voorbehoud van toestemming van de raad – besloten de publieke vervoercentrale vorm te geven in de vorm van een bedrijfsvoeringorganisatie (BVO). Het gedeeld eigenaarschap en gezamenlijke opdrachtgeverschap zijn het fundament van een duurzame samenwerking.

De bedrijfsvoeringorganisatie is een collegeregeling o.b.v. de Wet gemeenschappelijke regelingen (Wgr) met enkelvoudig bestuur, die vooral geschikt en bedoeld is voor uitvoeringstaken en die de mogelijkheid biedt om personeel in dienst te nemen. De bestuurlijke drukte is door het enkelvoudige bestuur beperkt. Voorts blijft beleidsvorming voorbehouden aan de deelnemende gemeenten.

<sup>1</sup> De samenwerkingsovereenkomst, die de deelnemende gemeenten zijn aangegaan met de provincie Gelderland, is onderdeel van de Gemeenschappelijke Regeling Basismobiliteit



### 1.2. Deelname aan de regionale vervoercentrale heeft schaalvoordelen

Deze schaalvoordelen zijn optimaal, wanneer de negen deelnemende gemeenten zoveel mogelijk gemeentelijk doelgroepenvervoer onder de vervoercentrale hebben gebracht. De voordelen zijn:

- ✓ Schaalvoordelen op inkoop en contractbeheer: Het is efficiënter om contractbeheer, inkoop etc. voor een groter vervoervolume vorm te geven;
- ✓ Schaalvoordelen op bundeling van vervoersstromen. Hierdoor zijn er meer combinatiemogelijkheden qua inzet van voertuigen en de geboden dienstverlening door de vervoercentrale;
- ✓ Gezamenlijk meer kennis en kunde, hierdoor meer innovatie- en ontwikkelmogelijkheden.

### Kanttekeningen

#### *Toestemming van raad is vereist/noodzakelijk*

De raad moet toestemming verlenen voor het aangaan van een Gemeenschappelijke Regeling. Dit is vastgelegd in artikel 1 van de Wet gemeenschappelijke regelingen. De raad kan slechts toestemming onthouden wegens strijd met het recht of het algemeen belang.

(Reeds in een eerdere fase (tijdens het besluitvormingstraject omtrent de vaststelling van de Kadernota Basismobiliteit 'Op Weg') bent u geïnformeerd over het voornemen tot het (nader) uitwerken van een regionale entiteit in de vorm van een bedrijfsvoeringorganisatie).

Indien u geen toestemming verleent voor het aangaan van de gemeenschappelijke regeling, zal dit consequenties hebben voor de planning. Wij zien momenteel geen strijd met het recht, resp. het algemeen belang op grond waarvan u de toestemming zou kunnen onthouden.

#### *Risico's*

De implementatiefase in 2015/2016 is een kritiek proces met aanzienlijke risico's, die genoemd worden in het hoofdstuk 'Risico's en maatregelen' van het Bedrijfsplan. Volledigheidshalve wordt hiernaar verwezen.

### Burgerparticipatie

Van 10 februari tot 17 maart 2015 was er inspraak mogelijk op de Kadernota 'Op Weg'. Voorafgaand hieraan is er op 27 januari 2015 een informerende regionale bijeenkomst georganiseerd voor gemeenteraadsleden van de samenwerkende gemeenten. Bij de start van de inspraakperiode zijn de gemeentelijke Wmo adviesraden (o.a. ook de MAR) tijdens een gezamenlijke bijeenkomst geïnformeerd. De inspraak heeft geleid tot aanpassingen van de Kadernota, die in juni/juli 2015 door alle negen gemeenteraden (na behandeling in twee rondes) is vastgesteld. In september 2015 organiseren de colleges een regionale bijeenkomsten over de kwalitatieve kenmerken van het vervoer voor de gemeenteraden.

### Advies adviesorganen

De ondernemingsraden worden/zijn geïnformeerd over de totstandkoming (en de vorm) van de vervoercentrale. Er is niet of nauwelijks sprake van overgang van taken van de gemeente naar de vervoercentrale.

### Communicatie

In de aanloop naar de nieuwe vervoerorganisatie zullen burgers, instellingen, medewerkers en overige betrokkenen worden geïnformeerd over de veranderingen. Dit zal verder worden uitgewerkt in een communicatieplan/activiteitenplan. In dit kader wordt verwezen naar het hoofdstuk 'Communicatie' in het Bedrijfsplan.

### Financiële toelichting

Het nu voorliggende voorstel kent twee financiële lijnen: de incidentele kosten en de structurele kosten. Het aandeel in de incidentele implementatiekosten is voor Brummen € 9.544 in 2015 en € 30.062 in 2016. Het gaat hierbij om de genoemde € 200.000 in 2015 en € 700.000 voor alle deelnemers, genoemd in onderstaand tabel 1, 1<sup>o</sup> regel onder 2015 en 2016. De bijdrage is gebaseerd op een toerekening op basis van het aantal inwoners.

Het aandeel Brummen in de structurele kosten - conform tabel 1 vanaf 2016 - wordt bepaald door het feitelijke gebruik door inwoners. Omdat de huidige begroting ook gebaseerd is op verwacht daadwerkelijk verbruik, is de verwachting, dat de nieuwe opzet binnen het bestaande budget van Leerlingenvervoer en collectief regiovervoer gedekt kan worden. Ook de incidentele kosten kunnen naar huidige inschatting uit het bestaande budget gedekt worden.

De raming conform tabel 1 is mede gebaseerd op een aantal aannames. Die aannames hebben zowel betrekking op de te behalen efficiency voordelen, als op de kosten vervoercentrale en op de omvang van het vervoer. Dit alles bij elkaar is aanleiding om in de komende programmabegroting 2016-2019 financieel nog geen rekening te houden met de te verwachten efficiency besparing. Indien de verwachting bewaarheid wordt, zal dit in de naaste toekomst tot verbetering van de begrotingspositie leiden. Voordelen (net zo goed als nadelen) worden in Brummen namelijk met de algemene middelen verrekend en niet met de middelen van het Sociale Domein.

**Tabel 1 Totaal overzicht kosten vervoercentrale en vervoer**

OVERZICHT KOSTEN INCIDENTEEL EN STRUCTUREEL							
Kosten	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Kosten vervoercentrale (implementatie, regie en beheer)	€ 30.000	€ 0	€ 200.000	€ 700.000	€ 1.500.000	€ 1.500.000	€ 1.500.000
Kosten vervoer							
-Vervoer volume vraagafhankelijk vervoer	€ 0	€ 0	€ 0	€ 0	€ 5.000.000	€ 5.000.000	€ 5.000.000
-Vervoer routegebonden vervoer	€ 0	€ 0	€ 0	€ 1.000.000	€ 3.500.000	€ 5.000.000	€ 5.000.000
Totaal vervoervolume	€ 0	€ 0	€ 0	€ 1.000.000	€ 8.500.000	€ 10.000.000	€ 10.000.000
<b>Totaal vervoercentrale &amp; vervoer</b>	<b>€ 30.000</b>	<b>€ 0</b>	<b>€ 200.000</b>	<b>€ 1.700.000</b>	<b>€ 10.000.000</b>	<b>€ 11.500.000</b>	<b>€ 11.500.000</b>
<b>Kosten vervoercentrale (beheer &amp; regie) ten opzichte van vervoervolume</b>				70%	18%	15%	15%
<b>Behaalde efficiency per jaar: uitgangspunt 5% van het vervoervolume</b>					€ 425.000	€ 500.000	€ 500.000

## Juridische grondslag

Wet gemeenschappelijke regelingen (Wgr)  
 Samenwerkingsovereenkomst Basismobiliteit 2017-2019 Regiogemeenten Stedendriehoek

## Inkoop en aanbesteding

N.v.t.

## Uitvoering

Na het verkrijgen van toestemming voor het aangaan van de Gemeenschappelijke Regeling Basismobiliteit, wordt verder gegaan met de implementatie. Op hoofdlijnen is deze beschreven in het Bedrijfsplan Vervoercentrale versie 1.0. In de periode van ambtelijke/bestuurlijke besluitvorming, inzake het Bedrijfsplan, wordt/is het implementatieplan verder uitgewerkt. De formele (juridische) start van de BVO/vervoercentrale is - na oprichting van het bestuur – voorzien in november 2015. De vervoercentrale is operationeel in juni 2016. Te starten met het Leerlingenvervoer van de gemeente Apeldoorn.

## Stukken ter vaststelling

### Stukken ter informatie

1. Collegebesluit BW15.0461 d.d. 8 september 2015, inclusief bijlagen.
2. Concept raadsbesluit (RB.15.0068)
3. De Gemeenschappelijke Regeling Basismobiliteit (15.005945)
4. Bedrijfsplan Vervoercentrale 1.0 (15.005946)

Burgemeester en wethouders van Brummen,

drs. E.V. Schmitz  
 secretaris

A.J. van Hedel  
 burgemeester