

AdviesNota



Gemeente Brummen

AAN BURGEMEESTER EN WETHOUDERS		OPENBAAR
		Datum : 22-1-2015
Afdeling	: Beleid en Bedrijfsvoering	Casnr. : BWZ15.0044
Adviseur	: A. Senff ASe/2 24	Doc.nr. : BW15.0069
Medeadviseur(s)	: Geen	
Portefeuillehouder(s)	: L. Tuiten	
Portefeuille(s)	: Verkeer en vervoer	
Burgerparticipatie	: Niet van toepassing	
Onderwerp	: Basismobiliteit	
VOORSTEL/ADVIES		
Besluiten om:		
<ol style="list-style-type: none">1. In te stemmen met de concept Kadernota 'OP WEG, Visie en kaders voor regionale samenwerking op Basismobiliteit 2015-2019'2. De concept-samenwerkingsovereenkomst Basismobiliteit 2017-2019 met de Provincie Gelderland aan te gaan, onder voorbehoud van consultatie van de gemeenteraad3. De vormgeving van de intergemeentelijke samenwerking verder voor te bereiden, leidend tot de oprichting van een publiekrechtelijke of privaatrechtelijke entiteit4. De concept Kadernota vrij te geven voor inspraak in de periode 17 februari tot 17 maart 20155. De Maatschappelijke adviesraad (MAR) te verzoeken advies uit te brengen voor 17 maart 2015 over de concept Kadernota6. In te stemmen met het ter beschikking stellen van een financiële bijdrage van circa € 2.400,- voor het inrichten van een regionale projectorganisatie en de inkoop van externe expertise voor het jaar 20157. Uw besluit met betrekking tot de beslispunten 1, 2 en 3 ter bespreking aan te bieden aan de gemeenteraad.		
COLLEGEBSLUIT		
Datum	Besluit	Vervolprocedure
10/02/2015	<i>conform advies</i> <i>E. Hanzens</i> <i>Loco-secretaris</i>	Raad: t.k.n. OR:

Inleiding

Onder Basismobiliteit verstaan we, dat iedereen zich binnen de regio zo zelfstandig mogelijk tegen een redelijk tarief met een vorm van (openbaar) vervoer kan verplaatsen. Basismobiliteit gaat over vervoer van specifieke doelgroepen (maatwerkvervoer) en het aanvullende openbaar vervoer (OV). Het maatwerkvervoer is een verantwoordelijkheid van gemeenten en het aanvullende openbaar vervoer een verantwoordelijkheid van de provincies.

Aanleiding

Per 2015 zijn de gemeentelijke vervoerstaken toegenomen, zowel op basis van de Jeugdwet als op basis van de Wet maatschappelijke ondersteuning (Wmo). De provincie Gelderland hevelt Regiotaxi per 1 januari 2017 over naar de samenwerkende gemeenten. Regiotaxi bestaat uit sociaal-recreatief vervoer voor mensen met een beperking (Wmo-vervoer) en kent een openbaar vervoer deel. Deze toename van gemeentelijke vervoerstaken en de bezuinigingsopgaven in zowel het sociale domein als het aanvullende openbaar vervoer, vragen om een fundamenteel andere koers van gemeenten en provincies

Bestuurlijk belang

Vervoersstromen gaan over gemeentegrenzen heen. Door de samenwerking met andere gemeenten aan te gaan, kan het gemeentelijke maatwerkvervoer en het aanvullend OV slimmer, efficiënter, klantvriendelijk en meer 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 OV - zonder kwaliteitsverlies voor de gebruiker - op te vangen.

Vervoerstaken gemeenten

Gemeenten zijn verantwoordelijk voor vervoer van mensen met een beperking (cliënten). Het gaat dan om vervoer van mensen, die zich niet zelf (of met hulp van naasten) kunnen verplaatsen. (En die ook geen gebruik kunnen maken van het reguliere openbaar vervoer). Tot op heden kopen gemeenten hiervoor per regeling en regelmatig per gemeente vervoer in. Voorbeelden hiervan zijn: Leerlingenvervoer, vervoer naar dagbesteding (Wmo en Jeugdwet) en sociaal-recreatief vervoer (Regiotaxi).

Vanuit het oogpunt van cliënten is vervoer in de vrije tijd (Wmo) onlosmakelijk verbonden met vervoer naar bijvoorbeeld de sociale werkvoorziening, school of dagbesteding. Beleidsvorming en aanbestedingen voor de verschillende regelingen willen we daarom niet meer los van elkaar zien. De decentralisaties van het vervoer, de noodzaak tot kostenbesparende maatregelen en het streven naar integraal beleid, leiden tot een herbezinning en het meer integraal willen organiseren.

Vervoerstaken provincies

De provincies zijn verantwoordelijk voor het openbaar vervoer (OV). De opvattingen van de provincie Gelderland over haar rol op het gebied van openbaar vervoer wijzigt. Zij heeft een grotere rol in gedachten voor gemeenten in het lokale openbaar vervoer. De overheveling van Regiotaxi naar de regio en het tekenen van de samenwerkingsovereenkomst Basismobiliteit, kan daarbij gezien worden als een eerste stap naar meer regionale verantwoordelijkheid.

Beoogd (maatschappelijk) resultaat

Inwoners moeten tegen een redelijke ritbijdrage gebruik kunnen maken van een vorm van (openbaar) vervoer. Deels bij wet- en regelgeving bepaald (Jeugdwet, Wmo, Leerlingen). De regio wil per augustus 2016 een nieuw regionaal solide en klantvriendelijk vervoerssysteem gerealiseerd hebben.

Naast het aanbieden van een vervoerssysteem wordt beoogd de eigen vervoersoplossing van burgers - meer dan nu - te benutten.

De uitgangspunten voor het regionale vervoerssysteem zijn:

- Toegang bepaalt iedere gemeente zelf;
- Regionaal bundelen van vervoersstromen uit verschillende regelingen. Op dit moment kopen gemeenten nog vaak per gemeente en per regeling vervoer in.
- Herkenbaarheid;
- Behoud van kwaliteit;
- Ritbijdrage regionaal afgestemd en betaalbaar;
- Vervoeraanbod op maat, gericht op zelfredzaamheid;
- Buitengebied bereikbaar;
- Niet belemmerend voor de doorontwikkeling van het reguliere OV.

Met voorliggend advies wordt beoogd, dat het college instemt met de concept Kadernota Basismobiliteit, waarin de toekomstige regionale invulling van het vervoer van specifieke doelgroepen en het aanvullend openbaar vervoer centraal staat. Voorts wordt beoogd, dat het college instemt met het verankeren van de intergemeentelijke samenwerking door het aangaan van een samenwerkingsovereenkomst Basismobiliteit met de provincie Gelderland. Bovendien willen we met voorliggend advies bereiken, dat uw besluit (voor wat betreft beslispunten 1, 2 en 3) wordt voorgelegd aan de raad, opdat zij haar wensen en bedenkingen tijdig kenbaar kan maken.

Argumenten

1.1 Het regionale vervoerssysteem (een flexibel groeimodel)

De kadernota Mobiliteit beschrijft de regionale visie en de kaders voor regionale samenwerking op gebied van mobiliteit en meer specifiek de regionale invulling van het vervoer van specifieke doelgroepen en het aanvullend openbaar vervoer. Het idee is om basismobiliteit (leerlingenvervoer, Wmo vervoer, openbaar vervoer) op een

nieuwe wijze te gaan 'inkopen'. Namelijk door een scheiding aan te brengen tussen de ritplanning over het vervoer (regiecentrale¹) en de uitvoering van het vervoer.

Er is weinig tot geen ruimte om dit 'vraagstuk' als afzonderlijke gemeente alleen/zelfstandig op te pakken. Vervoer gaat immers over gemeentegrenzen heen. Indien een of meerdere (van de deelnemende) gemeenten 'op tijd' - dus voor de ondertekening van de samenwerkingsovereenkomst - besluit(en) niet te willen deelnemen, vermindert het volume van het totale systeem. Ook zal dit consequenties hebben voor de optimalisatie van de vervoerstromen. Maar bovenal zal deze betreffende gemeente zelf haar wettelijke taken moeten gaan uitvoeren of aansluiting moeten zoeken bij een andere regio.

2.1 Het verankeren van de samenwerking met de Provincie Gelderland

Samen met de provincie Gelderland is een Samenwerkingsovereenkomst Basismobiliteit 2017-2019 opgesteld (zie ook onder *financiële toelichting*). Hierin zijn afspraken gemaakt over de overheveling van Regiotaxi, inclusief het aanvullende openbaar vervoer. De nieuwe overeenkomst is tot stand gekomen in opdracht van de bestuurlijke Adviesgroep Regiotaxi, waarin alle Gelderse regio's bestuurlijk vertegenwoordigd zijn.

3.1 Voorbereidende werkzaamheden in het kader van het project Basismobiliteit

De komende periode zal in regionaal verband verder invulling worden gegeven aan het vormgeven van de intergemeentelijke samenwerking, alsmede aan de inrichting/inkoop van beheertaken, de regiecentrale en het vervoer, met als doel te komen tot een operationeel, regionaal vervoerssysteem vanaf augustus 2016 (groeimodel).

4.1 Vrijgeven voor inspraak

Vanuit het oogpunt, dat we onze inwoners en maatschappelijke partners/belanghebbenden willen betrekken bij de voorbereiding van (gemeentelijk) beleid, wordt ook de concept Kadernota op de gebruikelijk wijze vrijgegeven voor inspraak, met dien verstande, dat de inspraakperiode loopt van 17 februari 2015 tot 17 maart 2015.

5.1 MAR

Met het vrijgeven van de concept Kadernota voor inspraak wordt tevens de MAR actief benaderd voor een inspraakreactie. In dit kader is zij tevens uitgenodigd voor een regionale bijeenkomst over Basismobiliteit, welke op 10 februari 2015 wordt georganiseerd voor alle Wmo-raden van de deelnemende gemeenten.

6.1 Financiële bijdrage en capaciteit nodig voor inzet vanuit Brummen

In regionaal verband wordt het project Basismobiliteit 'opgepakt'. Om vanuit Brummen een bijdrage te kunnen leveren aan dit regionale project, is op ambtelijk niveau hiervoor capaciteit vrijgemaakt. Tevens is budget beschikbaar gesteld (zie ook onder *Financiële toelichting*).

7.1 Meenemen van gemeenteraad

De gemeenteraad gaat over het stellen van kaders. We willen haar nadrukkelijk – in twee rondes - betrekken in dit regionaal project met als uiteindelijk doel te komen tot een nieuw regionaal vervoerssysteem, dat tegemoet komt aan de eisen en wensen van de gemeente Brummen en haar inwoners (zie ook onder *Uitvoering*).

Kanttekeningen

Het regionaal vervoerssysteem

Het opzetten en implementeren van een dergelijk model is 'vernieuwend' in Nederland, wat de nodige (financiële) risico's en kinderziektes met zich meebrengt. Om het model zorgvuldig te implementeren, wordt gekozen voor een 'groeimodel', waarbij we de verschillende vervoerstromen op verschillende momenten onder de regiecentrale brengen.

Private of publieke regiecentrale

Kopen we de regiecentrale in op de markt of organiseren we dit publiek? De keuze voor een publieke of private regiecentrale is meer ideologisch dan inhoudelijk bepaald. De keuze voor een publiek of private regiecentrale hangt dan ook vooral af van de vraag of regio's een duidelijk beeld hebben hoe de regiecentrale eruit moet zien.

Het onderbrengen van een regiecentrale in het private of publieke domein brengt verschillende voor- en nadelen met zich mee. Tijdens een denktanksessie is door experts stilgestaan bij de voor- en nadelen van een private en een publieke regiecentrale². De voornaamste argumenten zijn in onderstaande tabel weergegeven:

¹ De regiecentrale is een zelfstandig opererend orgaan, dat vervoeraanvragen voor meerdere vervoersregeling verzamelt, plant en uitzet bij één of meerdere vervoerders. Het systeem is daarmee flexibel en kan uitgebreid worden met nieuwe vervoersstromen of nieuwe/andere aanbieders op de markt.

Publieke centrale	
<i>Voordeel</i>	<i>Nadeel</i>
Kan direct sturen op kwaliteit van de uitvoering	Past niet in trend van een kleinere overheid
Continuïteit en kennis worden gewaarborgd	Financiële prikkels voor optimale efficiency ontbreken
Allianties mogelijk met andere diensten (bijvoorbeeld een SW-bedrijf)	Risico dat centrale speelbal wordt van politiek
Private centrale	
<i>Voordeel</i>	<i>Nadeel</i>
Past binnen trend terugtrekkende overheid	Continuïteit en kennisopbouw kwetsbaar door aanbesteding
Zoekt door financiële prikkels altijd naar optimalisaties	Risico belangenverstremming centrale en vervoerder(s)
Heeft als marktpartij schaalvoordelen en kan beter innoveren	Aanbesteding, controle en borging kwaliteit centrale kosten geld en capaciteit

De komende periode wordt gebruikt om deze eerste verkenning (ambtelijk) nader uit te werken. Daarnaast wordt de opiniërende raadsbijeenkomst in maart gebruikt om ook de eerste 'gedachten/gevoelens' van de raad te polsen. Als alle Gelderse colleges hebben ingestemd met de samenwerkingsovereenkomst Mobiliteit met de provincie, en de raad geconsulteerd is, richten we een publiekrechtelijke of privaatrechtelijke entiteit op.

Verankering van de (intergemeentelijke) samenwerking

Gemeenten hebben juridisch gezien verschillende mogelijkheden om de samenwerking gestalte te geven. We hebben de keuze om dit te doen vanuit het publiekrecht (Wgr) of vanuit het privaatrecht. De meeste organisatorische vormen kunnen zowel publiek- als privaatrechtelijk worden ingebed. Dit betekent dus, dat in theorie veel verschillende combinaties van juridische en organisatorische samenwerking mogelijk zijn. De laatste jaren was de privaatrechtelijk vormgegeven samenwerking populair, vanwege de flexibiliteit in het aangaan, wijzigen of opheffen van de samenwerking en de redelijk eenvoudige aansturingsstructuur. Mede tegen deze achtergrond is de publiekrechtelijke BedrijfsVoeringsOrganisatie (BVO) in het leven geroepen.

Om in augustus 2016 te kunnen starten met het regionale vervoersysteem moet de intergemeentelijke samenwerking in het najaar van 2015 'bekrachtigd' worden. Dan start namelijk de aanbesteding. De komende periode wordt benut om ambtelijk de intergemeentelijke samenwerkingsvormen uit te werken, waarna we dit ter besluitvorming aan u en de gemeenteraad zullen voorleggen. Voorafgaande hieraan wordt de opiniërende raadsbijeenkomst in maart gebruikt om ook voor dit onderwerp/onderdeel de eerste 'gedachten/gevoelens' van de raad 'te polsen'.

Wanneer de samenwerkingsovereenkomst niet voor 1 april 2015 getekend is, loopt de gemeente Brummen het risico, dat ze – onderdeel uitmakend van de regio - de provinciale middelen niet ontvangt (totaal €1.379.085,-) en de provincie de bezuinigingen op het openbaar vervoer niet, resp. minder in samenspraak met gemeenten doorvoert.

Wanneer niet voor 31 december 2015 de intergemeentelijke samenwerking juridisch is verankerd, kan de regio geen contracten sluiten met marktpartijen. Ook kan de gezamenlijke uitvoeringsorganisatie/ beheer-organisatie geen vorm krijgen. Het is daarom van belang, dat alle deelnemende gemeenten zich op collegeniveau vóór 31 maart as. expliciet uitspreken over de intergemeentelijke samenwerking. Ook is het belangrijk, dat gemeenteraden en Wmo-adviesraden op tijd betrokken zijn bij het proces en hun stem kunnen laten horen.

Overschrijden van het beschikbare budget voor maatwerkvervoer

De te realiseren efficiencyvoordelen als gevolg van regionale bundeling, zijn nodig om de rijks-bezuinigingen op te kunnen vangen. Of dit ook in voldoende mate zal lukken, is op voorhand niet te zeggen. Bij een nieuw vervoerssysteem zijn de financiële effecten van invoering niet goed in te schatten. In de planning is daarom een businesscase opgenomen, waarbij we de inzet en kosten van de beheerorganisatie in beeld brengen. Aanpassingen in de toegang en de tarieven zijn daarnaast de instrumenten, die gebruikt kunnen gaan worden om de kosten te drukken (vervoervolume) of de inkomsten te verhogen (ritbijdrage).

Het gekozen aansturingsmodel heeft zich nog niet bewezen

Het introduceren van een nieuw vervoerssysteem brengt bovendien uitvoeringsrisico's met zich mee. Het is mogelijk, dat cliënten hier tijdens start of na de start last van hebben. Ook brengt dit financiële risico's met zich

² Regiecentrale: Wat is het en hoe werkt het? Kennisplatform Verkeer en Vervoer.

mee. Door te kiezen voor een regiecentrale, worden wijzigingen doorgevoerd in rolverdelingen en opdrachtgeverschap. Overheden moeten daarom tijdig nieuwe afspraken maken over opdrachtgeverschap, rolverdeling en verdeling van de lasten, efficiency en risico's. Kennis over het model is in Nederland (nog) beperkt en halen we deels bij voorbeeldprojecten elders in Europa.

Bezuinigingen in het OV leiden tot hogere uitgaven van het aanvullend OV, dan het beschikbare budget

Het is mogelijk, dat door de bezuinigingen op het OV meer mensen gaan reizen met het aanvullende OV, dan past binnen het beschikbare budget. Dit risico is volledig door de provincie afgedekt in de concept-samenwerkingsovereenkomst.

Burgerparticipatie

In de bijgevoegde concept Kadernota zijn de kaders voor vervoer, de uitvoering en de samenwerking vastgelegd. Het college wordt gevraagd deze kadernota voor inspraak vrij te geven en deze voor advies aan de MAR voor te leggen. De Wmo adviesraden van alle deelnemende gemeenten zullen op 17 februari 2015 gezamenlijk over de kadernota worden geïnformeerd. Zij worden voorts gevraagd om uiterlijk 17 maart 2015 een advies uit te brengen. De gemeenteraadsleden zijn reeds op 27 januari 2015 gezamenlijk geïnformeerd.

Advies adviesorganen

N.v.t.

Communicatie

Op 27 januari jl. heeft de regio Stedendriehoek een informatiebijeenkomst voor alle betrokken gemeenteraden georganiseerd over het project Basismobiliteit. Een vergelijkbare informatiebijeenkomst wordt op 10 februari 2015 ook voor alle betrokken Wmo-raden georganiseerd. De kadernota wordt van 17 februari tot 17 maart voor inspraak vrijgegeven. Bij de uiteindelijke vaststelling van de regionale visie op basismobiliteit en het tekenen van de samenwerkingsovereenkomst, wordt vanuit de regio invulling gegeven aan interne en externe communicatie. Op gemeentelijk niveau zal in eerste instantie op de gebruikelijk wijze de stukken ter inzage worden gelegd in het kader van de inspraakprocedure.

Financiële toelichting

Als het gaat om de betrokkenheid en financiële ondersteuning van aanvullende openbaar vervoervoorzieningen, blijft de provincie Gelderland haar verantwoordelijkheid nemen, ook in een eventuele nieuwe samenwerkingsvorm. Uitgangspunt bij de provincie Gelderland is, dat de provinciale financiële bijdrage aan Regiotaxi beschikbaar is in de periode 2017-2019. Dit betekent dat de provincie jaarlijks €6 mln. bijdraagt aan de vijf regio's in Gelderland. Van de €6 mln. is € 455.367 voor onze regio bestemd voor de vangnetfunctie OV. De helft van dit bedrag besteedt de provincie op dit moment aan het aanvullende OV Regiotaxi. Door bezuinigingen in het reguliere OV is de verwachting, dat deze uitgaven stijgen. Gemeenten mogen dit geld ook besteden aan alternatieve vervoersoplossingen, bijvoorbeeld de inzet van vrijwilligers. Verder ontvangt de regio €120.000,- voor beheertaken en € 803.719 subsidie voor het Wmo-vervoer. (Zie tabel 1).

De financiële implicatie van de in de kadernota voorgestelde stappen zijn op voorhand lastig in te schatten, omdat deze van diverse factoren afhankelijk zijn, zoals wijze van inkoop, contractering, marktomstandigheden en risico's. In hoofdstuk 10 van de kadernota is een inschatting gemaakt.

Tabel 1 Provinciale bijdragen per jaar

Gemeentelijke vervoersstromen	Beheer	Wmo-vervoer	OV-vervoer
Apeldoorn		€359.520 ³	€219.082
Brummen		€46.934	€17.130
Deventer	-	-	-
Epe		€107.636	€100.377
Hatterem		€21.534	€14.842
Heerde		€29.535	€8.437
Lochem		€80.360	€20.752
Voorst		€65.374	€22.450
Zutphen		€92.826	€52.296
Totaal	€120.000	€803.719	€455.367

De provinciale bijdrage voor de Gelderse gemeenten bedraagt in het totaal € 1.379.085,-. De bijdrage van de provincie van in totaal € 64.064,- (€ 46.934,- + € 17.130,-) aan de gemeente Brummen is een hogere bijdrage, dan waar in de Brummense begroting rekening mee wordt gehouden.

Aan/voor leerlingenvervoer en Regio taxi betaalt de gemeente Brummen momenteel ongeveer (€ 620.000,- + € 230.000,-) € 850.000,- per jaar. Awbz vervoer betreft een nieuwe taak (per 1-1-2015). Ons is derhalve nog niet bekend, wat dit ons concreet gaat kosten/is momenteel ook nog niet begroot.

Projectkosten

De samenwerkende gemeenten reserveren samen €50.000,- voor het 'inrichten' van een regionale projectorganisatie: regionale projectleider, inkoop expertise voor het starten van een aanbesteding en het maken van afspraken over de intergemeentelijke samenwerking. De gemaakte kosten zullen naar rato van het inwonertal tussen de deelnemende gemeenten worden verdeeld. Nadere uitwerking van de projectorganisatie volgt nog. Afhankelijk hiervan komen wij mogelijk met een nader verzoek om extra middelen.

Tabel 2 Verdeling kosten regionaal

Gemeente	inwoners	percentage	Gemeentelijke bijdrage
Gemeente Apeldoorn	157.315	35,43	€17.717,01
Gemeente Brummen	21.245	4,79	€2.392,64
Gemeente Deventer	98.581	22,20	€11.102,31
Gemeente Epe	32.385	7,29	€3.647,24
Gemeente Hattem	11.769	2,65	€1.325,44
Gemeente Heerde	18.399	4,14	€2.072,12
Gemeente Lochem	33.308	7,50	€3.751,19
Gemeente Voorst	23.724	5,34	€2.671,83
Gemeente Zutphen	47.240	10,64	€5.320,23
totaal	443.966	100,00	€50.000,00

Voor de gemeente Brummen betekent dit bijna € 2.400,- te dekken uit het beschikbare Wmo budget.

Juridische grondslag

Artikel 160 en 169 van de Gemeentewet (samenwerkingsovereenkomst).
Inspraakverordening, gemeente Brummen.

Inkoop en aanbesteding

Nvt

Uitvoering

Deze besluitvorming vindt zo veel mogelijk gelijktijdig plaats in alle deelnemende gemeenten. Dit betekent een behandeling van de (concept) kadernota in twee termijnen. Waarbij in de eerste termijn een inhoudelijke behandeling. Deze ronde vindt in alle gemeenten in maart, begin april 2015 plaats. De inspraakreacties en de adviezen van de Wmo raden stellen wij uiterlijk 17 maart as beschikbaar aan de gemeenteraden, zodat de raden hier kennis van kunnen nemen bij de eerste termijn, voor zover de datum van de inhoudelijke behandeling dit toelaat.

In april wordt door de Stuurgroep Basismobiliteit de inspraaknota en een definitieve Kadernota voorbereid. Deze zal in de tweede ronde voor vaststelling aan de gemeenteraden worden aangeboden. De raden zullen dan eind juni/ begin juli 2015 naar verwachting besluiten.

Het voornemen is dat de samenwerkingsovereenkomst Basismobiliteit met de provincie Gelderland voor 1 april door de burgemeester van Voorst (handelend mede namens de andere Gelderse gemeenten) wordt getekend.

Daarnaast hanteren we de volgende mijlpalen:

- Voor de zomer van 2015 tweede behandeling en vaststelling van de kadernota door de gemeenteraden
- Na het zomerreces de intergemeentelijke samenwerking bekrachtigen (met het oog op beheer- en uitvoeringstaken)
- Na de zomer start aanbesteding regiecentrale en vervoer. Er moet sprake zijn van afgeronde succesvolle aanbestedingen (regiecentrale en vervoer) begin 2016
- Inspraak is voorzien tussen 10 februari en 17 maart 2015
- Advies Wmo raden is voorzien tussen 10 februari en 17 maart

Stukken ter vaststelling

1. Concept Kadernota "OP WEG, Visie en kaders voor regionale samenwerking op Basismobiliteit 2015-2019" (15.000796)
2. Concept Samenwerkingsovereenkomst Basismobiliteit Regio Stedendriehoek (15.000797)

Bijlage(n) ter informatie

1. Regiecentrale: wat is het en hoe werkt het? (15.000794)
2. Uitnodigingsbrief Wmo raden (INT15.0324)
3. Agenda voor de opiniërende raad (wordt na geleverd i.o.m. griffier)