

Postbus 619 3300 AP Dordrecht

Aan de raden van de gemeenten Alblasserdam,
Dordrecht, Hendrik-Ido-Ambacht, Papendrecht,
Sliedrecht en Zwijndrecht

Bezoekadres

Noordendijk 250
3311 RR Dordrecht

IBAN: NL66BNGH0285127853
BIC: BNGHNL2G

Telefoon: 078-770 7162

E-mail: k.elhajri@drechtsteden.nl

Bijlage(n): 2

Behandeld door: K. ElHajri

Onderwerp: Wensen en bedenkingen

Datum: 12 mei 2016

Ons kenmerk: BDR/16/1621515

Geachte leden van de raad,

De contracten voor het WMO- en WSW-vervoer lopen begin 2017 af. Daarnaast wordt per 1-1-2017 een deel van het voormalige AWBZ-vervoer opgenomen in het WMO-vervoer. Dit heeft er toe geleid dat het DSB zich heeft bezonnen op de vraag hoe dit vervoer in de toekomst het beste georganiseerd kan worden: weer aanbesteden van vervoer én regie, of een splitsing tussen beide aanbrengen zoals elders ook reeds gebeurt.

Op 15 november 2015 heeft het DSB besloten om een splitsing aan te brengen tussen de uitvoering van het doelgroepenvervoer en de aansturing van dit vervoer. Dit enerzijds om de schotten tussen de verschillende vervoersregelingen op te heffen en hierdoor een efficiëncyslag door te kunnen voeren in de uitvoering van het vervoer en anderzijds meer sturing op het doelgroepenvervoer te krijgen.

Deze sturing is nodig gezien de wens om de gebruikers van het doelgroepenvervoer een vervoersaanbod te kunnen doen dat beter aansluit bij hun individuele wensen en mogelijkheden, de verwachte groei van het aantal gebruikers van het doelgroepenvervoer (vanwege vergrijzing, langer thuis blijven wonen etc.), de reeds bestaande druk op de beschikbare budgetten en de wens om andere vervoersvormen zoals het OV en vrijwilligersinitiatieven te integreren in het vervoersaanbod. Voor de aansturing van het vervoer wordt momenteel een publiek georganiseerd mobiliteitsplatform ingericht.

De afgelopen periode is onderzoek gedaan naar de vraag welke juridische vorm dit mobiliteitsplatform moet krijgen. Normaliter zou de meest voor de hand liggende optie zijn om het mobiliteitsplatform onder te brengen bij de GRD. Deze keuze brengt echter een aantal beperkingen met zich mee ten aanzien van de arbeidsvoorwaarden en de inrichting van de ICT-systemen (zie verderop in deze brief). Dit maakt dat er breder onderzoek is gedaan. Onderzochte mogelijkheden zijn de Stichting, de Vereniging, de Besloten Vennootschap (BV) en natuurlijk de mogelijkheid om het mobiliteitsplatform een onderdeel (afdeling) binnen de Gemeenschappelijke Regeling Drechtsteden (GRD) te maken.

Voor het bepalen van de juiste juridische vorm is vooraf een tweetal eisen gesteld waaraan voldaan moet worden. Deze eisen zijn:

- De dienstverlening van het mobiliteitsplatform moet te allen tijde gegarandeerd worden;
- Het mobiliteitsplatform moet (in de toekomst) ook vervoerstromen van andere opdrachtgevers kunnen aansturen c.q. integreren.

Continuïteit dienstverlening

De continuïteit van de dienstverlening van het mobiliteitsplatform is in hoofdzaak afhankelijk van twee zaken te weten ICT en personeel. Ten aanzien van ICT geldt dat binnen de GRD alle ICT conform GRD-standaarden zou moeten worden georganiseerd. De voor het mobiliteitsplatform benodigde applicaties vormen een primair proces waarvan uitval (al is het maar even) direct gevolgen heeft op burgers die afhankelijk zijn van het vervoer. De eisen rondom beschikbaarheid van systemen en bereikbaarheid van het mobiliteitsplatform passen niet in het bestaande dienstverleningsmodel van het Service Centrum Drechtsteden (SCD). Op basis van dit gegeven heeft het de voorkeur om het mobiliteitsplatform anders dan als onderdeel van de GRD in te richten. De overige entiteiten (Stichting, Vereniging en BV) bieden wel de ruimte om de ICT in te richten naar de eisen die het mobiliteitsplatform hier aan stelt.

Ten aanzien van het personeel geldt dat het de voorkeur heeft om het personeel onder te brengen in de CAO-Taxi. Deze CAO is primair ontwikkeld voor deze branche en de specifieke kenmerken van deze branche (zoals werktijden, beloning, opleiding etc.). Binnen de GRD is er geen enkele andere mogelijkheid dan het toepassen van het CAR-UWO. De functieprofielen en arbeidsvoorwaarden in de CAR-UWO zijn niet te verenigen met de profielen in de CAO-Taxi. Dit levert bijvoorbeeld knelpunten op rond de bereikbaarheid van het mobiliteitsplatform (19 uur per dag 7 dagen in de week). Daarbij speelt ook het gegeven dat de beloningsstructuur in het CAO-Taxi gunstiger is vanuit het perspectief van de opdrachtgever. Ook hier geldt dat het de voorkeur heeft om het mobiliteitsplatform anders dan als onderdeel van de GRD in te richten. De overige entiteiten (Stichting, Vereniging en BV) bieden wel de ruimte om de CAO-Taxi van toepassing te laten zijn op het mobiliteitsplatform.

Additionele vervoersstromen

Op dit moment wordt het mobiliteitsplatform ingericht om het WMO- en WSW-vervoer te organiseren. Beide vervoersstromen zijn gemandateerd aan de Sociale Dienst Drechtsteden (GRD). Door een splitsing aan te brengen tussen de regie op het vervoer en de uitvoering van het vervoer, worden de bestaande (contractuele) schotten tussen beide vervoersstromen opgeheven. Het mobiliteitsplatform kan, anders dan u het geval is, voertuigen en chauffeurs voor zowel het WSW als het WMO-vervoer inzetten. Hiermee kan de totale vervoervraag meer efficiënt beantwoord worden.

De provincie, als concessiegever van het OV, heeft aangegeven geïnteresseerd te zijn in het model zoals dat nu wordt uitgewerkt in de Drechtsteden. Daarnaast geldt dat het Rijk mogelijk het Valys vervoer (doelgroepenvervoer over langere afstanden) wil decentraliseren naar de gemeenten. Ook geldt dat er efficiencywinst te boeken is wanneer bijvoorbeeld het leerlingenvervoer (waarvan het opdrachtgeverschap bij de individuele gemeenten ligt) op termijn door het mobiliteitsplatform georganiseerd wordt en/of vervoersstromen van aanpalende regio's door het mobiliteitsplatform aangestuurd worden.

Om de mogelijkheid voor een dergelijke uitbreiding van de opdracht aan het mobiliteitsplatform open te houden, is het van belang een juridische vorm te kiezen waarbij andere opdrachtgevers met behoud van hun eigen sturingsmogelijkheden kunnen toetreden. Binnen de GRD zijn die mogelijkheden er in ieder geval niet voor opdrachtgevers die niet tot de GRD willen toetreden (provincie / regiogemeenten).

Voor de Stichting en de Vereniging geldt dat het toetreden van partners wel goed mogelijk is. Een BV biedt hiervoor echter de meest overzichtelijke en wettelijk vastgelegde verhoudingen waardoor er beter en gericht gestuurd kan worden op een BV dan op een Stichting en een Vereniging. Een Stichting en een Vereniging kennen bijvoorbeeld geen aandeelhouders, maar enkel een bestuur (en leden). Op dit punt valt de voorkeur voor de in te richten entiteit derhalve op de BV.

Conclusie

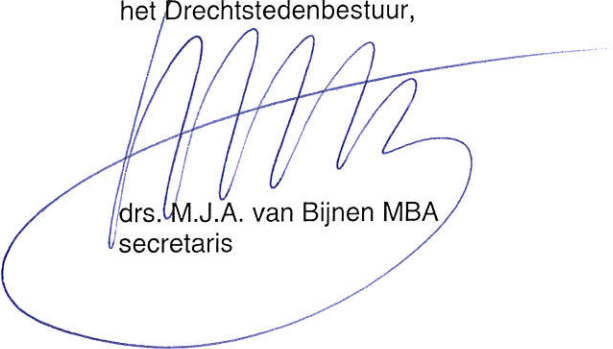
Op basis van bovenstaande beoordeling komt BDO Legal tot de conclusie dat de BV de beste juridische entiteit is voor het mobiliteitsplatform. Dit advies wordt onderschreven door de juristen van de GRD én de praktijk. Alle bestaande en in ontwikkeling zijnde mobiliteitsplatforms (regiecentrales) hebben namelijk deze juridische vorm gekregen of krijgen die.

De bevoegdheid tot het oprichten van een BV ligt conform artikel 31a Wet gemeenschappelijke regelingen bij de Drechttraad, met dien verstande dat de lokale raden in de gelegenheid moeten worden gesteld hun wensen en bedenkingen ter kennis van de Drechttraad te brengen.

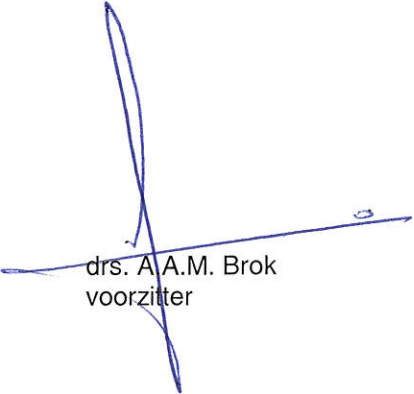
Wij stellen uw raad daarom graag in de gelegenheid om eventuele wensen en bedenkingen ten aanzien van de voorgenomen deelname van de Drechtsteden als aandeelhouder in de BV voor het mobiliteitsplatform aan de Drechttraad kenbaar te maken.

Ons verzoek is om uw wensen en bedenkingen uiterlijk op 15 augustus 2016 aan de Drechttraad kenbaar te maken. Zo kan een besluitvormend voorstel in de Drechttraad worden behandeld op 6 september met inachtneming van de eventuele wensen en bedenkingen van uw raad.

Hoogachtend,
het Drechtstedenbestuur,



drs. M.J.A. van Bijnen MBA
secretaris



drs. A.A.M. Brok
voorzitter

Bijlagen:

1. Ontwerpakte van oprichting
2. Besluitvormend voorstel aan de Drechttraad zoals vastgesteld in het DSB van 12 mei 2016