

Jaarverslag 2025



Persoonlijk & betrouwbaar
voor inwoners, met gemeenten

Voorwoord	3
Feiten en cijfers in het kort	4
Vervoer Gooi en Vechtstreek BV	5
Visie en doelstellingen	5
Diensten	6
Bestuur	7
Organisatiestructuur	7
Medezeggenschap	8
Betrouwbare en toegankelijke dienstverlening	9
WMO-vervoer in 2025	9
Leerlingenvervoer in 2025	12
Overig vervoer in 2025	14
Wmo-vervoer in 2026	16
Leerlingenvervoer in 2026	16
Overig vervoer in 2026	16
Goed en inclusief werkgeverschap	17
Goed en inclusief werkgeverschap in 2026	21
Duurzaam en uitstootvrij vervoer	22
Duurzaam en uitstootvrij vervoer in 2026	23
Financieel gezond vervoer	24
Lasten en baten 2025	24
Financieel gezond vervoer in 2026	25
Bijlage 1 Bestuursstructuur Vervoer Gooi en Vechtstreek	27

Voorwoord

Ruim vijf jaar geleden reden onze chauffeurs hun eerste ritten en stapten de eerste Wmo-pashouders bij hen in. Ruim een half jaar later kwamen ook de eerste kinderen, dankzij Vervoer Gooi en Vechtstreek, veilig en op tijd op school aan.

Terugkijkend op de afgelopen jaren zie ik hoe een mooi en menselijk bedrijf is ontstaan, met betrokken medewerkers en tevreden reizigers. Een bedrijf dat doet wat we ruim vijf jaar geleden voor ogen hadden, namelijk het doelgroepenvervoer efficiënter, duurzamer en persoonlijker maken. Ik heb bewondering voor het lef van onze gemeenteraden, die de stap naar een eigen vervoersbedrijf toen durfden te zetten. Een unieke stap, want nog steeds is Vervoer Gooi en Vechtstreek de enige gemeentelijke organisatie die zelf het vervoer organiseert en uitvoert voor inwoners die niet (meer) zelfstandig kunnen reizen. Grote en kleinere gemeenten komen geregeld bij ons in de keuken kijken.

In dit lustrumjaar zetten we een veelbelovende nieuwe stap: in samenwerking met gemeenten, Provincie Noord-Holland en Transdev werd, bij wijze van proef, vraaggestuurd openbaar vervoer toegevoegd aan de diensten van Vervoer Gooi en Vechtstreek. Een mooie bijdrage aan het vergroten van de mobiliteit voor inwoners in gebieden met geen of weinig openbaar vervoer. Daarmee vormen OV-op-Maat en de eventuele voortzetting van de VechtplassenExpress ook een kans als werkgever om onze chauffeurs op minder bereden uren beter te kunnen inzetten. Ik houd u dan ook graag op de hoogte van de verdere ervaringen.

Terugkijkend op het afgelopen jaar denk ik dat we onze missie wederom hebben kunnen waarmaken. Vervoer Gooi en Vechtstreek staat stevig voor persoonlijk en betrouwbaar vervoer voor inwoners, met de gemeenten. Het is onvermijdelijk dat we daarbij ook voor uitdagingen komen te staan. Zo laat het afgelopen jaar - na twee financieel bescheiden positieve jaren - nu een bescheiden negatief resultaat zien.

Hoewel we voor de dekking hiervan voldoende financiële reserve hebben, gaan we vanzelfsprekend het gesprek aan over aanpassingen om in de komende jaren weer te komen tot een neutraal of positief resultaat.

Hugo Bellaart

Bestuurlijk trekker Vervoer Gooi en Vechtstreek



Feiten en cijfers in het kort

(Peildatum 31 december 2025, tenzij anders vermeld)

Reizigers en ritten	Aantal
Aantal actieve pashouders Wmo-vervoer	6.103
Aantal leerlingen in het vervoer in 2025	810
Aantal leerlingen in het vervoer op 31 december 2025	644
Aantal ritten Wmo-vervoer	203.610
Klantwaardering Wmo-vervoer	n.n.b.
Aantal ritten Leerlingenvervoer	204.000
Klantwaardering Leerlingenvervoer	8,0

Medewerkers	Aantal
Chauffeurs Leerlingenvervoer	98
<i>Waarvan combichauffeur</i>	42
Chauffeurs Wmo-vervoer	86
Klant Contact Centrum	14
Staf en planning Wmo en LLV	14
Totaal aantal medewerkers	212
<i>Totaal fte</i>	<i>116,2</i>

Voertuigen	Aantal
Personenauto's 100% Elektrisch	35
Personenbusjes 100% elektrisch	73
Rolstoelvoertuigen	25
Totaal	133

Duurzaamheid	Aantal
Percentage elektrisch t.o.v. volledig wagenpark	81%
Besparing CO ₂ uitstoot (ton)	418.900

Vervoer Gooi en Vechtstreek BV

Vervoer Gooi en Vechtstreek BV is in 2020 opgericht door de regiogemeenten Blaricum, Eemnes, Gooise Meren, Hilversum, Huizen, Laren, Weesp en Wijdmeren. Hiermee investeren de gemeenten sinds 1 januari 2021 zelf in personeel, materieel en dienstverlening op het gebied van maatschappelijk vervoer. Dat is uniek in Nederland, waar externe contractering van doelgroepenvervoer de norm is.

De aanleiding voor het oprichten van dit eigen vervoersbedrijf was de constatering dat de gebruikelijke aanbesteding van Wmo- en leerlingenvervoer veelal leidt tot negatieve effecten voor reizigers en uitvoerend personeel. De aanpak vanuit een eigen uitvoeringsorganisatie moest het doelgroepenvervoer betrouwbaarder, duurzamer en persoonlijker maken.

Vervoer Gooi en Vechtstreek BV is ondergebracht in het gemeentelijk samenwerkingsverband Regio Gooi en Vechtstreek.

Visie en doelstellingen

*De visie van Vervoer Gooi en Vechtstreek:
Inwoners die niet (meer) zelfstandig kunnen reizen zeven dagen per week
persoonlijke en betrouwbare ondersteuning bij het reizen bieden en zo hun
mobiliteit vergroten.*

Hieraan geven we gestalte door voortdurend te werken vanuit vier pijlers:

1. Betrouwbare en toegankelijke dienstverlening
2. Goed en inclusief werkgeverschap
3. Duurzaam en uitstootvrij vervoer
4. Financieel gezond vervoer

In de volgende hoofdstukken leest u meer over de afzonderlijke pijlers en de ontwikkelingen daarin.



Diensten

Wmo-vervoer

Het Wmo-vervoer rijdt zeven dagen per week van 06.00 tot 00.00 uur. Inwoners kunnen online, via een app of telefonisch hun rit reserveren. Uitgangspunt is dat meerdere Wmo-reizigers een auto delen en dat zij worden opgehaald tussen 15 minuten vóór en 15 minuten ná de afgesproken tijd. Desgewenst ontvangen reizigers een telefoontje als de taxi in de buurt is. Een gediplomeerd chauffeur haalt de reizigers op de afgesproken plek op en biedt zo nodig begeleiding van de (voor)deur naar de auto en hulp bij het instappen.

Leerlingenvervoer

Kinderen die niet zelf naar school kunnen lopen of fietsen - door bijvoorbeeld een beperking of het volgen van bijzonder onderwijs verder weg - kunnen gebruik maken van het leerlingenvervoer. Zo houden de regiogemeenten het onderwijs voor alle leerlingen toegankelijk. Het leerlingenvervoer rijdt dagelijks dezelfde route op dezelfde tijden.

Onze chauffeurs zijn opgeleid in het vervoeren van kinderen. Zij hebben goed contact met de ouders en laten kinderen nooit zonder toezicht achter. Voorafgaand aan de eerste keer reizen met het leerlingenvervoer maken ouders en kinderen kennis met de chauffeur en bespreken zij bijzonderheden.

Dagbesteding

Voor cliënten van dagbestedingsorganisaties biedt Vervoer Gooi en Vechtstreek vervoer tussen de dagbestedingslocatie en het woonadres. Dit vervoer is vergelijkbaar met het leerlingenvervoer. Onze cliënten reizen veelal samen in een kleine bus of rolstoelbus. Zij reizen op vaste dagen en tijden met een vaste groep cliënten en met, zoveel als mogelijk, een vaste chauffeur. Het dagbestedingsvervoer krijgt vorm in goed overleg met de organisaties waar Vervoer Gooi en Vechtstreek voor rijdt.

Overig vervoer

De hierboven beschreven vormen van bijzonder vervoer zijn de hoofdtaak van Vervoer Gooi en Vechtstreek. Bij quasi-inbesteden, waar hier sprake van is, is het toegestaan om maximaal 20% overig vervoer aan te bieden. Dit is vervoer zonder tussenkomst van de gemeenten, vanuit rechtstreekse contracten. Hiermee kunnen we extra service leveren aan inwoners in onze regiogemeenten en extra inkomsten genereren. Om welk vervoer het daarbij gaat, is te lezen in de overige hoofdstukken.



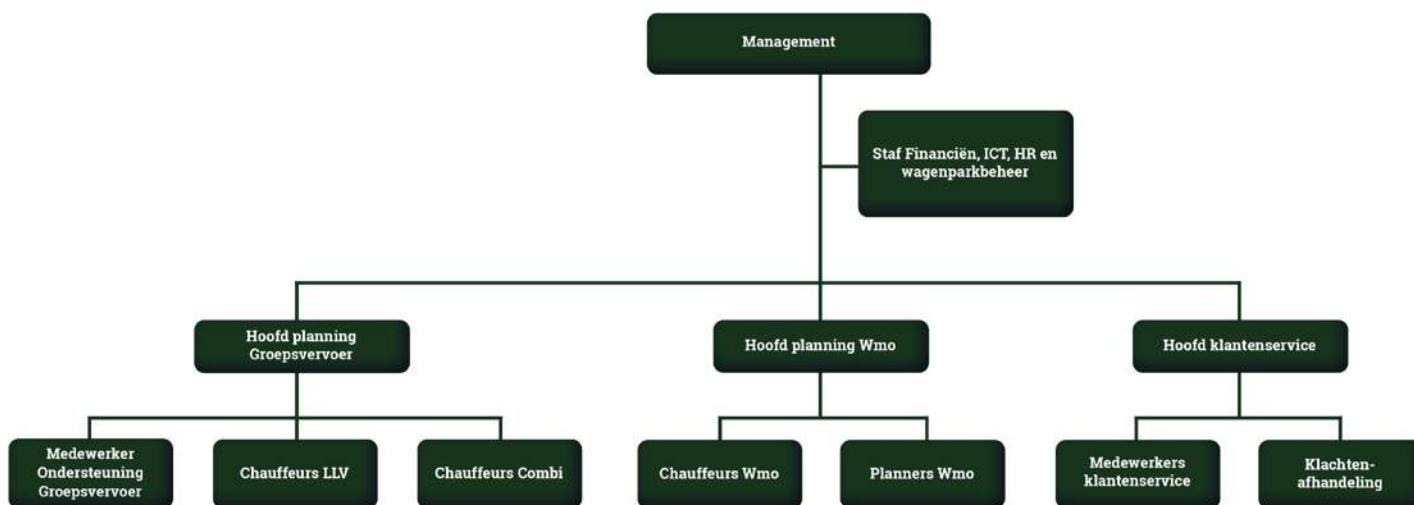
Onze mentorchauffeurs

Bestuur



Een uitgebreidere beschrijving van de bestuursstructuur is te vinden in bijlage 1.

Organisatiestructuur



Medezeggenschap

De medezeggenschap voor medewerkers is georganiseerd in de Ondernemingsraad. Deze bestaat uit zeven leden en kent een vertegenwoordiging van alle afdelingen. Het doel van de OR is, in haar eigen woorden: 'Een brug slaan tussen personeel en management om een nog mooier bedrijf te worden én op te komen voor het personeel.'



Betrouwbare en toegankelijke dienstverlening

Wmo-vervoer in 2025

Het aantal inwoners dat voor maatschappelijk vervoer actief gebruik maakt van de Wmo-pas is in 2025 gelijk gebleven. Het aantal ritten en kilometers steeg met 2%. Een mooie mijlpaal werd bereikt: voor het eerste reden onze chauffeurs in een jaar meer dan 200.000 Wmo-ritten! Daarmee zijn we na vijf jaar bijna terug op het niveau van pré-coronajaar – en peiljaar voor oprichting van Vervoer Gooi en Vechtstreek – 2019.

Gemeente	Actieve pashouders 2025	2025 t.o.v. 2024	Aantal ritten 2025	2025 t.o.v. 2024
Blaricum	210	97%	7425	87%
Eemnes	145	100%	5977	99%
Gooise Meren	1375	100%	48907	100%
Hilversum	2608	103%	87182	104%
Huizen	997	97%	32666	110%
Laren	309	100%	7006	94%
Wijdemerem	459	96%	14447	99%
Totaal	6103	100%	203610	102%

Tevreden reizigers

Sinds 2023 werkt Vervoer Gooi en Vechtstreek met een Klantwaarderingssysteem. Reizigers kunnen in de app een beoordeling geven voor de rit (1 t/m 5 sterren). Daarnaast belt het team Klantenservice dagelijks willekeurige reizigers met het verzoek om de rit te beoordelen. Dit waarderingssysteem geeft gedurende het gehele jaar inzicht in de klanttevredenheid en biedt daarmee doorlopend mogelijkheden voor verbeteracties in de dienstverlening. Is een reiziger minder tevreden (1 of 2 sterren), dan vragen we de chauffeur om een reactie. Ook nemen we contact op met de betreffende reiziger om diens negatieve ervaring te bespreken en waar mogelijk een oplossing te bieden. Uiteraard worden ook de goede beoordelingen met de chauffeurs gedeeld. In 2025 was de gemiddelde beoordeling 4,77 sterren.

Beoordeling	2024		2025	
	Aantal	%	Aantal	%
1 ster	35	2,27%	24	2,04%
2 sterren	18	1,17%	17	1,45%
3 sterren	31	2,01%	31	2,64%
4 sterren	198	12,82%	67	5,70%
5 sterren	1262	81,74%	1036	88,17%
Totaal	1544	100,00%	1175	100,00%
Gemiddeld	4,71		4,77	

Dat Wmo-reizigers onze dienstverlening waarderen, blijkt mede uit de medewerking van enkele reizigers aan de Dag van de taxichauffeur op. In een [video](#) bedankten zij, samen met enkele van onze collega's, de chauffeurs voor hun inzet en betrokkenheid.

De resultaten van het jaarlijks klanttevredenheidonderzoek waren bij het samenstellen van dit jaarverslag helaas nog niet bekend.

Reizigerscommunicatie

Vanuit ons motto Persoonlijk & Betrouwbaar is er blijvend aandacht voor goede communicatie. In 2025 voegden we daar een SMS-service aan toe, waarbij reizigers bericht krijgen als de aankomst van hun taxi aanzienlijk is vertraagd, bijvoorbeeld bij file of andere onverwachte omstandigheden. Ook kunnen onze Wmo-reizigers sinds afgelopen jaar hun verloren voorwerpen terugvinden op onze website.

Over wat goed gaat en wat beter kan, dachten de 15 reizigers in het Wmo-klantenpanel weer actief met ons mee. Dat leverde naast complimenten natuurlijk ook waardevolle verbeterpunten op. Zo voerden we op verzoek van het panel enkele technische verbeteringen door. Hierdoor zijn chauffeurs telefonisch beter verstaanbaar en de taxizuil in Ter Gooi Ziekenhuis Hilversum werkt nu beter. Ook brachten we enkele specifieke wensen van het panel voor de persoonlijke communicatie in de taxi onder de aandacht van onze chauffeurs. Daarnaast voegden we aan de bevestigingsmail het resterende persoonlijke kilometerbudget en de ritprijs toe.



Dat reizigerscommunicatie twee kanten op werkt, blijkt bijvoorbeeld ook uit het Sunflower-symbool. Dat symbool wordt zichtbaar gedragen door reizigers die willen aangeven dat ze een niet-zichtbare mentale of fysieke beperking hebben. Zo weten onze chauffeurs zonder woorden dat iemand wellicht wat extra ondersteuning nodig heeft. We wijzen onze chauffeurs en reizigers regelmatig op de betekenis ervan.

In samenwerking met GGD Gooi en Vechtstreek besteedden we aandacht aan de Week van de Valpreventie, onder meer via onze reizigersnieuwsbrief en stickers op de wagens. Flyers, uitgereikt door onze Wmo-chauffeurs, vormden een mooie aanleiding voor gesprekken met de reizigers. Ook ondersteunden we de GGD-campagne '30 dagen gezonder'.

Online reserveren

Net als voorgaande jaren is ingezet op het stimuleren van online reserveren. Dat deden we onder meer met flyers in de taxi's en extra aandacht in de nieuwsbrief voor Wmo-reizigers. Helaas leidde dat niet tot meer online reserveren; bijna 90% van de ritten wordt nog altijd telefonisch gereserveerd.

Prestatie-indicatoren Wmo-vervoer

Voor het monitoren van onze dienstverlening hebben de gemeenten in 2024 nieuwe kritische prestatie-indicatoren (kpi's) vastgesteld. Omdat in de jaren daarvoor een voldoende uitdagend en realistisch niveau werd bereikt, gelden de in 2024 gestelde doelen voor onbepaalde tijd.

Een actieve inzet op de indicatoren laat voor 2025 opnieuw mooie stabiele resultaten zien. Het aantal ritten binnen de normtijd, de ritfactor en het klachtenpercentage bleven vrijwel gelijk en het aantal loosmeldingen (no show, chauffeur en reiziger treffen elkaar niet) nam verder af.

KPI	Vaste doelstelling 2024 en verder	Realisatie 2024	Realisatie 2025
Aantal ritten	-	195.614	203.610
Punctualiteit	92%	93,2%	92,9%
Ritfactor	2,0	1,9	2,0
No Show	1,6%	1,5%	1,4%
Klachten %	0,1%	0,08%	0,09%
Klanttevredenheid	8	8,3	n.n.b.

(*) *gegronde en gedeeltelijk gegronde klachten*

- Punctualiteit:** percentage ritten dat binnen de normtijd van een kwartier eerder of later wordt uitgevoerd.
- Ritfactor:** gemiddeld aantal ritten per uur per chauffeur.
- No show:** percentage van het aantal loosritten (ritten waarbij chauffeur en reiziger elkaar niet treffen, bijv. verkeerd adres of niet afgebeld).
- Klachten:** aantal gegronde klachten uitgedrukt als percentage van het totaal aantal uitgevoerde ritten.

Redenen klachten Wmo-vervoer 2025	Aantal
Te laat, te vroeg opgehaald of op bestemming (planning)	62
Klacht over chauffeur	56
Boekingsfout (klantenservice)	8
klacht over een andere klant	40
overig	19
Totaal op 203.610 ritten	185

Bij klachten over een reiziger is er soms meer aan de hand dan op het eerste gezicht lijkt. Daarom nemen we waar nodig contact op met de gemeente met het verzoek om in gesprek te gaan met de reiziger en te beoordelen of wellicht op andere vlakken ook of meer ondersteuning wenselijk is.

Leerlingenvervoer in 2025

Binnen het leerlingenvervoer is het streven om het aantal leerlingen dat gebruik maakt van dit vervoer niet verder te laten toenemen en waar mogelijk te verminderen. Gemeenten beoordelen of vervoer wel echt nodig is, of dat er ook op een andere manier ondersteund kan worden. Is er passend onderwijs mogelijk in de eigen gemeente, dan geeft de gemeente daar de voorkeur aan. Passend onderwijs in de buurt betekent minder kilometers en soms minder dagen. In sommige gevallen is er dan zelfs geen leerlingenvervoer nodig.

We zien hierdoor dat het aantal leerlingen niet toeneemt. Bij een aantal gemeenten neemt het zelfs af. Ten opzichte van 2024 reden we 3% minder ritten en kijkend naar 2023 was dat zelfs 5%. Een punt van zorg is daarbij wel dat de gemiddelde afstanden per rit korter worden, het aantal ritten per leerling afneemt (minder dagdelen per kind) en er minder middagritten dan ochtendritten worden aangevraagd. Dat stelt ons voor uitdagingen op het gebied van efficiënte ritplanning en daarmee ook voor financiële uitdagingen.

Sinds het begin van het schooljaar 2025-2026 trekken we samen met gemeenten op om het aantal loosmeldingen terug te dringen. Gemeenten worden dagelijks geïnformeerd over de loosmeldingen en de gemeenten spreken ouders direct aan op de noodzaak om af te melden. Hierdoor is het percentage loosmeldingen in het leerlingenvervoer in het vierde kwartaal gedaald naar 2,1%. In het eerste halfjaar was dat nog 3%. Dat betekent minder onnodige kilometers.

LLV	LL 2024*	LL 2025*	Ritten 2024	Ritten 2025	KM 2024	Km 2025
Blaricum	32	34	9.538	7.916	140.267	111.732
Eemnes	48	42	14.448	12.328	188.582	162.976
Gooise Meren	191	182	48.425	45.927	741.400	703.920
Hilversum	300	297	71.786	72.607	761.945	798.062
Huizen	114	124	31.336	33.195	490.598	530.284
Laren	21	23	5.222	6.095	62.733	73.082
Wijde-meren	121	115	29.097	25.932	343.682	293.313
Totaal	810*	810*	209.852	204.000	2729.207	2673.368

* unieke leerlingen

Tevredenheid reizigers

De tevredenheid van ouders/verzorgers over het leerlingenvervoer blijft stabiel. Net als in 2024 beoordeelden zij onze dienstverlening met een mooie 8 in het klanttevredenheidonderzoek. De meeste waardering is er voor de betrokkenheid van de chauffeurs en de veiligheid van de voertuigen. De gebruiksvriendelijkheid van de MijnVervoerGV-app blijft een punt van aandacht.

Ook binnen het klantenpanel Leerlingenvervoer zien we deze tevredenheid terug en ook de zorg ten aanzien van de app. Met dank aan het kritisch meedenken door het panel hebben we in de dienstverlening wederom een aantal zaken kunnen verbeteren. Zo is bijvoorbeeld afgesproken om niet alleen op de eerste dag van uitval van een chauffeur, maar ook op de daaropvolgende dagen te melden dat er een vervangende chauffeur komt.

Communicatie met ouders/verzorgers

De communicatie bij wijzigingen in de planning door ziekte of uitval van de vaste chauffeur hebben we verder verbeterd. Ouders/verzorgers ontvangen hierover nu altijd een bericht, met de naam van de vervangende chauffeur. Is de wijziging minimaal een dag van tevoren bekend, dan volgt een bericht per e-mail. Bij verandering van chauffeur op dezelfde dag ontvangen ouders/verzorgers een sms-bericht.

Via het klantenpanel Leerlingenvervoer kunnen ouders/verzorgers actief meedenken. Drie ouders namen het afgelopen jaar afscheid van het panel. Het panel kwam het afgelopen jaar slechts eenmaal (in plaats van twee) bij elkaar. We zouden graag zien dat meer ouders/verzorgers deelnemen aan het panel, maar herhaalde oproepen via gemeenten, chauffeurs en nieuwsbrieven leverden helaas geen extra animo op.

Kritische prestatie-indicatoren leerlingenvervoer

Kritische prestatie-indicatoren (kpi's) helpen ons bij het hooghouden en verbeteren van de dienstverlening in ons leerlingenvervoer. De indicatoren voor 2025 zijn in 2024 vastgesteld en gelden voor onbepaalde tijd. Met ons zijn gemeenten van mening dat we daarmee een realistisch en voldoende uitdagend niveau kunnen handhaven.

KPI	Vaste doelstelling 2024 en verder	Realisatie 2024	Realisatie 2025
Aantal ritten	-	209.852	204.000
Ophaal- en afzetmarges	93%	90,1%	94,2%
Maximale reistijd	95%	91,1%,	93,6%
Klachten %	0,10%	0,12%	0,06%
Klanttevredenheid	8	7,9	8

Ophaal- en afzetmarges: percentage uitgevoerde ritten binnen de marges (binnen kwartier vóór afgesproken tijdstip op school afzetten en binnen kwartier na afgesproken tijdstip op school ophalen). Dit meten we sinds 2024.

Maximale reistijd: percentage ritten uitgevoerd binnen de afgesproken marges (individuele reistijd niet langer dan 40 minuten boven theoretisch snelste reistijd en maximaal 90 minuten of – bij grotere afstanden - 1,5 keer theoretische reistijd).

Klachten: gegronde klachten uitgedrukt als percentage van het totaal aantal uitgevoerde ritten.

De ophaal- en afzetmarges kennen een mooie stijgende lijn en vallen dit jaar voor het eerst binnen de doelstelling. Dat bereikten we door extra aandacht op dit vlak richting chauffeurs en reizigers. Voor een deel ligt het behalen van dit doel helaas buiten onze invloed, met name verkeersdruk in de ochtendspits blijft een spelbreker.

Dat speelt ook een rol bij het reizen binnen de maximale reistijd, maar ook hier zien we verbetering. Minder leerlingen krijgen te maken met een te lange reistijd en de overschrijdingen betreffen slechts een aantal minuten.

Het klachtenpercentage is terug op het niveau van 2023 en valt daarmee weer binnen de doelstelling. Ten opzichte van 2024 is het aantal klachten zelfs gehalveerd. Dit mooie resultaat is mede te danken aan de inzet op het werven van voldoende (vaste) chauffeurs en uiteraard de betrokkenheid van chauffeurs, planners en medewerkers Klantcontact.

Totaal aantal klachten gegrond en gedeeltelijk gegrond

Redenen klachten Leerlingenvervoer	Aantal
Te laat, te vroeg opgehaald of op bestemming	68
Klacht over chauffeur	24
Klacht over een klant	2
overig	21
Totaal op 204.000 ritten	115

Overig vervoer in 2025

Dagbesteding

Het aantal cliënten dat gebruik maakte van het dagbestedingsvervoer van Vervoer Gooi en Vechtstreek is gelijk aan het voorgaande jaar. Het vervoer van cliënten van King Arthur Groep (mensen met lichte dementie) doen we vanuit een in 2023 gestarte proef. Het doel hiervan is te komen tot aanbevelingen voor gemeentelijk meerjarenbeleid op gebied van gecontracteerd vervoer van en naar dagbestedingslocaties.

Daarnaast continueerden we in 2025 het dagbestedingsvervoer voor Eemhart (voorheen Sherpa, cliënten met een verstandelijke of lichamelijke beperking) en Plezier in Zorg (jeugdige cliënten).

Met zowel King Arthur Groep als Eemhart en Plezier in Zorg onderhouden we een goed en constructief contact. Wij en zij zijn tevreden over de samenwerking en chauffeurs geven aan de ritten met plezier uit te voeren.

	Aantal cliënten	Aantal locaties
King Arthur Groep	108	4
Sherpa	74	5
Plezier in Zorg	20	1

Vraaggestuurd openbaar vervoer

Aanvullend op het Wmo-, leerlingen- en dagbestedingsvervoer startten we in 2025 met twee proeven voor vraaggestuurd OV. Met dit aanvullend openbaar vervoer kunnen we vanuit onze bestaande capaciteit een mooie bijdrage leveren aan het vergroten van de mobiliteit van de inwoners in onze regio. Beide blijken goed uit te voeren in combinatie met de bestaande vervoersvormen.

De eerste proef betrof de Vechtplassen Express. Hiermee boden we van 16 mei tot 1 september vervoer op aanvraag van en naar de Vechtplassen, in opdracht van gemeente Wijdemeren en met subsidie van de Provincie Noord-Holland. Aanleiding voor de proef was de parkeerdruk rond de plassen en de wens om het gebied beter te ontsluiten voor inwoners die zonder auto reizen. De proef was vooral ingestoken als een casus om van te leren en heeft enkele waardevolle inzichten en verbeterpunten opgeleverd. Gebruikers en chauffeurs zijn in de basis positief over de geboden dienst.

De tweede proef betreft OV-op-Maat. Deze proef startte op 24 augustus. Inwoners van Ankeveen kunnen nu zeven dagen per week een rit boeken naar en vanaf NS-station Hilversum. Op zondag is deze dienst ook beschikbaar voor reizigers uit Nederhorst Den Berg. Hiermee bieden we deze inwoners een verbinding met het landelijk openbaar vervoer. OV-op-Maat kent al een aantal vaste gebruikers en lijkt te voorzien in een behoefte. Ook voor OV-op-Maat, dat we uitvoeren in opdracht van Transdev, geldt een financiering van de Provincie Noord-Holland.



Wmo-vervoer in 2026

Tevreden reizigers zijn nooit een vanzelfsprekendheid. Om die tevredenheid te behouden, blijven we dan ook inzetten op uniforme dienstverlening, een professionele klantenservice en klachtafhandeling en goede en regelmatige communicatie. Heldere verwachtingen over bijvoorbeeld uitvoering en kosten van het vervoer zijn daar onderdeel van. Daarbij richten we ons niet alleen op reizigers, maar zeker ook op onze aandeelhouders: de regiogemeenten.

Dit vraagt goede monitoring van het vervoer en de vervoersvraag, goede informatie en de juiste ondersteuning aan reizigers bij het online boeken en de werking van de app. Verdere ontwikkeling van onze ICT-systemen draagt hieraan bij, reden om in 2026 de overstap naar een nieuw planningsstelsel te onderzoeken.

Leerlingenvervoer in 2026

Intensieve samenwerking met gemeenten en scholen blijft essentieel voor persoonlijk en betrouwbaar leerlingenvervoer. Zo kunnen we het leerlingenvervoer verder ontwikkelen. Op deze wijze kunnen we goed en betaalbaar leerlingenvervoer blijven bieden aan kinderen die dat nodig hebben, met een vaste chauffeur voor de leerlingen. Ons streven is daarbij altijd een optimale inzet van mensen en middelen, zonder dat dit ten koste gaat van de dienstverlening.

Samen met de leverancier van MijnVervoerGV blijven we werken aan het verbeteren van de gebruiksvriendelijkheid van de app. Ook gaan we ouders/verzorgers extra instructie bieden, bijvoorbeeld over het op de juiste manier inloggen.

Overig vervoer in 2026

Dagbestedingsvervoer

Ontwikkeling van meerjarenbeleid voor het dagbestedingsvervoer in opdracht van gemeenten is in afwachting van besluitvorming door de gemeenten. Het moet bijdragen aan de oplossing van een breder vraagstuk van gecontracteerde zorgaanbieders rond het vervoer van en naar Wmo-dagbestedingslocaties. De resultaten van de proef met vervoer voor de King Arthur Groep worden hierin meegenomen.

Het vervoer voor dagbestedingsaanbieder Eemhart voeren we uit los van de afspraken met de gemeenten. Eemhart en Vervoer Gooi en Vechtstreek hebben de gezamenlijke wens om dit vervoer over langere termijn voort te zetten. Het is een mooie aanvulling op het leerlingenvervoer. Hiermee kunnen wij chauffeurs extra uren bieden en de cliënten van Eemhart kunnen rekenen op goed vervoer.

Vraaggestuurd openbaar vervoer

De in 2025 gestarte proef met vraaggestuurd openbaar vervoer in Ankeveen en Nederhorst den Berg (OV-op-Maat) loopt door tot begin 2027. De wens is om ook de proef met de VechtplassenExpress in 2026 voort te zetten. Dat kan inzicht geven in de meer structurele effecten en biedt gelegenheid om de benoemde verbeterpunten op te pakken. De Provincie Noord-Holland is bereid hiervoor subsidie te verlenen en ook de Regio Gooi en Vechtstreek heeft positief geadviseerd. Een besluit van de gemeente Wijdmeren hierover verwachten we in de eerste helft van 2026.



Goed en inclusief werkgeverschap

Door werk te maken van goed werkgeverschap verbetert Vervoer Gooi en Vechtstreek de betrokkenheid en de kwaliteit van de medewerkers en daarmee de kwaliteit van de dienstverlening. Medewerkers kunnen rekenen op persoonlijke aandacht en baan zekerheid met vaste aanstellingen en goede opleidings- en doorgroeimogelijkheden.

In 2025 groeide het aantal medewerkers van 201 naar 212 (+ 1,5 fte). Vermeldenswaardig is daarbij de aandacht voor combifuncties om meer uren te kunnen bieden. Zo werken twee Wmo-chauffeurs nu ook in team Wmo-planning en gingen twee chauffeurs Leerlingenvervoer ook aan de slag als planner en ondersteuner Leerlingenvervoer.

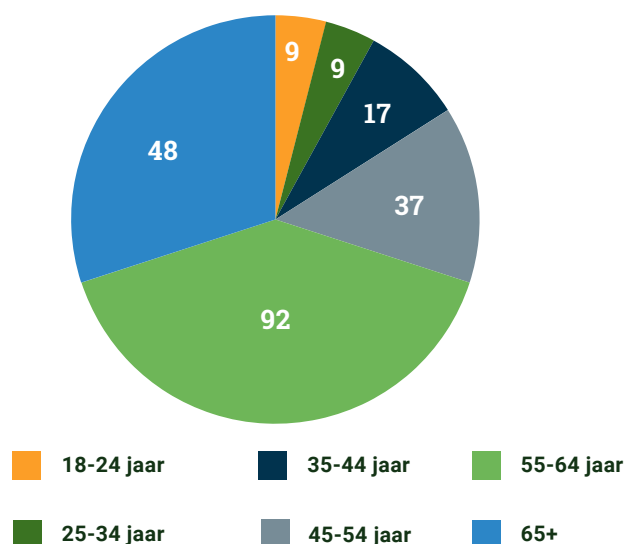
Voor werkzaamheden en advies op het gebied van bestuurlijke advisering, finance & control, juridische zaken, privacy, inkoop en grafische vormgeving ontvangen we personele ondersteuning van Regio Gooi en Vechtstreek. Op basis van de behoefte gedurende het jaar huren we daarnaast communicatieondersteuning in en zetten we onderaannemers in voor het leerlingenvervoer.

Aantal medewerkers per afdeling	2023	2024	2025
	fte	fte	fte
Staf	2,9	6,89	6,74
Planning WMO en LLV	7,03	6,13	7,45
Chauffeurs Leerlingenvervoer	38,5	38,76	40,52
Chauffeurs Wmo-vervoer	51,4	56,09	53,29
Klantenservice	7,07	6,8	8,18
totaal	113,6	114,7	116,18

Het aantal fte ten opzichte van het absolute aantal medewerkers laat zien dat een relatief groot percentage van onze medewerkers parttime werkt. Dat komt onder andere voort uit de uren voor het leerlingenvervoer, die gekoppeld zijn aan het in- en uitgaan van de scholen.

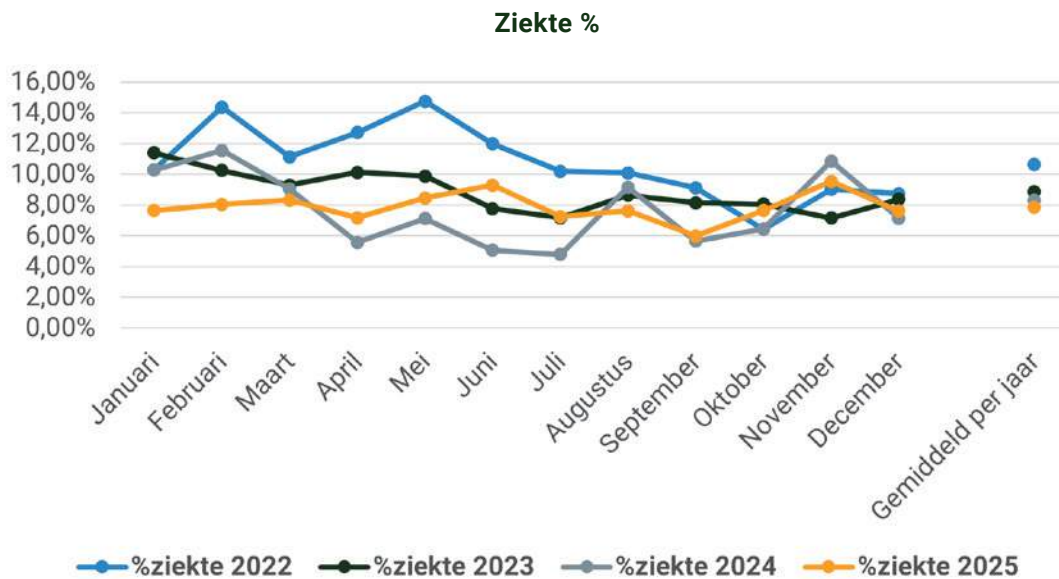
De gemiddelde leeftijd van onze medewerkers is gedaald met een half jaar en is nu 56,5. Er zijn minder medewerkers vanaf 65 jaar (-6) en meer medewerkers in met name de leeftijden 18-24 (+6) en 55-64 jaar (+6).

Leeftijdsofbouw 2025



We namen ook afscheid van een aantal medewerkers, omdat zij een nieuwe werkkring vonden of om andere redenen. Van de oudere medewerkers stopten er zeven omdat ze de AOW-leeftijd bereikten en nog vier die (nog of opnieuw) werkten na die leeftijd.

Het ziekteverzuim is opnieuw gedaald: van 8,9% in 2023 en 8,3% in 2024 naar 7,85% in 2025. Vanuit dit resultaat blijven we actief inzetten op werkplezier en verzuimpreventie. Op basis van geluiden uit het veld is de verwachting dat dit percentage lager ligt dan binnen de taxibranche. Concrete branchecijfers zijn echter niet beschikbaar.



Verbinding

Onze chauffeurs hebben in hun werk vooral contact met de reizigers en minder met collega's. Daarom richten we ons nadrukkelijk op momenten van ontmoeten en uitwisselen van ervaringen. De in 2024 gestarte bijeenkomsten met chauffeurs, management en kantoormedewerkers zijn daarin blijvend waardevol gebleken. Ook via de maandelijkse interne nieuwsbrief betrekken we medewerkers bij ontwikkelingen in onze organisatie.

Daarnaast blijven we investeren in ontmoetingen waar het niet in de eerste plaats over werk gaat. We hebben het jaarlijks zomerfeest, kwartaalborrels en activiteiten rond de feestdagen. Sinds september hebben we ook een wekelijkse wandelclub, een welkome afwisseling in het doorgaans zittend werk.





Dag van de medewerker

Om medewerkers extra in het zonnetje te zetten, deden we mee met de landelijke Dag van de taxichauffeur én Dag van de callcentermedewerker. Voor de chauffeurs maakten we samen met kinderen, ouders, Wmo-reizigers en instellingen een [videobedankje](#). Ook onze medewerkers in het callcenter bedankten we extra voor hun meedenken, oplossen, luisteren en omdat zij vaak precies weten wat er speelt aan de lijn en daarachter.

Ook de nominatie voor de Taxitrofee van Taxi Pro was een opsteker voor onze medewerkers. Dankzij de actieve inzet van elke medewerker kunnen we dagelijks het verschil maken en daar zijn we trots op. Het is mooi om te zien dat daar ook vanuit de branche oog voor is.

Bedrijfsschool

Training helpt onze medewerkers om hun eigen kwaliteiten nog beter in te zetten. Daarom bieden we diverse trainingen en cursussen aan, veelal vanuit onze eigen bedrijfsschool. Zo ging team Klantenservice afgelopen jaar aan de slag met DISC-profielen. Dat draagt bij aan goede samenwerking, begrip en het inschatten van de klant en diens behoefte.

Werving chauffeurs

Sinds 2025 zetten we meer in op werving via instagram en andere social media. Daarbij aansluitend hebben we de [Werken bij-pagina op onze website](#) vernieuwd. Veel nieuwe chauffeurs komen nu binnen via open sollicitaties. Voor het eerst hebben we dit jaar actief geworven onder studenten, dat leverde 2 nieuwe Wmo-chauffeurs op.

Sociaal veilig werken

Veilig en integer werken in een prettige omgeving, daar zetten we ons als bedrijf graag voor in. Het hebben van een externe vertrouwenspersoon is daarbij vanzelfsprekend. Sinds 1 januari 2025 biedt Christianne Verheugd dit onafhankelijk luisterend oor. Desgewenst denkt ze met medewerkers mee over wat nodig en mogelijk is om een situatie te verbeteren. Medewerkers konden kennis maken met Christianne tijdens de chauffeursbijeenkomsten.



Ook maakten we het eenvoudiger om onveilige of als onveilig ervaren situaties te melden bij de externe vertrouwenspersoon. Naast telefonisch kan dat sinds afgelopen jaar ook via de app TrustTool. Net als bij het telefonisch contact is de app vertrouwelijk en de privacy gewaarborgd. Verder hebben we inspraak met de nieuwe vertrouwenspersoon in het personeelshandboek informatie toegevoegd over (wat te doen bij) ongewenst gedrag en de regeling Vermoeden misstanden (klokkenluidersregeling) geactualiseerd.

Ondernemingsraad

De medezeggenschap voor medewerkers is formeel geregeld in de Ondernemingsraad. Terugblikkend op 2025 zag de OR vooral betrokkenheid: steeds meer medewerkers laten van zich horen, denken mee en geven aan wat er beter kan. Open, eerlijk en praktisch.

Dat leidde bijvoorbeeld tot beter gedragen bedrijfskleding, maar ook tot schonere, warmere, beter onderhouden toiletten in de garage. De OR nam ook deel aan de chauffeursbijeenkomsten en dacht binnen de werkgroep Nieuwe voertuigen actief mee over de aanbesteding van de Wmo-auto's. Om beter te kunnen meekijken met begrotingen en plannen, volgden twee OR-leden een financiële cursus.



Goed en inclusief werkgeverschap in 2026

We zijn onze medewerkers dankbaar voor hun positieve bijdrage en bouwen in 2026 graag met hen verder aan persoonlijk & betrouwbaar vervoer. De prestatieafspraken met de gemeenten vormen hiervoor de basis.

We blijven ons richten op duurzame inzetbaarheid van medewerkers. We houden hierbij oog voor de instroom van medewerkers met een afstand tot de arbeidsmarkt en voor de instroom van praktisch geschoolden. Bij de werving van nieuw personeel hebben inwoners van de regiogemeenten de voorkeur.

Ook hebben we blijvend aandacht voor een prettige werkplek en faciliteiten en opleidingen die aansluiten bij de wensen van de medewerkers. Onderling vertrouwen en respect zijn daar vanzelfsprekend onderdeel van, waarbij in een veilige en positieve sfeer wordt samengewerkt. We houden aandacht voor wederzijds integer gedrag. Waar nodig treden we actief op tegen onbehoorlijk gedrag, en geven we als werkgever en leidinggevenden het goede voorbeeld.

Onze kantoorautomatisering verbeteren we met een overstap naar de optimaal beveiligde omgeving van Microsoft 365 en Workspace 365. Hiermee bieden we een platform waarop alle medewerkers alle informatie kunnen vinden, zij hebben direct toegang tot de benodigde apps (salaris/personeelszaken/ritten). Ook de mogelijkheid om continu nieuwsberichten te delen draagt bij aan meer verbinding.



Daarnaast willen we gaan werken met een automatische planner voor de Wmo-ritten. Dit nieuwe programma moet het plannen minder kwetsbaar maken. Dat is extra belangrijk omdat twee ervaren planners komend jaar met welverdiend pensioen gaan en nieuwe planners binnen de huidige arbeidsmarkt moeilijk te vinden zijn. Ook draagt het bij aan een efficiënte en uniforme planning, zeven dagen in de week. We realiseren ons dat een dergelijk programma niet alleen effect heeft op het werk van de planners. Het heeft ook effect voor de chauffeurs. Daarom nemen we hen en de ondernemingsraad mee in de keuzes die we hierin maken.

Op arbeidsvoorwaardelijk vlak willen we in 2026 samen met de medewerkers onderzoeken of we vanuit de werkkostenregeling meer kunnen bieden. Vanuit een positieve bijdrage aan het welzijn van onze medewerkers wordt gedacht aan een financiële tegemoetkoming bij het sporten.

Duurzaam en uitstootvrij vervoer

Het wagenpark slonk in 2025 van 136 naar 133 auto's en bussen. Daarvan rijdt 81% elektrisch en daarmee is Vervoer Gooi en Vechtstreek landelijk gezien nog steeds koploper in uitstootvrij rijden. Ook ons eigen laadplein en kantoor dragen hieraan bij, beide draaien volledig op groene stroom. Zo besparen we op CO2-uitstoot en op kosten.

Electrisch	Aantal	Diesel	Aantal
Kia Niro	11	VW Caddy Maxi	7
Hyundai Kona	24	VW Crafter	15
Opel Vivaro	73	Mercedes Sprinter	3
Totaal	108	Totaal	25

Vervanging Wmo-voertuigen

Bij de aanschaf van nieuwe voertuigen gaat de voorkeur altijd uit naar elektrisch, met inachtneming van onze eisen voor veilig en comfortabel vervoer. In 2025 is de aanbesteding afgerond voor de vervanging van de Wmo-voertuigen, waarmee we ook de komende jaren toegankelijk en betrouwbaar vervoer kunnen blijven leveren.

Niet alleen onze eigen (mentor)chauffeurs en wagenparkbeheerder hebben hierover meegedacht. Ook het klantenpanel Wmo-vervoer had een actieve rol. Deze input vormde een belangrijk onderdeel van het aanbestedingstraject en we zijn blij met het resultaat: de gunning en bestelling van 14 taxi's en 5 rolstoelbussen, inclusief 5-jarig contract voor reparatie, onderhoud en banden.

Boordcomputer Taxi (BCT)

In relatie tot de aanbesteding onderzochten we de mogelijkheden voor de nieuwe Boordcomputer Taxi (BCT). Op 1 juli is landelijk de Centrale Database Taxivervoer (CDT) ingevoerd, met bijbehorende digitale omgeving. Dit betekent dat de traditionele BCT vanaf dit moment niet meer verplicht is en dat wettelijk een digitale CDT-oplossing is toegestaan.

Vanuit kostenefficiëntie hebben we ervoor gekozen geleidelijk over te gaan naar de CDT, die vanaf 2028 verplicht wordt. Daarbij behouden we komende jaren de huidige leveranciers en gaan van beiden de CDT-oplossing gebruiken.

Afloop onderhoudscontract

In 2025 liep het vierjarige contract voor reparatie, onderhoud en banden (ROB) dat in 2021 werd afgesloten voor de eerste voertuigen af. Hierbij is afgerekend op werkelijk verreden kilometers in de afgelopen jaren en die waren hoger dan verwacht bij het aangaan van dit ROB-contract. Daarmee werden ook de kosten voor onderhoud in 2025 hoger dan verwacht. Voor het huidige wagenpark is een nieuw ROB-contract afgesloten, dat loopt tot het vervangingsjaar van deze voertuigen (2026 en 2028).

Uitstoot

	2024	2025
Uitstoot	433.585	418.900

Duurzaam en uitstootvrij vervoer in 2026

In april 2026 voegen we de Kia EV3 Air en de Mercedes-Benz Sprinter rolstoelbus - met goede vering en comfortabel Tribus-interieur - toe aan ons wagenpark. De te vervangen huidige voertuigen krijgen via verkoop op de tweehandsmarkt een tweede leven.

Wagenparkbeheer

Goed en tijdig onderhoud draagt bij aan veilig vervoer en een zo optimaal mogelijke inzet van het volledige wagenpark. Daarom kiezen we ook voor de nieuwe wagens voor onderhoud door een vakgarage, waarbij schema's voor onderhoudsbeurten strikt worden gevolgd en voertuigen zo snel mogelijk weer de weg op kunnen. Chauffeurs dragen hieraan bij door zorgvuldig om te gaan met hun auto, schades direct te melden en de maximale actieradius te benutten.

Minimale versnippering

Ook voor een optimale bezetting kunnen we niet zonder de actieve inzet van onze chauffeurs. Denk bijvoorbeeld aan het zo efficiënt mogelijk rijden. In het groter geheel zorgt een zoveel mogelijk sluitende rittenplanning voor efficiënte en daarmee duurzamer inzet van het wagenpark. We combineren Wmo-, leerlingen- en dagbestedingsvervoer zoveel als mogelijk of rijden de verschillende vervoersvormen volgtijdelijk. Minimale versnippering van ritten en kilometers is daarbij vanzelfsprekend. De verwachting is dat het nieuwe planningsprogramma ook op dit vlak bijdraagt aan verdere verbetering.



Financieel gezond vervoer

Lasten en baten 2025

De baten van Vervoer B.V. bestaan uit de gemeentelijke bijdragen voor Wmo-vervoer, Leerlingenvervoer en Dagbestedingsvervoer en een bijdrage vanuit dagbestedingsaanbieder Sherpa. Daarnaast verstrekken de gemeenten een bijdrage voor overig vervoer, te weten vervoer van Oekraïense kinderen en jeugdhulpvervoer. In 2025 ontvingen we daarnaast inkomsten voor het uitvoeren van twee proeven met vraaggestuurd openbaar vervoer.

De totale baten stegen ten opzichte van 2024 met 1,5%. Dit is inclusief de tariefsverhoging op basis van de NEA-index¹ van 1,5%. De omzet Wmo-vervoer laat een plus zien van 4%. Daarentegen waren de opbrengsten in het Leerlingenvervoer 1% lager dan in 2024 en ook het dagbestedingsvervoer en de overige vervoersdiensten kenden minder opbrengst (-2%).

Bij de lasten zien we in 2025 een stijging van 5,2%. Binnen het Wmo-vervoer stegen de lasten het meest (+6,6%), gevolgd door het Leerlingenvervoer (+4,9%). In het Dagbestedingsvervoer en Overig vervoer daalden de lasten het afgelopen jaar.

De lasten zijn dus meer gestegen dan de baten en daardoor sluiten we 2025 af met een negatief resultaat. Een van de redenen daarvoor is dat de NEA-index voor 2025 te laag was ingeschat met 0,7%. De stijging in de totale lasten komt daarnaast onder andere voort uit hogere personeelskosten (hogere kosten voor pensioenfondsen en bedrijfsvereniging en een kleine toename in het aantal fte's). Daarnaast zijn de afschrijvingen iets hoger en stegen ook de overige bedrijfskosten, met name door hogere kosten op onderhoud van het wagenpark ([zie bladzijde 22](#)). De disbalans tussen baten en lasten is het grootst in het Leerlingenvervoer ([zie bladzijde 12](#)).

Winst- en verliesrekening over 2025	2024	2025
Baten		
Bijdrage Wmo	4.750.745	4.919.983
Bijdrage Leerlingenvervoer	4.012.892	3.987.589
Bijdrage Dagbesteding	234.537	232.860
Bijdrage overige vervoersdiensten	154.784	151.157
Bijdrage overig	83.572	82.084
Totaal Baten	9.236.530	9.373.673
Lasten		
Lonen en salarissen	4.114.870	4.492.047
Sociale lasten en pensioenlasten	1.095.082	1.246.674
Overige personeelskosten	1.559.294	1.395.881
Afschrijvingen op immateriele en materiele vaste activa	816.724	837.271
Overige bedrijfskosten	1.475.699	1.560.615
Totaal lasten	9.061.669	9.532.488
Bedrijfsresultaat	174.861	-158.815

Voorstel tot resultaatbestemming 2025

Voorgesteld wordt aan de aandeelhouders om het negatief resultaat van 2025 te onttrekken aan de Algemene Reserve. Bij de oprichting van Vervoer Gooi en Vechtstreek B.V. hebben de gemeenten toestemming gegeven om een reserve te vormen tot een niveau van maximaal 5% van de jaaromzet. In de afgelopen jaren leidden positieve resultaten tot een groei van die reserve tot € 480.381. Daarmee is er voldoende dekking voor het negatief resultaat van 2025.

Financieel gezond vervoer in 2026

Ombuigen negatief resultaat

Het in 2025 ontstane negatieve resultaat vraagt om bijsturing, zodat we een structureel negatief resultaat kunnen voorkomen. In 2026 richten we ons dan ook op verkennen van mogelijke maatregelen om kosten te beperken en opbrengsten te verhogen.

Correctie indexering NEA

Bij het opstellen van de begroting en het vaststellen van de bijdragen van gemeenten en reizigers was de NEA-index¹ nog niet bekend. De inschatting die voor 2025 werd gemaakt, is 0,7% te laag gebleken. Dit is in de NEA-index voor 2026 (4,1%) gecorrigeerd.

Aanvullend openbaar vervoer

De in 2025 gestarte proef met OV-op-Maat voor Ankeveen en Nederhorst den Berg, loopt door tot eind 2026. Daarnaast is voorgesteld om de pilot 'Vechtplassen Express' in de zomer van 2026 voort te zetten. Voor beide is provinciale subsidie beschikbaar. Deze vormen van vraaggestuurd vervoer dragen bij aan een efficiënte inzet van beschikbare middelen en capaciteit. Tegelijkertijd hebben de pilots nog een beperkte omvang en verwachten we hier geen substantiële bijdrage aan het resultaat van. Meer over deze pilots is te lezen op [bladzijde 15](#).



¹ In opdracht van het Sociaal Fonds Mobiliteit stelt Panteia ieder jaar de NEA-index op. Dit is een kostenontwikkelingstool die inzicht biedt in de laatste gemiddelde kostenontwikkelingen voor het zorg- en taxivervoer en als indexering wordt gebruikt in de taxibranche. Vervoer Gooi en Vechtstreek gebruikt de NEA-index bij het opstellen van de begroting en het bepalen van de reizigersbijdrage voor het volgende jaar.

Lening vervanging wagenpark

Bij de start van Vervoer Gooi en Vechtstreek is op basis van verwachte kilometers een economische- en technische levensduur vastgesteld van 5 jaar voor de Wmo-voertuigen en 7 jaar voor de leerlingenvervoer-voertuigen. Dit betekent dat de Wmo-voertuigen in 2026 vervangen gaan worden en de leerlingenvervoer-voertuigen in 2028 aan vervanging toe zijn.

Voor de vervanging van de 133 voertuigen gaat Regio Gooi en Vechtstreek in 2026 een lening aan. De aandeelhoudersvergadering heeft hiermee in september 2025 ingestemd. Daar waar bij de start van Vervoer GV het rentepercentage rond de 0% lag, ligt deze inmiddels hoger. Het effect van de hogere rente is pas in 2028 te verwachten, wanneer het grootste deel van de lening nodig is. Een deel van de rentekosten verwachten we binnen het huidige tarief te kunnen opvangen. Voor het overige deel zal een aanpassing van de tarieven mogelijk nodig zijn. In welke mate dit nodig is, hangt mede af van de NEA-index in de komende jaren.

ROB-contracten

Voor de auto's waarvoor het reparatie, onderhoud en banden(ROB)-contract in 2025 afliep, is een nieuw contract afgesloten voor de resterende afschrijvingsperiode van die auto's (Wmo-voertuigen op 1 januari 2026 nog 0,5 jaar en voertuigen leerlingenvervoer 2,5 jaar). Bij de in 2026 nieuw te leveren Wmo-voertuigen is een ROB-contract afgesproken voor een periode die gelijkloopt met de afschrijvingstermijn (5 jaar). Voor de nieuwe contracten geldt vanaf 2025 een jaarlijkse afrekening op basis van de werkelijk gereden kilometers.

ICT

Vanuit de wens voor een betrouwbare, efficiënte en veilige IT-infrastructuur die voldoet aan de wettelijke richtlijnen (NIS2) investeren we in 2026 in een aantal vernieuwingen op het gebied van kantoorautomatisering. De wensen van onze organisatie en gebruikers staan daarbij centraal. We onderzoeken de mogelijkheden voor een automatisch planningsprogramma en gaan over naar Microsoft 365 online (zie ook hoofdstuk 'Goed en inclusief werkgeverschap').

Risicoanalyse en risicobeheersing

De risicoanalyse wordt jaarlijks geactualiseerd en besproken met de aandeelhouders. Daar waar we reële mogelijkheden voor risicobeheersing zien, maken we dit onderdeel van de dagelijkse bedrijfsvoering. Daarbij hoort ook de acceptatie dat enige vorm van risico altijd zal bestaan en dat Vervoer Gooi en Vechtstreek niet of nauwelijks invloed heeft op risico's veroorzaakt door externe factoren. Overigens kennen met name die externe factoren vaak een langere aanlooptijd, denk bijvoorbeeld aan wet- en regelgeving. Dat maakt dat sturing op deze risico's, wanneer ze zich voordoen, zelden ad hoc hoeft te zijn. Met een goede voorbereiding kunnen eventuele gevolgen zoveel als mogelijk worden beperkt.

Bijlage 1

Bestuursstructuur Vervoer Gooi en Vechtstreek

De Aandeelhoudervergadering

De aandeelhoudervergadering bestaat uit 1 aandeelhouder, te weten de publiekrechtelijke rechtspersoon Regio Gooi en Vechtstreek (RGV). De aandeelhoudervergadering neemt de besluiten die volgens de statuten van de BV Vervoer zijn voorbehouden aan dit orgaan. In de praktijk komt de enig aandeelhouder RGV tot standpuntbepaling en beslissingen via de regels in de Wet gemeenschappelijke regelingen en de hiervan afgeleide gemeenschappelijke regeling.

Als voorbeeld: dit betekent dat de jaarstukken van de BV Vervoer, investeringsbeslissingen en tarieven jaarlijks worden vastgesteld door het algemeen bestuur van RGV, in de hoedanigheid van enig aandeelhouder/ tevens bestuurder BV.

Het bestuur

Het bestuur wordt eveneens gevormd door de publieke rechtspersoon RGV. Het bestuur van de BV Vervoer (RGV) heeft voor deze bestuurstaken als algemeen gevolmachtigde aangewezen en bij de KvK ingeschreven de algemeen directeur van RGV, de heer G. Boeve. Beslissingsbevoegdheden en vertegenwoordigingen die statutair bij de BV Vervoer zijn voorbehouden aan het Bestuur liggen daarmee feitelijk in eerste instantie bij de algemeen directeur van de RGV.

De algemeen directeur van RGV heeft vervolgens binnen de bestuursstructuur van RGV te maken met een dagelijks bestuur en een algemeen bestuur. Hiermee houdt de algemeen directeur ruggenspraak over de toepassing van de bestuursbevoegdheden van RGV zoals deze zijn opgenomen in de statuten van de BV Vervoer. Binnen RGV kan het dagelijks bestuur daarmee in eerste instantie richting geven aan beslissingen. Verder kan het dagelijks bestuur afwegen of in breder verband met het algemeen bestuur een afweging moet plaatsvinden.

RGV komt in de twee juridische hoedanigheden van zowel aandeelhouder als bestuurder BV via de eigen organen (dagelijks bestuur en algemeen bestuur) tot oordeelsvorming, besluitvorming en kaderstelling. Daarbij zijn de via volmacht operationele bestuursbevoegdheden (volmachtregeling BV) en rechtshandelingen verder belegd bij functionarissen in de organisatie van de BV Vervoer.

De algemeen gevolmachtigde

Het bestuur kan functionarissen als gevolmachtigden aanwijzen die het Bestuur van de BV Vervoer in en buiten rechte vertegenwoordigen en als zodanig (volmachtregeling) rechtshandelingen mogen verrichten. De algemeen gevolmachtigde mag namens het Bestuur van de BV Vervoer optreden naar buiten.

De algemeen gevolmachtigde BV Vervoer -de algemeen directeur van RGV, de heer G. Boeve - heeft een vergelijkbare rol en functie binnen de publieke rechtspersoon RGV en zal ruggenspraak houden met het RGV bestuur waar dit aan de orde is. De algemeen directeur RGV is niet in dienst van de BV, maar van RGV.

De gevolmachtigd manager

De gevolmachtigd manager is de zogenoemde 'beperkt gevolmachtigde' functionaris van de BV Vervoer. De inschrijving van de KvK geeft aan tot welke bedragen en welke soort rechtshandelingen deze functionarissen gevolmachtigd zijn namens het Bestuur van de BV Vervoer. De beperkt gevolmachtigden zijn in dienst van de BV Vervoer. Het betreft de heer R.A. Hop en mevrouw D.M.J. van Calcar-van Oostrum.



Vervoer
Gooi en Vechtstreek

Colofon

Dit is een uitgave van Vervoer Regio Gooi en Vechtstreek.

Het jaarverslag is opgebouwd rond de vier pijlers van de bedrijfsvoering;

1. Toegankelijke en betrouwbare dienstverlening
2. Goed in inclusief werkgeverschap
3. Duurzaam en uitstootvrij vervoer
4. Financieel gezond vervoer

Fotografie

Brain Elings en Inge Jansen

Design en realisatie

Chantal van Erven

Contact

Oud Eemnesserweg 5G 3741 MP, Baarn | ☎ (088) 829 44 44 | 🌐 www.vervoergv.nl

KvK: 80180817

Persoonlijk & betrouwbaar