

Opvattingen van het college of burgemeester ex. artikel 33 Reglement van Orde. De griffie zorgt voor verspreiding. Beantwoording volgt zo snel mogelijk en in ieder geval binnen 4 weken.

Naam en fractie: Marieke le Noble, Hart voor BNM
Datum indiening: 25 juni 2019
Datum antwoord: 24 september 2019
Onderwerp: Onderzoek door Ixat trading en consultancy naar investering doelgroepen vervoer

Inleiding

Op 5 juni ontving de raad een raadsmededeling, waarin uiteengezet werd dat er een voorgenomen besluit is genomen om het doelgroepen vervoer in de Regio Gooi en Vechtstreek in te besteden, te beginnen met het leerlingenvervoer en het WMO vervoer.

Bij deze raadsmededeling werd een onderzoek meegestuurd waarin is onderzocht of het mogelijk is om het doelgroepenvervoer in te besteden.

Dit onderzoek is uitgevoerd door een consultancybureau dat sinds augustus 2018 bestaat. De directeur van IXAT Trading en Consultancy was tot juni 2018 algemeen directeur van het in die maand failliet gegane bedrijf Verhoeff taxivervoer. Verhoeff was een van de leveranciers van WMO vervoer in de regio Gooi en Vechtstreek. IXAT Trading en Consultancy heeft dit onderzoek uitgevoerd met hulp van zijn voormalig adjunct directeur bij Verhoeff.

Hart voor BNM heeft over het onderzoek en het voorgenomen besluit de volgende vragen:

Vraag 1

Zijn er, naast het investeren van het doelgroepenvervoer, ook andere alternatieven onderzocht om het doelgroepenvervoer te optimaliseren, zoals bijvoorbeeld meer flexibele mogelijkheden voor vervoerders in het aanbestedingsbestek te brengen of de prijs te verhogen? Indien dit is onderzocht, is dit rapport beschikbaar? Indien dit niet is onderzocht, waarom is direct overgegaan tot onderzoeken van het meest verregaande alternatief van investering?

Antwoord

Ja, er zijn alternatieven onderzocht. Er is onderzocht of middels aanbesteden de opgaven voor het doelgroepenvervoer behaald kunnen worden. In het rapport Dynamisch mobiliteitsnetwerk is hier naar gekeken (zie pagina 7). Geconcludeerd wordt dat "Het risico van het op afstand organiseren van vervoer middels een aanbesteding is dat je als gemeente minder kennis in de eigen organisatie hebt. Het gevolg hiervan kan zijn dat je onvoldoende in staat bent om te sturen op de kwaliteit van de dienstverlening. Dit risico neemt toe als de opdracht ook nog eens bij één partij belegd is. In het geval van een faillissement van een vervoerder of bij een conflict met een vervoerder (bij een aanbesteding) ben je onvoldoende in staat om te sturen. Recente ervaringen in de regio hiermee hebben laten zien dat een gemeente erg afhankelijk is van de welwillendheid van een vervoerder.

De taximarkt is niet gezond getuige de recente faillissementen bij de Wmo-taxi en de rechtszaken bij het leerlingenvervoer. Landelijk zijn er weinig taxi-bedrijven die zwarte cijfers schrijven. Door de opschaling van taxi-bedrijven zijn er ook (bijna) geen taxi-bedrijven meer die binding hebben met de regio. De vraag is of de huidige vervoersmarkt in staat is om de gewenste innovatie en bundeling te realiseren. Het grote nadeel van aanbesteden is dat er weinig continuïteit door ontstaat. Bij de faillissementen hebben we ook gezien dat er veel werk gaat zitten in de administratieve systemen en planning van de failliete partij naar de opvolger over te dragen. De gemeente heeft zelf geen kennis en kan op zo'n moment zelf niet sturen. Dit alles maakt dat het onzeker is of aanbesteden de gewenste veranderingen oplevert en de opgaven kan realiseren. Om deze redenen is besloten om te onderzoeken of het uitvoeren van (delen van) het doelgroepenvervoer in eigen beheer mogelijk is."

Wij willen hierbij opmerken dat het definitieve besluit over investering of aanbesteding pas in het voorjaar 2020 door de colleges wordt genomen, één en ander afhankelijk van het te verschijnen implementatieplan en bedrijfsplan. Overigens beschouwen wij het ingezette traject en de procedure niet als verspilde tijd: de uitgangspunten zijn namelijk ook van toepassing bij een eventueel aanbestedingstraject.

Vraag 2

Verwacht het college dat gezien de beperkte ervaring van IXAT in consultancy en specifiek in het inbesteden van commerciële taken naar een gemeente, er voldoende rekening is gehouden met de extra risico's en (overhead)kosten die deze procedure en organisatie met zich meebrengt?

Antwoord

Ja, wij verwachten zeker dat er voldoende rekening is gehouden met de risico's. IXAT is ingehuurd omdat zij specifieke kennis hebben van de vervoersmarkt en van de regio.

Het doelgroepenvervoer is al jaren een wettelijke taak van gemeenten. Wij zijn nu indirect via de vervoersbedrijven al volledig verantwoordelijk voor het doelgroepenvervoer. Er zijn geen onoverkomelijke extra risico's bij inbesteden ten opzichte van uitvoering van het vervoer door externe taxibedrijven. In het haalbaarheidsonderzoek staat op pagina 14 en 18 een aantal risico's beschreven. Er zijn risico's benoemd die specifiek voor een overheidsorganisatie kunnen voorkomen. Daartegenover staan meerdere voordelen die bij een aanbesteding niet of zeer moeilijk te behalen zijn. In het hoofdstuk "Voor-, nadelen en risico's van inbesteden" in het haalbaarheidsonderzoek is dit uitgebreid omschreven (pagina 16 – 18).

In het vervolgetraject wordt omschreven hoe deze risico's worden afgedicht. Wij sturen de Regio kritisch aan op het beter in beeld krijgen van eventuele risico's (bijvoorbeeld als werkgever) en de strategische en beleidsmatige consequenties door de uitvoering van het doelgroepenbeleid binnen het publiek domein te brengen en specifiek bij de Regio. Wij hebben het voornemen om pas een definitief besluit te nemen zodra alle juridische en financiële risico's duidelijk zijn en naar tevredenheid zijn opgelost.

Wij verwachten dat het opnieuw aanbesteden van het vervoer een tariefsverhoging tot gevolg zal hebben, zonder dat de grip op de kwaliteit en efficiency substantieel verbetert. Daarnaast zullen er bij inbesteden ook kosten wegvallen, zoals de aanbestedingskosten, delen van contractmanagement, de kosten van overgang van de opdracht naar een andere vervoerder bij aanbestedingen, juridische kosten van rechtszaken bij aanbestedingen en de kosten van een eventueel faillissement zoals we gezien hebben bij de Wmo-taxi.

Voor ons is van belang dat er go en no go momenten gedurende het traject zijn ingelast. Dit is met name van belang omdat het hier een voor ons nieuwe voorbereidende activiteit betreft.

Vraag 3

In het rapport is te lezen dat de conclusies ten aanzien van de kosten gemaakt zijn op basis van de aanname dat de in te besteden chauffeurs onder de Taxi CAO kunnen vallen en niet onder de gemeente CAO. Op basis waarvan heeft IXAT deze aanname gedaan, en welke rechtsvorm wordt er dan gekozen in relatie tot de directe invloed die de regio wil hebben op het taxivervoer?

Antwoord

De aanname is gedaan op basis van juridische toetsing. Uit het haalbaarheidsonderzoek is gebleken dat een gezamenlijke taxidienst onder de gemeenschappelijke regeling Regio Gooi en Vechtstreek mogelijk is.

Het is mogelijk om de CAO Taxivervoer toe te passen. Op dit moment kent de huidige gemeenschappelijke regeling twee CAO's: de CAO ambulancezorg voor de RAV en de gemeentelijke CAR-UWO voor de overige diensten. Wij, de regiogemeenten, vormen gezamenlijk de gemeenschappelijke regeling en hebben daardoor direct toezicht en invloed op alle diensten die er onder vallen.

Vraag 4

Op basis van het rapport wordt verwacht dat commerciële taxibedrijven in de regio die uit de markt geconcurrereerd zullen worden door de inbesteding van het doelgroepenvervoer "niet zullen staan te juichen". In hoeverre is er naar aanleiding van dit onderzoek zekerheid dat dit naast gemor niet ook kan leiden tot claims in het kader van de wet Overheid en Markt

Antwoord

Het haalbaarheidsonderzoek en de plannen tot inbesteden zijn juridisch getoetst door het advocatenbureau Legaltree, onder meer op de Wet Markt en Overheid. Op grond van hun analyse zien zij geen juridische belemmeringen voor de plannen als beschreven in het haalbaarheidsonderzoek.

Vraag 5

Een van de belangrijke redenen die wordt genoemd voor inbesteding, is dat het voor de Regio mogelijk is inwoners op te leggen dat zij niet op piekdrukke (van het leerlingen vervoer) gebruik kunnen maken van het WMO vervoer, en voor een commerciële leverancier niet. Hoe verhoudt dit uitgangspunt zich tot de voordelen van inbesteding voor inwoners waar in het plan over gesproken wordt?

Antwoord

Een van de belangrijkste redenen voor inbesteden is dat wij directere flexibele sturingsmogelijkheden krijgen die bij aanbesteden niet of beperkt mogelijk zijn. Dit zijn mogelijkheden om de kwaliteit te verbeteren voor inwoners, maar ook mogelijkheden om efficiënter te werken en kosten te besparen. Het haalbaarheidsonderzoek noemt verschillende sturingsmogelijkheden (pagina 15), waaronder de mogelijkheid tot aftoppen pieken bij het ongeplande vervoer: de Wmo-taxi. Er is niet besloten of deze of andere maatregelen worden toegepast. In het haalbaarheidsonderzoek is geconcludeerd dat met een gezamenlijke dienst de sturingsmogelijkheden verbeterde kunnen worden doordat het mogelijk is om gedurende de uitvoering wijzigingen door te voeren en innovatieve ideeën te toetsen. Dit is bij een aanbesteding niet toegestaan, omdat een wijziging van de voorwaarden leidt tot een plicht om opnieuw aan te besteden. Bij een aanbesteding moet bij publicatie van een bestek helder zijn op basis van welke voorwaarden en eisen er gewerkt moet worden voor meerdere jaren. Het is daarom bijna onmogelijk om vooraf nieuwe innovatieve werkwijzen vast te leggen. Op dit moment is het belangrijkste dat er meer sturingsmogelijkheden komen voor gemeenten en bij inbesteden is dit het geval. Maar dit wil uiteraard niet zeggen dat onze inwoners gedwongen worden op bepaalde tijdstippen te reizen. Maar we kunnen het reizen wel aantrekkelijker maken door regelmatig vervoer te hebben.

Vraag 6

Is het bedrijf IXAT en/of een van de onderzoekers ook betrokken bij het vervolg van het traject, waarbij de inbesteding van het doelgroepen vervoer wordt voorbereid om de mogelijkheid te hebben te kunnen starten per 1 januari 2020?

Antwoord

De eventuele start van een gezamenlijke vervoersdienst is gepland per 1 januari 2021. IXAT en/of één van de onderzoekers is niet betrokken bij het vervolg.