

KNV
De heer H. Andela/de heer T. Hokken
Postbus 19365
2500 CJ DEN HAAG

Behandeld door

Onderwerp Reactie op uw brief over Inbesteden doelgroepenvervoer.

Datum 8 april 2020
Uw kenmerk T190910
Ons kenmerk 1806447
Pagina 1 van 5

Geachte heer Andela en heer Hokken,

Op 24 maart 2020 ontvingen de colleges en gemeenteraden Gooi en Vechtstreek uw brief met uw visie op het onderwerp 'inbesteden doelgroepenvervoer' (uw kenmerk: T190910). Ook het college en de gemeenteraad van Gooise Meren ontvingen deze brief. Hierbij reageren wij als college op uw standpunt.

De regiogemeenten willen de publieke taak van het doelgroepenvervoer zo goed mogelijk organiseren voor hun inwoners. Afgelopen periode hebben wij in meerdere concessies voor leerlingenvervoer en Wmo-taxi gezien dat aanbestedingsprocedures voor de aanbestede dienst niet tot de gewenste uitkomst(en) hebben geleid. Bij de meeste aanbestedingen in het land ervaren aanbestedende diensten tijdens en na de aanbestedingsprocedure dezelfde problemen die wij en onze inwoners ervaren: gebrek aan continuïteit van dienstverlening (chauffeurs) voor inwoners, inefficiënte inzet van voertuigen, oplopende kosten voor gemeenten en faillissementen, juridisch getouwtrek over de interpretatie van overeenkomsten et cetera. Bovendien zijn investeringen die gemaakt worden, door opeenvolgende aanbestedingen, niet duurzaam.

De taxiwereld is de afgelopen tien jaar enorm veranderd. Deze veranderingen zijn aanleiding voor de gemeente geweest om na te denken over het anders organiseren van het doelgroepenvervoer en het toekomstbestendiger te maken.

Wij hebben de overtuiging dat onze doelstellingen – het verbeteren van de inrichting van het doelgroepenvervoer, verbeteren van de positie van de inwoner, verbeteren van de positie van de chauffeur, verbeteren van de sturingsmogelijkheden van de gemeente – het beste gerealiseerd kunnen worden door het vervoer zelf uit te gaan voeren. Daarmee beogen we een duurzame continuïteit in het doelgroepenvervoer, dat wil zeggen: een duurzame en kwalitatieve dienstverlening aan onze kwetsbare inwoners. Daarbij ligt er een positief advies over inbesteden vanuit onze inwoners en de vakbond/werknemers.

In de bijlage geven we onze reactie op de standpunten van KNV.

Wij hopen u hiermee voldoende van een reactie te hebben voorzien.

Met vriendelijke groet,
Burgemeester en wethouders van Gooise Meren,

Margriet van Schaik,
Waarnemend
gemeentesecretaris

drs. H.M.W. ter Heegde
Burgemeester

Bijlage: inhoudelijke reactie.

Bijlage

Procesmatig

Uw brief is gebaseerd op het haalbaarheidsonderzoek van april 2019. Vanaf die tijd is er, zoals gezegd, in opdracht van de colleges van de gemeenten in de regio Gooi- en Vechtstreek, uitgebreid vervolgonderzoek gedaan door de Regio Gooi en Vechtstreek naar de mogelijkheden om een eigen vervoersdienst op te zetten. Hierbij zijn alle mogelijke risico's en vragen bekeken en geadresseerd. Ook zijn hier meerdere externe bureaus bij betrokken. Deze informatie is niet in uw standpunt meegenomen.

Standpunt KNV (citaat uit uw brief)

"Er is geen reden om aan te nemen dat wanneer schooltijden en openingstijden van dagopvang, enz. op elkaar afgestemd moeten worden, het gemakkelijker zal gaan als de vervoerder een ambtelijke organisatie is. Gemeentelijke betrokkenheid om dit 'op elkaar afstemmen' te bereiken helpt uiteraard wel, maar dat kan prima door een gemeentelijke beleidsafdeling of projectleider worden gedaan. Een commerciële vervoerder kan met de juiste besteisen worden gemotiveerd om hieraan mee te werken."

Reactie college

Het lastige bij aanbestedingen is dat afspraken met externe partijen weer op nieuw gemaakt moeten worden als een andere vervoerder de aanbesteding wint. Zoals KNV zelf ook stelt moet een vervoerder wel gemotiveerd zijn om mee te werken.

Standpunt KNV (citaat uit uw brief)

"Er is ook geen reden om aan te nemen dat het combineren van verschillende soorten reizigers (WMO geïndiceerde, leerlingen, bewoners van zorginstellingen, enz.) per definitie gemakkelijker wordt als het vervoer door een gemeentelijke organisatie wordt gedaan. Cliënten hebben dan nog steeds specifieke kenmerken en vervoersbehoeften die combineren in de weg kunnen staan. Financieringsstromen blijven verschillend en het goed regelen daarvan kan ook worden bereikt als er een extern vervoersbedrijf actief is. Een ambtelijke organisatie zal daarbij niet gemakkelijker, maar juist minder gemakkelijk dan een gewone gecontracteerde vervoerder, de bijzondere wensen van reizigers kunnen afwijzen. Wensen en klachten komen immers bij de gemeenten of de gemeentelijke vervoersorganisatie binnen en het – oneerbiedig gezegd - 'verschuilen achter een langjarig contract met een vervoerder', is dan moeilijker."

Reactie college

Het uitgangspunt is om doelgroepen niet bij elkaar in één voertuigen te zetten. Ondersteuning op maat is al jaren het beleid van de gemeenten in Gooi en Vechtstreek. Daarbij hebben de gemeenten niet de behoefte om zich te verschuilen voor de wensen en klachten van hun inwoners. Integendeel: de wethouders van de regiogemeenten willen de stap naar een eigen vervoersbedrijf juist zetten om zelf te kunnen handelen. In de huidige situatie kan er beperkt gehandeld worden als inwoners wensen en klachten uiten bij raadsleden en wethouders. De contracten met vervoersbedrijven en de aanbestedingswetgeving maken flexibel inspelen op veranderingen vanuit de maatschappij moeilijk.

Gemeenten willen grip krijgen op kwaliteit, efficiency en op de klanttevredenheid. Dit is een belangrijke reden geweest om te onderzoeken of een eigen vervoersdienst mogelijk is.

Standpunt KNV (citaat uit uw brief)

"Het vervoer zal beslist niet met hetzelfde budget uitgevoerd kunnen worden, zoals de studie [lees: haalbaarheidsonderzoek] veronderstelt. De budgetten voor vervoer waren de afgelopen jaren in veel vervoersgebieden door te laag afgesloten contractprijzen te klein. Het vervoer zal dus naar verwachting meteen vanaf de start van de gemeentelijke vervoersorganisatie iets duurder worden."

Reactie college

Door verschillende externe (landelijke) maatregelen zal het vervoer duurder worden, zowel bij een aanbesteding als inbesteding. Bijvoorbeeld door het afschaffen van de BPM teruggave op de aanschaf van taxivoertuigen en veranderingen loonkosten en arbeidswetgeving. Het haalbaarheidsonderzoek van april 2019 is de start geweest van een uitgebreide businesscase waarin de hele bedrijfsvoering in detail is uitgewerkt. Deze businesscase ligt nu aan de gemeenteraden voor en laat zien dat het doelgroepenvervoer niet duurder wordt bij inbesteden en past binnen het financiële kader van gemeenten. De financieel en beleidsinhoudelijk specialisten van gemeenten zijn intensief betrokken bij de totstandkoming van de businesscase.

Standpunt KNV (citaat uit uw brief)

"Na verloop van tijd gaat het vervoer vervolgens nóg duurder worden, omdat de gemeentelijke vervoersorganisatie onherroepelijk geneigd zal zijn om te optimaliseren op 'geen klachten', in plaats van op 'zo kostenbewust mogelijk uitvoeren binnen de gecontracteerde tarieven'."

Reactie college

Een goede en gezonde organisatie stuurt op kwaliteit en kosten. De veronderstelling dat er een keuze gemaakt moet worden tussen klachten en kosten is niet de manier waarop gemeenten werken. Dit past ook niet bij de wettelijke plicht die gemeenten hebben om middels vervoer het mogelijk te maken dat kinderen met beperkingen naar school kunnen en dat alle inwoners kunnen participeren en niet vereenzamen.

Standpunt KNV (citaat uit uw brief)

"Bij de omgekeerde beweging, een openbaar vervoersdienst die de overheid in eigen beheer uitvoert uitbesteden, worden tientallen procenten aan kosten bespaard, zo blijkt uit studies in binnen- en buitenland. Andersom geredeneerd, zal het voortaan laten doen van het vervoer door een gemeentelijke dienst vroeger of later tientallen procenten duurder worden."

Reactie college

Als het aanbesteden van openbaar vervoer goedkoper is, betekent dat niet automatisch dat aanbesteden van doelgroepenvervoer ook goedkoper is. En het betekent ook niet dat het inbesteden van doelgroepenvervoer automatisch duurder is. Er wordt een correlatie verondersteld die er niet is.

Standpunt KNV (citaat uit uw brief)

"Gemeente Amsterdam heeft tot voor ongeveer tien jaar geleden een vervoersbedrijf gehad dat het gemeentelijke WMO-vervoer verrichtte, Stadsmobiel Amsterdam. Mogelijk zijn er bij de gemeenten nog mensen te vinden die over die ervaring kunnen vertellen. Amsterdam heeft in ieder geval destijds goede redenen gehad om het WMO-vervoer aan een marktpartij te gunnen en niet langer aan het eigen bedrijf, dat toen ook ter ziele is gegaan."

Reactie college

Stadsmobiel B.V. was onderdeel van de GVB dat door de gemeente werd gesubsidieerd. Er was sprake van een vaste abonnementsprijs. Daarmee is het ook logisch dat de kosten uit de hand liepen. Stadsmobiel heeft in de tijd de aanbesteding van het doelgroepenvervoer in Amsterdam verloren en als gevolg daarvan bestaat het niet meer.

Standpunt KNV (citaat uit uw brief)

"In een aantal regio's in ons land is een gemeentelijke regiecentrale opgezet, om het doelgroepenvervoer te gaan plannen (Zeeland en Stedendriehoek). Motivatie was daar deels hetzelfde, namelijk combineren van verschillende doelgroepen en het afstemmen van aanvangstijden zal gemakkelijker gaan. Dat bleek in de praktijk echter net zo weerbarstig, terwijl de kosten voor het registreren en plannen wel met 30 tot 50% oliepen."

Reactie college

Het is ons bekend dat het opsplitsen van de uitvoering van het vervoer (chauffeurs en voertuigen) en de planning risico's met zich meeneemt en in verschillende gemeenten niet goed heeft uitgedaan. Er is daarom ook niet gekozen voor deze opzet.

Standpunt KNV (citaat uit uw brief)

"Uit een plezierig gesprek dat ik voor de zomerperiode mocht voeren met de projectleider doelgroepenvervoer van de Regio Gooi en Vechtstreek begreep ik dat het bereiken van een stabiele situatie voor cliënten van het doelgroepenvervoer een belangrijke doelstelling is. De veronderstelling is, gebaseerd op de ervaringen van de afgelopen jaren, dat dit met het aanbesteden van het vervoer niet lukt. Aanbestedingsprocedures en rechtszaken in dat kader, hebben veel geld en aandacht gekost, zo begreep ik. Toch zijn er (samenwerkende) gemeenten, waar het aanbesteden wel naar wens verloopt en resulteert in een stabiele situatie voor de inwoners die op dit vervoer zijn aangewezen. Met het Aanbestedingsinstituut Mobiliteit (AIM), dat we als KNV samen met de vakorganisaties FNV en CNV hebben opgericht, geven we adviezen over (het opstellen van) vervoersbestekken. Ook is er het CROW, dat decentrale overheden adviseert over de inkoop van diensten. Vaak zijn de adviezen gebaseerd op 'best practice'. Er zijn dus manieren waarop u als aanbestedende overheid geholpen kunt worden bij het naar wens laten verlopen van de inkoop van doelgroepenvervoer."

Reactie college

Wij zijn bekend met de adviezen van AIM en KNV over aanbestedingen. De vakbonden hebben uitgesproken dat ze achter onze plannen staan. Vakbondsbestuurder Roel Berghuis van de FNV heeft onlangs in een opiniestuk gezegd dat marktwerking niet leidt tot betere dienstverlening en efficiëntie in de vervoerssector. Zie: <https://www.fnv.nl/nieuwsbericht/algemeen-nieuws/2020/02/marktwerking-is-een-sprookje-dat-ons-benadeelt>