

De Colleges van Burgemeester en Wethouders
van de gemeenten Blaricum, Eemnes, Gooise Meren,
Laren, Hilversum, Huizen, Laren, Weesp en Wijdemeren

Gooise Meren, Hilversum, Huizen, Weesp, Wijdemeren, 14 februari 2020

Onderwerp: Advies over het al dan niet inbesteden van het doelgroepenvervoer

Geacht Colleges,

Hierbij ontvangt u het gezamenlijke advies van de Adviesraden HBEL, Hilversum, Weesp en Wijdemeren en het Beraad Gooise Meren over het al dan niet inbesteden van het doelgroepenvervoer.

De adviesaanvraag en de bijbehorende documentatie ontvingen wij op 31 januari 2020 van de heer H. Uneken van de Regio. De adviesaanvraag is ontvangen uit naam van de heer M. Hoelscher (Coördinerend portefeuillehouder doelgroepenvervoer) namens de portefeuillehouders sociaal domein van de Regio Gooi en Vechtstreek.

De adviesraden hebben zich voor hun advies vooral gebaseerd op het Bedrijfsplan BV Vervoer Gooi en Vechtstreek, gedateerd 28 januari 2020 en de risicoanalyse doelgroepenvervoer. In een aantal bijeenkomsten is vanuit de Regio aan vertegenwoordigers van de adviesraden (waaronder het overleg van voorzitters in de regio) een nadere toelichting gegeven.

Op 18 oktober 2019 is door de adviesraden Sociaal Domein HBEL, Hilversum en Wijdemeren een gezamenlijk, ongevraagd advies uitgebracht. Strekking van het advies was dat de betreffende adviesraden niet principieel tegen het inbesteden van het doelgroepenvervoer waren, maar dat de risico's in de tot dan toe ontvangen stukken onvoldoende belicht leken te zijn.

Het Beraad Gooise Meren heeft op 13 december 2019 een ongevraagd advies uitgebracht.

Reikwijdte van de betrokkenheid van adviesraden

Voordat inhoudelijk op de materie wordt ingegaan, is het goed om vast te stellen wat de reikwijdte van de betrokkenheid van de adviesraden bij dit project is.

De adviesraden behartigen op evenwichtige wijze de belangen van de inwoners, in dit geval de gebruikers van de maatwerkvoorzieningen in het doelgroepenvervoer, bij het in standhouden van een kwalitatief hoogwaardig doelgroepenvervoer. De vorm waarin de gemeenten dat doen (uitbested of in eigen beheer), is van secundair belang.

De adviesraden beschikken doorgaans niet over de deskundigheid om prognoses en modellen te doorgronden. Zij hebben deze taak ook niet. Voor de advisering gaan de adviesraden dan ook uit van de betrouwbaarheid van de informatie die is aangeboden.

Knelpunten

In het bedrijfsplan wordt in het hoofdstuk “marktanalyse” een aantal knelpunten genoemd:

1. Gescheiden markten voor de verschillende vormen van vervoer die door de gemeenten worden vormgegeven, waarbij met name de integratie van het WMO-vervoer en het leerlingenvervoer worden genoemd;
2. Onvoldoende continuïteit voor inwoners en gemeenten bij de uitbesteding van de afgelopen jaren;
3. Betrouwbaarheid en tijdigheid van de dienstverlening;
4. Tekort aan chauffeurs;
5. Gebrek aan innovatie;
6. Onvoldoende grip voor gemeenten.

De adviesraden onderschrijven de gedachte dat de meeste geschetste knelpunten beter beheersbaar zijn als de gemeenten het doelgroepenvervoer in eigen beheer gaan uitvoeren.

Daar past wel een aantal kanttekeningen bij.

Op pagina 40 van de het bedrijfsplan wordt aangegeven dat door bundeling van vervoersstromen 21% minder voertuigen nodig zijn (dit blijkt uit data-analyses). Het genoemde percentage is significant.

De adviesraden gaan er hierbij van uit dat dit niet leidt tot ongewenste vermenging van vervoersstromen. In het voorwoord bij het bedrijfsplan staat hierover “Bundelen wil niet zeggen dat we kinderen, volwassenen en ouderen bij elkaar in één bus gaan vervoeren”. Die typering vinden de adviesraden niet helemaal correct. Het gaat om de aard van de beperking, die vooral in het leerlingenvervoer specifieke eisen stelt aan het vervoer en aan de deskundigheid en continuïteit van de chauffeur. Dit blijkt ook uit het klachtenpercentage. In het leerlingenvervoer was dat in 2018 0,5% van het aantal ritten. Bij het WMO vervoer was dit slechts 0,13%. De Adviesraden hechten er veel waarde aan dat vooral geen vermenging plaatsvindt van het leerlingenvervoer en het overige vervoer.

Het element van onvoldoende continuïteit van de dienstverlening wordt door de adviesraden herkend Dit geldt ook voor de financiële consequenties van juridische procedures en de hogere kosten doordat geforceerd een andere vervoerder moet worden gevonden. De business-case lijkt aan de tonen dat eigen beheer een efficiënt en effectief alternatief is. De gemeenten nemen daarmee afscheid van een aantal uitbestedingsrisico's, maar nemen wel een aantal ondernemingsrisico's over. De mate waarin de gemeenten deze ondernemingsrisico's kunnen beheersen, zal doorslaggevend zijn voor het welslagen van de investering.

Dat de betrouwbaarheid en de tijdigheid van de dienstverlening verbetert bij investeringen is heel goed denkbaar.

Het tekort aan chauffeurs doet zich ons inziens zowel bij investeringen als uitbesteding gelden. Wellicht kan het in grotere mate aanbieden van grotere, vaste contracten een aanzuigende werking hebben.

Dat er meer ruimte ontstaat voor innovatie en dat er meer grip ontstaat voor de gemeenten komt ons aannemelijk voor.

Wat willen de gemeenten bereiken.

Dit staat beschreven op pagina 32 van het bedrijfsplan.

De Adviesraden onderschrijven de missie, de visie en de gespecificeerde doelstellingen.

Hoe willen de gemeenten daar komen.

Het voorstel is om de vervoersactiviteiten voor het WMO-vervoer, het leerlingenvervoer en het jeugdhulpvervoer in één gemeentelijke uitvoeringsorganisatie onder te brengen. De resultaten van de business case lijken te bevestigen dat dit een goed alternatief is voor uitbesteding.

Essentieel voor het welslagen is dat de gemeenten de ondernemingsrisico's goed weten te beheersen. Gebleken is dat de markt als regulerend mechanisme de nodige imperfecties heeft. Het totaal wegvallen van het marktmechanisme kan echter ook een verdovend effect op organisaties hebben. Het is in dit kader van belang dat de BV Vervoer alert marktontwikkelingen blijft volgen en dat er strak wordt gestuurd op het halen van de geformuleerde doelstellingen.

De op pagina 32 van het bedrijfsplan geformuleerde doelstellingen worden nader uiteengezet onder de hoofdjes:

- Betrouwbare en toegankelijke dienstverlening voor bewoners;
- Goed werkgeverschap;
- Financieel gezond vervoer;
- Verduurzamen wagenpark.

De Adviesraden onderschrijven hetgeen onder de genoemde hoofden wordt toegelicht, maar met de volgende kanttekening. Er wordt melding gemaakt van een aantal mogelijk toekomstige initiatieven, zoals het inzetten van vervoercoaches, aanpassing van de eigen bijdragen aan de kosten van openbaar vervoer, etc. De adviesraden gaan ervan uit dat aan hen advies wordt gevraagd alvorens dit soort initiatieven worden ingevoerd.

Goed werkgeverschap is voor de adviesraden een belangrijke randvoorwaarde. Voor de gebruikers van het doelgroepenvervoer is vooral de hierdoor te verwachten kwaliteitsverbetering van belang.

Kwaliteitseisen

De kwaliteitseisen die aan de dienstverlening door de BV Vervoer worden gesteld, worden nog vastgelegd in een zogenoemde Service Level Agreement (SLA). De Adviesraden willen bij het opstellen van een dergelijke SLA betrokken worden. Een eerste bijeenkomst van een delegatie uit de adviesraden met het projectteam heeft inmiddels plaatsgevonden. Er is een toezegging gedaan voor de voortzetting van de betrokkenheid van de adviesraden bij dit onderwerp.

Samenvattend

De adviesraden adviseren positief over de geformuleerde doelstellingen ten aanzien van het doelgroepenvervoer.

De Adviesraad Sociaal Domein Weesp is kritisch positief over het voornemen van de gemeenten om het doelgroepenvervoer in eigen beheer te gaan uitvoeren ten einde deze doelstellingen te kunnen realiseren.

De overige adviesraden (Gooise Meren, HBEL, Hilversum en Wijdemeren) adviseren positief ten aanzien van het voornemen van de gemeenten om het doelgroepenvervoer in eigen beheer te gaan uitvoeren.

Ook adviseren de adviesraden positief over het voornemen om de verschillende vervoersstromen te bundelen onder de voorwaarde dat hierbij rekening wordt gehouden met de specifieke eisen van de individuele gebruikers. Dit betreft vooral het leerlingenvervoer waar de aard van de beperking veelal vraagt om specifieke vaardigheden van de chauffeur, een goede klik met de chauffeur en continuïteit van de ingezette chauffeur.

De adviesraden zullen actief betrokken worden bij het formuleren van de kwaliteitseisen die aan het doelgroepenvervoer worden gesteld.

Tot slot

Wij zijn graag bereid deze brief nader toe te lichten.

Hoogachtend,

Beraad Gooise Meren
w.g. Mevrouw E. van Lamoen

Adviesraad Sociaal Domein HBEL
w.g. R.J. Manschot

Adviesraad Sociaal Domein Hilversum
w.g. Mevrouw A.W.A.M.P. Wijnands-van Daal

Adviesraad Sociaal Domein Weesp
w.g. H.G. Blaauwbroek

Adviesraad Sociaal Domein Wijdemeren
w.g. M.J. Vredenduin