

Naam: M. van Brink  
Datum: 14 februari 2020  
Team/teamonderdeel: US Kwaliteit en Innovatie/Advies  
Telefoonnummer:

## Collegevoorstel

|                                   |                             |
|-----------------------------------|-----------------------------|
| Onderwerp                         | Inkoop maatwerkvervoer 2020 |
| Advies                            | Bespreekstuk                |
| Is er een uiterste behandeldatum? |                             |
| Hoofdpoging                       | Sociaal domein              |
| Portefeuillehouder                | E.J.F.M. van Mierlo         |
| Openbaar                          | Openbaar                    |
| Raadsvoorstel of raadsbrief       | n.v.t.                      |

### Toelichting voor de openbare besluitenlijst:

Op 30 juni 2020 eindigen de contracten voor maatwerkvervoer en de dienstverlening die samenhangt met dit vervoer. Het college verlengt het contract met de vervoerder van het maatwerkvervoer tot 1 juli 2021. De overige contracten of afspraken, met betrekking tot het Callcenter, de inning van de eigen ritbijdragen, het Mobiliteitslab en het Dataknooppunt worden niet verlengd. Door het afsluiten van nieuwe contracten en het zelf uitvoeren van de taken van het contractmanagement hebben we meer mogelijkheden om grip te krijgen op het vervoer en het beheersen van de uitgaven.

### Voorgesteld besluit

- 1 Het contract voor maatwerkvervoer (incidenteel maatwerkvervoer, vervoer OMD en leerlingenvervoer) met taxi Witteveen met ingang van 1 juli 2020 voor de duur van één jaar te verlengen;
- 2 Het contract voor wat betreft het Callcenter en de afspraak betreffende de inning van de eigen ritbijdragen met Connexxion met ingang van 1 juli 2020 op te zeggen dan wel niet voort te zetten;
- 3 De inning van de eigen ritbijdragen op te nemen in het contract voor maatwerkvervoer;
- 4 De werkzaamheden van het Callcenter voor wat betreft de aannames van de ritten met ingang van 1 juli 2020 meervoudig onderhands aan te besteden;
- 5 Met ingang van 1 juli 2020 geen gebruik meer te maken van het Mobiliteitslab en Dataknooppunt van OZJT;
- 6 Connexxion, OZJT en Noaberkracht Dinkelland Tubbergen conform de bijgevoegde brieven te informeren.

### Inleiding

Met ingang van 1 juli 2017 is voor de duur van 3 jaar met een optie tot verlenging van 3 x 1 jaar het contract maatwerkvervoer afgesloten. Onder het maatwerkvervoer valt het incidenteel vervoer (voorheen regiotaxi of collectief vervoer), het leerlingenvervoer en vervoer OMD. Verlenging van dit contract is binnen de huidige financiële kaders de enige reële optie.

De ontevredenheid over de contracten en samenwerkingsafspraken die gelieerd zijn aan de contracten met betrekking tot het daadwerkelijke vervoer is alleen maar verder toegenomen. Dit is terug te voeren op het slecht functionerende Dataknooppunt en Mobiliteitslab van OZJT. In de oorspronkelijke opzet zou binnen het Mobiliteitslab het contractmanagement plaatsvinden. Hierbinnen zou de factuurcontrole plaatsvinden. Echter als gevolg van een slecht functionerend Dataknooppunt is het Mobiliteitslab niet in staat de factuurcontrole voor vervoer OMD en leerlingenvervoer uit te voeren. Ook kan door het slecht functionerende Dataknooppunt de eigen ritbijdrage door Connexxion niet worden geïnd. Als gevolg hiervan moeten wij extra kosten maken voor onder andere de inzet van contractmanagers binnen de gemeente Almelo die bij aanvang van de contracten en samenwerkingsafspraken met OZJT niet voorzien waren. Ook worden we steeds weer geconfronteerd met extra kosten om de knelpunten met het Dataknooppunt, het

Mobiliteitslab en de inning van de eigen ritbijdragen op te kunnen lossen. Het contract met Connexxion voor het Callcenter is onlosmakelijk verbonden met de samenwerkingsafspraken betreffende het Dataknooppunt en Mobiliteitslab. Het niet langer regionaal willen samenwerken in het Mobiliteitslab en Dataknooppunt betekent dan ook dat het contract met Connexxion noodzakelijkerwijs niet verlengd kan worden.

In regionaal verband hebben we in diverse ambtelijke en bestuurlijke overleggen duidelijk gemaakt niet tevreden te zijn over de uitvoering van de contracten en samenwerkingsafspraken. De door ons aangedragen knelpunten zijn niet naar tevredenheid opgelost en het vertrouwen in een goed functionerende aan het vervoer gelieerde dienstverlenende organisatie na 1 juli 2020 ontbreekt. In de BC OZJT van 6 maart 2019 en 29 januari 2020 is aangegeven dat wij ontevreden zijn over het functioneren van het Dataknooppunt en Mobiliteitslab en dat we met ingang van 1 juli 2020 de regionale samenwerking op het gebied van vervoer (Mobiliteitslab en Dataknooppunt) willen beëindigen en de bestaande afspraak over de inning van de eigen ritbijdrage en het contract betreffende het Callcenter met Connexxion niet willen voortzetten.

### **Beoogd effect**

Met de verlenging van het contract met de vervoerder kan de vervoersdienstverlening worden gecontinueerd en wordt voorkomen dat de kosten van het vervoer sterk gaan stijgen. Als gevolg van het vervallen van de bpm vrijstelling voor taxi's per 1 januari 2020 en de doelstelling van het Rijk dat in 2025 taxi's emissievrij moeten zijn, zullen de kosten van het vervoer bij een volgende aanbesteding fors gaan stijgen. Deze stijging staat los van de toenemende vraag naar incidenteel vervoer als gevolg van de vergrijzing.

In regionaal verband kunnen we niet sturen op de door ons gewenste ontwikkeling van de aan het vervoer gelieerde dienstverlenende organisatie. Het ontbreken van sturingsmogelijkheden leidt tot een niet te beheersen kostenstijgingen. Om zelf volledig sturing te kunnen geven aan de door ons gewenste ontwikkelingen en om de steeds oplopende kosten te verminderen en de continuïteit van het vervoer te kunnen blijven garanderen, kiezen we voor het zelf afsluiten van nieuwe contracten voor de inning eigen ritbijdrage en de aannames van de ritten (nu onderdeel van het Callcenter).

### **Argumenten voor**

- 1.1 *Het contract voor maatwerkvervoer wordt met één jaar verlengd omdat verlenging in financiële zin de meest gunstige optie is;*
- 1.2 *Eén jaar want contractueel en aanbestedingsrechtelijk is een kortere of langere periode onmogelijk;*
- 2.1 *Het contract en de afspraak met Connexxion worden niet voortgezet na 1 juli 2020 want inning van de eigen ritbijdrage is niet mogelijk en het contract betreffende het Callcenter is onlosmakelijk verbonden met de samenwerkingsafspraken betreffende het Dataknooppunt en Mobiliteitslab;*
- 3.1 *Door de inning van de eigen ritbijdrage op te nemen in het contract met de vervoerder kan deze gebruikersbijdrage in de kosten van het vervoer zonder tussenkomst van het Dataknooppunt wel worden geïnd;*
- 3.2 *De kosten van de inning van de eigen ritbijdrage door de vervoerder zijn volgens opgave van de vervoerder lager dan de huidige kosten wanneer we gebruik blijven maken van het Dataknooppunt;*
- 3.3 *De inning van de eigen ritbijdrage kan in het huidige contract met de vervoerder worden opgenomen omdat het geen wezenlijke wijziging betreft en er dus geen nieuwe aanbesteding nodig is;*
- 4.1 *De aannames van ritten kan meervoudig onderhands worden aanbesteed want het daarmee gemoeide bedrag voor de duur van de resterende contractperiode van het vervoer (3 x 1 optiejaar) is minder dan het grensbedrag van € 214.000 waarboven een Europese aanbesteding moet plaatsvinden;*
- 5.1 *Het niet langer gebruik maken van de diensten van OZJT (Mobiliteitslab en Dataknooppunt) voorkomt het verder oplopen van de kosten met betrekking tot het oplossen van de knelpunten en leidt tot een besparing op de bijdrage aan OZJT voor deze twee onderdelen;*
- 5.2 *Door geen gebruik te maken van de diensten van OZJT is het mogelijk zelf te sturen op de door ons gewenste ontwikkelingen en zijn we beter in staat de kosten te beheersen.*

### **Kanttekeningen**

- 1.1 *Verlengen van het contract met de vervoerder zou de indruk kunnen wekken dat we volop tevreden zijn over (de uitvoering van) het contract: dit is niet helemaal het geval maar de*

*verbeteracties die door de vervoerder zijn ingezet geven wel vertrouwen voor een betere uitvoering in de komende periode;*

- 2.1 *De indruk kan worden gewekt dat Connexxion verantwoordelijk wordt gehouden voor het niet kunnen innen van de eigen ritbijdrage: dit is echter niet aan de orde want dit is het gevolg van het niet kunnen verwerken van de gegevens in het Dataknooppunt waardoor voortzetting van het contract met Connexxion door de onderlinge verwevenheid niet mogelijk is;*
- 5.1 *Het niet langer deelnemen aan het Mobiliteitslab en Dataknooppunt kan op de langere termijn leiden tot hogere personeelslasten omdat we de mogelijke schaalvoordelen van het regionaal organiseren van het contractmanagement missen: in het licht van de huidige knelpunten lijkt dit niet aan de orde.*

## **Alternatieven**

Een alternatief zou het compleet opnieuw aanbesteden van het maatwerkvervoer inclusief de daaraan gelieerde dienstverlening kunnen zijn. Gelet op het financiële risico als gevolg van veranderende wet- en regelgeving (afschaffen bpm-vrijstelling en emissievrij rijden) is dit niet gewenst. Een ander alternatief zou een ontwikkeling naar een andere vorm van vervoer kunnen zijn: de door Mobycon onderzochte systemen van vraagafhankelijk vervoer zoals die in Borne en Rijssen-Holten zijn opgezet, zijn voor Almelo financieel niet haalbaar. Verlenging van het contract biedt de mogelijkheid om andere alternatieven voor maatwerkvervoer te onderzoeken en op financiële haalbaarheid te toetsen. Hierbij moet specifiek worden gekeken naar het vervoer OMD waar mogelijk zorgaanbieders weer een rol kunnen gaan spelen.

## **Kosten, opbrengsten en dekking**

Aan het verlengen van het contract met de vervoerder zijn geen extra kosten verbonden. Juist het opnieuw aanbesteden van dit contract zal leiden tot een fors financieel risico. Het opzeggen van de samenwerking met OZJT voor wat betreft het Mobiliteitslab en Dataknooppunt leidt tot een besparing op de bijdrage aan OZJT. Het opzeggen van de contracten met Connexxion en vervolgens het aangaan van nieuwe contracten voor wat betreft de inning van de eigen ritbijdrage en het Callcenter leiden tot een geringe besparing ten opzichte van de huidige situatie. De kosten van het vervoer hangen in sterke mate samen met het gebruik hiervan door onze inwoners. Het gebruik zal als gevolg van de vergrijzing mogelijk nog toenemen. Ingeschat wordt dan ook dat de besparingen een dempend effect hebben op de autonome groei van de uitgaven en dat van een daadwerkelijke daling van de kosten geen sprake zal zijn.

## **Uitvoering**

Na het besluit van het college worden de betrokken partijen schriftelijk geïnformeerd.

## **Bijlagen**

- Brief Connexxion niet voortzetten contract en afspraak (UIT - 2091980)
- Brief Noaberkracht Dinkelland Tubbergen niet voortzetten contract Connexxion (UIT - 2091981)
- Brief OZJT beëindiging deelname Mobiliteitslab en Dataknooppunt (UIT - 2091982)

---

## **Procesinformatie**

### *Intern overleg*

Het collegevoorstel is besproken met de projectleider maatwerkvervoer, inkoper en Hoofd Uitvoering.

### *Afstemming met portefeuillehouder*

Het collegevoorstel en de brieven zijn op 2 maart 2020 besproken in het eenheidsoverleg sociaal. De portefeuillehouder is akkoord.

### *Directie-advies*

N.v.t.

B&W voorstel standaard

## **Communicatie over het besluit**

Openbaar één week na besluit college: OZJT en Connexxion moeten worden geïnformeerd voordat besluit openbaar wordt gemaakt.