

|          |                               |                            |
|----------|-------------------------------|----------------------------|
| Datum:   | 10-09-2019                    | College B&W en Raden regio |
| Ref:     | T190910                       | Gooi & Vechtstreek         |
| Tel nr.: | (070) 349 09 20               | T.a.v. mw. T. Riebeek      |
|          |                               | Postbus 251                |
|          |                               | 1400 AG Bussum             |
| Betreft: | Inbesteden doelgroepenvervoer | Per mail verzonden         |

Geachte leden van de Raad en Burgemeesters en Wethouders van de gemeenten van de regio Gooi & Vechtstreek,

Als Koninklijk Nederlands Vervoer, branchevereniging van vervoerders in het zorg- en taxivervoer, willen we graag het volgende aan u voorleggen over het voorgenomen inbesteden van het doelgroepenvervoer voor uw inwoners.

Samengevat is onze boodschap dat de haalbaarheidsstudie waar u uw voornemen tot inbesteden op baseerde, veel te optimistisch is en dat een gemeentelijke vervoersorganisatie opzetten geen verstandige reactie is op aanbestedingsprocedures die niet naar de zin van uw gemeenten zijn verlopen. Hoe we tot dit advies komen, wordt hieronder toegelicht.

Veel veronderstellingen in de haalbaarheidsstudie van de oprichting van een gemeentelijke vervoersorganisatie zijn erg optimistisch. Objectieve onderbouwing ontbreekt veelal.

- Zo is er geen reden om aan te nemen dat schooltijden en openingstijden van dagopvang, enz. op elkaar afstemmen, 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 bestekseisen worden gemotiveerd om hieraan mee te werken.
- 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 niet gemakkelijker, maar juist minder gemakkelijk dan een gewone gecontracteerde vervoerder, de bijzondere wensen van WMO-ers en ouders van leerlingen 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.
- Het vervoer zal beslist niet met hetzelfde budget uitgevoerd kunnen worden, zoals de studie 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. Na verloop van tijd gaat het vervoer ver-

volgens 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'.

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.

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. 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 regisseren en plannen wel met 30 tot 50% opliepen.

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.

We hopen u met deze informatie van dienst te zijn. We zijn graag bereid om, als dat op prijs wordt gesteld, er een toelichting op te geven.

Namens het bestuur van vereniging KNV Zorgvervoer en Taxi,

Met vriendelijke groet,



Hubert Andela  
Secretaris KNV Zorgvervoer en Taxi