

Van : Jan van Midden

Aan : Karin van Hunnik

Laren, 19 april 2020

Betreft : voorstel tot inbesteding doelgroepen vervoer

Beste Karin,

Ter voorbereiding van de commissievergadering van komende donderdag, van mijn kant wat vragen en opmerkingen over het doelgroepen vervoer. Ik wil niet op alle bedrijfs/cijfermatige elementen in gaan maar mij 'beperken' tot de constructie als zodanig.

### **Introductie**

Het is niet gek dat je als overheid zaken naar je toe trekt die normaliter de markt moet regelen. Dan moet er duidelijk sprake zijn van een zgn. 'marktfalen'.

Belangrijk in de afwegingen is dat er duidelijk sprake is van marktfalen én je een helder beeld hebt van welke prijs je betaalt of welk risico je aanvaardt in de keuze om het marktfalen op te heffen om uiteindelijk een evenwichtig besluit te kunnen nemen. Dit kan ik op basis van het stuk zoals het er nu ligt niet goed beoordelen omdat er naast dit inbestedingsvoorstel, geen alternatieven liggen.

Voorts gaf in zijn Webinar Hans Uneken aan dat de BV Vervoer primair één doel heeft (ik citeer): "dat de taxi nooit leeg zit....". Naar mijn idee is de primaire behoefte vanuit deze doelstelling dan het hebben van een super regisseur/planner die er voor zorgt dat de taxi altijd vol is. Ik vraag mij af of de constructie van BV Vervoer als zodanig daarvoor de oplossing is.....

### **V.w.b. het voorstel en mogelijke alternatieven:**

- waarom is er ter vergelijking van de inbesteding geen voorstel met betrekking tot aanbesteding uitgewerkt (dit is natuurlijk de hamvraag die iedereen heeft.....)

### **Antwoord**

De colleges zagen en zien in de huidige vervoersmarkt een aantal negatieve effecten voor inwoners, werknemers en gemeenten. In de kern zien wij vier knelpunten: gebrek aan continuïteit en kwaliteit van dienstverlening voor inwoners, oplopende kosten voor gemeenten, slechte arbeidsmarktpositie voor chauffeurs en onvoldoende zeggenschap voor gemeenten om hier wat aan te doen. De colleges hebben geen opdracht gegeven tot het vergelijken van inbesteden versus aanbesteden. De colleges zijn al jaren bekend met de mogelijkheden en beperkingen van aanbesteden van diensten als het doelgroepenvervoer. De colleges hebben opdracht gegeven om te kijken of inbesteden (juridisch en financieel) mogelijk is en of het haalbaar is de door gemeenten vastgestelde doelstellingen te realiseren met inbesteden. De colleges hebben de raden meegenomen in de hele procedure (raadsinformatiebrief haalbaarheidsonderzoek, bestuursopdracht, informatiebijeenvakomen). Inmiddels zien de portefeuillehouders sociaal domein dat in verschillende raden de behoefte leeft om inzicht te krijgen of de doelstellingen ook met aanbesteden gerealiseerd kunnen worden. Daarom hebben de portefeuillehouders sociaal domein het extern adviesbureau [Trafficon](#) gevraagd om dit te onderzoeken en uitspraak te doen over de verwachte marktprijs. Trafficon levert uiterlijk 3 mei 2020 haar rapport op.

- waarom heeft de investering betrekking op alle activiteiten, t.w. planning/regie, het vervoer zelf (chauffeurs) en het wagenpark beheer. Is de mogelijkheid onderzocht om deze activiteiten afzonderlijk te investeren c.q. te aanbesteden en b.v. de planning/regie zelf ter hand te nemen? Of uitsluitend het beheer van het wagenpark uit te besteden/aan te besteden? Zo ja, wat zijn daarbij de belangrijkste constatering en conclusies (verder gaand dan de risicoanalyse)?

**Antwoord**

Dit is zeker overwogen, maar er zijn inmiddels op meerdere plekken in het land negatieve ervaringen met het losknippen van de planning/regie met de handjes en de bandjes. Onder andere in de regio foodvalley komen de gemeenten hiervan terug. Ook bij het landelijke Valysysteem horen de gemeenten hier veel klachten over. Naar aanleiding van deze berichten hebben de gemeenten geen nader onderzoek gedaan naar deze oplossingsrichting.

**V.w.b. de governance van de BV Vervoer:**

- het is een BV met de regio als aandeelhouder. Wie/wat is deze aandeelhouder precies? Welke personen/functies zitten er met de Directie om de tafel in de aandeelhoudersvergaderingen? Hoe worden de individuele gemeenten vertegenwoordigd in deze aandeelhoudersvergaderingen?;

**Antwoord**

Het algemeen bestuur van de Regio Gooi en Vechtstreek vormt de aandeelhoudersvergadering. De inrichting van de gemeenschappelijke regeling is leidend voor de verhouding tussen gemeenten. Elke gemeente levert een wethouder die zitting heeft in het algemeen bestuur / de aandeelhoudersvergadering.

- het bedrijfsplan spreekt op sommige punten over een 'Service Level Agreement'. Ik kan dit niet helemaal plaatsen. Kan je toelichten hoe de juridisch/contractuele relatie tussen BV Vervoer, regio en de achterliggende gemeenten er uit ziet? Hoe ziet de juridisch/contractuele relatie tussen BV Vervoer en de gemeente Laren er concreet uit?

**Antwoord**

Er is geen contractuele relatie tussen Laren en de BV Vervoer. De gemeente Laren brengt de uitvoering van het doelgroepenvervoer onder in de gemeenschappelijke regeling Regio Gooi en Vechtstreek. Daarmee is er een relatie tussen Laren en de Regio. De Regio voert dit vervoer vervolgens uit via een deelneming in de BV Vervoer. Deze deelneming wordt ingericht als ware een dienst van de Regio en volgt dus volledig de bepalingen van de gemeenschappelijke regeling. Het algemeen bestuur vormt de aandeelhoudersvergadering en stuurt mee op de bedrijfsvoering (actief aandeelhouderschap). Het portefeuillehoudersoverleg sociaal domein is de opdrachtgever en stelt het dienstverleningsniveau vast. Dit is vergelijkbaar met de aansturing van de andere diensten van de Regio. Zo wordt de GAD inhoudelijk aangestuurd door het portefeuillehoudersoverleg milieu en duurzaamheid en op de bedrijfsvoering door het algemeen bestuur.

- in het webinar is gemeld dat de bevoegdheden van de Directeur in een bijlage bij de statuten geregeld zullen worden. Ik neem aan dat dit zal gebeuren in de vorm van een governance/directiereglement o.i.d. waarin staat voor welke beslissingen de Directeur terug moet naar de aandeelhouder. Dit zullen veelal beslissingen met een grote impact zijn; immers voor de normale bedrijfsvoering heb je de expertise van de Directeur ingekocht. Hoe zit dit reglement in elkaar? Kunnen wij een concept voorstel krijgen?

**Antwoord**

Dit werken de gemeenten / de Regio uit na besluitvorming door de gemeenteraden. Ook de invulling van de aanstelling van de operationeel directeur heeft nog niet plaatsgevonden. De gemeenten willen statutair vastleggen dat zij actief aandeelhouder zijn. Dat betekent dat de aandeelhoudersvergadering toestemming moet geven voor investeringen boven bedrag x en voor beslissingen van strategische aard. Welk bedrag dit is en welk type beslissingen dit zijn, moet nog uitgewerkt worden.

- wie voert het dagelijks toezicht op de Directie uit? Is er een Raad van Commissarissen die toezicht houdt op de bedrijfsvoering en waarin b.v. ook kennis over de taxibranche aanwezig is om de Directie te kunnen 'challengen' en aan wie de Directie directe verantwoording af legt? Zo ja, hoe zal deze RvC worden samen gesteld. Zo niet, waarom niet en wie vervult dan deze rol? Hoe wordt in dat geval de kennis van de (ontwikkelingen in de) taximarkt geborgd?

**Antwoord**

Het algemeen bestuur vervult deze rol. Wel mag in de praktijk verwacht worden dat het DB-lid financiën in samenwerking met de operationeel directeur de aandeelhoudersvergadering voorbereid.

- hoe ziet de arbeidsovereenkomst met de Directeur/bestuurder er uit? Is dit een reguliere werkgever- werknemersovereenkomst tussen B.V. en bestuurder of heeft de BV een management contract met de Directeur/bestuurder (en zoals aangegeven binnen de grenzen van de WNT)?;

**Antwoord**

Dit is nog niet bepaald. De aandeelhoudersvergadering gaat hierover. Wel is bepaald dat de operationeel directeur een vergelijkbaar salaris gaat ontvangen als operationele directeuren bij de Regio / gemeenten (schaal 14 cao gemeenten). Dit salaris valt ruimschoots binnen de grenzen van de WNT.

**Financieel:**

- De kosten van de BV vervoer bedragen op jaarbasis ca. EUR 7,5 mln, waarvan EUR 0,5 mln aan eigen bijdragen en ca. EUR 7 mln aan bijdragen vanuit gemeenten. Dit is verwerkt in de begrotingswijziging die bij de stukken zit, maar deze is mij niet helemaal helder. Beschik je over een concrete vergelijking van de huidige kosten voor Laren vs. de kosten in de situatie dat de BV Vervoer het vervoer uit voert? Zo niet, hoe kan ik dit goed terug vinden in de stukken?

**Antwoord**

In de begrotingswijziging van de Regio is vooralsnog alleen het leerlingenvervoer voor de gemeente Laren opgenomen. In tabel 4 van het raadsvoorstel zijn de consequenties voor de begroting van Laren inzichtelijk gemaakt. Het Wmo vervoer is hierin nog niet opgenomen voor Laren, omdat deze nog niet verwerkt zijn in de begrotingswijziging van de Regio. Wel is er in het memo van de Regio over de overgang van het Wmo op pagina 6 aangegeven dat de kosten van het Wmo vervoer vergelijkbaar zijn met de huidige kosten van de gemeente Laren.

- Waarom is de kans op faillissement van de BV Vervoer (2%) zo veel lager dan de kans op faillissement bij aanbesteding (20%)?

**Antwoord**

Omdat de gemeenten de Regio kostendekkend financieren en zelf aan het stuur zitten van de bedrijfsvoering van de BV. Bij aanbesteden hebben de gemeenten deze mogelijkheden niet en zijn de gemeenten afhankelijk van de inschrijving en bedrijfsvoering van een gecontracteerde partij. Daarbij hebben de gemeenten de afgelopen jaren met aanbesteden helaas al twee faillissementen meegemaakt.

- Wat is uitgaande van het meeste slechte scenario, maximaal het financiële risico voor de gemeente Laren?

#### **Antwoord**

Deze vraag is helaas te open om te beantwoorden. Wat wordt bedoeld met het meest slechte scenario? Bedoeld u daarmee als alle risico's die zijn opgenomen in de risico-analyse zich manifesteren? Dan is de uitkomst zeer afhankelijk van de tegenmaatregelen van gemeenten (zie kolom kosten tegenmaatregel). Dit is financieel niet te voorspellen. Als gemeenten geen tegenmaatregelen nemen, dan is het meest slechte scenario voor Laren op hoofdlijnen als volgt te berekenen: som van de kolom "kans x impact" maal het aantal inwoners van Laren, gedeeld door het aantal inwoners van de regiogemeenten (incl. Laren). Dit is de theoretische situatie dat gemeenten niks zouden doen op het moment dat risico's zich manifesteren.

- Als de BV wordt opgericht, is er dan naast het maatschappelijk kapitaal een (extra) kapitaalstorting nodig om het bedrijf op te kunnen starten (ik zie iets dergelijke terug komen in het financiële overzicht)? Zo ja, wat betekent dit voor Laren?

#### **Antwoord**

Nee, er is een minimale kapitaalstorting nodig van € 0,01. Deze wordt gedaan door de Regio. De BV Vervoer wordt gefinancierd door middel van een lening bij de bank Nederlandse gemeenten.

#### **Contractueel:**

- Is er al een concept contract tussen regio/gemeenten en BV Vervoer? Wat is de contractduur tussen de BV vervoer en de regio?

#### **Antwoord**

Nee, er is nog geen contract. Er sprake van 100% eigenaarschap. Wel worden de dienstverleningsniveau's vastgelegd in een service level agreement.

- Na 8 acht jaar vindt evaluatie plaats. Vanuit Laren willen wij periodieke rapportages om de gang van zaken goed te kunnen volgen. Zijn er binnen de 8 jaar eerdere momenten om het contract/de opzet van de constructie te herijken c.q. te herzien? Zo ja, onder welke voorwaarden?

#### **Antwoord**

Het gaat hier om de evaluatie van de keuze voor inbesteden. Het college heeft in haar zienswijze op de regionale stukken aangegeven een evaluatie te wensen na jaar 3. Dan kan jaar 4 worden benut om te kijken of bijstelling van de keuze gewenst en noodzakelijk is. En vervolgens in jaar 5 kan deze keuze worden geïmplementeerd. Het college kiest voor deze termijn, omdat dit aansluit bij de afschrijftermijn van het wagenpark (vijf jaar). Zo voorkomen de gemeenten dat er mogelijke desinvesteringen plaatsvinden. Uiteraard zal, indien de uitvoering voortijdig tegenvalt, het college er alles aan doen om tussentijds de uitvoering bij te sturen. De gemeenteraad wordt via de

gebruikelijke planning en control producten (cliëntervaringsonderzoek, klachtenrapportage sociaal domein, voortgangsrapportages, begroting en jaarstukken Regio) betrokken bij de uitvoering van het doelgroepenvervoer.

- Is er voor individuele gemeenten ook een exit mogelijk? Zo ja, wat zijn de exitbepalingen (onder welke voorwaarden kunnen gemeenten er uit) en wat is dan de exit strategie? Zo nee, waarom niet?

**Antwoord**

De Wet gemeenschappelijke regelingen en de gemeenschappelijke regeling Regio Gooi en Vechtstreek zijn hierin leidend. Er dient een uittredingsbepaling in werking gesteld te worden. In de risico-analyse is op pagina 5 het risico op uittreding nader omschreven en uitgewerkt.

**Besluitvorming:**

In de stukken is vermeld wat de consequenties van de verschillende beslissingen zullen zijn. Ik heb de behoefte aan een wat concreter inzicht van wat dit dan betekent. Specifiek:

- Als Laren besluit om niet mee te doen en de BV Vervoer niet door gaat, wat is dan het scenario en zijn de tijdslijnen?

**Antwoord**

Dan zal de gemeente Laren het Vervoer zelf moeten vormgeven door aanbesteding van het vervoer. Een aanbestedingsprocedure zal direct gestart moeten worden om nog voor het einde van het jaar afgerond te kunnen worden. In het bij het raadsvoorstel gevoegde memo is op pagina 1 de kwetsbaarheid van het perceel Laren uitgewerkt.

- Als Laren besluit om niet mee te doen, maar desondanks de BV Vervoer door gaat, kan je dan verder toelichten welk scenario er voor Laren ontstaat en wat de (financiële) consequenties daarvan zijn?

**Antwoord**

Behalve dat Laren zelf het vervoer vorm moet geven zijn er geen aanvullende consequenties. Laren doet dan (financieel) niet meer binnen de gemeenschappelijke regeling aan de uitvoering van deze taak en kan daarmee ook niet aan de consequenties daarvan gehouden worden.

- Wat betekenen besluiten zoals de gemeente Huizen deze heeft genomen (en wellicht door andere gemeenten gevolgd gaat worden) om het voorstel aan te houden totdat het alternatief van aanbesteding uitgewerkt is, voor de besluitvorming in Laren?

**Antwoord**

Het externe onderzoek wordt op 3 mei 2020 opgeleverd en uiterlijk 4 mei gedeeld met de gemeenteraad Laren. Het onderzoek kan betrokken worden bij de besluitvorming in Laren.