

Notulen van de openbare commissievergadering Sociaal Domein

Datum: dinsdag 7 april 2020
Aanvang: 20.00 uur
Eindtijd: 23.00 uur
Locatie: Raadzaal gemeentehuis van Huizen

Aanwezig:

Voorzitter en commissiegriffier

W. Doorn (voorzitter)
J. Veenstra (raadsgriffier)

Commissieleden:

- *VVD-fractie:*
S.H. van Klink (deelname via Microsoft Teams)
- *Fractie Dorpsbelangen Huizen:*
J.B.R. Driessen
- *CDA-fractie:*
R.H. Rebel
- *D66-fractie:*
Mw. K. van Werven (deelname via Microsoft Teams)
- *PvdA-fractie:*
Mw. M.N. Leeuwin (deelname via Microsoft Teams)
- *GroenLinks-fractie:*
Mw. M.J. van den Berge
- *Fractie Leefbaar Huizen:*
Mw. F.F.H. van der Kleij
- *ChristenUnie-fractie:*
Mw. M. Terlouw
- *SGP-fractie:*
R.J.C. Bource
- *Transparant Huizen:*
L. Schaap

Griffie/raadsadviseur

Mw. K. de Rooij (raadsadviseur, deelname via Microsoft Teams)

College:

M.H. Hoelscher

Externe adviseur college:

H. Uneken (regio Gooi en Vechtstreek)

1. **Opening**

De voorzitter opent de vergadering om 20:00 uur en heet alle aanwezigen, zowel fysiek als digitaal, welkom.

2. **Mededelingen**

De voorzitter meldt dat er geen afmeldingen zijn ontvangen. In verband met het tegengaan van het coronavirus, vergaderen VVD, PvdA en D66 digitaal mee via Teams en zijn zichtbaar op het scherm. Zo blijft het aantal aanwezigen onder de dertig personen. Het is van belang niet tegelijk te spreken. Het verzoek is om de hand op te steken om het woord te vragen.

3. **Vaststellen vergaderorde**

De voorzitter constateert dat er behoefte is aan bespreking van de geheime stukken. Dit zal in een besloten deel gebeuren tegen het eind van de vergadering.

4. **Doelgroepenvervoer Gooi en Vechtstreek**

Eerste termijn

Mevrouw Terlouw (ChristenUnie) hecht aan goede dienstverlening aan kwetsbare inwoners, waarbij kosten niet de hoofdrol spelen. Het is goed te kijken naar investering. De fractie mist echter wel de afwegingen tussen beschikbare opties om te komen tot betere continuïteit en kwaliteit. Zijn er andere opties onderzocht of overwogen, zoals het aanpassen van de aanbestedingseisen of het verruimen van het budget om klachten te verhelpen en continuïteit te waarborgen? De fractie hoort ook graag wat nu het werkelijke probleem is dat opgelost wordt met dit voorstel en hoe omvangrijk dat is. De klachten zitten onder de 1%. Natuurlijk is elke klacht er een teveel, maar tegelijk is het realistisch om te stellen dat er altijd enige klachten zullen blijven. Rechtvaardigen de klachten en de wens naar meer kwaliteit en continuïteit deze oplossing? Wat is er de afgelopen tijd gedaan om de klachten te verhelpen? Zijn er gesprekken gevoerd met de bedrijven? En waarom lukt het niet het aantal klachten terug te dringen? In de beantwoording van de vragen valt het op dat er op veel punten nog onduidelijkheid is: zaken zijn nog niet onderzocht, partijen er nog niet bij betrokken en financiën nog weinig uitgewerkt. Het gaat wel om grote bedragen. Is dit voorstel wel rijp voor besluitvorming? Of kan het voorstel volledig worden uitgewerkt en is dat vanwege de deadline niet gebeurd? Adviesraden spreken zich uit tegen het mengen van doelgroepen. De regio lijkt meer ruimte te zien. Hoe strikt gaat de regio zich aan de adviezen houden? In het antwoord op technische vraag 22 over zeggenschap staat dat gemeenten nu de bedrijfsvoering en uitvoering overlaten aan de markt. De marktpartijen sturen de gemeenten aan door middel van overeenkomsten die voortkomen uit openbare aanbestedingen. Is het echt zo dat de markt nu de gemeenten aanstuurt? Staan de gemeenten nu niet aan het roer? Is het niet mogelijk de aansturing te verbeteren binnen de bestaande constructie? Over welke concrete punten kan nog meebeslist worden wanneer het voorstel akkoord is? Er wordt in elk geval na acht jaar en jaarlijks geëvalueerd. Dit gebeurt op basis van beleidskeuzes, maar dat is wel heel breed. Welke aspecten worden meegenomen in de evaluatie? Wanneer is de investering geslaagd? Gaat het dan om financiën of klachten of beide? Kan vooraf in overleg met de raad vastgesteld worden wat de gemeente wil bereiken en hoe dat gemeten wordt?

De heer Bource (SGP) beaamt dat het om een kwetsbare groep gaat. In de informatiebijeenkomst zijn de zorgen en risico's ten aanzien van de aanbesteding uitgebreid gedeeld. Het scheiden van regie en uitvoering is geen begaanbare weg, zo blijkt ook uit onderzoek van de fractie, omdat het niet leidt tot minder klachten en betere dienstverlening. Bij aanbesteding zijn het eerste en laatste jaar lastig. Een vaste chauffeur is voor de doelgroepen van groot belang, met name voor leerlingenvervoer. Het voorstel is om van een aanbestedingsrisico een ondernemersrisico te maken en hiervoor is een ondernemer aangezocht die zijn sporen in de branche verdiend heeft. Wordt er alleen gestuurd op meer tevredenheid of ook op kosten? Hopelijk wordt op beide gestuurd, zodat het streven naar nul klachten er niet toe leidt dat de hoofdprijs moet worden betaald. Hoe wordt omgegaan met de adviezen van de adviesraden? Hoe kijkt de wethouder aan tegen innoverend vermogen? Ondernemingen zouden weinig innovatief zijn, maar is de regio dat als relatieve nieuwkomer in de branche straks wel?

Mevrouw Van der Kleij (Leefbaar Huizen) dankt het college voor de uitgebreide antwoorden op technische vragen. De fractie vindt het vervelend dat er gevraagd moest worden om financiële stukken onder geheimhouding te delen. Waarom zijn deze niet meteen gedeeld? Goed georganiseerd doelgroepenvervoer is van groot belang. De financiën zijn daarbij niet meteen leidend, maar het moet wel betaalbaar blijven om consequent kwaliteit te kunnen blijven bieden. Welke risico's en financiële gevolgen acht de wethouder het grootst en hoe wordt daarop

geacteerd? In welke periode wordt elektrisch rijden naar verwachting kostenbesparend? Als tekorten niet uit de bedrijfsexploitatie gefinancierd kunnen worden, volgt dan een faillissement of bijpassing met budgetten uit het sociaal domein? Er wordt toegezegd dat het niet ten laste van het begrotingsresultaat zal gebeuren, maar wie draait er dan op voor eventuele tekorten? In de aanbesteding gaat de controle op marktconformiteit mee als wens. Hoe wordt dat nu gecontroleerd? Er komen regelmatig klachten over Taxi Hop. Waarom wordt er dan gekozen om met dit bedrijf de bv op te zetten? Hoe wordt voor verbetering gezorgd en hoe kan de raad dat controleren? De meeste klachten gaan over de vele wisselingen en soms de kwaliteit van personeel. Vindt de wethouder ook dat de oplossing is om zoveel mogelijk veelurencontracten en vaste contracten af te sluiten? Zo ja, hoe wordt dat gerealiseerd?

De heer Schaap (Transparant Huizen) begrijpt dat het college tot de keus voor inbesteding is gekomen. Wanneer bedrijven failliet gaan, dan is er waarschijnlijk iets mis in de kostenberekening. Het lijkt niet realistisch om helemaal geen klachten meer binnen te krijgen, omdat er altijd sprake zal zijn van ziekte en dus onverwacht een andere chauffeur die rijdt. De grootste wens van de fractie is om zo goed mogelijk een financiële slag te slaan.

Mevrouw Van den Berge (GroenLinks) constateert dat er al veel vragen gesteld zijn en dankt het college voor de beantwoording tot nu toe. Kan de wethouder voor de evaluatie nader duiden op welke punten geëvalueerd gaat worden? Is er goed gekeken naar voldoende balans tussen kwaliteitsverbetering en kosten?

De heer Driessen (Dorpsbelangen Huizen) vindt dat de vele vragen goed zijn beantwoord. Tegelijk is er nergens in Nederland een vergelijkbare situatie te vinden. De antwoorden hebben een hoog 'Wir schaffen das'-gehalte. Twee partijen hebben naar de financiën gekeken en adviseren positief. Het is goed om met een nieuw wagenpark te beginnen. Het verbaast de fractie wel dat er niet onder bestaande chauffeurs is geïnventariseerd hoeveel interesse er is om meer uren te gaan draaien. Dat is de enige manier om continuïteit van vaste gezichten te vergroten. Kan de beoogde directeur vanaf 1 januari 2021 al zijn aandacht op de nieuwe bv richten? Het afstoten van de commerciële activiteiten en het oude wagenpark zal wellicht niet meteen lukken.

De heer Rebel (CDA) leest dat de aanleiding om te gaan inbesteden gelegen is in de kwaliteit van de huidige dienstverlening en in faillissementen en rechtszaken. Wisseling van chauffeurs, communicatie en tijdigheid worden ook genoemd. De kwantitatieve onderbouwing valt wel op. Is minder dan 1% klachten niet een heel goede score? De problematiek is ook niet af te leiden uit niet-geleverde prestaties. In mededelingen van de regio uit 2018 blijkt dat inwoners nauwelijks nadelen hebben ondervonden van het faillissement. Hoe groot is het probleem nu werkelijk en waar zit het hem nu precies in? Het is wel zo dat het functioneren of deels niet functioneren van het doelgroepenvervoer al jarenlang een punt van aandacht en onderzoek is in talloze regio's. Studies geven aan dat de oorzaak voornamelijk is gelegen in de prijs, veroorzaakt door bezuinigingen vanuit het Rijk. Gemeenten berekenen dat door en de kostprijs waarop ingeschreven wordt, is gewoon te laag. Een andere belangrijke oorzaak zou de risicoverdeling zijn tussen aanbestedende en gecontracteerde partij. Is die verhouding wel goed? En schrijven marktpartijen wel in op basis van juiste percepties en verwachtingen? Volgens onderzoeken schort het ook structureel aan de relatie tussen klant en dienstverlener. Klanten dienen klachten in bij de regio, terwijl een taxibedrijf de uiteindelijke dienstverlener is. Ook is het niet mogelijk bij onvrede over te stappen op een andere dienstverlener, zoals klanten in een normale marktsituatie kunnen doen. Is er goed onderzocht welke optimalisaties mogelijk zijn in de huidige aanbestedingsvorm? Is er goed gekeken naar andere regio's waar het wel goed gaat? Enkele regio's kiezen voor het innovatieve concept Mobility as a Service (MaaS). Is gekeken naar de mogelijkheden van MaaS voor deze regio? Is het mogelijk onderzoeksrapporten op te sturen? De fractie heeft ook vragen over het functioneren van de taximarkt en de balans tussen vraag en aanbod. Gemeenten zijn erg afhankelijk van rijksfinanciering. Bij kortingen is er een beperkt aantal keuzes: de indicatiestelling aanpassen, de eigen bijdrage verhogen, sturen op kwaliteit of bijpassen uit de eigen begroting. Het veranderen van indicatiestelling of kwaliteit heeft gevolgen voor de 20% mensen zonder vast contract. Het wagenpark blijft echter wel, daar zit een inflexibiliteit in. Het valt niet te voorspellen, maar de coronacrisis zal waarschijnlijk leiden tot een fikse aderlating in overheidsfinanciën. Hoe gaat de regio daar met de bv op anticiperen? Hoe kan de onderneming meebewegen met eventueel krimpemde vraag? Zijn er al scenario's geschetst voor het post-coronatijdperk? Er is geen benchmark en dat maakt het heel lastig om

de prestaties in de toekomst objectief vast te stellen in vergelijking, zowel wat betreft prijs als kwaliteit. Dit zal met name spelen als er in de toekomst toch geld bij zal moeten. Dan zal de vraag zijn hoe effectief de nieuw gekozen vorm nu werkelijk is. Hoe kunnen de portefeuillehouders en raadsleden de prestaties beoordelen zonder benchmark?

De heer Van Klink (VVD) sluit aan bij ChristenUnie wat betreft de afweging van andere opties en bij CDA wat betreft de kwantitatieve onderbouwing. Het spreekt de fractie aan dat er met grote zorg en aandacht is gekeken naar het verbeteren van de kwaliteit op een zo kostenefficiënt mogelijke manier. Toch heeft de fractie flink wat vragen. Waarom zijn alternatieven niet onderzocht of niet meegenomen in de voorliggende cijfers? Meerdere marktpartijen zijn failliet gegaan vanwege het organiseren van goede kwaliteit doelgroepenvervoer tegen lage kosten. Waarom zou de gemeente dat wel succesvol kunnen doen? Komt er meer geld of ligt het aan efficiëntere koppeling van beschikbare informatie of is er een andere reden? Als er meer geld is, waarom is dat dan niet uitgetrokken om marktpartijen in staat te stellen meer kwaliteit te leveren? Wil de gemeente te veel voor een dubbeltje op de eerste rij zitten? Is eerder onderzocht hoe informatie efficiënter gekoppeld kan worden, uiteraard rekening houdend met privacywetgeving? Is het mogelijk alleen de planning in te besteden? Zijn dergelijke alternatieven onderzocht en zo ja, waarom staat dat dan niet in de stukken? Waarom wordt pas over acht jaar geëvalueerd over het vervolg? Er is een jaarlijkse evaluatie, maar is het dan ook mogelijk te besluiten of het succesvol genoeg is en of het teruggedraaid zou moeten worden? Wat gebeurt er als andere gemeenten niet meegaan in dit voorstel?

Mevrouw Leeuwin (PvdA) verbaast zich enigszins dat fracties nu weer met zoveel vragen komen, sommige relevant en andere wat minder. De wethouder en alle betrokken ambtenaren verdienen complimenten voor het harde werk dat aan dit unieke voorstel is verricht. Het plan is gedurfd en out of the box. De regio loopt voorop in Nederland en mag daar trots op zijn, maar dat komt weinig terug in de bijdragen. Andere regio's volgen de ontwikkelingen met belangstelling. Hopelijk garandeert dit plan meer op tijd rijden, zo kort mogelijke ritten en aandacht voor cliënten. Het plan biedt chauffeurs in elk geval meer vaste aanstellingen, doorgroeimogelijkheden, opleiding en begeleiding. Een bestaand taxibedrijf wordt overgenomen met de bestaande kennis, systemen en chauffeurs, wat ook voor veel inwoners de gewenste continuïteit geeft. De kosten zullen niet veel anders zijn, wel wordt geprobeerd de marktwerking eruit te halen en de overheid meer invloed te geven. Of dat gaat lukken, moet blijken, maar zonder het te proberen zal dat nooit bekend worden.

Mevrouw Van Werven (D66) sluit met name aan bij de vragen en zorgen van VVD en CDA. Was het beter gegaan als de afgelopen jaren wat meer betaald was en zou aanbesteden daarmee net zo goed uit kunnen pakken als inbesteden in de toekomst? Het is goed dat er een regionaal voorstel ligt, maar had de behandeling van technische vragen en in commissievergaderingen niet ook gezamenlijk gekund? Een collega in Blaricum had nog helemaal geen geheime stukken ontvangen, terwijl hetzelfde voorstel voorligt. Technische vragen in verschillende gemeenten zijn min of meer hetzelfde, waarmee een gezamenlijke behandeling efficiënter zou zijn geweest. Recent nog is Crailo wel gezamenlijk behandeld. De fractie hecht veel waarde aan goede evaluatie en niet pas na acht jaar. De jaarlijkse evaluatie moet ook grondig zijn en er moet duidelijk worden vastgelegd wat precies geëvalueerd wordt.

Wethouder Hoelscher dankt het presidium voor het organiseren van deze vergadering in uitzonderlijke omstandigheden. Doelgroepenvervoer is voor een toenemend aantal inwoners van groot belang. In deze tijd van social distancing ervaart iedereen nu wat voor een grote groep inwoners de praktijk van alledag is, namelijk dat het lastig is er even op uit te gaan naar bekenden, winkels, theater of arts. De afgelopen tijd is het doelgroepenvervoer in de markt gezet en is er een aantal faillissementen geweest. Dat heeft niet gelegen aan het regionale tarief, dat prima is, maar aan leegloop bij vervoerders die ze opvangen door onder de prijs aan te besteden. In het leerlingenvervoer is de gemeente geconfronteerd met rechtszaken. De kwaliteit van het doelgroepenvervoer wordt sterk bepaald door de chauffeur en een vast, bekend gezicht. Ondernemers willen niet het risico lopen na de aanbestedingsperiode met overtallig personeel te blijven zitten en sturen maximaal op flexibiliteit en contracten met weinig uren. Veel ouders geven aan dat het voor leerlingenvervoer randvoorwaardelijk is dat er één vaste chauffeur hun kind van en naar school brengt. Ook voor kwetsbare ouders is een bekend gezicht heel prettig. 1% klachten lijkt weinig, maar voor elke ingediende klacht zijn er mogelijk wel 25 niet ingediende klachten. Het is inderdaad een utopie te veronderstellen dat het aantal klachten nul zou kunnen worden, maar doel is wel om de situatie te verbeteren. Bijsturen is nu heel lastig, want het te veel aanpassen van de voorwaarden van de aanbesteding kan ertoe leiden dat andere aanbieders naar de rechter stappen. De verwachting is dat de fijnmazigheid van het ov af zal

nemen, waardoor nog meer mensen afhankelijk zullen worden van doelgroepenvervoer. Ook vanwege verduurzaming en vergroening wil de overheid liever zelf aan de knoppen zitten. De gemeente is natuurlijk niet over een nacht ijs gegaan. Sinds zijn aantreden staat de wethouder stil bij de vraag: make or buy? Kan de markt of de overheid een taak het beste uitvoeren? De overheid moet bij de kerntaken blijven, maar doelgroepenvervoer is expliciet een wettelijke verplichting. De afweging van andere opties heeft al eerder plaatsgevonden. Op grond van alle genoemde constatering hebben de regiogemeenten eerder al besloten een haalbaarheidsstudie uit te laten voeren naar inbesteding en bundeling. Inbesteden leidt tot veel meer regie en tussentijdse bijsturingmogelijkheden. Een van de uitgangspunten is juist dat het binnen de huidige financiële randvoorwaarden moet kunnen. Uit het businessplan en de bijlagen, ook de vertrouwelijke, blijkt dat dit kan. Er is conservatief gerekend. Zo wordt uitgegaan van hetzelfde niveau en is niet meegerekend dat de overheid veel goedkoper kan lenen dan marktpartijen. Het plaatje is daarmee niet te rooskleurig. In andere regio's is continuïteit van vervoer een probleem. Zo heeft de aanbesteding in Den Helder tot twee keer toe niet tot een inschrijving geleid. In een dergelijk geval zit er niets anders op dan door te gaan met de huidige vervoerder met een slechte onderhandelingspositie, want beggars can't be choosers. Klachten komen nu niet binnen bij de regio, maar bij een externe klachtencommissie. De gemeente heeft hier weinig zicht op en kan er niet goed tussentijds op sturen. Normaal gaat de gemeente bij klachten meteen op onderzoek uit en is het mogelijk procedures aan te passen wanneer nodig. Die mogelijkheid is er straks ook bij inbesteding. Dit geldt ook voor de gemeenteraad. De wethouders zitten straks veel dichterbij de materie, niet alleen in het AB maar ook als afsluiters van de Service Level Agreement (SLA). Tussentijdse aanpassingen zullen veel makkelijker door te voeren zijn. De wethouder is het niet eens met de ChristenUnie dat de financiële onderbouwing tekort zou schieten. Er zitten uitgebreide analyses bij die door financieel specialisten zijn doorgerekend. De colleges van alle regiogemeenten achten het voorstel rijp voor besluitvorming. Het is natuurlijk aan de raad zelf om te bepalen of er voldoende informatie is om tot besluitvorming over te gaan. Het splitsen van de doelgroepen zal niet gebeuren, tenzij daar een zwaarwegende reden voor is, dan zal in overleg getreden worden met gebruikers en adviesraden. Wat betreft het aansturen van de gemeente door de markt is het wel zo dat minder aanbieders leidt tot een steviger positie voor marktpartijen en het risico dat de markt inderdaad de gemeente aanstuurt in plaats van andersom. Inbesteden betekent dat meer en beter gestuurd kan worden op financiële resultaten en kwalitatieve eisen. De keus voor inbesteden of aanbesteden is formeel een collegebevoegdheid, al kan de raad hoe dan ook een zienswijze indienen over wijziging van gemeenschappelijke regelingen. Juist vanwege het grote belang is ervoor gekozen het voorstel voor te leggen aan de gemeenteraad. Ook in de toekomst hecht het college veel waarde aan de input vanuit de raad, die niet alleen zienswijzen zal geven op begrotingen van de regio, maar ook betrokken zal worden bij het jaarlijks opstellen van de SLA. Er is gekozen voor een periode van tweemaal vijf jaar, omdat dit ongeveer samenvalt met twee afschrijvingstermijnen van de voertuigen. Vooral op verzoek van de gemeente Huizen is besloten het te vervroegen naar acht jaar, zodat er ruim de tijd is te beslissen over een eventuele aanbesteding. Van de bv en de bestuurder mag uiteraard verwacht worden dat op dagelijkse basis wordt bijgestuurd om zo de financiële en kwalitatieve afspraken als regio overeind te houden. Het klopt dat er geen benchmark beschikbaar is. Uiteindelijk komt het neer op vertrouwen in eigen kunnen. De regionale ambulancevoorziening is een van de beste van Nederland. Ook de gewestelijke afvalstoffendienst wordt in hoge mate gewaardeerd. Het trackrecord van de regio op vervoersgebied is uitstekend en de wethouder heeft er alle geloof in dat ook doelgroepenvervoer goed geregeld zal worden. De wethouder dankt de vele raadsleden die bij de presentatie aanwezig waren. De regio zal niet alleen sturen op minder klachten. Natuurlijk zijn de financiën ook van belang. De kosten zullen gaan stijgen, maar dat is niet anders wanneer er voor aanbesteding gekozen was. Ook dan gelden allerlei maatregelen voor bpm, vergroening en verduurzaming. De wethouder raadt aan vooral met het college in gesprek te gaan waarop gestuurd moet gaan worden om zo de pilaren van het beleid neer te zetten waarbinnen het college voor uitvoering zal zorgen. Er is niet beweerd dat ondernemers minder innoverend vermogen zouden hebben. De systematiek en periode van aanbesteding leidt er wel toe dat ondernemers tegen een bepaalde prijs voor een bepaalde periode de uitvoering doen. Zij zullen niet investeren en innoveren met het risico dat het niet terugverdiend kan worden. Voor de regio zelf is investeren en innoveren aantrekkelijker, omdat de regio zelf aan de knoppen zit wat betreft de toekomst. De geheimhouding op sommige stukken is nodig, omdat er bedrijfsgevoelige informatie in staat die desastreuze gevolgen zal hebben voor Taxi Hop wanneer onverhoopt besloten wordt toch aan te gaan besteden. Besloten is de kring zo klein mogelijk te houden en er zo prudent mogelijk mee om te gaan. Uiteraard is de informatie meteen

onder geheimhouding verstrekt toen daar om gevraagd werd. De wethouder ziet als grootste onzekerheid of en wanneer er inbesteed gaat worden. De risico's acht hij niet zo ontzettend groot. Niet alleen is er veel over gesproken in het portefeuillehoudersoverleg, ook was er een begeleidingsgroep, een financiële en een juridische werkgroep. Alle risico's zijn in kaart gebracht, geclassificeerd en voorzien van beheersmaatregelen om ze te kunnen verkleinen. Wat betreft elektrisch rijden is het de bedoeling 50% hybride te beginnen. Voor de busjes zal dat later in de tijd gebeuren, daar is nu geen goed alternatief voor. Niet-elektrisch rijden zal in de toekomst duurder worden, waardoor de noodzaak toeneemt, nog los van de groene duurzame doelstellingen. Taxibedrijf Hop is de enige aanbieder met roots in de regio, net buiten de regio gevestigd aan de grens met Eemnes. De heer Hop woont zelf in de gemeente Huizen. Zijn chauffeurs kennen de regio door en door. Ook bij het leerlingenvervoer zal dat straks een voordeel zijn, want bij uitval wordt er nu vaak een chauffeur van verder weg ingevlogen. Ook ontstaat efficiency wanneer chauffeurs straks op beide vervoersstromen ingezet kunnen worden. Dit voordeel is niet meegerekend in de stukken, omdat het nog niet hard te maken is. Bij een overname geldt de verplichting 80% van het personeel een contract aan te bieden. Waarschijnlijk zal al het personeel een contract aangeboden krijgen. Bij ervaren krachten zal dat uiteraard vast zijn, bij mensen met minder ervaring wellicht eerst een contract voor bepaalde tijd, uiteraard voor zoveel mogelijk uren. Dat betekent uiteindelijk ook dat het werk door minder mensen gedaan kan worden. Op dit moment wordt uitgegaan van 20% flexibele contracten. Niemand wordt gedwongen in een contract dat hij of zij niet wil. Over de 1% klachten heeft de wethouder al het een en ander gezegd. Er zitten merkwaardige situaties bij, zoals een reistijd van een uur en een kwartier over een afstand van 6km vanwege omwegen (Bikbergen-Blaricum-Laren-Huizen). Hierop sturen is beter mogelijk en erop investeren heeft meer zin wanneer de horizon breder is dan die van de huidige marktpartijen. Er zal altijd sprake zijn van verzuim. Bij taxibedrijf Hop was dat in 2018 overigens met 3% onder het landelijk gemiddelde van 4,3%. Het is zichtbaar dat mensen met flexibele contracten zich minder snel ziek melden. Uiteraard is het de bedoeling dat iedereen gezond blijft en in staat is het werk op een verantwoorde en veilige manier te doen, zeker in deze tijden. Wat betreft de evaluatie is niet alleen naar de raden, maar ook naar de adviesraden de uitnodiging uitgegaan het gesprek aan te gaan over waarop gestuurd en SMART geëvalueerd moet worden. Ook elke begrotingscyclus zal het gesprek plaatsvinden over wat de gemeente wil bereiken, wat ze daarvoor doet en wat het mag kosten. De regio vindt dat er en fatsoenlijke prijs moet gelden. Het heeft weinig zin leveranciers af te knijpen met het risico dat ze omvallen. 5% van de jaaromzet mag de bv reserveren, de rest vloeit terug naar de regiobegroting, waar de afspraak geldt dat er geen onnodige reserves mogen ontstaan en dat anders het geld terugvloeit naar gemeenten. Dorpsbelangen Huizen heeft er gelijk in dat het college en de regio optimistisch zijn. Ook onder medewerkers van regio en gemeente is er veel enthousiasme. Uiteraard is er de bereidheid voor de raadsvergadering eventuele aanvullende vragen te beantwoorden. Op dit moment zijn de chauffeurs geen gesprekspartner, wel de heer Hop, die zijn personeel goed kent. Ook is met FNV gesproken, dat erg enthousiast is over het voorstel. Dat geldt ook voor de adviesraden. De chauffeurs hebben richting de heer Hop positief gereageerd. Niemand wordt gedwongen in dienst te treden bij de nieuwe bv. Vakbonden adviseren de chauffeurs ongetwijfeld goed, ook over eventuele verwijtbaarheid in de zin van de WW. Met de heer Hop is afgesproken dat hij zijn andere activiteiten voor 1 januari 2021 af zal stoten en vanaf die datum eerst voor 80% beschikbaar is (Wmo-vervoer) en vanaf 1 augustus 2021 geheel (ook leerlingenvervoer). De wethouder herhaalt richting CDA dat de aanleiding van het voorstel gelegen is in de moeizame totstandkoming van contracten bij regio's, faillissementen en rechtszaken. Dat lag niet aan de tarieven van de regio, maar aan marktpartijen die leegloop elders compenseerden met het inschrijven onder de prijs.

De heer Rebel (CDA) hoort dat de prijs van de regio in orde is, maar ook dat een te lage prijs leidt tot faillissementen. Hoe zit het nu precies? En waarop baseert de wethouder dat de prijs van de regio in orde is? Blijkt dat uit onderzoek? Bezuinigingen en het drukken van de prijzen door regio's zijn volgens de literatuur de belangrijkste oorzaken van de problemen in de branche.

De heer Uneken (regio Gooi en Vechtstreek) besteedt als regio al bijna tien jaar het doelgroepenvervoer aan op basis van de economisch meest voordelige inschrijving, waarbij een weging van kwaliteits- en prijscriteria meespeelt in de gunning. De wegingsfactoren leveren uiteindelijk een aanbieder op. De markt bepaalt de prijs waarop wordt ingeschreven. Er wordt één aanbieder gecontracteerd, omdat dit type vervoer anders niet efficiënt en effectief vormgegeven kan worden. In het verleden woog de prijs zwaarder en ontstond vaak een race to the bottom, waarbij inschrijvingen onder de kostprijs voorkwamen. Dit was mede oorzaak voor faillissementen. De vraag is of dit lag aan de aanbestedende of inschrijvende partij. De prijs van

de afgelopen periode mag maatschappelijk aanvaardbaar worden genoemd, zo blijkt ook uit de businesscase en in vergelijking met tarieven in omliggende regio's. Dit geldt voor het bijna het hele sociaal domein. Er zijn ook regio's waar de aanbestedende dienst de prijs kunstmatig laag houdt. Wat ook een rol speelt is dat een aanbieder inschrijft met een prijs op basis van de dan geldende omstandigheden. De fiscaliteit van dieselauto's is de afgelopen tijd echter gewijzigd. Zo wordt een aanbieder gedurende de aanbestedingsperiode geconfronteerd met loon- en prijsontwikkelingen. Er is veel discussie over in hoeverre die een verantwoordelijkheid zijn van de aanbestedende dienst en in hoeverre dat een risico is waar de ondernemer verantwoordelijk voor is.

De heer Rebel (CDA) vraagt of het eigen aanbestedingsproces extern is onderzocht en beoordeeld.

De heer Uneken (regio Gooi en Vechtstreek) antwoordt van niet.

Wethouder Hoelscher vervolgt dat de directe gevolgen voor inwoners van het faillissement weliswaar beperkt zijn gebleven, maar dat hier veel kunst- en vliegwerk voor nodig is geweest doordat er in allerlei afspraken met andere aanbieders gemaakt moesten worden. Wat betreft het beoordelen van het functioneren zal het gaan om financiële en kwaliteitsaspecten, die met de raden en gebruikers besproken zullen worden.

De heer Rebel (CDA) heeft ook gevraagd of voorbeelden uit andere regio's erbij betrokken worden, zoals bijvoorbeeld het innovatieve concept MaaS. Hoe zijn succesvolle voorbeelden van elders betrokken in de afwegingen?

De heer Uneken (regio Gooi en Vechtstreek) antwoordt dat MaaS al in een veel eerder stadium is betrokken bij de manier van aanbesteden. In VNG-werkgroepen deelt de regio ervaringen met andere gemeenten en partijen. Geen van de concepten voor doelgroepenvervoer is getoetst en de onderzoeken zijn nog beperkt van aard. MaaS kan zowel bij aanbesteden als bij inbesteden worden toegepast. Het is erop gericht het wagenpark zo goed mogelijk af te stemmen op reisbehoeften. Dit is een duidelijke ambitie in het bedrijfsplan, bijvoorbeeld om inwoners die daartoe in staat zijn met behulp van apps gebruik te laten maken van openbaar vervoer in plaats van automatisch taxivervoer in te zetten, of om andere manieren van ondersteuning te organiseren. Een knip tussen regie en uitvoering is een populair concept, waar bijna alle partijen die daarvoor gekozen hebben echter op terugkomen. Een interessante vorm van aanbesteden vindt plaats in Rotterdam, namelijk gebundeld. Ook dit is nog maar heel beperkt onderzocht. De ervaringen binnen de eigen regio en in andere regio's is aanleiding geweest het haalbaarheidsonderzoek te starten, dat met name gericht was op het bereiken van meer continuïteit en vaste gezichten. Hier kwam inbesteden uit. De geformuleerde doelstellingen worden waarschijnlijk ook kernpunten van de evaluatie, namelijk betrouwbare en tijdige dienstverlening, tevredenheid onder cliënten, goed werkgeverschap, financieel gezond vervoer en duurzaam vervoer. Uit het haalbaarheidsonderzoek bleek zelfs dat de regio kosten kan besparen door in te besteden, terwijl dat niet een onderdeel van de vraag was.

De heer Van Klink (VVD) vraagt of het nu de raad is die de evaluatiecriteria gaat bepalen, of dat de vijf net opgesomde criteria daarin leidend zijn.

Wethouder Hoelscher antwoordt dat deze vijf punten onderzocht zijn in het haalbaarheidsonderzoek, dat al bijna een jaar oud is, en dat hier ook in de toekomst naar gekeken zal worden. Maar uiteraard bepaalt de raad uiteindelijk de pijlpalen van het beleid. Er zal ook gekeken worden naar het vergroten van de zelfredzaamheid, bijvoorbeeld met behulp van apps voor ov en elektrische fiets. De gemeente is meer in control om slimme combinaties te maken.

De heer Uneken (regio Gooi en Vechtstreek) verduidelijkt dat hij de doelstellingen op pagina 10 van het bedrijfsplan heeft aangehaald, die door gemeenten voorafgaand aan het haalbaarheidsonderzoek zijn vastgesteld in overleg met inwoners, gebruikers en partijen.

De heer Rebel (CDA) begrijpt goed het belang van continuïteit en herkenbaarheid van de chauffeur. Er zijn ook regio's waar dit wel goed gaat volgens het Koninklijk Nederlands Vervoer

(KNV). Blijkt uit de analyse nu dat er geen enkele regio is waar dit via een aanbesteding goed geregeld is?

De heer Uneken (regio Gooi en Vechtstreek) vindt het lastig om het waardeoordeel 'goed' te definiëren, maar er zijn hem geen regio's bekend die niet met soortgelijke problemen te maken hebben als gevolg van hoe deze markt als geheel functioneert. Iedereen is op zoek naar het Ei van Columbus. Veel regio's volgen het voornemen tot inbesteding met grote belangstelling. De regio Gooi en Vechtstreek volgt ook initiatieven van andere regio's, zoals de bundeling in Rotterdam. Geen van de concepten is geobjectiveerd vastgesteld.

Wethouder Hoelscher vervolgt dat de brief van het KNV in reactie op het besluit in het kader van belangenbehartiging begrijpelijk is. Het college heeft hier inhoudelijk op gereageerd. De extra gelden die voor de coronacrisis worden uitgetrokken leiden niet tot een treetje-op voor gemeenten. De financiering was en blijft spannend, in- of aanbesteden verandert daar niets aan.

De heer Uneken (regio Gooi en Vechtstreek) vult aan dat de 20% flexibele schil personeel helpt om eventuele terugloop in budgetten op te vangen. De businesscase is toegerekend naar het meest conservatieve scenario van een volledig nieuw wagenpark. In de praktijk zal gekozen worden voor een gemixt wagenpark, met een deel shortlease, een deel koop en een deel tweedehands. Dat laatste is fiscaal gunstig. Shortlease geeft ook afschalingsmogelijkheden bij vraaguitval.

Wethouder Hoelscher herhaalt dat er eerder al opties zijn afgewogen. Het proces is zeer zorgvuldig geweest. Nu is er wel een deadline in zicht om definitief te besluiten, omdat er voor een eventuele aanbesteding voldoende tijd moet zijn.

De heer Uneken (regio Gooi en Vechtstreek) gaat in op de vraag wat er gebeurt als een gemeente niet meegaat of meerdere gemeenten niet meegaan. De portefeuillehouders en het regiobestuur zullen dan af moeten wegen wat dit voor elke afzonderlijke gemeente betekent. Het maakt nogal uit welke gemeente niet meedoet. Als Hilversum niet meegaat, dan is het binnen bestaand budget niet meer mogelijk. Er is nadrukkelijk sprake van één vervoersgebied voor reisbewegingen met in Huizen 60% van de inwoners die buiten de gemeentegrenzen reist, in Hilversum 40% en in Laren, Blaricum, Eemnes en Weesp 85%. De datum van 8 mei 2020 is van belang voor een eventuele keus alsnog aan te besteden. Op dit moment is het grootste risico dat de gemeenten niet allemaal hetzelfde besluit nemen en er geen eenduidige vormgeving van het vervoer ontstaat.

Mevrouw Terlouw (ChristenUnie) is benieuwd wat de gevolgen zijn als specifiek Huizen niet in zou stemmen.

Wethouder Hoelscher zou een scenario dat Huizen in zijn eentje een andere oplossing kiest willen ontraden, omdat de regio een hele mooie schaal is om in- of aan te besteden. De wethouder ziet zoveel risico, zowel financieel als voor de positie van inwoners, dat hij dat onrealistische scenario niet uit zou willen voeren. De wethouder kan zich het grote aantal vragen goed voorstellen. De afgelopen tijd is er veel informatie beschikbaar gekomen met een hoge complexiteit en gedetailleerdheid. Het raadsvoorstel bevat de hoofdlijnen die nodig zijn om een keus te maken. De complimenten geeft de wethouder heel graag door aan alle ambtenaren van gemeente en regio die keihard gewerkt hebben, ook in het weekend, om de stukken in orde te maken. PvdA noemt het voorstel gedurfd. Durf is niet altijd goed, maar in dit geval wel. Er is geen sprake van overname van het taxibedrijf, maar van bepaalde activiteiten van de onderneming. Zo wordt ook niet in strijd gehandeld met de Wet Markt en Overheid. De overtuiging is dat het binnen het budget gaat lukken om de bv staande te houden, zeker met alle beschreven maatregelen. De gemeenteraden gaan zelf over de wijze waarop zij al dan niet gezamenlijk vergaderen. In de huidige omstandigheden was het al moeilijk genoeg om deze commissievergadering georganiseerd te krijgen, laat staan eentje met alle betrokken raadscommissies uit andere regiogemeenten.

De voorzitter schorst de vergadering twee minuten.

Tweede termijn

De voorzitter heropent de vergadering en geeft het woord in tweede termijn aan D66.

Mevrouw Van Werven (D66) dankt het college voor de uitgebreide beantwoording. Er waren heel veel vragen, maar er zijn ook veel complimenten te geven. De raad is in een zeer vroeg

stadium meegenomen in het traject en de adviesraden zijn er ook goed bij betrokken. De fractie is blij met de expliciete toezegging dat doelgroepen niet zullen worden gemengd. Dit was een belangrijke zorg van de adviesraden. Ook is het goed dat raad en adviesraden meegenomen worden in de jaarlijkse evaluatie. Het is logisch dat de oorspronkelijke uitgangspunten als basis dienen voor de evaluatie, al moeten die nog wel SMART geformuleerd worden. De zorgen over financiële en juridische zaken zijn minder geworden door de beantwoording.

Mevrouw Leeuwin (PvdA) heeft geen vragen en doet een oproep aan collega-raadsleden om te vertrouwen op de gezamenlijke colleges en niet op de stoel van de uitvoerders te gaan zitten, maar kaders te stellen.

De heer Van Klink (VVD) heeft vertrouwen. De hoeveelheid vragen is juist een teken van betrokkenheid bij dit belangrijke onderwerp dat een kwetsbare doelgroep raakt. Is er in de huidige systematiek geen enkele mogelijkheid om opnieuw een afweging van kosten en kwaliteit te maken, bijvoorbeeld om tussentijds toch meer geld ter beschikking te stellen als de kwaliteit anders niet te leveren is volgens gemaakte afspraken? De wethouder geeft aan het risico van inbesteding niet hoog te achten, maar waarom is het dan nog nooit beproefd? Waarom kiest dan niet elke gemeente voor inbesteding? De wethouder geeft aan dat dagelijks bijgestuurd wordt, maar op welke momenten kan besloten worden de inbesteding terug te draaien als deze onverhoopt niet slaagt? Was er in het verleden geen ruimte om in te spelen op veranderende marktomstandigheden zoals fiscaliteiten en nieuwe wetgeving, die nota bene door de overheid in werden gevoerd? Was de aanbesteding gebaseerd op een kwaliteitsslag of op een lage prijs? Heeft de regio de aanbestedingspartners voldoende kansen geboden of zijn ze in een race to the bottom gedreven? De keus om in te besteden is begrijpelijk vanuit de redenering dat dit probleem dan niet meer bestaat, maar hebben de aanbidders genoeg kans gekregen het goed te doen?

De heer Rebel (CDA) dankt het college voor alle antwoorden, niet alleen vanavond maar in het hele traject. Als puntje bij paaltje komt, dan spelen kwaliteitscriteria wel mee in de aanbesteding, maar wordt uiteindelijk toch de economisch meest voordelige inschrijving gekozen. Welk belang hebben kwaliteitscriteria precies gehad in het traject? De fractie heeft uiteraard vertrouwen in het college, maar controle is beter. Dat is ook de reden van deze bijeenkomst en van de vele vragen.

De heer Driessen (Dorpsbelangen Huizen) dankt het college voor de mogelijkheid zoveel vragen te stellen, ook vooraf, en voor de beantwoording.

Mevrouw Van den Berge (GroenLinks) heeft nog meer vertrouwen gekregen door de aanvullende informatie en uitgebreide beantwoording. De fractie begrijpt de keuze het doelgroepenvervoer zelf uit te voeren en hoopt dat het zal leiden tot betrouwbare en toegankelijke dienstverlening.

De heer Schaap (Transparant Huizen) dankt de wethouder voor de uitgebreide uitleg. Het voorstel lijkt goed doordacht en de fractie zal het steunen.

Mevrouw Van der Klei (Leefbaar Huizen) heeft geen aanvullende vragen en sluit aan bij de opmerkingen van CDA en VVD dat veel vragen geen gebrek aan vertrouwen betekent. Het is van belang alle kanten zorgvuldig te belichten.

De heer Bource (SGP) dankt het college voor de uitgebreide beantwoording en duiding van het risico. Het risico dat de gemeenten geen gezamenlijke keuze maken, lijkt inderdaad het grootst. Als kader geeft de fractie mee realisatie binnen de financiële kaders en continuïteit.

Mevrouw Terlouw (ChristenUnie) dankt de wethouder voor de verduidelijkende antwoorden. De fractie heeft het gevoel dat de opties, die in het voortraject afgewogen zouden zijn, niet op papier gedeeld zijn, maar is blij dat ze wel overwogen zijn. Het is fijn te horen dat het college alleen met zwaarwegende redenen af wil wijken van de adviezen van de adviesraden. Vertrouwen is goed, maar meten is weten. Hoe kan er tijdig bijgestuurd worden? Gaat dat via de evaluatie of volgen er nog andersoortige rapportages?

Wethouder Hoelscher heeft geleerd dat er in de politiek vertrouwen geldt tot het tegendeel bewezen is. De vele vragen geven blijk van de grote betrokkenheid van de fracties. De beantwoording kost veel tijd, maar het college en het ambtelijk apparaat zijn daar natuurlijk graag toe bereid, ook in aanloop naar de raadsvergadering. De regio heeft de afgelopen tijd een fatsoenlijke prijs betaald en de tarieven ook meermaals verhoogd en dit meegedeeld aan de raad. De wethouder wil best een overzicht maken van de tariefsverhogingen in het verleden. Ook bij de huishoudelijke hulp bijvoorbeeld is de indexering van 2% losgelaten omdat het niet reëel werd geacht. De gemeente probeert altijd in gesprek te blijven met de aanbieders, want niemand heeft er baat bij als aanbieders omvallen, aanbieders, gemeente noch inwoners. De inwoners hebben weinig gemerkt van het faillissement, maar de colleges en ambtenaren des te meer. Het was een hele klus om te zorgen dat inwoners niet met de gevolgen geconfronteerd werden en dat zal bij inbesteding niet meer nodig zijn. De raad krijgt natuurlijk ook cijfers via allerlei rapportages over het sociaal domein, zowel vanuit de regio als vanuit het uitvoeringsprogramma. In september verschijnen steeds de cijfers over het eerste halfjaar en in november een vooruitblik op het hele jaar. De dagelijkse bijsturing ligt uiteraard bij de bv. Na acht jaar is er een nadrukkelijk moment voor alle betrokken partijen om te bezien of de inbesteding en bundeling gebracht heeft wat ervan verwacht werd en om te bepalen of ermee doorgedaan wordt of niet. In bijzondere omstandigheden is het natuurlijk tussentijds mogelijk bij te stellen en te constateren dat de markt het toch beter kan, maar na acht jaar is er een formeel evaluatiemoment. Er wordt met heel veel interesse gekeken naar inbesteding in deze regio. Het fenomeen inbesteden is niet nieuw, zo heeft de rijksoverheid de facilitaire dienstverlening de afgelopen jaren inbesteed, juist ook om de positie van de werknemer te verbeteren. Ook daar is wat een medewerker meebrengt doorslaggevend voor de ervaren kwaliteit. Vertrouwen is inderdaad goed en controle zeker ook, al was het maar om een goedgekeurde accountantsverklaring te krijgen. Continuïteit en uitvoering binnen de financiële kaders zijn uiteraard de uitgangspunten. Maar uiteindelijk is het belangrijkste doel om goed vervoer te organiseren voor een groeiende groep kwetsbare inwoners, zodat zij deel kunnen nemen aan het maatschappelijk verkeer.

De heer Uneken (regio Gooi en Vechtstreek) vult aan dat gemeenten jaarlijks verplicht een cliëntervaringsonderzoek sociaal domein uitvoeren, dat geldt ook voor het doelgroepenvervoer. De raad krijgt deze rapportages, evenals de rapportages van het onafhankelijk klachtenmeldpunt. Verder kan de raad controleren aan de hand van de jaarstukken en voortgangsrapportages sociaal domein. Ook wat betreft een eventuele heroverweging is het van groot belang om als regiogemeenten gezamenlijk eenduidig op te trekken, omdat Gooi en Vechtstreek als ongedeeld vervoersgebied functioneert.

De voorzitter schorst om 22.20 uur de vergadering voor een besloten deel.

De voorzitter heropent het openbare deel van de vergadering om 22.50 uur en geeft het woord aan de PvdA voor nog een procedurele vraag.

Mevrouw Leeuwin (PvdA) hoort graag wanneer de besluitvorming in andere raden plaatsvindt en afgerond moet zijn.

De heer Uneken (regio Gooi en Vechtstreek) antwoordt dat de uiterste behandeldatum 7 mei 2020 is, zodat er voldoende tijd is voor een aanbestedingsprocedure wanneer de raden negatief besluiten. De raad van Weesp heeft het voorstel geaccordeerd met de kanttekening van een dienstverleningsovereenkomst met Amsterdam. De commissie van Gooise Meren komt morgen bijeen, eind april besluit de raad. Hilversum komt morgen digitaal bij elkaar en beslist eind april. Wijdemeren beslist op de uiterste datum van 7 mei. De presidia van de BEL-gemeenten overleggen druk op welke wijze zij gaan vergaderen en besluiten.

De voorzitter constateert dat de commissie voldoende informatie heeft gekregen. De vertegenwoordigingen in de commissie van de fracties van PvdA, GroenLinks, Dorpsbelangen Huizen, SGP en Transparant Huizen adviseerden de raad in te stemmen met het voorstel. De vertegenwoordigingen in de commissie van de fracties van VVD, CDA, D66, Leefbaar Huizen en ChristenUnie namen het voorstel mee terug voor overleg met de fractie.

5. Sluiting

De voorzitter dankt de aanwezigen voor hun inzet de vergadering in bijzondere omstandigheden goed te laten verlopen en sluit de bijeenkomst om 23.00 uur.

Aldus vastgesteld in de vergadering van 12 mei 2020.

De commissiegriffier,

De voorzitter,