



Haarlem

Gemeente Haarlem

Retouradres Postbus 511, 2003PB Haarlem

Aan de leden van de Participatieraad
t.a.v. de voorzitter van de Participatieraad Haarlem,
mevrouw N. Nelemaat

Datum 17 mei 2016
Ons kenmerk 2016/167807
Contactpersoon M. van der Tas
Doorkiesnummer 023-5114827
E-mail mvandertas@haarlem.nl
Onderwerp Antwoordbrief college van B & W op brief Participatieraad over Wmo- en doelgroepenvervoer

Geachte mevrouw Nelemaat,

Met deze brief geven wij u antwoord op uw brief inzake het Wmo doelgroepenvervoer.

Historie:

In het portefeuillehouders overleg (Pfo) Sociaal Domein van 27 augustus 2015 is besloten een regionale Wmo-klankbordgroep in te stellen. Dit besluit is genomen, aangezien de lokale Wmo-en participatieraden tot dat moment niet overal op dezelfde wijze betrokken en geïnformeerd waren over het (nieuwe) proces van het Wmo-en doelgroepenvervoer. Het doel van het instellen van deze regionale klankbordgroep is om de Wmo-participatieraden in de komende tijd beter te informeren en input en expertise vanuit deze raden vroegtijdig te kunnen inbrengen.

Huidige stand van zaken:

In de periode september 2015 tot januari 2016 heeft de klankbordgroep onder leiding van een projectleider van het externe consultancy bureau APPM maandelijks vergaderd. Als eerste belangrijke besprekingsdocument is de Verwervingsstrategie Doelgroepenvervoer aan de orde geweest. Het doel hierbij was om van de leden uit de Wmo-participatieraden van de negen samenwerkende gemeenten aanvullingen/opmerkingen/correcties op te halen, die dan door de stuurgroep -voor zover mogelijk- in het definitieve Aanbestedingsdocument en het Programma van eisen ingepast konden worden.

Vanaf dat moment zijn wij echter gestuit op een wezenlijk knelpunt, dat zich als volgt laat omschrijven. De klankbordgroep heeft naar aanleiding van de Verwervingsstrategie diverse belangrijke opmerkingen gemaakt, die weliswaar in de stuurgroep zijn ingebracht en behandeld, maar helaas niet zijn gehonoreerd in

2016/167807

2

het definitieve Aanbestedingsdocument en het Programma van eisen.

Antwoord:

De meeste op- en aanmerkingen die zijn aangereikt door de participatieraad zijn overgenomen en verwerkt in de stukken. Zo is expliciet opgenomen dat de klachten door een onafhankelijke instantie dienen te worden opgenomen.

Het probleem hierbij was ook, dat wij het definitieve Aanbestedingsdocument en het Programma van eisen van te voren niet mochten inzien in verband met de geheimhouding betreffende de concurrentie bij de inschrijving. Ondanks dat we het totale contract er goed doortimmerd uit vinden zien blijven bij ons de volgende bezwaren bestaan. Om u een indruk te geven welke dit zijn, het volgende -zeker niet limitatieve- overzicht.

De looptijd van de overeenkomst van maximaal 7 jaar (5 jaar vast en tweemaal een verlenging met 1 jaar) is o.i. te lang, ook al omdat er in Nederland vrijwel nog geen ervaring is opgedaan met een soortgelijke vervoercentrale.

Antwoord:

Er is gekozen voor een basis contractduur van vijf jaar in plaats drie jaar om tot de gewenste innovatie en doorontwikkeling te komen die nodig is om het systeem haar meerwaarde te laten behalen.

Een periode van vijf jaar laat aan de marktpartijen zien dat de gemeenten duurzaam inzetten op een nieuwe inrichting van het doelgroepenvervoer en daarmee een overtuigende stap zetten naar toekomstbestendig doelgroepenvervoer. Een periode van vijf jaar nodigt aanbieders – meer dan een periode van drie jaar – uit om ook te investeren in het systeem en met scherpere tarieven te komen.

De boetebepaling bij wanprestatie moet duidelijker worden omschreven en stringenter zijn in de toepassing ervan.

Antwoord:

Voor het monitoren van kwaliteit en houdbaarheid zetten de gemeenten in op een sterke netwerkregisseur die de centrale en de vervoerders professioneel en strak aanstuurt op basis van de eisen zoals gesteld in het Programma van Eisen. De beschreven systeemkenmerken van het vervoer zijn daarbij een voorbeeld van de wijze waarop een norm is gesteld aan het kwaliteitsniveau van de gevraagde dienstverlening. Elke afwijking daarop kan voor de gemeenten (of de netwerkregisseur) aanleiding zijn om het gesprek met aanbieder aan te gaan,



Haarlem

2016/167807

3

waarbij het uitblijven van verbetering uiteindelijk kan leiden tot in gebrekestelling en zelfs ontbinding.

Het contract biedt voldoende basis om de overeenkomst te ontbinden in het geval van wanprestatie. De netwerkregisseur heeft de taak om in het voorkomende geval tijdig in gesprek te gaan met de opdrachtnemer over het niet voldoen aan gestelde eisen. Indien noodzakelijk kan hij overgaan tot in gebrekestelling en uiteindelijk indien geen passende en constructieve oplossing meer voor handen is tot ontbinding. Het college ziet deze mogelijkheden van boetebepaling als voldoende stringent en ziet geen aanleiding deze aan te passen.

Er wordt gesproken over gelijkblijvende budgetten op basis van gelijkblijvende vervoervolumes. Wat gebeurt er als deze volumes groter blijken te zijn, worden de budgetten dan verhoogd?

Antwoord:

Als de volumes groter blijken te zijn, worden ook de budgetten verhoogd. Zowel het Wmo-vervoer als het leerlingenvervoer is een open einde regeling. Dit betekent dat indien is bepaald dat belanghebbende toegang heeft tot de voorziening, dit ook moet worden bekostigd. Er wordt derhalve geen maximum volume gehanteerd.

Er worden door de negen gemeenten identieke overeenkomsten met de vervoercentrale afgesloten. Echter hoe identiek is dit, nu blijkt, dat de gemeenten individueel kunnen beslissen of de vervoercentrale al of niet mag nagaan of de houders van de Wmo-pas toch een OV-reisadvies krijgen. Dit kan tevens leiden tot verschillen op dit punt tussen de gemeenten.

Antwoord:

Het huidige contract biedt ook de mogelijkheid van verschillen tussen gemeenten onderling. Met klantprofielen en de beleidskeuzes die gemeenten hebben gemaakt wordt het systeem ingericht. Dat kan inderdaad leiden tot verschillen tussen gemeenten onderling. Echter, de betrokken gemeenten vinden dit opwegen tegen de voordelen van een zekere beleidsvrijheid.

*Trouwens, dit (eventuele) OV-reisadvies sluit dan weer aan bij een van de geformuleerde speerpunten van gemeentelijk beleid met betrekking tot de zogenaamde kanteling van het doelgroepenvervoer, namelijk het **terugdringen** van het volume, dus **bezuinigen!***

Antwoord:

Tussen kanteling doelgroepenvervoer en terugdringen/bezuinigen is geen causaal verband. Dat is tot nu toe nooit het doel geweest. De beheersmaatregelen in 2014 hadden wel het doel de totale kosten van het Wmo vervoer terug te dringen. Dus niet alleen voor wat betreft het volume, Dat is weloverwogen gedaan met inbreng

2016/167807

4

en in afstemming met de participatieraden. Met komst van de BIOS is het gebruik van de OV-taxi explosief gestegen. In Haarlem zelfs verdubbeld.

Op ons herhaald aandringen is er tot op heden nog geen deugdelijk onderbouwd financieel overzicht van het hele traject gepresenteerd.

Antwoord:

Het gehele traject wordt gesubsidieerd door de provincie en aan de provincie is en wordt verantwoording afgelegd.

Wij kunnen ons niet aan de indruk onttrekken, dat het aanbestedingsdocument toch sterk gericht is op efficiency en bedrijfsvoering en minder op de belangen van de cliënten.

Antwoord:

Het uitgangspunt is vervoer aanbieden met minimaal dezelfde kwaliteit als nu.

Is er voldoende aandacht voor het feit dat het framework wordt aanbesteed maar dat veel keuzes lokaal blijven en door de Haarlems politiek gemaakt moeten worden in het belang van de Haarlemse burgers. Er zijn voor zover ons bekend nog geen duidelijke en definitieve afspraken gemaakt tussen de deelnemende gemeenten over de operationele samenwerking en aansturing en de daarbij behorende uniforme werkwijzen.

Antwoord:

Op dit moment wordt gewerkt aan een samenwerkingsovereenkomst tussen de negen gemeenten. Hieruit volgen werkafspraken ten behoeve van de operationele samenwerking en aansturing. Er blijft ruimte voor verschillen in beleid en werkwijzen tussen gemeenten.

Tenslotte: Het bevreemdt de Participatieraad, dat wij tot op heden van zowel college als van de gemeenteraad/commissie geen verzoek hebben ontvangen voor het uitbrengen van een (gevraagd) advies op het gehele traject zoals dit tot nu toe is verlopen, waarbij ook de contacten met de betrokken beleidsambtenaren minimaal zijn geweest.

Antwoord:

De klankbordgroep en daaraan voorafgaande informatieve bijeenkomsten waren en zijn bedoeld om regionaal de inbreng van de participatieraden vooraf te krijgen. Alle beslisdocumenten dan wel de belangrijke delen hieruit zijn besproken in de klankbordgroep.

Voor het toekomstige traject - te denken valt hierbij aan de aanbesteding van het Wmo-vervoer en de nog te nemen beslissing door de gemeente voor de



Haarlem

2016/167807

5

aanbesteding van het leerlingenvervoer - zouden wij intensievere contacten met de ambtelijke organisatie zeer op prijs stellen.

Gaarne vernemen wij uw reactie op deze notitie.

Antwoord:

Met de organisatie van de klankbordgroep heeft de gemeente getracht de belanghebbenden op het gebied van doelgroepenvervoer goed te betrekken bij het aanbestedingsproces. De adviezen en opmerkingen die daarin zijn gegeven, zijn weloverwogen bekeken en afgewogen om al dan niet te verwerken in de verschillende documentatie. Hierin is geprobeerd zo goed mogelijk recht te doen aan de argumenten van de betrokken partijen. In het vervolgtraject zal de ambtelijke organisatie periodiek overleg organiseren met de Participatieraad om ruimte te blijven geven aan de mogelijkheid te adviseren op de stand van zaken. Inmiddels is een dergelijk verzoek vanuit de ambtelijke organisatie richting de Participatieraad uitgezet.

Hoogachtend,

Het college van burgemeester en wethouders,

de secretaris,

J. Scholten

de burgemeester,

mr. B.B. Schneiders