

Gemeente Den Haag
Ter attentie van Jos van den Bulk

inkooptenderdesk@denhaag.nl

Behandeld door
Henk van Gelderen
E-mail

h.vangeldereren@ai-mobiliteit.nl

Datum

17 augustus 2022

Onderwerp Reactie op bestek Harmonisatie Doelgroepenvervoer gemeente Den Haag

Geachte heer van de Bulk,


Op 23 augustus 2021 heeft het Aanbestedingsinstituut Mobiliteit (AIM) een reactie gegeven op uw bestek Harmonisatie Doelgroepenvervoer gemeente Den Haag. Het AIM heeft gezien dat u op 3 augustus 2022 deze aanbesteding opnieuw in de markt heeft gezet.

Het AIM heeft geconstateerd dat een aantal van onze eerdere aanbevelingen onderdeel zijn geworden van het nieuwe bestek, hiervoor onze dank. Echter hebben wij toch nog een aantal verbeterpunten welke wij graag onder uw aandacht willen brengen.

In dit document benoemen wij de punten die ons, bij het lezen van het bestek, in positieve zin zijn opgevallen maar brengen wij ook waar nodig opnieuw aanbevelingen uit.

Mocht u naar aanleiding van deze brief nog toelichting wensen dan kunt u mij via bovenstaande gegevens bereiken.

Met vriendelijke groet,


Drs. H.J. van Gelderen
Manager ai. AIM



Positieve punten in uw bestek

Het AIM vindt het positief dat u:

- Naleving van de cao Zorgvervoer en Taxi en het TX keurmerk als eis stelt,
- een contractduur van 6 jaar met 2 x 1 optiejaar aanbiedt,
- een starttarief van 4 beladen kilometers heeft ingesteld,
- 4 toeslagen op het gecontracteerde tarief toepast voor speciaal vervoer,
- u een dervingsvergoeding in uw bestek heeft opgenomen,
- en tot slot klanttevredenheid onderdeel is van de gunning.



Aanbevelingen

Beoordeling prijs en kwaliteit

U gebruikt in deze aanbesteding de EMVI/BPKV methodiek (Economisch Meest Voordelige Inschrijving/Beste Prijs Kwaliteit Verhouding). In zijn algemeenheid adviseert het AIM dat de kwaliteit voor minimaal 60% moet meetellen voor gunning en de prijs maximaal 40%. De verhouding die u kiest is 50% voor de kwaliteit en 50% voor de prijs.

Wij adviseren u de percentages aan te passen. Om er nu voor te zorgen dat de kwalitatieve criteria ook daadwerkelijk een substantieel verschil kunnen opleveren zijn er immers een aantal randvoorwaarden vereist. Zonder deze randvoorwaarden ontstaat het risico dat uw aanbesteding een typische prijs-aanbesteding gaat worden waarbij de inschrijvers zullen proberen zo goedkoop mogelijk in te schrijven en de randen proberen op te zoeken van wat wel/niet mag.

De beoordelingsrichtlijn wordt beschreven in de aanbestedingsleidraad. Het AIM adviseert om bij de beoordeling gebruik te maken van de zogenaamde relatieve methode. Hierbij wordt de inschrijver met het beste plan, beoordeeld met het hoogste cijfer. De andere inschrijvers worden hieraan gerelateerd. Het is in dit model dus niet mogelijk dat inschrijvers per teamlid eenzelfde beoordeling krijgen. Met deze methode krijgt de kwaliteit ook daadwerkelijk het gewicht dat op voorhand wordt gesteld, in uw geval dus 50%.

Tegenover de relatieve methode staat de absolute methode, waarbij teamleden een rapportcijfer mogen geven. De ervaring leert dat de beoordelingen uitstekend (100%) en aan de andere kant matig/onvoldoende (0%) nagenoeg niet worden gegeven. Hierdoor wordt de wedstrijd gespeeld op de scores voldoende (33 %) en goed (67%) waardoor het aspect kwaliteit voor de inschrijvers niet onderscheidend kan zijn en een klein prijsverschil bepaalt wie de winnaar wordt.

Wij adviseren u het beoordelingsmodel aan te passen en de relatieve methode te gebruiken en de leden van de beoordelingscommissie optimaal te instrueren. Wij beseffen ons, dat dit een majeure wijziging van uw bestek betekent, maar omdat u een relatief lange tijd kiest tussen bestek en opdracht, zien wij hierin mogelijkheden.

NEA-index

NEA index en peildatum biedingen

In uw bestek hanteert u de NEA indexering die pas mag worden toegepast per 1-1-2024. Het is van belang dat het bestek er rekening mee houdt dat biedingen, door de onzekere toekomst, veelal gebaseerd zijn op het prijspeil van het jaar waarin ze zijn uitgebracht en dus geen rekening houden met toekomstige kostenontwikkelingen. De offertes dienen voor 27 oktober 2022 te zijn ontvangen. Zeker met de huidige fluctuaties in de brandstofprijzen is het voor aanbieders niet eenvoudig om voor zo'n lange termijn een verantwoorde offerte op te stellen. Het is aan te bevelen



dat voor deze biedingen de NEA index direct in het eerstvolgende jaar (1-1-2023) wordt toegepast zodat vervoerders niet in de problemen komen. Ook voor de opdrachtgever kan dit voordelen opleveren. De inschrijver kan hierdoor scherper calculeren doordat niet verwachte kostenstijgingen alsnog gecompenseerd worden.

Kostenontwikkeling onderaannemers.

Het AIM beveelt aan om in het bestek op te nemen dat de opdrachtnemer de doorgerekende contractueel overeengekomen kostenontwikkeling, ook aan zijn betrokken onderaannemers dient uit te betalen

Wijzigen vervoersvolumes en andere voorwaarden

In het 'plan van eisen' gaat u uitgebreid in op de dervingsvergoeding vraagafhankelijk vervoer. Het is duidelijk hoe u om gaat met het toe- en afnemen van het vervoersvolume. U gebruikt daarbij een SMART-staffel. Deze insteek komt redelijk overeen met de visie van het AIM. Wij missen echter een dergelijke uiteenzetting bij het routegebonden vervoer. Ook hier kunnen vervoersvolumes toe- of afnemen. Als meest concrete voorbeeld noemen wij hierbij de coronapandemie waarbij het gehele vervoer volledig kwam stil te leggen. Wij adviseren u hier aandacht aan te besteden.

Medewerkerstevredenheid

Onder duurzaamheid vallen niet alleen milieueisen, maar dit begrip kan breder gezien worden. Denk bijvoorbeeld aan maatschappelijk verantwoord ondernemen. Naast het behoud van betrokken personeel, waarop elders in dit document wordt ingegaan, beveelt het AIM nadrukkelijk aan dat een aanbestedende dienst in het bestek opneemt dat er aantoonbare (periodieke) medewerkerstevredenheid onderzoeken worden gedaan. Het AIM mist dat in uw bestek. Het SFM kan hierbij een ondersteunende en onafhankelijke rol in spelen.

Zero emissie eisen

Omdat uw bestek Zero emissie vereisten bevatten, beveelt het AIM aan dat de benodigde infrastructuur (denk aan bijvoorbeeld voldoende oplaadpunten en netwerkcapaciteit) voor aanvang van het vervoer gerealiseerd is. Hierbij is het van belang dat er voldoende laadcapaciteit in het vervoersgebied aanwezig is. De vervoerder heeft hier weinig invloed op en is hier in grote mate afhankelijk van de desbetreffende gemeente.

Ook verdient het aanbeveling om de invulling van wat duurzaam is voldoende ruim te omschrijven zonder bv een dwingende bepaling op te nemen (bv de eis van een ISO 14001 certificaat) zodat een vervoerder hier zelf invulling aan kan geven. Belangrijk daarbij is dat vervoerders voldoende onderbouwen hoe zij duurzaamheid gaan invullen.

Effecten arbeidsmarkt

Het AIM beveelt aan dat aanbestedende dienst inzet op behoud van reeds bij het vervoer betrokken personeel. Het is daarbij belangrijk dat er stilgestaan wordt bij wat er met het personeel gebeurt als



een vervoerder onverhoopt gedurende de uitvoering van het vervoerscontract failliet gaat. In zo'n situatie zou de inzet moeten zijn: behoud van reeds bij het vervoer betrokken personeel. Het verdient aanbeveling daar als opdrachtgever voor de toekomst beleid over te ontwikkelen.

Behoud van betrokken personeel bij een overname of tussentijdse contractwisseling

Vanuit het mens-volgt-werk principe hebben sociale partners in de CAO Taxivervoer de OPOV en OPBC regeling met elkaar afgesproken. De OPOV en OPBC regelingen houden kortgezegd in dat bij een contractovername of contractwisseling de nieuwe vervoerder een deel van het betrokken personeel bij de oude vervoerder een baanaanbod moet doen. Het aantal werknemers met recht op een baanaanbod staat gelijk aan 75% van het totaal aantal benodigde inzeturen voor het betreffende contract. Het verdient aanbeveling om als aanbestedende dienst hier ondersteuning en – waar nodig- medewerking aan te verlenen door bijvoorbeeld het Sociaal Fonds Mobiliteit (SFM) te informeren wie de huidige vervoerder(s) (inclusief onderaannemers) is/zijn.

Social return (SROI)

SROI biedt een maatschappelijke meerwaarde als deze leidt tot duurzame inzetbaarheid (vaste arbeidscontracten) van mensen die via SROI worden ingezet, zonder dat hierbij bestaande arbeidsplaatsen verloren gaan.

Wat het AIM betreft zou een bestek, zoals door u beschreven op bladzijde 16 van de Aanbestedingsleidraad, géén minimale verplichte SROI voor uitvoerende functies - die tot verdringing van reguliere arbeidsplaatsen leidt - moeten bevatten. Wel is SROI mogelijk voor nieuwe functies of aanvullende ritten naar maatschappelijke activiteiten.

Hierbij kan gedacht worden aan functies in het kader van kwaliteitsbeheer en serviceverlening aan kwetsbare reizigers zoals het doen van mystery gestritten en inzet als stewards. Het is aan te bevelen om hier als opdrachtgever beleid voor te ontwikkelen.

Compensatie bij heraanbesteding

Indien onverhoopt een aanbestedende dienst besluit dat de aanbesteding opnieuw gedaan moet worden of wordt gestaakt, dan beveelt het AIM aan dat vervoerders die een aanbidding gedaan hebben hier een redelijke compensatie (vergoeding) voor krijgen. Met het opstellen van een aanbidding zijn immers de nodige kosten gemoeid. Het is dan ook niet onredelijk om partijen hier op een redelijke wijze in tegemoet te komen. U geeft in de Aanbestedingsleidraad aan, hier niet voor te kiezen.

Relatie hoofdaannemer-onderaannemer

Het is ook van belang stil te staan bij de relatie hoofdaannemer – onderaannemer. Een aanbestedende dienst kan niet verlangen dat een aanbieder het vervoer volledig zelf doet. Maar een aanbestedende dienst kan wel aangeven dat een aanbieder die met onderaannemers wil gaan werken dat vooraf kenbaar maakt. Ook beveelt het AIM aan dat de aanbieder die met



onderaannemers gaat werken, na gunning inzage geeft in de prijzen die de onderaannemer betaald krijgt. Bij een tarief per voertuig (bv routevervoer) zou aanbesteder als richtlijn kunnen hanteren dat een onderaannemer tenminste 90% van de door de hoofdaannemer aangeboden prijs moet krijgen mits deze onderaannemer ook de planning verzorgt en 75% indien de planning door de hoofdonderaannemer wordt gedaan. Bij een tarief per gebruiker (bv vraagonafhankelijk vervoer) is dit moeilijker te handhaven. Een hoofdaannemer kan er ervoor kiezen om hele korte of minder rendabele ritten weg te geven zodat er toch een onwenselijke situatie voor de onderaannemer ontstaat. Dit komt in uw bestek verder niet terug.

Wisseling van onderaannemers

Het AIM beveelt aan dat bij wisseling van onderaannemers gedurende de looptijd van het contract, vooraf eerst goedkeuring van de aanbestedende dienst nodig is. En dat de aanbestedende dienst daarbij oog heeft voor: behoud van betrokken werknemers. Dat komt in uw bestek niet terug.

Betalingstermijnen onderaannemers

Tot slot beveelt het AIM aan dat de aanbestedende dienst oog heeft voor de betalingstermijnen die gehanteerd worden. Wettelijk is geregeld dat de factuur uiterlijk 30 dagen na ontvangstdatum door de opdrachtgever moet worden voldaan. In de relatie hoofdaannemer – onderaannemer adviseert AIM een termijn van 14 dagen te hanteren. De praktijk is echter nogal eens anders, met alle gevolgen van dien.

Wachtkamer/reservebank overeenkomst

In de aanbestedingsleidraad wordt gesproken over een termijn van 2 jaar en 7 maanden terwijl in de wachtkamer overeenkomst 2 jaar is vermeld. Het AIM adviseert om voor een termijn van 2 jaar te kiezen.

Onderzoek bij problemen eerste vervoerder

Wat het AIM betreft, is belangrijk na te gaan waarom de eerste vervoerder het contract niet heeft kunnen uitdienen. Het zou bijvoorbeeld kunnen dat door gewijzigde omstandigheden de eerste vervoerder het financieel niet heeft kunnen bolwerken en daardoor in de problemen is gekomen of failliet is gegaan. De vervoerder op de reservebank moet dan conform de overeenkomst en de oorspronkelijke bieding het vervoer overnemen. Het risico is aanwezig dat door de gewijzigde omstandigheden de nieuwe vervoerder financieel ook niet uitkomt.

Meldingsplicht vervoerder

Het verdient het aanbeveling in het bestek op te nemen dat een vervoerder een meldingsplicht heeft als deze niet meer aan een bepaalde eis voldoet. Bijvoorbeeld t.a.v. naleving TX keur, CAO etc. Niet melden zou tot (financiële) consequenties moeten leiden.

