

Gemeente Rotterdam
Afdeling Inkoop
t.a.v. mevrouw Heemskerk-Hollaar

j.heemskerkhollaar@rotterdam.nl

Behandeld door
Henk van Gelderen
E-mail
h.vangelderens@ai-mobiliteit.nl

Datum
24 juli 2024

Onderwerp Reactie op bestek Doelgroepenvervoer Rotterdam 2025

Geachte mevrouw Heemskerk-Hollaar,

Het Aanbestedingsinstituut Mobiliteit (AIM) is door Sociale partners in de taxibranche - FNV Zorgvervoer en Taxi, CNV Vakmensen en KNV Zorgvervoer en taxi opgericht om eraan bij te dragen dat de inkoop van zorgvervoer door aanbestedende diensten dusdanig is dat vervoersbedrijven die willen investeren in:

- goed personeelsbeleid, inclusief het naleven van de cao Zorgvervoer en Taxi en de cao Sociaal Fonds Mobiliteit, en het bieden van scholingsmogelijkheden voor het personeel,
- goed materieel, zoals jonge voertuigen die geschikt zijn voor de doelgroep en
- een goede organisatie en goede dienstverlening aan de reiziger, met nadruk op klantvriendelijkheid en het bieden van voldoende tijd en aandacht,

daartoe in de gelegenheid worden gesteld zodat dat werknemers willen, komen en blijven werken in onze sector

Eén van de hoofdactiviteiten van het AIM is het analyseren van aanbestedingsdocumenten die aanbestedende diensten in de markt zetten. Het AIM analyseert deze aan de hand van een aantal criteria die volgens sociale partners belangrijk zijn om een verbeterslag te kunnen maken.

Het AIM richt zich op beleidsmatige thema's en niet op aanbesteding technische en/of juridische zaken. Als er over laatstgenoemde zaken geen aanbevelingen zijn gemaakt dan houdt dit geen goedkeuring in.



pagina 2 van 5

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 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
Directeur



Positieve punten in uw bestek

In positieve zin is ons opgevallen dat u het TX-keur en de naleving van de cao Zorgvervoer en Taxi als eis in uw bestek heeft opgenomen en de NEA-index voor de kostenontwikkeling volgt, hoewel niet expliciet wordt benoemd dat dit ook van toepassing is voor onderaannemers.

Aanbevelingen

Duurzaamheid

Wat duurzaamheid betreft (lees: milieueisen) is het van belang dat de aanbestedende dienst stil staat bij consequenties van bepaalde eisen. Wat betekent het t.a.v. de kosten van vervoer, investeringen door vervoerders en terugverdiertijd?

Bij de minimale contractduur van 4 jaar en eerste keer 2 jaar verlenging, (totaal 6 jaar), moet de vervoerder vanaf 1 januari 2030 voor een periode van 1,5 jaar nog rolstoelvoertuigen vervangen voor elektrische rolstoelbussen. Dit is dan voor een periode van 1,5 jaar als er geen 2e verlenging van 2 jaar komt. Gezien de benodigde investeringen is dit wel een aandachtspunt.

Gunningscriteria en weging

Beoordeling prijs en kwaliteit

De EMVI/BPKV methodiek (Economisch Meest Voordelige Inschrijving/Beste Prijs Kwaliteit Verhouding) is in de praktijk de meest gebruikte methodiek voor gunning. Hierbij zijn zowel prijs als kwaliteit in een bepaalde mate bepalend voor de uiteindelijke gunning van de opdracht. In deze systematiek zijn verschillende beoordelingsmodellen toe te passen om inschrijvingen onderling te vergelijken waaronder het GOW-model, het Gewogen Factor model of de minder bekende Superformule.

Ten algemene beveelt het AIM aan dat ongeacht de methodiek of het model de kwaliteit voor minimaal 60% moet meetellen voor gunning en prijs maximaal 40%. **In dit bestek is dat 70% voor kwaliteit en 30% voor de prijs.** Hierbij is het van belang dat aanbesteder goede kwalitatieve gunningscriteria opneemt in het bestek die voldoende onderscheidend zijn en dat daarop het beoordelingsmodel zodanig wordt toegepast dat de beste inschrijving ook een reële kans maakt te winnen. Dat betekent dat als aanbesteder ervoor kiest om inschrijvers op het gunningscriterium prijs relatief te beoordelen (laagste bieding= 100% van het aantal punten) wij aanbevelen dezelfde relatieve beoordeling ook op het onderdeel kwaliteit toe te passen (beste score op kwaliteit= 100% van het aantal punten) waarbij de inschrijver met de beste kwaliteit ook het hoogste aantal punten krijgt.

In uw bestek hanteert u het zogenaamde absolute model. Een beoordelingscommissie geeft de beoordelingen van 0 – 4 . Deze absolute methode houdt in, dat verschillende inschrijvers dezelfde beoordeling kunnen krijgen. Onze ervaring leert dat de laagste en hoogste beoordeling zelden worden



toegekend. Dit betekent dat de strijd met betrekking tot de kwaliteit zich afspeelt tussen de scores 3 (goed) en 2 (voldoende). Hiermee wordt het verschil aanzienlijk kleiner dan beoogd en zal de prijs nog meer de doorslag geven. De bandbreedte tussen de minimale en maximale prijs zit op ongeveer 14 % verschil.

Zodoende wordt prijs toch weer bepalend hetgeen volgens ons niet de bepaling van u is gezien het feit dat kwaliteit voor 70% meetelt en de prijs voor 30%.

Contractduur/looptijd

Verplichting optie jaren uit te dienen

Wat het AIM betreft is het aan te bevelen in het bestek geen bepaling op te nemen dat de aanbestedende dienst bij het toekennen van de optie jaren de vervoerder kan verplichten deze optie jaren uit te dienen. In dit bestek is daar wel sprake van.

Rol en positie van (MKB) bedrijven en onderaannemers

Relatie hoofdaannemer-onderaannemer

Het is belangrijk om stil te staan bij de relatie tussen hoofdaannemer en onderaannemer. U kunt niet verwachten dat een aanbieder het vervoer volledig zelf uitvoert, maar u kunt wel vereisen dat een aanbieder die met onderaannemers wil werken, dit vooraf kenbaar maakt. Daarnaast beveelt het AIM aan dat een aanbieder die met onderaannemers gaat werken, na gunning inzage geeft in de prijzen die de onderaannemer ontvangt, waarbij deze onderaannemer een kostendekkend tarief dient te krijgen.

Kostenontwikkeling voor onderaannemers

Het AIM beveelt aan om in het inkoopdocument op te nemen dat de opdrachtnemer de contractueel overeengekomen kostenontwikkeling, denk bijvoorbeeld aan de NEA-index, ook aan zijn onderaannemers dient uit te betalen. In uw aanbesteding wordt dit niet geregeld.

Betalingstermijnen onderaannemers

Tot slot beveelt het AIM om oog te hebben voor de betalingstermijnen die gehanteerd worden. Wettelijk is geregeld dat de factuur uiterlijk 30 dagen na ontvangstdatum door de opdrachtgever moet worden voldaan. Indien uw opdrachtnemer samenwerkt met onderaannemers adviseert AIM erop toe te zien dat uw opdrachtnemer, na incassering van de factuur, terstond overgaat tot betaling aan zijn onderaannemers.

Contractmanagement

Klachtenregeling bij aanbestedende dienst

Er zou wat het AIM betreft minimaal een laagdrempelige klachtenregeling bij de aanbestedende dienst moeten worden ingericht voor gebruikers. Hiertoe is een gemeente op basis van de WMO ook verplicht. Ook voor ander vervoer beveelt het AIM dit te doen. De klachtenregeling zou laagdrempelig en



onafhankelijk moeten zijn ingericht, zodat klachten zorgvuldig en vlot kunnen worden behandeld. De klachtenregeling moet op papier staan met duidelijke instructies waar en hoe een klacht kan worden ingediend. Ook wordt er jaarlijks een rapportage gemaakt.

Meldingsplicht vervoerder

Ook 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 Zorgvervoer en Taxi, leeftijd voertuigen etc. Niet melden zou tot (financiële) consequenties moeten leiden.

Bonus en Malus

Het AIM is voorstander van nieuwe en effectieve ideeën op het gebied van prikkels om te presteren conform de inschrijving. In plaats van het opleggen van een boete, zou aanbestedende dienst kunnen werken met het vooruitzicht op een bonus voor de vervoerder. Aan het uitkeren van de bonus kan aanbesteder voorwaarden stellen dat deze moet terugvloeien naar activiteiten voor kwaliteitsverbetering en aanvullende cursussen voor het betrokken personeel. Deze aanbeveling moet ook in relatie gezien worden met hetgeen het AIM aanbeveelt over de AMvB inkoop WMO (in werking juni 2017) waarin is gesteld dat, voor in ieder geval het WMO-vervoer een minimale reële kostprijs moet worden bepaald. Het effect van een boete kan zijn dat vervoerders die toch al rond die minimumprijs hebben ingeschreven nog verder in de problemen komen (met alle gevolgen van dien).

Onvoorziene omstandigheden

In geval van een onvoorziene situatie, bijvoorbeeld een pandemie, waarbij geen landelijke regelingen worden getroffen door de Rijksoverheid of de VNG zou een redelijke vergoeding van de niet gereden geplande ritten redelijk zijn. Het AIM adviseert bij onvoorziene omstandigheid in elk geval in overleg te treden met uw vervoerder, conform de conclusies van het [adviesrapport van Ventoux](#)

Opmerking

In de bijlage 7, prijzenformulier, staat een foutieve omschrijving.

Bij vervoer dagbesteding, leerlingenvervoer, jeugdhulpvervoer en werkvervoer staat: “De door u aangeboden prijs per beladen kilometer dient een waarde te bevatten niet lager dan €21 en niet hoger dan €25; respectievelijk €23 en €27.

Dit zal moeten zijn “prijs per gereden rit” in plaats van “prijs per beladen kilometer”

