

Griffie Rotterdam
Ter attentie van de gemeenteraad
Postbus 70012
3000 KP Rotterdam

Behandeld door
E-mail

Datum
19 september 2024

Onderwerp: Aanbesteding doelgroepenvervoer Rotterdam

Beste gemeenteraadsleden,

Het vervoer van leerlingen en andere doelgroepen is landelijk en ook in Rotterdam helaas de afgelopen tijd negatief in het nieuws geweest. Dit heeft veel oorzaken. Eén van de belangrijkste is de aanbesteding waarin de uitgangspunten en eisen voor het vervoer staan verwoord. De bestaande aanbesteding met betrekking tot het doelgroepenvervoer in Rotterdam loopt volgend jaar af en een nieuwe aanbesteding is onlangs gepubliceerd. Om opdrachtgevers te helpen bij het opstellen van een zo goed mogelijke aanbesteding, hebben sociale partners (KNV, FNV en CNV) de stichting Aanbestedingsinstituut Mobiliteit (AIM) opgericht.

Veel opdrachtgevers maken gebruik van de praktijkkennis van het AIM. Bij de gemeente Rotterdam is het AIM echter niet gelukt een reactie te krijgen van de betrokken beleidsmedewerkers in het voortraject van de aanbesteding. Nu de aanbesteding is gepubliceerd is er alsnog een reactie gestuurd vanuit het AIM. Het antwoord van de afdeling inkoop luidt "Conform paragraaf 1.3 van het Beschrijvend Document dient alle communicatie over de aanbestedingsprocedure uitsluitend via het Aanbestedingsplatform te verlopen. Wij hebben kennisgenomen van uw brief maar nemen deze om bovengenoemde reden verder niet in behandeling. Indien gewenst kunt u vragen stellen op de wijze die is vermeld in paragraaf 3.2 van het BD".

Deze reactie is juist voor zover het een bedrijf betreft dat wil inschrijven. AIM is dat uitdrukkelijk niet. We kunnen ons niet aan de indruk onttrekken dat de gemeente Rotterdam geen behoefte heeft aan input vanuit de branche hetgeen ons zeer bevreemdt gezien de problemen met het vervoer. Kortom; erg teleurstellend terwijl veel collega gemeenten en de andere organisaties het AIM wel weten te vinden. Sterker nog, het AIM werkt nauw samen met de Vereniging Doelgroepenvervoer Nederland (VDVN) de organisatie waarin opdrachtgevers zich hebben verenigd en met de VNG.

Zonder te veel in detail te willen treden viel het ons inhoudelijk op dat;

Op basis van het Programma van Eisen (pagina 8 en Eis 46) moet worden geconcludeerd dat het Doelgroepenvervoer vanaf 21 juli 2025 volledig met elektrische voertuigen zou kunnen/moeten worden uitgevoerd. De gemeente eist dat vervoerders elektrische rolstoelvoertuigen inzetten vanaf het moment dat: "het voertuig een actieradius van minimaal 200 km heeft volgens de WLTP-standaard". Deze voertuigen zijn reeds voorhanden, maar volstrekt ongeschikt om ingezet te worden voor het doelgroepenvervoer. In de werkelijkheid (zeker gedurende de winter) is de actieradius veel minder. Het grootste bezwaar is echter dat vanwege het gewicht van de batterijen er minder rolstoelinzittenden kunnen worden vervoerd dan met de bestaande diesel voertuigen. Anders komen de nieuwe elektrische rolstoelbussen boven het gewicht van 3500 kg en is een rijbewijs C vereist voor chauffeurs. Dit zou het bestaande tekort aan chauffeurs substantieel doen toenemen. Dit is dan ook de reden dat voor deze categorie voertuigen (rolstoelbussen) er in alle andere bestedingen in Nederland een uitzondering wordt gemaakt. Overigens is inzet van elektrische busjes voor valide passagiers en de inzet van elektrische personenauto's geen probleem.

Het lijkt erop dat de gemeente Rotterdam geen prijsaanbesteding nastreeft gezien het feit dat kwaliteit voor 70% meetelt en de prijs voor 30%. Vanwege de gehanteerde onderliggende beoordelingssystematiek echter is het effect precies tegenovergesteld en zal de prijs doorslaggevend zijn. We veronderstellen dat dit onbewust is gebeurd en ongewild is. Het vereist ook de benodigde kennis en ervaring op dit gebied. Overigens is het scherp inkopen met collectieve publieke middelen een goede zaak. Maar voorkomen moet worden dat door een onverantwoorde lage prijs de minimale kwaliteit onder druk komt te staan voor het vervoer van deze vaak kwetsbare groepen mensen.

Uit de Nota van Inlichtingen van de vorige aanbesteding "Integraal Klantgericht Elektrisch Doelgroepenvervoer" (huidige overeenkomst) blijkt dat de eigen ritbijdrage van reizigers momenteel ten goede komt aan de vervoerder. In de nieuwe aanbesteding staat: "De Opdrachtnemer int alle eigen bijdragen middels automatische incasso, en brengt deze in mindering op de factuur van de vervoerskosten aan de Opdrachtgever. Opdrachtnemer ontvangt geen vergoeding van de Opdrachtgever voor de inning van de eigen bijdrage." Dit lijkt op een aanvullende bezuiniging. Op basis van de aanbestedingsdocumenten gaat dit om circa €1,4 mln per jaar.

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

Met vriendelijke groet,

Directeur