

Beantwoording technische vragen van de fractie van de PvdA over doelgroepenvervoer

1. Wat is de omvang (geldelijk) van de aanbestedingsopdracht doelgroepenvervoer? Inclusief een uitsplitsing naar de diverse onderdelen (wmo-vervoer, jeugdwet-vervoer, leerlingen-vervoer, participatiewet-vervoer, gym- en zwemvervoer). Kan me voorstellen dat we dit niet publiekelijk willen delen, dus dit mag in de kluis.

Antwoord: In het kader van de begrotingscyclus melden we geen bedragen op dit niveau. We gaan niet verder dan het bedrag op het niveau van taakvelden, zie bijvoorbeeld wat er in de begroting 2024 is opgenomen. De gemeente is terughoudend in het openbaar delen van informatie over het beschikbare budget voor de komende jaren.

2. Wat zijn de juridische mogelijkheden om financiële sancties in te bouwen in het contract voor het missen van vooraf afgesproken KPI's?

Antwoord: Deze mogelijkheden zijn er zeker mits de sancties proportioneel zijn; deze zullen verder uitgewerkt worden in de aanbestedingsstukken.

3. Wat zijn de juridische mogelijkheden om in de aanbesteding de ervaringen met Trevvel te betrekken voor het geval Trevvel een van de inschrijvende partijen is? In ieder geval het feit dat zij over een periode van meerdere jaren de doelstellingen hebben gemist.

Antwoord: Deze zijn er niet. De Aanbestedingswet biedt alleen mogelijkheden om partijen uit te sluiten als eerdere ernstige tekortkomingen bij de uitvoering van vergelijkbare opdrachten in het verleden (bij welke opdrachtgever dan ook) ertoe hebben geleid dat een overeenkomst voortijdig is beëindigd of dat sprake zou zijn van een ernstige beroepsfout. Van beide zaken is geen sprake

4. Is het technisch mogelijk om de data-uitwisseling die gegunde partij(en) delen met de gemeente Rotterdam ook ter beschikking te stellen aan de gemeenteraad van Rotterdam? Zodat zij net als de gemeente toegang heeft tot deze informatie.

Antwoord: De strekking is ons niet helemaal duidelijk, maar als het gaat om het uitwisselen van informatie uit en rond de aanbesteding dan moet de gemeente als Aanbestedende Dienst zorgvuldig omgaan met de door inschrijvers verstrekte informatie. Te allen tijde geldt dat alleen informatie die niet als bedrijfsvertrouwelijk is aangemerkt door de gemeente openbaar kan worden gedeeld. Als het gaat om de technische mogelijkheden voor data-uitwisseling en het daarin betrekken van de raad tijdens de looptijd van het contract hangt e.e.a af van de door de gemeente én de gegunde partij gebruikte systemen. Overigens moet dan ook rekening worden gehouden met wettelijke eisen op het gebied van informatiebeveiliging.

5. Zijn de gemiddelde uurlonen die chauffeurs betaald hebben gekregen in de afgelopen contractperiode beschikbaar? Zouden die in dat geval gedeeld kunnen worden (liefst uitsplitsing naar type ritten en verschillen per jaar, indien beschikbaar).

Antwoord: Informatie over de uurlonen zijn niet beschikbaar. Het loon is een zaak tussen werkgever en werknemer, cq hun belangenorganisaties.

6. Hebben partijen bij de marktconsultatie een indicatie van hun bereidwilligheid ten aanzien van arbeidsvoorwaarden voor chauffeurs? Te denken valt aan een minimaal uurtarief.

Antwoord: Hierover is geen vraag gesteld in de marktconsultatie.

7. Zijn er met de RET afspraken gemaakt over de invulling van fijnmazig OV ten behoeve van het ontlasten van het doelgroepen vervoer? Ook met het oog op de aanpassingen die de RET aankomende jaren gaat doen op het tramnetwerk.

Antwoord: Middels de reguliere, door de MRDH uitgegeven, concessies voor metro, tram en bus wordt voorzien in bereikbaarheid met OV van heel Rotterdam e.o. Het OV-aanbod wordt zoveel mogelijk in lijn gebracht met de vraag in een bepaald gebied. Nagenoeg overal is binnen redelijke loopafstand een station of halte te bereiken. Op enkele plekken koopt de gemeente aanvullend hierop OV-maatwerk in om de fijnmazigheid van het netwerk te vergroten. Momenteel is dat het geval op het Noordereiland, in Charlois, in Kralingse Veer en in Prinsenland/Lage Land. Daarnaast bekijken we met de RET de mogelijkheden voor een alternatieve OV-bediening van de Nieuwe Binnenweg, voortvloeiend uit het Plan Toekomstvast Tramnet. Tenslotte moeten de OV-vervoerders voldoen aan eisen van toegankelijkheid voor burgers met een beperking. Dit geldt ook voor de stations en haltes. Doel is dat het OV zoveel en zolang mogelijk toegankelijk en bruikbaar is voor iedere burger.

8. Heeft u reacties ontvangen van partijen die aangeven alleen mee te kunnen of willen doen aan de aanbesteding op het moment dat deze opgesplitst is in percelen?

Antwoord: Nee

9. Hoe verhouden de 'realistische normen' (stiptheid, klanttevredenheid) van de partijen die gereageerd hebben op de consultatie zich tot de realisatie van Trevvel?

Antwoord: Tijdens de afgelopen marktconsultatie stelden de vervoerders een stiptheid van 90 à 92% als realistisch voor Rotterdam. Hoe de prestaties van Trevvel zich daartoe verhouden, kunt u nalezen in het geheime deel van de monitor doelgroepenvervoer. Qua klanttevredenheid opperden vervoerders tijdens de marktconsultatie indicatoren als stiptheid, comfort, communicatie, chauffeur, echter zonder daar een cijfer aan toe te voegen. De klanttevredenheid bij Trevvel laat zich zien in een samengesteld cijfer, opgebouwd uit de score voor de dienstverlening in het algemeen, de waardering van de chauffeur en de tevredenheid over de laatste rit. Zie daarvoor ook het geheime deel van de monitor.

10. Kunt u de werking van de open house constructie nader toelichten en zou dit ook werken voor andere vervoertypen dan CAV?

Antwoord: Op pag. 19 en 29 van de inkoopstrategie kunt u onze visie hierop lezen.

11. In het stuk geeft u aan dat 'scenario 4' de beste papieren heeft en dat 'dit tijdig en zorgvuldig moet worden bestudeerd voor een volgende inkoopronde'. Kunt u aangeven hoeveel tijd de uitwerking van dit scenario naar uw inschatting zou kosten en waarom u ervoor gekozen heeft daar nu niet al werk van te maken bij deze aanbesteding?

Antwoord: De oprichting van een regie-organisatie voor het doelgroepenvervoer is een ingrijpende reorganisatie. Hier is al gauw een termijn van 2 à 2,5 jaar mee gemoeid. Daar gaat de principiële en politieke keuze aan vooraf of de gemeente de regie naar zich toe wil trekken.

12. Wat zijn de minimale wettelijke tijdslijnen voor de aanbesteding en hoe verhouden die zich tot de geschetste tijdslijn uit de collegebrief?

Antwoord: De wettelijke minimumtermijnen zijn als volgt: Voor alle termijnen geldt dat die zodanig moeten zijn dat marktpartijen in staat moeten worden geacht in die termijn hun inschrijving gereed te maken. Die termijnen mogen per (hierna beschreven fase) in ieder geval niet korter zijn dan 1. de termijn van publicatie tot inschrijving (uitgaande van een Europese openbare aanbestedingsprocedure) = 45 kalenderdagen; 2. De termijn tussen

voorlopige gunning en definitieve gunning alcateltermijn = 20 dagen. De (laatste) nota van inlichtingen moet uiterlijk 10 dagen voor uiterste datum van inschrijving zijn gepubliceerd.