

Schriftelijke vragen artikel 44 Reglement van Orde

Kenmerk van de vraag : 17-12
Datum indienen vraag : 28 maart 2017
Naam vraagsteller : mw. J.R. Kingma-Gardenier (VVD)
Portefeuillehouder : dhr. J. Stellinga
Ambtenaar : mw. S. Kraaijenga
Datum akkoord college : 2 mei 2017

Underwerp

Mobiliteitscentrale

Op 28 maart 2017 heeft de VVD-fractie schriftelijke vragen gesteld over de mobiliteitscentrale. Hieronder vindt u de vragen en de reactie van het college:

Fragen

Noordoost Fryslân heeft samen met de provincie Fryslân gezocht naar een mogelijkheid om de mobiliteit - binnen de krimpregio - te optimaliseren. Het zou van grote meerwaarde zijn wanneer door een gezamenlijke inkoop en aanbesteding de bereikbaarheid efficiënter en goedkoper geregeld zou kunnen worden. Met betrekking tot de aanbesteding van het doelgroepenvervoer in onze regio worden hier en daar wat kanttekeningen geplaatst. Bij een aanbesteding, juist van overheidsopdrachten en -diensten, wordt verwacht dat deze objectief, transparant, betrouwbaar en op non-discriminatoire wijze worden verleend. Teneinde hier voor alle betrokkenen wat helderheid c.q. vertrouwen in te krijgen, heeft de VVD Achtkarspelen een aantal vragen. Overheidsopdrachten moeten Europees aanbesteed worden vanaf een drempelwaarde. Nu is het zo dat ten gevolge van de Europese aanbestedingsrichtlijn de Aanbestedingswet 2012 recentelijk is gewijzigd. In een aanbestedingsprocedure mogen eisen gesteld worden aan diegene die inschrijft. Wanneer daaraan niet wordt voldaan kan in sommige gevallen e.e.a. niet gegund worden. Als VVD willen we graag overtuigd worden van het feit dat de procedures conform de wettelijke regelgeving zijn gegaan, en dat alle betrokkenen vanaf het begin juist zijn meegenomen in de onderhandelingen.

1. Zijn binnen de aanbesteding van het doelgroepenvervoer ook voorwaarden opgenomen zoals bijvoorbeeld goede kennis of ervaring binnen de topografie van de regio?
Zo nee, waarom niet?
Zo ja, wat zijn die en andere voorwaarden?
2. Hoe realistisch is het dat op afstand, door een onafhankelijk bureau een beoordelingstoets m.b.t de gestelde voorwaarden kan worden gedaan?
3. Wat zijn bij die beoordeling de wegingsfactoren geweest?

Een wijziging binnen de Aanbestedingswet is dat de inschrijver ook aan moet kunnen tonen dat er voldoende aan de voorwaarden - die meegenomen zijn in de aanbestedingsprocedure - kan worden voldaan.

4. Is dit m.b.t de genomen voorwaarden ook gebeurd?
5. Zijn er ook uitsluitingsgronden meegenomen in de aanbestedingsprocedure?
Zo ja, welke zijn dat?
Zo nee, waarom niet?

Een aanbestedende dienst kan eisen stellen aan de beroepsbekwaamheid van inschrijvers. In een nieuw artikel van de aanbestedingswet staat het volgende: "*Indien de aanbestedende dienst heeft vastgesteld dat de gegadigde of inschrijver conflicterende belangen heeft die een negatieve invloed kunnen hebben op de uitvoering van de overeenkomst, kan de aanbestedende dienst*

ervan uitgaan dat de gegadigde of inschrijver niet over de vereiste beroepsbekwaamheid beschikt."

Binnen deze aanbesteding is klaarblijkelijk gekozen voor het scheiden van regie en uitvoering.

6. Waarom is hier voor gekozen? Bent u van mening dat regie en uitvoering ondergebracht bij de zelfde of verbonden onderneming een negatieve invloed heeft?
7. Zo ja, a.d.h.v. welke feiten wordt dit onderschreven of is daar niet over nagedacht?
8. Is er vooraf ook met de betrokken partijen besproken wat met scheiden van regie en vervoer de risico's zullen zijn?
9. Bent u het eens dat door het scheiden de deskundigheid van die vervoerders - die altijd het vervoer al optimaal plannen - aan de kant wordt geschoven? Immers vervoerders hebben alleen nog maar iets uit te voeren en hebben geen invloed meer op een efficiënte ritindeling.

Overheidsopdrachten moeten altijd gegund worden op basis van de economisch meest voordelige inschrijving met daarbinnen meerdere criteria: prijs-kwaliteitverhouding, laagste kosten op basis van kosteneffectiviteit of gewoon de laagste prijs. De kans bestaat dat er abnormaal laag wordt ingeschreven. In dat geval mag diegene die aanbesteedt een inschrijving afwijzen. Dit kan nadat de inschrijver heeft laten zien hoe de vlag erbij hangt. Voor alles moet worden voorkomen dat het vervoer niet goedkoper wordt gemaakt door niet te voldoen aan het milieu, arbeid en sociaal recht.

10. Voor welke criteria is binnen deze aanbesteding gekozen?
11. Zijn de criteria ook in aanbestedingsstukken gemotiveerd?
12. Is er m.b.t de tarieven ook een ondergrens toegepast?
13. Zal er ook worden gecheckt op de gewenste doelmatigheid m.b.t de prijs?
14. Voorkomen moet worden dat naderhand gemaakte afspraken worden uitgekleed om zo kostendekkend te kunnen blijven. Zal er überhaupt een conformiteitsbeoordeling komen om te controleren of er daadwerkelijk wordt gewerkt a.d.h.v. eerdere toezeggingen?
15. Op wat voor termijn?
16. Wat is nu de uiteindelijke contractduur?

In een verloren aanbestedingsprocedure zal er veelal afscheid moeten worden genomen van het personeel. Mogelijk zal er een aantal over gaan naar de nieuwe werkgever. In de praktijk blijkt dat te kunnen, echter vaak onder minder gunstige condities.

17. Zijn hieraan ook voorwaarden gesteld die dit zullen voorkomen? Kortom: is er een verplichte overname van personeel onder de zelfde voorwaarden?
18. Hoe zit het met de transitievergoeding van de oude werkgever wanneer de nieuwe arbeidsovereenkomsten op termijn worden beëindigd of niet verlengd?

De raad heeft tijdens de raadsvergadering bij besluitvorming over de mobiliteitscentrale bedenkingen en voorwaarden meegegeven.

19. In hoeverre is ons college betrokken bij de onderhandeltafel?
20. Is er ook sprake geweest van een, zoals de wet voorziet, dialoog met inschrijvers? Zijn er mogelijkheden geweest om over de procedures te onderhandelen om daarmee tot de meest effectieve oplossing te komen?
21. Kunnen wij daar als raad inzicht in krijgen?

Reaksje kolleezje

Het college heeft de door u gestelde vragen besproken, onderstaand de antwoorden op uw vragen.

- 1. Zijn binnen de aanbesteding van het doelgroepenvervoer ook voorwaarden opgenomen zoals bijvoorbeeld goede kennis of ervaring binnen de topografie van de regio?**
Zo nee, waarom niet?
Zo ja, wat zijn die en andere voorwaarden?

Ja, in het programma van eisen (PVE) zijn onder meer eisen gesteld aan de uitvoering van het vervoer in het algemeen, de chauffeurs, de dienstverlening van de chauffeurs, inzet en overname personeel, de voertuigen en de inzet en levering van de capaciteit.

Specifiek ten aanzien van de kennis van de regio is als eis opgenomen:

- Als basiseis: de chauffeur 'heeft een goede kennis van wegen, straten en scholen binnen het vervoergebied, dan wel kennis van het gebruik van routeplanapparatuur in de voertuigen'.
- Als aanvullende eis voor de percelen basisvervoercapaciteit, Ameland en flexibele schil: de chauffeur 'weet zonder navigatieapparatuur de snelste en meest logische route te bepalen tussen de grote kernen en weet de populairste bestemmingen vanuit alle kernen te vinden'.

Voor de andere voorwaarden verwijzen wij naar het openbare Programma van Eisen van de Europese Aanbesteding vervoersysteem Noordoost Fryslân, deel 2: vervoercapaciteit. Deze is als bijlage bijgevoegd.

2. Hoe realistisch is het dat op afstand, door een onafhankelijk bureau een beoordelingstoets m.b.t de gestelde voorwaarden kan worden gedaan?

De beoordeling van de inschrijving bij de aanbesteding is niet gedaan door het betreffende bureau. Wel heeft dit bureau – overigens niet ongebruikelijk bij grote aanbestedingen- een begeleidende en ondersteunende rol gespeeld.

3. Wat zijn bij die beoordeling de wegingsfactoren geweest?

De inschrijvingen zijn beoordeeld op basis van prijs-kwaliteit. Kwaliteit heeft daarbij een zwaarder gewicht gehad dan prijs (40% prijs – 60% kwaliteit). Dit betekent dat (ook) partijen met een hogere prijs kans hebben om vervoer gegund te krijgen wanneer zij goed scoren op kwaliteit. De inschrijvers met de beste prijs-kwaliteitverhouding hebben het vervoer gegund gekregen. De kwaliteit van het vervoer is nu goed, dat willen we zo houden. Kwaliteit van de chauffeurs, dienstverlening en auto's is daarom opgenomen in het bestek als eis. Hieraan moeten alle inschrijvers voldoen.

Daarnaast konden de inschrijvers extra punten scoren op uitvoeringskwaliteit, mate van flexibiliteit en duurzaamheid. Voor de beoordeling van de gunningscriteria uitvoeringskwaliteit en mate van flexibiliteit is de inschrijvers gevraagd om maatregelen te beschrijven waarmee de inschrijver ervoor zorgt dat deze kwaliteit wordt gerealiseerd. Beoordeling van de duurzaamheid geschiedde aan de hand van een door inschrijvers in te vullen tabel.

Alle inschrijvingen zijn beoordeeld door onze eigen ambtenaren, op concrete uitwerking van de voorgestelde maatregelen (het doel, de te behalen resultaten en meetbaarheid) en de meerwaarde voor het vervoer met betrekking tot de kwaliteit en flexibiliteit.

De beoordeling moet zo objectief mogelijk geschieden, waarbij alle inschrijvers gelijk behandeld worden. Ervaringen (goed of slecht) die we hebben met bestaande bedrijven mogen niet worden meegenomen, als deze niet uit de inschrijving naar voren komen.

Voor een nadere toelichting op de beoordelingssystematiek en wegingsfactoren verwijzen wij naar de Aanbestedingsleidraad van de Europese openbare aanbesteding Vervoersysteem Noordoost Fryslân, deel 2: vervoercapaciteit. Deze is als bijlage bijgevoegd

Een wijziging binnen de Aanbestedingswet is dat de inschrijver ook aan moet kunnen tonen dat er voldoende aan de voorwaarden - die meegenomen zijn in de aanbestedingsprocedure - kan worden voldaan.

4. Is dit m.b.t de genomen voorwaarden ook gebeurd?

Alleen inschrijving die voldoen aan de in de Aanbestedingsleidraad opgenomen minimumeisen (uitsluitingsgronden, financiële en economische draagkracht, beroepsbekwaamheid, de technische bekwaamheid en overige minimumeisen) zijn inhoudelijk beoordeeld.

Om te toetsen of voldaan wordt aan bepaalde minimumeisen ten aanzien van kwaliteit en ervaring hebben inschrijvers bij hun inschrijving onder andere referenties moeten inleveren.

Van de inschrijvers die aan alle minimumeisen voldoen, zijn vervolgens de inschrijvingen beoordeeld op basis van de vooraf vastgestelde gunningscriteria.

5. Zijn er ook uitsluitingsgronden meegenomen in de aanbestedingsprocedure?

Zo ja, welke zijn dat?

Zo nee, waarom niet?

Ja. Zie antwoord bij vraag 4. En hoofdstuk 6 van de bijgevoegde Aanbestedingsleidraad.

Een aanbestedende dienst kan eisen stellen aan de beroepsbekwaamheid van inschrijvers. In een nieuw artikel van de aanbestedingswet staat het volgende: "*Indien de aanbestedende dienst heeft vastgesteld dat de gegadigde of inschrijver conflicterende belangen heeft die een negatieve invloed kunnen hebben op de uitvoering van de overeenkomst, kan de aanbestedende dienst ervan uitgaan dat de gegadigde of inschrijver niet over de vereiste beroepsbekwaamheid beschikt.*"

Binnen deze aanbesteding is klaarblijkelijk gekozen voor het scheiden van regie en uitvoering.

6. Waarom is hier voor gekozen? Bent u van mening dat regie en uitvoering ondergebracht bij de zelfde of verbonden onderneming een negatieve invloed heeft?

Er zijn eisen gesteld met betrekking tot de beroepsbekwaamheid, zie ook het antwoord op vraag 4.

Gemeenten en provincie hebben bewust gekozen voor de scheiding tussen regie en vervoer. Deze keuze is reeds in april 2016 gemaakt. De scheiding tussen regie en vervoer is in hoofdstuk 2 van de 'Aanbestedingsleidraad Europese openbare aanbesteding Vervoersysteem Noordoost Fryslân, deel 2: vervoercapaciteit' nader toegelicht.

Door de scheiding van de operationele regie en het vervoer hebben we meer regionale regie. We zijn flexibeler en kunnen beter inspelen op maatschappelijke ontwikkelingen. Door de scheiding kan de mobiliteitscentrale onafhankelijk van de vervoerders en vanuit het belang van de regio opereren. Deze scheiding beperkt de kans op belangverstrengeling en voorkomt tegenstrijdige belangen. Om die reden is Connexxion Taxi Services B.V. aan wie de mobiliteitscentrale is gegund, uitgesloten van het tweede deel van deze aanbesteding. Om dit te waarborgen wordt er gebruik gemaakt van een 'onafhankelijkheidscriterium'. Vereist is dat de mobiliteitscentrale of een partij die direct of indirect belang heeft in de mobiliteitscentrale, geen belang heeft bij de vervoeromzet op grond van deze aanbesteding van en te contracteren vervoerder.

7. Zo ja, a.d.h.v. welke feiten wordt dit onderschreven of is daar niet over nagedacht?

Zie ook de beantwoording op vraag 6. Wij willen belangenverstrengeling en tegenstrijdige belangen voorkomen. Wij willen meer regionale regie en flexibiliteit om in te kunnen spelen op actuele (maatschappelijke) situaties. Wij willen een mobiliteitscentrale die in het belang van de regio kan opereren in plaats van het individuele belang van een vervoerder. Kortom, een centrale die geen belang heeft bij de vervoeromzet, zodat dit niet van invloed is op keuzes van regionaal belang die misschien leiden tot meer of minder vervoer. Daarnaast speelt dat als het mobiliteitsbureau zelf ook een deel van het vervoer zou verzorgen, het risico bestaat van belangenverstrengeling bij de verdeling van het vervoer. Omdat we meerdere vervoerders contracteren is een onafhankelijke verdeling van belang.

8. Is er vooraf ook met de betrokken partijen besproken wat met scheiden van regie en vervoer de risico's zullen zijn?

Ja. Er zijn bij beide delen van deze aanbesteding (die voor de mobiliteitscentrale en die nu voor het vervoer) markconsultaties geweest en meerdere informatiebijeenkomsten.

9. Bent u het eens dat door het scheiden de deskundigheid van die vervoerders - die altijd het vervoer al optimaal plannen - aan de kant wordt geschoven? Immers vervoerders hebben alleen nog maar iets uit te voeren en hebben geen invloed meer op een efficiënte ritindeling.

Nee. Tot nu toe waren contracten versnipperd. Iedere vervoerder plande de eigen ritten zo efficiënt mogelijk. Nu brengen we de contracten samen en heeft een centrale planning meerwaarde. De mobiliteitscentrale plant straks deze verschillende vervoerstromen integraal. Hierbij is de inbreng van vervoerders nog steeds belangrijk.

Daarnaast is het zo dat de mobiliteitscentrale is begonnen met het werven van hun personeel bij de bestaande vervoerders zoals Taxi NOF en Waaksma, juist om gebruik te maken van deze ervaring.

Overheidsopdrachten moeten altijd gegund worden op basis van de economisch meest voordelige inschrijving met daarbinnen meerdere criteria: prijs-kwaliteitverhouding, laagste kosten op basis van kosteneffectiviteit of gewoon de laagste prijs. De kans bestaat dat er abnormaal laag wordt ingeschreven. In dat geval mag diegene die aanbesteedt een inschrijving afwijzen. Dit kan nadat de inschrijver heeft laten zien hoe de vlag erbij hangt. Voor alles moet worden voorkomen dat het vervoer niet goedkoper wordt gemaakt door niet te voldoen aan het milieu, arbeid en sociaal recht.

10.Voor welke criteria is binnen deze aanbesteding gekozen?

Er is gegund op beste prijs-kwaliteitverhouding (PKV), zie ook het antwoord op vraag 3.

11.Zijn de criteria ook in aanbestedingsstukken gemotiveerd?

Nee, dit is niet vereist bij de keus voor het criteria beste prijs-kwaliteitverhouding.

12.Is er m.b.t de tarieven ook een ondergrens toegepast?

Ja. Er is een minimumtarief van € 22,50 per beschikbaarheid uur gehanteerd om te lage inschrijvingen te voorkomen. Bovenop de tarieven voor beschikbaarheid krijgen de vervoerders nog een kilometervergoeding en een opslag bij en toegankelijke- of rolstoelbus. Daarbij geldt dat waar voorheen alleen de beladen kilometers werden betaald, de vergoeding nu geldt voor de beschikbaarheid: dat betekent dat ook onbeladen kilometers worden vergoed.

13.Zal er ook worden gecheckt op de gewenste doelmatigheid m.b.t de prijs?

Wij (gemeenten en provincie) hebben een gezamenlijk mobiliteitsbureau opgericht onder meer voor een kwaliteitsslag in het professioneel contractbeheer. Op de gewenste doelmatigheid ziet het mobiliteitsbureau toe. Dit geldt zowel richting de mobiliteitscentrale als richting de gecontracteerde vervoerders.

14.Voorkomen moet worden dat naderhand gemaakte afspraken worden uitgekleeft om zo kostendekkend te kunnen blijven. Zal er überhaupt een conformiteitsbeoordeling komen om te controleren of er daadwerkelijk wordt gewerkt a.d.h.v. eerdere toezeggingen?

Zie ook vraag 13. Het gezamenlijk mobiliteitsbureau heeft als opdracht: het toetsen of wordt gedaan wat gevraagd.

15.Op wat voor termijn?

Voor de start wordt getoetst of geleverd wordt wat afgesproken en uiteraard ook gedurende het contract.

16.Wat is nu de uiteindelijke contractduur?

De contractduur is 3 jaar en 4 maanden tot eind 2020 met de mogelijkheid tot het jaarlijks verlengen (max. 4 jaar).

In een verloren aanbestedingsprocedure zal er veelal afscheid moeten worden genomen van het personeel. Mogelijk zal er een aantal over gaan naar de nieuwe werkgever. In de praktijk blijkt dat te kunnen, echter vaak onder minder gunstige condities.

17.Zijn hieraan ook voorwaarden gesteld die dit zullen voorkomen? Kortom: is er een verplichte overname van personeel onder de zelfde voorwaarden?

Als er nieuw personeel nodig is, geldt de zogenaamde OPOV-regeling (de regeling overgang personeel bij overgang vervoerscontracten (OPOV) is onderdeel van de CAO Taxivervoer). De OPOV-regeling houdt in dat 75% van het huidige vaste personeel dat betrokken is bij de opdracht een vergelijkbaar baanaanbod moet krijgen. Het naleven van de CAO - en dus ook van de OPOV-regeling - is een verantwoordelijkheid van de vervoerders en het Sociaal Fonds Taxi.

Aanvullend op de OPOV-regeling hebben we in het bestek als eis een volgorde opgenomen voor het werven van nieuw benodigd personeel. Na het doorlopen van de OPOV-regeling is als tweede stap opgenomen dat indien een werknemer die onder de 75% van de OPV-regeling valt, het werkaanbod niet accepteert, de eerstvolgende werknemer die onder de resterende 25% valt een vergelijkbaar werkaanbod krijgt. Het Sociaal Fonds Taxi houdt hierop toezicht en rapporteert aan het mobiliteitsbureau.

Daarenboven moeten de nieuwe vervoerders zich ook inspannen om het huidige personeel dat niet in loondienst is op vergelijkbare wijze in te zetten in de uitvoering van het vervoer.

Ons gezamenlijk mobiliteitsbureau heeft als opdrachtgever een belangrijke rol in het naleven van de aanvullende eisen uit het bestek. Indien een vervoerder deze eisen niet nakomt komen we in paragraaf 7.3 van het PVE terecht, het sanctiebeleid. Uiteraard zal het mobiliteitsbureau in de gaten houden hoe alles verloopt, en indien nodig een bemiddelende rol spelen.

Over deze eisen in het bestek is vooraf afstemming geweest met het Sociaal Fonds Taxi.

18.Hoe zit het met de transitievergoeding van de oude werkgever wanneer de nieuwe arbeidsovereenkomsten op termijn worden beëindigd of niet verlengd?

Indien personeel overgenomen is door een nieuwe vervoerder en deze verlengt – om welke redenen dan ook – arbeidsovereenkomsten niet, komt deze vergoeding ten laste van de nieuwe vervoerder en niet de oude werkgever.

De raad heeft tijdens de raadsvergadering bij besluitvorming over de mobiliteitscentrale bedenkingen en voorwaarden meegegeven.

19.In hoeverre is ons college betrokken bij de onderhandeltafel?

In deze aanbesteding is geen onderhandelingsstafel aan de orde. Het is een openbare Europese aanbesteding, waarbij niet met inschrijvers mag worden onderhandeld. De colleges hebben de aanbestedingsstrategie vastgesteld. De betrokken bestuurders zijn gedurende het proces goed meegenomen, inclusief de resultaten van de beoordeling van de inschrijvingen. Wij zijn van mening dat er een professioneel en zorgvuldig proces is doorlopen door onze ambtenaren.

20.Is er ook sprake geweest van een, zoals de wet voorziet, dialoog met inschrijvers? Zijn er mogelijkheden geweest om over de procedures te onderhandelen om daarmee tot de meest effectieve oplossing te komen?

Als u doelt op de concurrentie gerichte dialoog: dit is niet de gekozen aanbestedingsprocedure. Die procedure is enkel mogelijk onder specifieke omstandigheden, bijvoorbeeld voor bijzonder complexe opdrachten.

Wij hebben de openbare Europese aanbestedingsprocedure gehanteerd. Er zijn informatieavonden en marktconsultaties gehouden waar vervoerders schriftelijk en mondeling hebben meegedacht in de voorbereiding van deze aanbesteding.

21.Kunnen wij daar als raad inzicht in krijgen?

Zie vraag 20. Het verslag van de marktconsultatie van deze aanbesteding is openbaar en onderdeel van de aanbestedingsleidraad die als bijlage is bijgevoegd.

het college van burgemeester en wethouders van Achtkarspelen,

secretaris,

burgemeester,

mr. drs. E.H.C. van der Laan

G. Gerbrandy