

Regio Foodvalley
(namens de gemeenten Ede en Wageningen)
t.a.v. mevrouw Jeanine Teunissen, inkoopadviseur Sociaal
Domein gemeente Ede en de heer Thomas de Jong,
inkoopadviseur Sociaal Domein

per email naar: inkopen@ede.nl

Behandeld door
Saida Akaaboune
E-mail
s.akaaboune@ai-mobiliteit.nl

Datum
10 januari 2020

Onderwerp
Reactie AIM op bestek Leerlingenvervoer van de gemeenten Ede en Wageningen.

Geachte mevrouw Teunissen en heer de Jong,

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

- goed materieel (jonge voertuigen, passende voertuigen voor de te vervoeren doelgroep), een goede organisatie,
- goed personeelsbeleid (waaronder naleving van de CAO Taxivervoer en CAO Sociaal Fonds Mobiliteit en scholing van personeel) en
- een goede dienstverlening richting de reiziger (klantvriendelijk, voldoende tijd en aandacht)

daartoe in de gelegenheid worden gesteld.

Dat is ook nodig, want de neerwaartse spiraal waar de taxibranche momenteel in verkeert is niet gezond, niet voor vervoerders, niet voor werknemers, maar ook niet voor opdrachtgevers en gebruikers. Het door SEO uitgevoerde onderzoek '[De vloek van de winnende taxi](#)', in opdracht van sociale partners, maakt dat ook duidelijk. Hoewel dit rapport dateert uit 2016, zijn de bevindingen en resultaten nog steeds actueel. Vervoersbedrijven schrijven structureel te laag in bij aanbestedingen, waardoor de kwaliteit van het vervoer terugloopt, arbeidsvoorwaarden onder druk komen te staan en de financiële positie van de vervoerders steeds verder verslechterd.

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



pagina 2 van 12

richt zich op beleidsmatige thema's en niet op aanbestedingstechnische en/of juridische zaken. Als er over laatstgenoemde zaken geen aanbevelingen zijn gemaakt dan houdt dit geen goedkeuring in. In dit document benoemen wij de punten die ons, bij het lezen van het bestek, in positieve zin zijn opgevallen maar tevens benoemen wij waar nodig verwonderpunten en geven wij adviezen hoe het bestek op bepaalde onderdelen kwalitatief kan worden verbeterd. Bijvoorbeeld door hieraan in de Nota's van Inlichtingen aandacht te besteden.

Het bestek bij uw aanbesteding, komt voor een groot gedeelte overeen met het bestek van de aanbesteding leerlingenvervoer Barneveld, Nijkerk, Renswoude en Scherpenzeel . Wij hebben daarom de opvallende onderwerpen zoals we die hebben geconstateerd bij deze laatste aanbesteding en voor zover van toepassing, gekopieerd in onderstaande rapportage. Tevens zijn relevante afwijkingen in deze advisering meegenomen.

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

Met vriendelijke groet,



Saida Akaaboune
Manager AIM



Positieve punten in uw bestek

Contractduur

U kiest voor een initiële contractduur van vijf jaren en daarnaast drie optiejaren. Positief is, dat u op bladzijde 10 van het Aanbestedingsdocument, criteria vermeldt die gelden bij het al dan niet verlengen van het contract. Zo stelt u onder andere dat de Opdrachtnemer van de Opdrachtgever kan verwachten:

- een riant contractperiode en de intentie om de overeenkomst daarna te verlengen indien Opdrachtnemer op goede wijze invulling geeft aan partnerschap.

Partnerschap betekent voor de Opdrachtgever, dat zij van de Opdrachtnemer verwacht:

- de intentie om voor een langere periode de samenwerking aan te gaan
- dat de Opdrachtnemer zich verplaatst in de ambitie en opgaven voor de Opdrachtgever en hieraan actief bijdraagt waar mogelijk
- dat de Opdrachtnemer blijft investeren en innoveren in een goede kwaliteit van uitvoering gedurende het contract
- medewerking aan innovaties en nieuwe ontwikkelingen ingezet vanuit de Opdrachtgever
- een open, transparante en eerlijke wijze van samenwerking
- volledige transparantie in kosten voor de uitvoering van de opdracht

Dus als de Opdrachtnemer hieraan voldoet, zal worden overgegaan tot verlenging. Inschrijvers kunnen dit meenemen bij de overweging om voor de periode van 5 of 8 jaren te calculeren.

Social return on investment (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 géén minimale verplichte SROI voor uitvoerende functies - die tot verdringing van reguliere arbeidsplaatsen leidt - moeten bevatten. Ook niet via de inzet van proefplaatsingen of inzet van mensen met behoud van uitkering. Wel is SROI mogelijk voor nieuwe functies.

Hierbij kan gedacht worden aan functies in het kader van kwaliteitsbeheer en serviceverlening aan kwetsbare reizigers zoals het doen van mystery gestrutten en inzet als stewards. Het is aan te bevelen om hier als opdrachtgever beleid voor 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 is positief dat u de Cao Taxivervoer als eis stelt. Hierdoor zijn genoemde regelingen automatisch van toepassing. Het Sociaal Fonds Mobiliteit kan u overigens ondersteuning geven, mocht u hierover vragen hebben.

NEA

Ook het toepassen van de NEA index taxivervoer, is positief te noemen. Hiermee wordt duidelijkheid gecreëerd voor beide partijen. Voor vervoerders sluit het een niet in te schatten en soms niet de dragen kostenontwikkelingsrisico uit. Voor opdrachtgevers is het voordeel hiervan dat ze van de vervoerders de scherpst mogelijke prijs krijgen aangeboden.

In de geoffreerde prijs zit bij toepassing van de NEA-kostenontwikkelingsindex namelijk geen opslag verwerkt voor het kostenontwikkelingsrisico.



Verwonderpunten

Kwaliteit

Het AIM hecht veel waarde aan kwaliteit, waarbij uitgegaan wordt van het principe 'de klant centraal'. Immers het vervoer dat wordt aanbesteed is bedoeld om de doelgroep de best passende vervoersoplossing te bieden. In uw bestek zou hier meer aandacht voor mogen zijn, vandaar de hieronder genoemde aanbevelingen.

Gebruikersparticipatie

Het AIM beveelt aan dat de aanbestedende dienst in het gehele traject van de aanbesteding nadrukkelijk ouders/verzorgers en scholen betreft, bij de totstandkoming van het bestek, het beoordelen van de aanbiedingen, maar ook tijdens de (evaluatie van) uitvoering van de opdracht. Deze participatie komt in uw aanbestedingsstukken verder niet aan de orde.

Klant centraal

Het verdient, wat het AIM betreft, aanbeveling om in het bestek aan vervoerders te vragen hoe zij de klant centraal stellen om het vervoer zo efficiënt mogelijk voor de klant uit gaan voeren. Aspecten als stiptheid, verminderen van reistijd, meer flexibiliteit in ophaalpunten, minder wachttijd en communicatie met de klant/ouders en scholen zijn aspecten die daarbij aan bod kunnen komen. Wij zien dit niet expliciet terug komen in uw documenten. Wel kan een inschrijver bij de gunningscriteria scoren op kwaliteitsplannen. Op bladzijde 29 van uw Aanbestedingsdocument wordt onder andere een Plan van aanpak uitvoering genoemd. Hierin passen de genoemde punten. U zou richting de potentiële inschrijvers in de Nota van Inlichtingen kenbaar kunnen maken dat u deze aspecten relevant acht en dus dat men hierover uitleg geeft.

Klanttevredenheidsonderzoeken (KTO's)

Het AIM beveelt aan dat de aanbestedende dienst klanttevredenheid/klantervaring (te bepalen aan de hand van directe ritbeoordelingen en aantoonbare, periodieke klanttevredenheidsonderzoeken) nadrukkelijk terug laat komen in het bestek. Elementen die in een klanttevredenheidsonderzoek zouden kunnen worden gemeten zijn de ervaringen van ouders/verzorgers en scholen met betrekking tot de uitvoering van het vervoer en de afhandeling van klachten. Dit onderwerp komt in uw documenten niet naar voren.



TX keur

TX keur is het landelijke kwaliteitskeurmerk voor taxi's. TX bedrijven houden zich aan een set van wettelijke en bovenwettelijke regels en laten zich er vrijwillig extra (en ook onaangekondigd) op controleren. Denk aan scholing van personeel (inwerken, opleiding en jaarlijkse cursussen, het nieuwe rijden), het hanteren van de code VVR (veilig vervoer van rolstoelgebruikers), een verklaring van de Belastingdienst, ILT (Inspectie Leefomgeving en Transport) en SFM (Sociaal Fonds Mobiliteit), maar ook de leeftijd en inrichting van voertuigen.

TX keur wordt door u op bladzijde 24 van het Aanbestedingsdocument genoemd als mogelijkheid voor de inschrijver om daarmee te voldoen aan de technische bekwaamheidseis. De andere mogelijkheid is het ISO 9001 certificaat. Diverse aspecten die gelden voor TX keur worden op verschillende plaatsen in uw documenten, als eis gesteld. Zo worden op bladzijde 25 van het Aanbestedingsdocument de vergunning Wet Personenvervoer 2000 en een geldige verklaring (voldoende) van het Sociaal Fonds Mobiliteit genoemd. Dit laatste in verband met de eis, dat de Cao Taxi Vervoer wordt gehanteerd. In bijlage 4AD (Programma van Eisen), worden op de bladzijden 8 en 9 diverse cursussen geëist die vallen onder TX keur, zoals Levensreddend Handelen, Introductiecursus Leerlingenvervoer en Het Nieuwe Rijden. Ook op bladzijde 11 van dezelfde bijlage wordt een cursus geëist die valt onder TX keur, namelijk de Code VVR van het SFM. Onder TX keur vallen tevens eisen met betrekking tot materieel, zoals de maximale leeftijd van voertuigen en het aanwezig hebben van een boordcomputer. U beschrijft deze eisen separaat in bijlage 4 AD op bladzijde 23. TX keur dekt de volledige lading. Van chauffeur tot materieel: aan alles wordt aandacht besteed. Tevens worden er door de TX keur-auditoren/controleurs periodiek checks uitgevoerd bij bedrijven. Alleen met TX keur bent u ervan verzekerd dat u een vervoerder hebt aangetrokken die aan alle taxi voorschriften voldoet. Het AIM beveelt aan in het bestek op te nemen dat de vervoerders (inclusief eventuele onderaannemers) TX keur moeten hebben. Andere eisen ten aanzien van (certificering van) kwaliteitssystemen (zoals ISO) zijn dan namelijk niet nodig en zoals gezegd, dekt TX keur de volledige lading. Andere keurmerken/certificaten doen dat niet dan wel in beperkte mate. TX keur zou eveneens moeten gelden voor eventuele onderaannemers. U eist voor deze onderaannemers geen enkele certificering. Wij komen daar later nog op terug.

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 terugverdientijd? Voorschriften rondom duurzaamheid verhogen al snel de kosten, welke ten koste gaan van het aantal reizigerskilometers.



Contractduur in relatie tot 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 terugverdientijd? Voorschriften rondom duurzaamheid verhogen al snel de kosten, welke ten koste gaan van het aantal reizigerskilometers.

Uw bestek omschrijft op bladzijde 6 van het Aanbestedingsdocument een duurzaamheidswens. U stelt hier, dat u kiest voor een langere contractperiode, omdat de participerende gemeenten duurzaamheid hoog in het vaandel hebben staan. U bent zich bewust van het feit, dat dit ook vraagt om langere contracten. U kiest voor een initiële contractperiode van vijf jaren. Dit wordt ook door het AIM als minimale duur gezien. Tevens geeft u aan, dat het contract met drie keer één jaar kan worden verlengd. Het omschrijven van de bijbehorende criteria is, zoals aangegeven positief. Om het investeren in duurzaam materieel nog aantrekkelijker te maken, zou de score op dit onderwerp bij de gunningscriteria hoger mogen zijn. Inschrijvers kunnen hier in totaal maximaal 250 punten scoren (van de 1500). Daarnaast is het verschil in de score factor tussen elektrische/waterstof voertuigen en aardgasvoertuigen, slechts 0,75. Een inschrijver die vanaf de start 100% elektrisch aanbiedt (met de nodige hoge investeringen in materieel en laadpunten) scoort 250 punten, terwijl een inschrijver die de veel goedkopere aardgasvoertuigen aanbiedt: 50 punten scoort. Dus hier wordt een verschil gemaakt van slechts 200 punten. Het AIM adviseert een hogere waarde toe te kennen aan dit gunningscriterium en een groter verschil te maken tussen elektrische voertuigen en andere voertuigen.

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.

Weging kwaliteit

Het AIM beveelt aan dat kwaliteit in voldoende mate een rol speelt bij gunning. Bij de definitieve gunning zou kwaliteit voor minimaal 60% mee moeten wegen. In uw bestek weegt u kwaliteit slechts voor 40% mee. De prijs zal derhalve doorslaggevend zijn bij deze aanbesteding. Wij hebben als voorbeeld de inzet van elektrische voertuigen genoemd. Nu het aspect Prijs voor 60% meetelt, zal de



inschrijver kiezen voor de goedkoopste voertuigen en door deze besparing een verlaging doorvoeren op de prijs, omdat deze aanzienlijk hoger scoort.

Wel hanteert u een systeem dat er geen significant lage en hoge prijzen kunnen worden gegeven. U geeft aan op bladzijde 32 van het Aanbestedingsdocument dat inschrijvingen die 20% onder de gemiddelde inschrijfprijs zitten, ongeldig worden verklaard. U geeft aan, dit niet zomaar te zullen besluiten. Op dezelfde bladzijde wordt door u gesteld, dat in een dergelijk geval, de Opdrachtnemer de gelegenheid krijgt om binnen 3 werkdagen aan te tonen dat de Opdrachtnemer heeft ingeschreven met een inschrijfprijs die minimaal kostendekkend is. Tevens verwijst u naar een mogelijkheid om een negatief besluit nog in rechte aan te vechten. Wij zien hier een risico dat significant onder kostprijs zal worden ingeschreven en dat uw kwalitatieve wensen niet het resultaat zullen zijn.

Wellicht zou het aangeven van een minimumprijs en een plafondprijs, kunnen voorkomen, dat alle eventueel extra euro's worden ingezet op de prijs en niet op kwaliteit.

Een ander punt van aandacht is de te gebruiken beoordelingsmethodiek voor de kwalitatieve criteria. U hanteert de percentages 0%, 15%, 50%, 85% en 100%. Tusseliggende percentages ontbreken. Onze ervaring leert, dat de percentages 0%, 15% en 100% niet tot nauwelijks worden toegekend. Een inschrijver zal derhalve op basis van deze ervaring, geen onderscheidend vermogen kunnen realiseren op deze kwalitatieve aspecten. De te maken extra kosten zullen niet een gunningsvoordeel geven. Wij adviseren u, hier nogmaals naar te kijken en de beoordelaars hieromtrent concrete spelregels en uitleg mee te geven.

Kettingbeding

Wanneer een opdrachtgever een bedrijf inhuurt om vervoer te realiseren en dat bedrijf huurt weer een ander bedrijf in, ontstaat een keten. Het AIM beveelt aan om in het bestek op te nemen dat alle betrokken partijen bij de overeenkomst garanderen dat de geldende cao wordt nageleefd, dat zij toegang verlenen tot arbeidsvoorwaardelijke afspraken en medewerking verlenen aan door of namens de aanbestedende dienst uit te voeren controles, audits en/of loonvalidatie. Deze verplichting dient eveneens aan betrokken onderaannemers bij de overeenkomst te worden opgelegd. De eventueel in te zetten onderaannemer worden alleen besproken in het Aanbestedingsdocument. In bijlage 4AD (Programma van Eisen), komt dit verder niet terug. Op bladzijde 16 van het Aanbestedingsdocument wordt in paragraaf 2.4.3 aangegeven, dat in een dergelijke situatie:

- de hoofdaannemer dit bekend moet maken middels het invullen van UEA (onderdeel D van Deell)
- Dat de overeenkomst voorziet in de benodigde documenten die overlegd moeten worden naast de UEA
- Ook de onderaannemer overlegt een UEA
- Hoofdaannemer is hoofdelijk aansprakelijk

In de concept Vervoersovereenkomst Leerlingenvervoer in bijlage 7 AD, hebben wij niet kunnen constateren, dat er nog meer benodigde documenten moeten worden overlegd en welke dat zijn.



In uw bestek wordt de rol en met name de eisen die aan onderaannemers worden gesteld verder niet omschreven. Het AIM komt in veel bestekken tegen, dat wordt aangegeven, dat de eisen voor de hoofdaannemer ook gelden voor de onderaannemer. Dus Cao Taxivervoer, SFM oordeel voldoende, de verplichte cursussen enz. Wij adviseren u met klem, dit op te nemen in uw Nota van Inlichtingen. Al eerder adviseerden wij TX keur verplicht te stellen voor de hoofdaannemer en deze verplichting eveneens te laten gelden voor onderaannemers. U dekt daarmee de gehele lading en krijgt ook nog inzage in de jaarlijkse/periodieke audits/controles.

Risicoverdeling

Wijzigen vervoersvolumes

Het komt met enige regelmaat voor dat aanbestedende diensten in uitvragen aangeven dat het vervoersvolume gedurende de looptijd van het contract zou kunnen afnemen. Maar dat de aanbestedende dienst niet in staat is om inzicht te geven hoeveel dat volume dan zal afnemen. Ook komt het voor dat een aanbestedende dienst aangeeft dat door nog te nemen maatregelen het volume terug zal/kan lopen. Hierbij wordt niet altijd duidelijk gemaakt wanneer dat gaat plaatsvinden en om welke maatregelen met welke effecten dat gaat. Voor inschrijvers is dit een onwerkbaar situatie. In uw bestek geeft u, onder andere op bladzijde 8 en 9 van het Aanbestedingsdocument aan, dat de inschrijver er rekening mee moet houden, dat de uitgangspunten van de aanbesteding kunnen wijzigen. De inschrijver moet daaraan zijn medewerking verlenen in de uitvoering. Alleen met betrekking tot het leerlingenvervoer wordt gesteld dat als dit leidt tot "aanzienlijke wijzigingen", de Opdrachtgever in overleg treedt met de inschrijver. Deze aanvulling wordt niet vermeld bij het WMO-dagvervoer en het jeugdvervoer. Alleen in bijlage 4AD (Programma van eisen) op bladzijde 1, wordt vermeld dat wanneer het beleid of de uitvoering daarvan dusdanig wijzigt dat dit "aanmerkelijke gevolgen" heeft of als uitbreiding van dit Aanbestedingsdocument beschouwd moet worden, de Opdrachtgever in overleg treedt met de opdrachtnemer. Hieruit zou kunnen worden opgevat dat wijzigingen zoals volumewijzigingen niet alleen gelden voor het leerlingenvervoer maar ook voor de overige categorieën. Het AIM adviseert u hierover duidelijkheid te geven.

Tevens vinden wij de termen "aanzienlijke wijzigingen" en/of "aanmerkelijke gevolgen", erg vaag en niet SMART. We adviseren, met name bij af- en toename van aantallen, een staffel in het bestek op te nemen (bijvoorbeeld bij afwijkingen tot -10% tot +10% risico vervoerder, hierbuiten financiële compensatie). De overige aspecten zouden besproken moeten worden met behulp van bijvoorbeeld de open kostprijs calculatie, die de inschrijver dient in te leveren. Als de inschrijver kan aantonen dat hij gevolgen ondervindt van welke wijziging dan ook die buiten zijn invloedssfeer plaatsvindt, zullen er nieuwe financiële afspraken moeten worden gemaakt. Wij adviseren u, dit duidelijk te maken richting de inschrijvers.

Apart tarief voor rolstoelgebruikers

Het vervoer van rolstoelgebruikers brengt hogere kosten met zich mee t.o.v. het vervoer van niet-rolstoelgebruikers. Deze hogere kosten worden veroorzaakt door hogere investeringen in



rolstoelmaterieel, minder capaciteitsmogelijkheden en langere in- en uitstaptijden. U verwijst in uw bestek naar bijlage 12AD waarin de aantallen gebruikers zijn vermeld. Deze gegevens kunnen echter eerst na het tekenen van geheimhouding worden geleverd. Wij weten dus niet wat het aandeel rolstoelgebruikers is. Op bladzijde 11 van bijlage 4AD noemt u deze groep wel, dus er zullen er ongetwijfeld zijn. Het is belangrijk voor de inschrijvers om te weten wat zij kunnen verwachten. Wij adviseren hierover zeer transparant te zijn. In uw prijsstelling vraagt u voor zowel het leerlingen/WMO als jeugdvervoer: één tarief per leerling kilometer. Om eventuele problemen achteraf te voorkomen bevelen wij aan, dit nogmaals tegen het licht te houden en te vragen om twee tarieven in te laten dienen.

Opstaptarief

De tijd van een beladen rit maakt bij lokale en regionale ritten slechts een relatief klein deel uit van de totale tijd van een rit. Aan- of afrijtijd en in- en uitstaptijd hebben meestal een veel groter tijdsbeslag. Bij de meeste aanbestedingen dient de vervoerder echter al zijn kosten in een beladen kilometertarief te verdisconteren. Hierdoor zijn korte ritten relatief goedkoop en lange ritten relatief duur. Het AIM beveelt daarom aan een opstaptarief op te nemen. Door de invoering hiervan per rit (een vast bedrag of bijvoorbeeld 5x het kilometertarief) kan de vervoerder een aanzienlijk lager kilometertarief aanbieden dat meer is afgestemd op de werkelijke kostenstructuur.

Mocht de gemiddelde ritlengte (door allerlei oorzaken) in de loop van het contract toch sterk gaan afwijken dan is het minder noodzakelijk om opnieuw over de prijs te moeten praten. Deze insteek wordt door u niet overgenomen. Het is wellicht niet meer mogelijk dit aan te passen in uw documenten, maar mogelijk kan dit onderwerp van gesprek zijn tijdens de contractperiode, dan wel zou u kunnen aangeven in een Nota van Inlichtingen, dat u hiervoor openstaat en in verband met een level playing field hiervoor al een indicatie kunt geven waarmee vervoerders kunnen gaan rekenen.

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 aanbieding gedaan hebben hier een redelijke compensatie (vergoeding) voor krijgen. Met het opstellen van een aanbesteding zijn immers de nodige kosten gemoeid. Het is dan ook niet onredelijk om partijen hier op een redelijke wijze in tegemoet te komen.

Termijnen aanbesteding

Implementatietermijn

Het komt nog te vaak voor dat aanbestedende diensten een te korte termijn hanteren, tussen moment van definitieve gunning en de daadwerkelijke start van het vervoer. Zo ook in dit bestek. Uit de planning blijkt dat er in dit bestek slechts 4 maanden tussen moment van gunning en startdatum



contract liggen. Waarbij nog geen rekening is gehouden met eventuele bezwaren of gerechtelijke procedures.

Korte doorlooptijden maken een goede en vlekkeloze implementatie van het vervoer door de nieuwe vervoerder erg moeilijk. Vooral als een geïnteresseerde vervoerder hiervoor (wellicht duurzame) taxi's aan moet schaffen of nieuw personeel moet aantrekken (niet in alle gevallen gaat namelijk voldoende personeel van de oude vervoerder mee over; de OPOV regeling betekent immers het doen van een baanaanbod, maar werknemers zijn niet verplicht mee over te gaan). Maar korte termijnen zijn ook voor een zittende vervoerder vervelend. Deze raakt mogelijk het vervoer kwijt en kan door een te korte termijn tussen definitieve gunning en overgangsdatum van het vervoer in serieuze problemen komen. Bij een collectief ontslag zal, afhankelijk van de omvang van het bedrijf, overleg plaats moeten vinden met OR en vakbonden en moeten, na de verkregen ontslagvergunning, de geldende opzegtermijnen (tot 3 maanden) in acht worden genomen.

Het AIM beveelt dan ook aan in het bestek op te nemen dat er minimaal 6 maanden zitten tussen het moment van definitieve gunning en start van het vervoer. U zou de implementatietijd kunnen verlengen door bijvoorbeeld de 2^e Nota van Inlichtingen te schrappen en/of de kwalitatieve beoordelingstijd en de optionele verificatietijd, in te korten.

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 toekennen van de optie jaren de vervoerder kan verplichten deze optie jaren uit te dienen. In uw bestek geldt die verplichting wel. Op bladzijde 6 van het Aanbestedingsdocument wordt gesteld, dat indien beide gemeenten besluiten de samenwerking voort te zetten, de Opdrachtnemer (eenzijdig) verplicht is mee te werken aan deze verlenging. Gemeenten hebben dus wel een keuze, maar de vervoerder niet. Dit terwijl op dezelfde bladzijde staat dat indien één gemeente besluit uit de samenwerking te stappen, dan hebben de Opdrachtnemer of de overgebleven gemeente de mogelijkheid de overeenkomst (tweezijdig) op te zeggen. Hier is dus wel sprake van gelijke rechten voor beide partijen. Wij adviseren dergelijke majeure veranderingen altijd gezamenlijk als partners te bespreken, dus te kiezen voor tweezijdigheid.

Prijsvorming

Reële kostprijs

Gelet op de [nieuwe AMvB zorg inkoop](#) (juni 2017 in werking) moet, voor in ieder geval het WMO vervoer een minimale reële kostprijs worden bepaald. Ook voor de andere soorten vervoer beveelt het AIM aan dit te doen. Het opnemen van een minimale reële kostprijs voorkomt dat de taxibranche structureel onder kostprijs en dus te laag blijft inschrijven (met alle gevolgen van dien). Wat is een reële prijs voor het aan te besteden vervoer? Met de [kostenberekeningstool](#) van het CROW kan aanbestedende dienst een goede inschatting maken van de prijsopbouw voor het leerlingen, WMO en jeugdvervoer. Ook bij de overweging een contract te verlengen is de tool goed te gebruiken omdat



het inzicht geeft in de huidige prijs en hoe deze zich verhoudt ten opzichte de prijs die u mag verwachten bij een nieuwe aanbesteding.

Het bepalen van een reële kostprijs komt in uw bestek verder niet terug. U gebruikt een andere methodiek, die we reeds hebben besproken, namelijk dat u prijsafwijkingen van 20% onder de gemiddelde inschrijvingen als ongeldig verklaart, inclusief een vergaande ontsnappingsclausule.

Contractmanagement

Contractmanagement na gunning is van wezenlijk belang: ga niet alleen af op hetgeen op papier wordt geboden, maar ga daadwerkelijk langs bij aanbieders om vast te kunnen stellen of deze waar kunnen maken wat zij op papier stellen en bezoek bedrijven onaangekondigd. Sociale partners hebben de afgelopen jaren te vaak gezien dat er veel eisen gesteld worden, waar na gunning en aangaan van het vervoerscontract niet tot nauwelijks op werd gecontroleerd. Ook is directe betrokkenheid van de doelgroep waarvoor het vervoer is bedoeld vaak (sterk) onvoldoende. Ook het door ons geadviseerde TX keurmerk geeft u een extra garantie dat er periodiek controles plaatsvinden, bij zowel de hoofdaannemer als eventuele onderaannemers. Dit wordt gedaan door ene onafhankelijke instantie en is voor u kosteloos.

Klachtenregeling bij aanbestedende dienst

Er zou wat het AIM betreft minimaal een laagdrempelige klachtenregeling bij de aanbestedende dienst moeten worden ingericht voor gebruikers. 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. In bijlage 17 AD beschrijft u de klachtenprocedure en ook in eis 27 van bijlage 4 AD wordt de klachtenprocedure kort uitgelegd. Opvallend is echter dat in het ene geval de klacht moet worden ingediend bij de vervoerder (bijlage 17 AD), terwijl in het andere geval de klacht ingediend moet worden bij de Opdrachtgever (bijlage 4 AD). Het AIM adviseert te kiezen voor een onafhankelijk loket, dus indienen bij de Opdrachtgever, zodat de afhandeling inclusief de afhandelingsduur, goed gemonitord kan worden. De klachtenprocedure is verder overigens duidelijk omschreven.

