

AANBEVELINGEN BIJ HET BESTEK Doelgroepenvervoer Gemeente Breda door het AANBESTEDINGSINSTITUUT MOBILITEIT (AIM)

Inleiding en achtergrond

Sociale partners in de taxibranche - FNV Taxi, CNV Vakmensen en KNV Taxi - hebben het Aanbestedingsinstituut Mobiliteit (AIM) opgericht.

Het AIM heeft ten doel er aan bij te dragen dat de inkoop van vervoer dan wel het realiseren van een goede vervoersvoorziening 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 Taxi 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 verkeerd is niet gezond, niet voor vervoerders, niet voor werknemers, maar ook niet voor opdrachtgevers en gebruikers. Het recent door SEO uitgevoerde onderzoek '[De vloek van de winnende taxi](#)', in opdracht van sociale partners, maakt dat ook duidelijk. 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 bestekken/aanbestedingsdocumenten die aanbestedende diensten in de markt zetten. Het AIM beoordeelt deze aan de hand van een aantal criteria dat volgens sociale partners belangrijk is om een verbeterslag te kunnen maken.

In dit document vindt u de aanbevelingen die het AIM uitbrengt bij het bestek **Doelgroepenvervoer Gemeente Breda**.

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.



Het AIM beveelt aan dat de aanbestedende dienst in het gehele traject van de aanbesteding nadrukkelijk gebruikers/klanten betrekken, bij de totstandkoming van het bestek, het beoordelen van de aanbiedingen, maar ook tijdens de (de evaluatie van) uitvoering van de opdracht.

Het verdient, wat het AIM betreft, aanbeveling om in het bestek aan vervoerders te vragen hoe zij de klant centraal stellen en het vervoer zo efficiënt mogelijk voor de klant uit gaan voeren. Aspecten als stiptheid, verminderen van reistijd, meer flexibiliteit in ophaalpunten, minder wachttijd bij het oproepen van vervoer en communicatie met de klant zijn aspecten die daarbij aan bod kunnen komen.

Het AIM beveelt aan dat de aanbestedende dienst klanttevredenheid/klantervaring (te bepalen aan de hand van directe ritbeoordelingen en aantoonbare, periodieke klanttevredenheidsonderzoeken en/of mystery guest onderzoeken) nadrukkelijk terug laat komen in het bestek.

TX keur

TX 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 SFT (Sociaal Fonds Taxi), maar ook leeftijd van voertuigen etc.

Het AIM beveelt dan ook 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 ook niet nodig.

Duurzaamheid

Wat duurzaamheid betreft (lees: milieu eisen) 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, dat ten koste zal kunnen gaan van het aantal reizigerskilometers.

Als een bestek duurzaamheidsvereisten bevat, dan beveelt het AIM aan om de looptijd van het contract zeker 5 jaar te laten zijn, of algemener gesteld: dat er een duidelijke relatie is tussen de duur van het contract en de terugverdientijd van de extra investeringen die vervoerders moeten doen. En dat de benodigde infrastructuur (denk aan bijvoorbeeld voldoende vulpunten) voor aanvang van het vervoer gerealiseerd is. Ook verdient het aanbeveling om de invulling van wat duurzaam is voldoende ruim te omschrijven, zodat een vervoerder hier zelf invulling aan kan geven. En zich zo ook kan onderscheiden ten opzichte van andere aanbieders.



In uw bestek Programma van Eisen perceel 1 stelt u het volgende:

1.7.3. Milieueisen

De opdrachtgever streeft ernaar om het gebruik van schone en duurzame transportbrandstoffen te stimuleren. Gedurende de looptijd van het contract treden opdrachtgever en opdrachtnemer met elkaar in overleg hoe verder bijgedragen kan worden aan deze doelstelling.

Ten aanzien van milieuvriendelijkheid worden de volgende eisen gesteld:

- *Al het bestaande materieel moet minimaal voldoen aan de Euro 5-norm.*
- *Indien nieuwe voertuigen worden aangeschaft voor de uitvoering van het onderhoudige vervoer dienen deze te voldoen aan de hoogst geldende milieunorm op het moment van aanschaf.*

In Programma van Eisen percelen 2, 3 en 4 stelt u:

1.8.3. Milieueisen

De opdrachtgever streeft ernaar om het gebruik van schone en duurzame transportbrandstoffen te stimuleren. Gedurende de looptijd van het contract treden opdrachtgever en opdrachtnemer met elkaar in overleg hoe verder bijgedragen kan worden aan deze doelstelling.

Ten aanzien van milieuvriendelijkheid worden de volgende eisen gesteld:

- *Al het kleinschalige materieel moet minimaal voldoen aan de Euro 5-norm en voorzien zijn van een gecertificeerd roetfilter.*
- *Indien nieuwe voertuigen worden aangeschaft voor de uitvoering van het onderhoudige vervoer dienen deze te voldoen aan de hoogst geldende milieunorm op het moment van aanschaf. Bij vervanging door tweede hands voertuigen geldt de Euro 5-norm.*

De implementatieperiode van onderhoudige opdracht is tweeënhalve maand en indien er door aanbieder(s) een bezwaar tegen gunning wordt ingediend zal deze periode nog verder worden verkort. Voor inschrijvers te kort om nieuwe duurzame voertuigen te bestellen. De additionele ombouw van rolstoelvoertuigen en inbouw van BCT's vergen ook extra tijd. Inschrijvers met een duurzame voertuigvloot, die ingezet kan worden voor onderhoudige opdracht, kunnen deze voor het eerste jaar van het contract 2017/2018 in de invultabel invullen. Opdrachtgever sluit daarmee het bestellen van nieuwe duurzame voertuigen door overige gegadigden in het eerste contractjaar ten behoeve van onderhoudige opdracht uit. Inschrijvers, die duurzame voertuigen willen en moeten bestellen, hebben daarmee een nadeel bij de gunning van onderhoudige opdracht. AIM beveelt een langere implementatieperiode aan van minimaal zes maanden om deze inschrijvers de kans te geven nieuwe (duurzame) voertuigen te bestellen en om te bouwen.



Verder wordt in de genoemde hoofdstukken Milieueisen gesteld dat nieuwe voertuigen dienen te voldoen aan de 'hoogst geldende milieunormen op het moment van aanschaf'. Er volgt echter geen toelichting wat deze norm is.

Onder duurzaamheid valt niet alleen milieu, maar dit begrip kan breder gezien worden. Denk aan maatschappelijk verantwoord ondernemen. Naast behoud van betrokken personeel, waarop onder andere punten 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.

Gunningscriteria en weging

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. En het zou ook moeten gaan om een absolute vergelijking. Deze aanbeveling moet in samenhang gezien worden met hetgeen het AIM aanbeveelt rondom het hanteren van een minimum- en plafondprijs en de door u gebruikte systematiek van gunnen op waarde (GOW).

In uw bestek is het gunningscriterium inzet duurzame voertuigen opgenomen. Zoals in het hoofdstuk Duurzaamheid van deze aanbevelingsbrief aangegeven is de implementatietijd voor gegadigden, die duurzame voertuigen willen/moeten bestellen en ombouwen, te kort. AIM beveelt aan een implementatieperiode te hanteren van minimaal zes maanden.

Effecten arbeidsmarkt

Los van eventuele wijzigende vervoersvolumes, beveelt het AIM aan dat de aanbestedende dienst inzet op behoud van reeds bij het vervoer betrokken chauffeurs. Daarnaast is het belangrijk dat er stilgestaan wordt bij wat er met het personeel gebeurt als een vervoerder onverhoopt gedurende de uitvoering van het vervoerscontract failliet gaat. Ook in zo'n situatie zou de inzet moeten zijn: behoud van reeds bij het vervoer betrokken chauffeurs. Het verdient aanbeveling daar in het bestek iets over op te nemen.

De aanbestedende dienst ondersteunt en verleent - waar nodig - medewerking aan de uitvoering van de regeling overgang vervoerscontract – overgang personeel (OPOV)¹, zoals deze is opgenomen in de CAO taxivervoer. Dat kan namelijk de uitvoering van de OPOV regeling ten goede komen.

¹ Deze regeling houdt kortgezegd in dat de nieuwe vervoerder 75% van het betrokken personeel bij de oude vervoerder een baanaanbod moet doen. Het SFT houdt toezicht op naleving van deze regeling. De lijst met betrokken personeel is ook via de website van SFT beschikbaar (anoniem). Op deze lijst komen enkele kenmerken terug, waarmee vervoerders rekening kunnen houden bij het doen van een bieding om het vervoerscontract te verwerven.



Social return (SROI)

In een krimpende markt leidt de inzet van SROI al snel tot verdringing van arbeidsplaatsen. En in het doelgroepenvervoer is sprake van een krimpende markt. Wat het AIM betreft zou een bestek dan ook geen 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. SROI is, wat het AIM betreft, wel mogelijk als deze leidt tot duurzame inzetbaarheid (vaste arbeidscontracten) van de mensen die via SROI worden ingezet. Bijvoorbeeld door middel van nieuwe functies in het kader van kwaliteitsbeheer en serviceverlening aan kwetsbare reizigers, denk daarbij aan doen van mystery guesstritten en stewards.

Bij het vaststellen van een boete, indien de opdrachtnemer de voorgeschreven 5% norm niet haalt, beveelt het AIM aan dat de opdrachtgever rekening houdt met bovenstaande en het mogelijk niet beschikbaar zijn van geschikte kandidaten voor de invulling van SROI.

CAO en SFT bedrijfsoordeel

Sociale partners hebben een minimum CAO Taxivervoer met elkaar afgesproken. Deze wordt ook algemeen verbindend verklaard door het ministerie van SZW. Sociale partners hebben SFT ingericht, dat toeziet op naleving van de CAO. Het SFT geeft na afloop van een controle ook een bedrijfsoordeel af met een voldoende of onvoldoende.

Het AIM beveelt aan in het bestek op te nemen dat de vervoerder een SFT oordeel voldoende moet hebben.

Wenselijk is dat de aanbestedende dienst geen extra eisen stelt t.a.v. de geldigheid van het SFT oordeel. Een bedrijf dat voldoende of goed scoort, wordt namelijk minder vaak gecontroleerd dan een bedrijf met een onvoldoende. De afgegeven SFT verklaring is dus langer geldig voor de eerste categorie. Vragen om een recente verklaring (bijv. niet ouder dan 6 maanden) leidt tot meer en onnodige kosten voor bedrijven die een voldoende of goed hebben.

Ook beveelt het AIM aan in het bestek geen bepaling op te nemen waarin terugkomt dat de vervoerder periodiek (bijv. jaarlijks) opnieuw moet aantonen dat deze nog voldoet aan de CAO. Een aanbestedende dienst kan op de website van SFT terugvinden of een vervoerder nog voldoet.

Risicoverdeling

Het komt met enige regelmaat voor dat aanbestedende diensten in uitvragen aangeven dat het vervoersvolume gedurende de looptijd van het contract af kan of zou kunnen nemen. Dit is ook het geval in de percelen van het onderhavige bestek.



De (financiële) consequenties van wets- en beleidswijzigingen, combinatiebeperkingen en overheveling naar een vervoerder van een andere gemeente komen voor rekening van de opdrachtnemer. U bent, als aanbestedende dienst, tijdens dit aanbestedingsproces niet in staat om inzicht te geven in hoeveel dat volume dan zal afnemen. In uw bestek, geeft u ook aan dat de aanbestedende dienst het recht heeft maximaal 2,5% van het aantal leerlingen uit een perceel te halen en elders onder te brengen. Eveneens geeft u in hoofdstuk 1.3 Ritplanning, percelen 2, 3 en 4, aan dat wijzigingen vanwege veranderend beleid van de gemeente mogelijk dienen te zijn. Hierbij wordt niet duidelijk gemaakt wanneer dat gaat plaatsvinden en om welke maatregelen met welke effecten dat gaat. Voor inschrijvers een onwerkbaar situatie.

Het AIM beveelt aan om in het bestek een systematiek op te nemen waarin is opgenomen welke prijswijziging doorgevoerd zal worden bij een bepaalde wijziging van het vervoersvolume. Door dat vooraf transparant te maken weet elke aanbieder wat te verwachten als gedurende de uitvoering van het contract het vervoervolume (sterk) afwijkt van de uitgangspositie.

Voor geregeld vervoer ligt het werken met een staffel niet voor de hand, omdat een volumewijziging niet altijd in dezelfde mate tot prijswijzigingen zou moeten leiden. Het AIM beveelt aan dat de aanbestedende dienst een voorziening (maatwerk) treft om bij sterk teruglopende budgetten de vervoerder een bepaalde tegemoetkoming (i.v.m. geleden schade) uit te keren.

Hanteren van voldoende doorlooptermijnen

Het komt nog te vaak voor dat aanbestedende diensten een te korte termijn hanteren, tussen moment van definitieve gunning en het daadwerkelijk in gaan van de vervoersopdracht. Zo ook in dit bestek. Uit de planning blijkt dat er in dit bestek slechts **tweënhalf maand** tussen moment van gunning en ingangsdatum van de uitvoering liggen.

Korte doorlooptijden maken een goede en vlekkeloze implementatie van het vervoer door de nieuwe vervoerder erg moeilijk. Vooral als een geïnteresseerde vervoerder hiervoor 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 zit tussen het moment van definitieve gunning en start van het vervoer.

Contractduur/looptijd

Het AIM is van mening dat er een duidelijke relatie moet zijn tussen wat de aanbestedende dienst uitvraagt en eist in een bestek en de contractduur ofwel looptijd. Immers, als een aanbestedende dienst veel eisen heeft, zal dat extra inzet, inspanning en investeringen vragen van de aanbieders. In een kortlopend contract kan een ondernemer dat moeizaam terugverdienen. In uw bestek is de contractperiode 3 jaar met optionele verlenging van 3 maal 1 jaar. Gegadigden, die investeren in duurzame voertuigen, hebben een terugverdientijd nodig. AIM beveelt daarom een contractperiode aan van zeker 5 jaar.

Ook bij langlopende contracten houdt het bestek voldoende rekening met de benodigde terugverdientijd voor investeringen. Voorbeeld: als een contract voor 7 jaar wordt gegund kan er geen maximale leeftijd voertuigen van 5 jaar gesteld worden. Want dan zou een vervoerder relatief kort voor einde van het contract alsnog nieuwe voertuigen aan moeten schaffen.

Ten algemene: het AIM beveelt aan om in het bestek op te nemen dat er een contract voor minimaal 5 jaar wordt gesloten, met minimaal 2 optie jaren (waarbij de 2 optie jaren als één geheel gegund worden). Dit biedt zekerheid voor de vervoerder en vooral ook voor het betrokken personeel. Kortlopende contracten zullen er namelijk toe leiden dat werkgevers terughoudend zullen zijn met het aanbieden van vaste contracten aan werknemers.

T.a.v. het wel of geen gebruik te maken van de optie jaren is van belang dat hierover tijdig contact is tussen de aanbestedende dienst en de vervoerder (minimaal 12 maanden voor eindtijd van het contract). Mocht namelijk geen gebruik gemaakt worden van die optie jaren, dan is er nog tijd om een nieuwe aanbesteding te starten en is er nog voldoende tijd voor de afwikkeling van het vervoer bij de oude vervoerder en opstarten daarvan bij de nieuwe vervoerder.

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.

Geschiktheidseisen en selectiecriteria

Deze eisen blijken in de praktijk soms gebruikt te worden om bij de gewenste contractpartij uit te komen en niet zozeer om de meest geschikte inschrijvers te laten inschrijven. Dergelijke eisen zijn soms onvoldoende gemotiveerd en geobjectiveerd en in strijd met het proportionaliteitsbeginsel.

Er wordt in de taxibranche geregeld met verschillende BV of concern structuren gewerkt, waarbij het voorkomt dat niet elke BV financieel gezond is. Het is van belang dat de



aanbestedende dienst zich er van vergewist met een financieel gezond bedrijf van doen te hebben, voordat deze een opdracht gunt. Het is bijvoorbeeld zinvol te vragen om een vermogensinstandhoudingsverklaring verklaring, waarmee het moederbedrijf er garant voor staat dat een bepaald minimaal vermogen aanwezig is in de BV die het vervoerscontract aan is gegaan. Hierbij zou gedacht kunnen worden aan ongeveer 5% van de omvang van het contract per jaar als minimaal beschikbaar vermogen.

Onderaannemers

Het is van belang stil te staan bij de relatie hoofdaannemer – onderaannemer. Een aanbestedende dienst kan niet verlangen dat een aanbieder het vervoer volledig zelf doet. Maar een aanbestedende dienst kan wel aangeven dat een aanbieder die met onderaannemers wil gaan werken dat vooraf kenbaar maakt. Ook bevelen sociale partners aan dat de aanbieder die met onderaannemers zal gaan werken, na gunning inzage geeft in de prijzen die de onderaannemer betaald krijgt. Als richtlijn zou de aanbestedende dienst kunnen hanteren dat een ondernemer tenminste 90% van de aangeboden prijs door de hoofdaannemer moet krijgen (dit percentage geldt uitsluitend bij geregeld vervoer). Op die manier kan de aanbestedende dienst er zicht op houden dat het vervoer niet tegen een mogelijk te scherpe prijs uitgevoerd moet worden met alle eventuele risico's van dien.

Verder beveelt het AIM aan dat in het bestek is opgenomen dat de hoofdaannemer er verantwoordelijk voor is dat ook de onderaannemers voldoen aan de verplichtingen uit het bestek.

Tot slot beveelt het AIM aan dat bij wisseling van onderaannemers gedurende de looptijd van het contract, eerst goedkeuring van de aanbestedende dienst nodig is. En dat de aanbestedende dienst daarbij oog heeft voor: behoud van betrokken werknemers.

Prijsvorming

Gelet op de [nieuwe AMvB zorg inkoop](#) moet, naar verwachting in werking vanaf medio 2017, voor in ieder geval het WMO vervoer een minimale reële kostprijs in het bestek zijn opgenomen. Ook voor de andere soorten van 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).

Het verdient voorts aanbeveling om (voor alle vervoersvormen) ook een plafondprijs op te nemen. Hiermee voorkomt de aanbestedende dienst dat het beschikbare budget wordt overschreden. Het AIM plet immers voor gunning waarbij kwaliteit een zwaarwegende factor is en waar aan kwaliteit een bepaalde waarde wordt toegekend. Als de aanbestedende dienst geen plafondprijs opneemt, zou het kunnen zijn dat deze de opdracht aan een vervoerder moet gunnen die weliswaar maximaal scoort op kwaliteit, maar mogelijk dusdanig duur is, waardoor het beschikbare budget voor het vervoer overschreden wordt.



Bij de prijsaanbieding moeten, wat het AIM betreft, aanbieders een gedetailleerde onderbouwing aanleveren waarom hij/zij tot die prijs komt, zodat dit bij gunning direct meegenomen wordt. Ook maakt de aanbieder duidelijk met welke risico's deze rekening heeft gehouden bij zijn aanbieding. In het bestek zelf heeft de aanbestedende dienst de risico's duidelijk benoemd en gewaardeerd. Aanbieders zouden ook inzichtelijk moeten maken wat de kostenopbouw is (d.w.z. uit welke elementen is deze opgebouwd, waarbij ook per element is aangegeven wat deze bedraagt).

Het is wat het AIM betreft dus belangrijk om in het bestek niet alleen een uurtarief, starttarief of beladen km-prijs te vragen, maar ook de achterliggende onderbouwing. Het is goed als de aanbestedende dienst in het bestek benoemt welke elementen daar minimaal in terug moeten komen. Wat het AIM betreft zijn de kostprijs elementen die in de NEA-kostenontwikkelingsindex worden benoemd goed te gebruiken. Waarbij aanvullend gevraagd wordt dat een vervoerder minimaal inzage geeft met welke combinatiegraad (hoeveel personen in een voertuig), bezettingsgraad (verhouding beladen versus onbeladen kilometers) en de gehanteerde gemiddelde snelheid. Ook beveelt het AIM aan in het bestek duidelijk te maken dat de prijs (of prijzen) die geboden moet (-en) worden rekening houdt (-en) met de geografische kenmerken van het te verrichten vervoer.

Kostenontwikkeling

Het gebruik van de NEA-kostenontwikkelingsindex in vervoerscontracten schept duidelijkheid voor beide partijen. Voor vervoerders sluit het een niet in te schatten en soms niet te 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. In het onderhavige bestek wordt gesteld dat de NEA-kostenontwikkelingsindex **kan** worden toegepast.

Het AIM beveelt dan ook aan dat in het bestek de NEA-kostenontwikkelingsindex in alle gevallen wordt gehanteerd. In plaats van een eerste indexatie op 1 augustus 2018 beveelt het AIM om bovenstaande redenen aan om de eerste indexatie per 1 januari 2018 toe te passen.

Wachtkamer/reservebank overeenkomst

U wenst dat zowel met de vervoerder, die op basis van de gunningscriteria het beste scoort, ook een overeenkomst wordt gesloten met de vervoerder die als één na beste scoort. U, als opdrachtgever, zorgt er op die manier voor dat, in geval van problemen, het vervoer snel overgenomen kan worden door die tweede vervoerder.

Wat het AIM betreft is het geredeneerd vanuit de aanbestedende dienst en de gebruiker een begrijpelijke constructie. De aanbestedende dienst moet zich wel realiseren dat er voor deze tweede vervoerder risico's aan kunnen kleven. Immers, deze zal, veelal in kort tijdsbestek,



vervoer over moeten nemen en heeft niet altijd direct benodigd materieel en personeel beschikbaar.

Als de aanbestedende dienst kiest voor een wachtkamer/reservebank overeenkomst dan beveelt het AIM aan dat daarin is opgenomen dat de tweede vervoerder alleen gedurende de eerste jaar in plaats van de door u gestelde 3 jaar van het gegunde contract² gevraagd kan worden het vervoer over te nemen. En dat er tussen de aanbestedende dienst en de tweede vervoerder realistische afspraken gemaakt worden over de termijn waarna de tweede vervoerder daadwerkelijk het vervoer uit moet gaan voeren. Ook heeft de aanbestedende dienst oog voor: behoud van betrokken werknemers.

Tot slot is het, wat het AIM betreft, belangrijk na te gaan waarom de eerste vervoerder het contract niet heeft kunnen uitdienen. Het zou bijvoorbeeld kunnen dat door gewijzigde omstandigheden de eerste vervoerder het financieel niet heeft kunnen bolwerken en daardoor in problemen of failliet is gegaan. De vervoerder op de reservebank moet dan conform de overeenkomst en de oorspronkelijke bieding het vervoer overnemen. Het risico is aanwezig dat door de gewijzigde omstandigheden de nieuwe vervoerder financieel ook niet uitkomt.

Contractmanagement

Contractmanagement na de gunning is van wezenlijk belang: ga niet alleen af op hetgeen op papier wordt geboden, maar ga daadwerkelijk bij aanbidders langs om vast te kunnen stellen of degene waar kan maken dat hij/zij op papier stelt. 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 wordt ingericht vaak (sterk) onvoldoende.

Het AIM beveelt de aanbestedende dienst aan in het bestek duidelijk te maken dat zij contractmanagement periodiek uitvoert en hoe zij dat zal doen. Kwaliteit van dienstverlening en het voldoen aan alle gestelde eisen zouden daarin terug moeten komen. Ook komt terug wat de consequenties zijn van niet voldoen aan vereisten.

Er zou wat het AIM betreft minimaal een klachtenregeling bij de aanbestedende dienst moeten worden ingericht voor gebruikers.

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. Bijv. t.a.v. naleving TX keur, CAO, leeftijd voertuigen etc. Niet melden heeft vervolgens (financiële) consequenties.

² Bij een contract van min. 5 jaar beveelt het AIM aan maximaal 2 jaar aan.



Overig

Perceel 2, 3 en 4:

In hoofdstuk 1.7.1 wordt gesteld dat de chauffeur tijdens het ophalen/wegbrengen van een leerling eveneens toezicht moet blijven houden op de leerlingen die nog in het voertuig aanwezig zijn. In de praktijk geeft dit veelal problemen. Het is daarom van belang dat met de scholen bindende afspraken worden gemaakt over de overdracht van leerlingen in de nabijheid van het voertuig en niet, zoals vaak in de praktijk het geval is, in de school.

In hoofdstuk 1.7.1 wordt gesproken over eisen aan chauffeurs van een touringcar terwijl in hoofdstuk 1.8.1 de voorgeschreven voertuigen uitsluitend klein materieel zoals een taxi, een rolstoelbus en een 8-persoonsbus zijn opgenomen.

In hoofdstuk 1.16 wordt gesteld dat indien een route om wat voor reden dan ook niet wordt gereden er geen vergoeding door de opdrachtgever zal worden betaald. Dit terwijl de opdrachtnemer hiervoor wel een chauffeur en een vervoermiddel voor ter beschikking heeft. Het AIM beveelt aan om in dit geval wel de vaste kosten van de route aan opdrachtnemer te vergoeden.

