

## **AANBEVELINGEN BIJ HET BESTEK LEERLINGENVERVOER EN COLLECTIEF VERVOER WMO 2017 GEMEENTE LEEUWARDEN 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 uw bestek.

### **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.



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 AIM vindt het een goede zaak dat u een KTO overweegt. De normstelling van 70% en de koppeling aan een bonus of malus is goed werkbaar waarbij wel rekening gehouden moet worden met de absolute hoogte van deze bonus of malus. Op de totale opdrachtgrootte dient een sanctie of incentive wel impact op de bedrijfsvoering hebben.

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 en minder wachttijd bij het oproepen van vervoer zijn aspecten die daarbij aan bod kunnen komen. Positief om te constateren dat u de passage 'Indien er bij de beantwoording sprake is van ambigue formuleringen, bijvoorbeeld dat iets 'kan', 'mogelijk is' of formuleringen van gelijke strekking, dan gaat de gemeente Leeuwarden er – tenzij de inschrijver expliciet aangeeft dat zulks niet het geval is – van uit dat de betreffende aspecten deel uitmaken van de aangeboden dienstverlening, ook voor wat betreft de prijs' heeft opgenomen. Deze passage gaat papieren kwaliteit tegen en geeft een verplichtend karakter aan de aangeboden teksten.

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 en zo spoedig mogelijk na aanvang van het contract op te starten.

### **TX keur**

Het AIM is positief dat u tijdens de contractduur consequenties verbindt aan het verlies van TX-keur van de opdrachtnemer. Het stellen van consequenties aan deze bestekseis lijkt logisch maar komt nauwelijks tot niet terug in de door ons beoordeelde aanbestedingen.

### **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.

Omdat u in 'Algemene eisen 10' stelt dat alle voertuigen die ingezet worden voor deze opdracht vanaf 1 januari 2018 dienen te rijden op Groengas of elektrisch aangedreven dienen te worden, beveelt het AIM aan om de looptijd van het contract zeker 5 jaar te laten zijn in plaats van de door u gehanteerde contractperiode van 4 jaar voor het leerlingenvervoer en 3 jaar en 7 maanden voor het collectieve WMO vervoer. De verlengoptie is optioneel en geen vast gegeven waarmee de opdrachtnemer rekening mee kan houden. Algemeen gesteld dient



er een duidelijke relatie is tussen de duur van het contract en de terugverdientijd van de extra investeringen die vervoerders moeten doen. De in het bestek opgenomen link geeft geen inzicht in de beschikbare tankpunten voor groengas. Volgens de kaart en de alfabetische lijst zijn er in geheel Nederland in tegenstelling tot de realiteit geen tankpunten voor deze brandstof. 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. Uiteraard dient 'duurzaamheid' dan onderdeel uit te maken van de gunningscriteria.

Onder duurzaamheid valt niet alleen milieu, maar moet dit begrip breder gezien worden. Denk hierbij onder meer 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. Het AIM mist dat in uw bestek.

### **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. In uw bestek gaat u ook uit van deze weging. Deze aanbeveling moet in samenhang gezien worden met hetgeen het AIM aanbeveelt rondom het hanteren van een minimum- en plafondprijs en de systematiek van gunnen op waarde (GOW).

Het AIM beveelt aan om in een bestek niet alles 'dicht te willen regelen', maar de vervoerder de ruimte te laten invulling te geven aan de opdracht. Zo zou de aanbestedende dienst kunnen kiezen voor de systematiek van GOW of voor de inkoopprocedure volgens de systematiek van Best Value Procurement (BVP) of concurrentiegerichte dialoog. U heeft gekozen voor het gunningscriterium PKV en wij realiseren ons dat deze keuze voor deze aanbesteding onomkeerbaar is maar wij willen u voor de toekomst toch wijzen op andere mogelijkheden.

Het voordeel van GOW is dat het een absolute methode is. Een score op bijv. kwaliteit leidt altijd tot dezelfde fictieve korting op de aangeboden prijs. Een aanbieder die hoog scoort krijgt een grotere fictieve korting dan een aanbieder die lager scoort. Bovendien kan de aanbestedende dienst stellen dat de toegepaste fictieve korting, bij eventueel niet nakomen als malus opgelegd zal worden.

Prestatie-inkoop (of Best Value Procurement) is een inkoopmethodiek waarbij de inschrijvingen worden gewaardeerd volgens het principe dat de meeste waarde moet worden verkregen voor de laagste prijs. Bij BVP wordt het principe om veel eisen te stellen aan de aanbieder losgelaten. De aanbestedende dienst schrijft veel minder standaarden en minimumeisen voor om de kwaliteit van de opdracht te garanderen. Immers hoe meer van



deze standaarden worden gesteld, hoe minder ruimte er overblijft voor aanbieders om op kwaliteit het verschil te maken.

De concurrentiegerichte dialoog biedt de ruimte voor aanbieders om verschillende oplossingen aan te dragen om in de behoefte van de aanbestedende dienst te kunnen voorzien. Vervolgens kan de aanbestedende dienst in de dialoog samen met de aanbieders de voorgestelde oplossingen nader uitwerken en uiteindelijk bepalen welke oplossing(en) het best in zijn behoefte kan voorzien.

### **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 en in de wachtkamerovereenkomst een bepaling over op te nemen.

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

### *Social return (SROI)*

In een krimpende markt leidt de inzet van SROI al snel tot verdringing van arbeidsplaatsen. En in het zorgvervoer 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 guestritten en stewards.

---

<sup>1</sup> 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.



## **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 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. In het bestek 'Leeuwarden' dient de opdrachtnemer iedere twee jaar de SFT verklaring aan te leveren. Overigens beoordeelt het AIM als positief dat u een informatieplicht stelt indien de opdrachtnemer een SFT verklaring met als eindoordeel onvoldoende heeft ontvangen. Ook positief is dat u de mogelijkheid van een herstelplan opneemt en sancties verbindt aan het structureel niet hebben van een SFT verklaring met als uitkomst 'voldoende'.

## **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. Maar dat de aanbestedende dienst niet in staat is om inzicht te geven in 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 een onwerkbaar situatie. Hier is ook in dit bestek sprake van.

Het AIM beoordeelt uw bestek op dit onderdeel echter als zeer positief. Het bestek is zeer concreet in de bandbreedte waarbij een volumedaling voor risico van de opdrachtnemer is en geeft tevens aan dat bij overschrijding van de bandbreedte de consequenties in onderling overleg tussen u als opdrachtgever en de opdrachtnemer worden besproken.

## **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 voor de implementatie van het leerlingenvervoer slechts 2 maanden en een week tussen moment van gunning en ingangsdatum van de uitvoering liggen. Waarbij nog geen rekening is gehouden met eventuele bezwaren of gerechtelijke procedures die de implementatietijd verder zullen verkorten.

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). De eis dat per 1 januari 2018 gebruik gemaakt moet worden van Groengas en/of elektrisch aangedreven voertuigen maken gezien de huidige levertijden van dergelijke voertuigen een implementatietijd van ruim twee maanden niet realistisch. De opdrachtnemer heeft in theorie 6 maanden de tijd om deze voertuigen in te kopen maar aangezien de start van het leerlingenvervoer op 4 september is, zullen de voertuigen voor dit vervoer op die datum beschikbaar dienen te zijn om dubbele investeringen te voorkomen.

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 niet terugverdienen. In uw bestek bedraagt de contractduur voor het leerlingenvervoer 4 jaar met 2 maal 1 optiejaar en voor het WMO vervoer 3 jaar en 7 maanden met 2 maal 1 optiejaar.

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 optiejaren (waarbij de 2 optiejaren 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 optiejaren is van belang dat hierover tijdig contact is tussen de aanbestedende dienst en de opdrachtnemer (minimaal 12 maanden voor eindtijd van het contract). In uw bestek is dat 6 maanden. Indien er geen gebruik gemaakt wordt van de optiejaren is er bij een termijn van 12 maanden nog tijd om een nieuwe aanbesteding te starten en is er eveneens 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 optiejaren de vervoerder kan verplichten deze optiejaren uit te dienen. In uw bestek is dat niet zo geregeld.

### **Referentie-eisen, 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, 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 ong. 5% van de omvang van het contract per jaar als minimaal beschikbaar vermogen.

In uw bestek stelt u in paragraaf 3.3.2 de eis dat de opdrachtnemer een accountantsverklaring (zonder een continuïteitsparagraaf) en een bankverklaring dienen af te geven. Het is het AIM niet duidelijk wat de accountantsverklaring moet inhouden en gaat er vanuit dat het juist wel gaat om de continuïteit van opdrachtnemer. U stelt dat de opdrachtnemer beide verklaringen dient af te geven terwijl het AIM denkt dat of een accountantsverklaring of een bankverklaring voldoende behoort te zijn.

### **Rol en positie van 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 bij het leerlingenvervoer door de hoofdaannemer moet krijgen en tenminste 75% van de aangeboden prijs bij het ongeregeld en vraagafhankelijk 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).





## 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 met alle gevolgen van dien blijft inschrijven. U geeft aan dat bij de marktconsultatie de vervoerders geen minimumtarief hebben afgegeven en dat u daarom de keuze heeft gemaakt om in het bestek ook geen minimumprijs op te nemen. Het AIM had verwacht dat u om de minimumprijs te bepalen hiervoor onafhankelijk deskundig advies zou hebben ingeschakeld.

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 pleit 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.

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. Waarbij aanvullend gevraagd wordt dat een vervoerder minimaal inzage geeft met welke combinatiegraad (hoeveel personen in een voertuig), bezettingsgraad (verhouding beladen versus onbeladen kilometers), gemiddelde snelheid, vervoersvolume, gemiddelde ritlengte, ophaalmarges en eigen bijdrage van reiziger en medereiziger (voor zover deze niet al dwingend in het bestek zou voorgeschreven) gerekend is. 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 landelijke geografische kenmerken van het te verrichten vervoer.

## Kostenontwikkeling

In opdracht van SFT maakt Panteia jaarlijks een overzicht van de laatste gemiddelde kostenontwikkelingen voor het taxivervoer. Dat wordt ook wel de NEA-kostenontwikkelingsindex genoemd. Panteia berekent deze index in absolute onafhankelijkheid. De kostenontwikkelingen zijn gebaseerd op vaststaande feiten en prognoses van het Centraal Planbureau. Toekomstige kostenontwikkelingen die nog onzeker zijn, zijn niet bij de ramingen betrokken.

Het is van belang dat het bestek er rekening mee houdt dat biedingen gebaseerd zijn op het prijspeil van het jaar waarin ze zijn uitgebracht. In uw bestek wordt de index pas voor het eerst





op 1 januari 2019 toegepast waardoor de opdrachtnemer voor het eerste jaar zelf een inschatting van de kostenontwikkeling dient te maken.

### **Wachtkamer/reservebank overeenkomst**

Het komt in sommige aanbestedingen voor dat naast de vervoerder, die op basis van de gunningscriteria het beste scoort, een overeenkomst wordt gesloten met de vervoerder die als één na beste scoort. De opdrachtgever zorgt er op die manier voor dat, in geval van problemen, het vervoer snel overgenomen kan worden door die tweede vervoerder. In uw bestek kiest u hier ook voor.

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 2 jaar van het gegunde contract<sup>2</sup> gevraagd kan worden het vervoer over te nemen. In uw bestek hanteert u een termijn van 1 jaar met eventueel in overleg telkens een verlenging van een jaar. Tussen de aanbestedende dienst en de tweede vervoerder dienen realistische afspraken gemaakt worden over de termijn waarna de tweede vervoerder daadwerkelijk het vervoer uit moet gaan voeren. De in het bestek gestelde termijn van 3 maanden is voor een zorgvuldige overname in de optiek van het AIM te kort. 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 aanbieders 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,

---

<sup>2</sup> Deze aanbeveling in relatie zien tot de aanbeveling over contractuur/looptijd: namelijk min. 5 jaar.



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 laagdrempelige klachtenregeling bij de aanbestedende dienst moeten worden ingericht voor gebruikers.

## **Overig**

U geeft aan in 1.4 “Beschrijving Opdracht” dat voor het leerlingenvervoer dat start vanaf 1 augustus a.s. meteen een rittenplanning dient te worden gemaakt als ware de gemeenten Leeuwarderadeel en Littenseradiel al onderdeel van de gemeente Leeuwarden. Dit met als doel om de rittenplanning vanaf 1 januari 2018 niet te hoeven wijzigen. Het AIM gaat er vanuit dat de leerlingen binnen de genoemde gemeenten in combinatie vervoerd kunnen en mogen worden en dan is het uit efficiency oogpunt onvermijdelijk dat er een nieuwe planning wordt gemaakt op het moment dat er leerlingen uit genoemde gemeenten worden toegevoegd.

U geeft bij paragraaf 4.5 aan dat gebruik gemaakt dient te worden van de meest recente versie van Easy Travel of vergelijkbaar pakket. De ervaring leert dat tussen de verschillende pakketten er verschillende uitkomsten bij afstandsbepalingen bestaan. Om ongewenste discussie te voorkomen beveelt het AIM aan om eenduidig een routeplanner voor te schrijven.

In de bijlage uitvoeringseisen leerlingenvervoer bij punt 13k van de offerteaanvraag laat het bestek de opdrachtnemer de mogelijkheid tot interpretatie van de noodzakelijkheid om de voertuigen te voorzien van winterbanden. Voor het collectief vervoer is deze clausule niet opgenomen. Het AIM beveelt aan om expliciet op te nemen dat in de winterperiode (bijvoorbeeld van november tot en met maart) de voertuigen met winterbanden uitgerust dienen te zijn. Op deze wijze is het voor de inschrijvende duidelijk en laat geen mogelijkheid tot interpretatieverschillen.

Goed om te constateren dat u een systematiek omtrent ‘Past Performance’ wilt ontwikkelen. Het AIM is hier zeer in geïnteresseerd. Het toepassen van een dergelijke systematiek zal in goede relatie moeten worden gebracht en recht moeten doen aan het principe van ‘level playing field’ maar is zeker het onderzoeken waard.

In de aanvullende eisen omtrent het leerlingenvervoer stelt u dat de chauffeur toezicht dient te houden op het voertuig met leerlingen op het moment dat hij een andere leerling naar school begeleidt. Dit is alleen mogelijk indien goede afspraken met de schoolleiding wordt



gemaakt over de overname van de leerling op een plek waar de chauffeur zijn voertuig nog in het zicht heeft.

In de aanvullende eisen omtrent het collectief vervoer stelt u dat betaling van de eigen bijdrage mogelijk moet zijn via een bankoverschrijving of via incasso en dat contante betaling niet toegestaan is. De administratieve lasten van een bankoverschrijving zijn onevenredig hoog en misschien kunt u heroverwegen om alleen incasso voor de inning van de eigen bijdrage toe te staan.

