

Gemeente Steenwijkerland,
[REDACTED]

Postbus 162,

8330 AD Steenwijk.

Per email naar: inkoop@steenwijkerland.nl

Behandeld door
Saida Akaaboune

E-mail

s.akaaboune@ai-mobiliteit.nl

Datum

17 februari 2020

Onderwerp

Reactie AIM op bestek Leerlingenvervoer gemeenten Steenwijkerland, Urk en Noordoostpolder SUN-gemeenten 2020 - 2025

Geachte [REDACTED]

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.

Voorafgaand aan uw aanbesteding, is er telefonisch overleg geweest tussen AIM en de gemeente. . Wij hebben dit als positief ervaren. Hierdoor konden wij onze beleidsthema's uitvoerig onder uw aandacht brengen en werd u in de gelegenheid gesteld een wel overwogen keuze te maken. Het uiteindelijke doel hierbij is het realiseren van een kwalitatief beter product. De lijst met beleidsthema's en aandachtpunten van het AIM is ook toegestuurd.



Bij het analyseren van uw definitieve bestek, kunnen wij constateren dat een aantal door ons voorgestelde elementen ook daadwerkelijk zijn doorgevoerd. Wij vinden het positief om te lezen dat u:

- veel elementen die TX keur voorschrijft (zoals Cao Taxivervoer, voldoende beoordeling door het Sociaal Fonds Mobiliteit (SFM), diverse opleidingen, leeftijd voertuigen). Hierover geven wij in het kopje "Verwonderpunten", nog een verdere uiteenzetting, met name over de keuze ten opzichte van ISO 9001 of gelijkwaardig
- kiest voor een langere initiële looptijd met optiejaren (met een kanttekening die onder verwonderpunten wordt besproken)
- duurzaamheid voor voertuigen hoog in het vaandel hebt staan
- veel aandacht besteed aan de relatie tussen hoofdaannemer en onderaannemer en daar ook een verantwoordelijkheid in neemt
- de NEA indexatie jaarlijks gaat toepassen
- een wachtkamer constructie hebt opgenomen

Naast de positieve punten brengen wij nog wel de punten onder uw aandacht waar we in mindere mate iets van teruglezen en die ons verwonderen. Deze blijven nog onverminderd van kracht.

Het is wellicht nog mogelijk (een aantal van) deze verwonderpunten in de Nota's van Inlichtingen aan de orde te stellen (onder andere de keuze mogelijkheid TX keur/ISO 9001). Tevens hopen wij, dat u een aantal keuzes nader kunt uitleggen. Met name de inzet van een derde voor contractbeheer waaronder al dan niet planning en coördinatie vallen is hierbij belangrijk te weten.

Het AIM wenst u verder veel succes met het verdere verloop van uw aanbestedingstraject.

Met vriendelijke groet,



Saida Akaaboune
Manager AIM



Positieve punten in uw bestek

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? U doet dit ook door bewust te kiezen voor een langere contractduur. U kiest namelijk voor een initiële looptijd van 5 jaren met in totaal 3 optie jaren. Wij juichen dit toe.

Wel is het opvallend, dat u in het gunningsmodel relatief weinig punten toekent aan duurzaamheid. Hier zijn in totaal 100 punten te verdienen van de in totaal 1000 punten (500 prijs en 500 kwaliteit). Nog een punt van aandacht is, dat u geen criteria omschrijft wanneer de optie jaren zullen worden toegekend. Dit is belangrijk voor de inschrijver om te kunnen bepalen of deze jaren worden meegenomen in de calculatie. Door rekening te houden met een looptijd van 8 jaren (zonder criteria), kan de inschrijver een groot risico lopen. In het verlengde hiervan is het AIM geen voorstander van het verplicht uitdienen van optie jaren. Hier zou sprake moeten zijn van wederkerigheid.

Relatie hoofdaannemer-onderaannemer

Het is belangrijk stil te staan bij de relatie hoofdaannemer – onderaannemer. In paragraaf 2.7 van uw bestek worden op bladzijde 22 concrete eisen gesteld aan deze relatie. Zo mag de inschrijver maximaal 50% in onderaanneming laten uitvoeren. Om dit te kunnen controleren eist u onder andere de namen van de beoogde onderaannemers en is het ook aan u om goedkeuring te geven voor deze onderaannemers. Ook de gevraagde, geëiste bescheiden moeten worden bijgevoegd. Eveneens opvallend en positief is het feit, dat u eist, dat een onderaannemer tenminste 90% van het aangeboden tarief per km als vergoeding dient te ontvangen en geeft u aan, dit goed te zullen controleren.

Het wisselen van onderaannemers gedurende de looptijd mag alleen als u daar, als aanbestedende dienst, goedkeuring voor geeft.

Punt van aandacht is dat het goed zou zijn een betalingstermijn voor te schrijven aan onderaannemers van maximaal 14 dagen.

Kostenontwikkeling

Positief is, dat u de NEA index gebruikt om de kostenontwikkelingen in kaart te brengen.

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. Tot ons genoegen wordt de NEA index door u direct in het eerste jaar gehanteerd

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. 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. Immers, van een kwalitatief slecht presterende vervoerder wil je ook afscheid kunnen nemen, zodanig dat het vervoer snel overgenomen kan worden. 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. U kiest voor een wachtkamertermijn van 2 jaar en hierna een stilzwijgende jaarlijkse verlenging.

Het risico voor de vervoerder is groot als hij alsnog de opdracht krijgt. De calculatie is compleet anders en met name de investering in het materieel moet in veel kortere tijd worden terugverdiend. Het AIM adviseert in dergelijke situaties een overleg waarin de kosten transparant worden gemaakt en eventuele nadelige gevolgen door de opdrachtgever worden gerepareerd. Ook een onderzoek bij de eerste vervoerder hoe de problemen zijn ontstaan, ligt voor de hand.



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.

Zo beveelt het AIM aan dat de aanbestedende dienst in het gehele traject van de aanbesteding nadrukkelijk ouders/verzorgers betrekken, bij de totstandkoming van het bestek, het beoordelen van de aanbiedingen, maar ook tijdens de (de evaluatie van) uitvoering van de opdracht. De aanbestedende dienst zou kunnen denken aan het actief betrekken van een oudercollectief bij het formuleren van een programma van eisen. U neemt dit niet over in het bestek. Wel kunnen inschrijvers in het gunningmodel op het item Plan van Aanpak uitvoering op bladzijde 69, punten verdienen door een visie uit te werken hoe men de communicatie ziet tussen inschrijver/opdrachtgever, scholen en de ouders/verzorgers van de leerlingen/jeugdigen.

Communicatie spelregels en verwachtingen

Voor een goede uitvoering van het vervoer is het belangrijk dat de gebruikers weten wat ze kunnen verwachten. Welke spelregels gelden er en wat mag een gebruiker wel of niet verwachten van de aanbestedende dienst en van de vervoerder? Hoe is de klachtenafhandeling ingeregeld en waar kan een gebruiker terecht als er een geschil ontstaat? Het AIM beveelt dan ook aan dat de aanbestedende dienst hierover duidelijkheid geeft richting vervoerders in het bestek, maar vooral ook richting gebruikers nadat de opdracht is gegund en het contract is getekend. In uw bestek blijft dit punt onduidelijk. Op bladzijde 49 van het bestek vermeldt u, dat er nog overleg moet plaatsvinden over de exacte klachtenprocedure. Hoe deze eruit komt te zien is niet duidelijk.

TX kwaliteitskeurmerk

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 SFM (Sociaal Fonds Mobiliteit), maar ook leeftijd van voertuigen etc.

In uw bestek benoemt u op bladzijde 65 TX keur als mogelijkheid om aan de kwalitatieve eisen te voldoen. U geeft de inschrijver hier echter ook de vrijheid het ISO 9001 certificaat (of gelijkwaardig) te gebruiken. Overigens worden diverse eisen van TX keur wel in uw bestek als eis aangegeven (zoals Verklaring Cao Taxivervoer, verklaring "voldoende" van het SFM, Code VVR, Het nieuwe Rijden, de voertuigleeftijd). TX keur is een landelijk kwaliteitskeurmerk voor de totale taxibranche. Het dekt de volledige lading, zowel op materieel als op chauffeurs gebied. Groot voordeel van TX keur is, dat dit keurmerk periodiek wordt gecontroleerd/geaudit door onafhankelijke en deskundige mensen. Bij het niet meer voldoen aan TX keur, geldt een strak malusregime met als uiterste sanctie het innemen van het keurmerk. Het AIM wil u met klem adviseren deze lijn te volgen en alleen TX keur toe te staan.



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 50% mee. En het zou ook moeten gaan om een absolute vergelijking. Dus elke bieding wordt op zichzelf beoordeeld, los van de andere biedingen. 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).

De door u omschreven beoordeling van de kwalitatieve gunningsfactoren, wordt grotendeels uitgevoerd door een beoordelingsteam dat middels consensus tot een eensluidend oordeel moet komen. De individuele leden mogen daarbij kiezen voor: uitmuntend (100% van de punten), voldoende/goed (75%), matig (50%), slecht (25%) en niet beantwoord/slecht (0%). De ervaring is, dat nagenoeg iedere score zal zijn: matig of voldoende/goed. Een uitmuntend of slecht zal nauwelijks worden gegeven, zeker niet in een consensus model. Hierdoor loopt u het risico dat het verschil in de gunning toch wordt gemaakt door de prijs. Het AIM adviseert u hier nogmaals naar te kijken en het beoordelingsteam ook op dit onderwerp goede instructies te geven.

Behoud van betrokken personeel bij een faillissement

Het AIM beveelt aan dat aanbestedende dienst inzet op behoud van reeds bij het vervoer betrokken personeel. Het is daarbij belangrijk dat er stilgestaan wordt bij wat er met het personeel gebeurt als een vervoerder onverhoopt gedurende de uitvoering van het vervoerscontract failliet gaat. In zo'n situatie zou de inzet moeten zijn: behoud van reeds bij het vervoer betrokken personeel. Het verdient aanbeveling daar als opdrachtgever voor de toekomst beleid over 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 verdient aanbeveling om als aanbestedende dienst hier ondersteuning en – waar nodig- medewerking aan te verlenen door bijvoorbeeld het Sociaal Fonds Mobiliteit (SFM) te informeren wie de huidige vervoerder(s) (inclusief onderaannemers) is/zijn. Wij kwamen betreffende regelingen niet tegen in uw bestek.

U schrijft echter wel de Cao Taxivervoer voor, waar deze regelingen deel van uitmaken. Het leek ons goed, u deze onderbouwing te geven, voor het geval hier onduidelijkheid over zou ontstaan.

Social return (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 gestritten en inzet als stewards. Het is aan te bevelen om hier als opdrachtgever beleid voor te ontwikkelen.

Risicoverdeling, wijziging vervoervolume

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 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 is dit een onwerkbaar situatie. In meerdere paragrafen in uw bestek komt dit naar voren. Op bladzijde 8 wordt onder andere onder 1.3 gesteld: “als het werkelijke aantallen leerlingen meer dan 10% afwijkt van het geïndiceerd aantal, dan zal dit niet worden gezien als wezenlijke wijziging van de overeenkomst”. Wellicht is hier een foutje gemaakt en moet in plaats van “meer”, juist “minder” worden gelezen.

In paragraaf 4.1 op bladzijde 30 van uw bestek, wordt aangegeven, dat als het beleid of de uitvoering dusdanig wijzigt dat dit aanmerkelijke gevolgen heeft of als uitbreiding van deze aanbestedingsleidraad beschouwd moet worden, de opdrachtgever in overleg treedt met de opdrachtnemer. Wij missen hierbij het doel van het overleg. Naar onze mening moet dit gericht zijn op compensatie van eventueel extra kosten. Wij adviseren u, dit meer SMART uit te werken. Ook de term “aanmerkelijke” gevolgen is erg vaag en zou concreter kunnen worden uitgelegd.

Ook op bladzijde 31 komen we een opmerking tegen, die erg abstract is. Onder de 5^e bullit wordt gesproken over het verminderen van het aantal leerlingen en dat de inschrijver daar zijn medewerking aan moet verlenen. Ten opzichte van paragraaf 4.1 wordt het risico volledig bij de vervoerder neergelegd, wordt niet in overleg getreden om eventueel extra kosten transparant te bespreken met als doel compensatie. Het AIM adviseert u, hierover in de Nota's van Inlichtingen nader te communiceren.



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.

Bij een gelijkblijvend aandeel rolstoelgebruikers zijn deze hogere kosten door de opdrachtnemer goed te verdisconteren in een totaal tarief. Maar bij een verandering van dit aandeel kan dit voor- of nadelen voor de aanbestedende dienst of vervoerder opleveren. Het AIM beveelt om die reden aan om twee verschillende tarieven te hanteren en uit te vragen, om eventuele problemen achteraf te voorkomen. U doet dit niet en vraagt om 1 tarief voor alle vervoerstypes. Het AIM adviseert u dit nogmaals te bekijken en indien mogelijk uit te werken.

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. U kiest hier niet voor, waardoor u risico's kunt lopen.

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. Deze visie wordt door u niet overgenomen.

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 4,5 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 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. U zou de implementatietermijn kunnen verlengen door bijvoorbeeld de procedure 2^e Nota van Inlichtingen, te schrappen.

Vermogensinstandhoudingsverklaring

De visie van het AIM om onderzoek te doen naar de vraag of een bedrijf voldoende financieel gezond is, door het uitvragen van een vermogensinstandhoudingsverklaring, wordt door u niet overgenomen. U kiest voor het solvabiliteitscriterium. In ons beleidsdocument hebben wij hierover uitleg en advies gegeven.

Prijsvorming

Gelet op de 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 of te beëindigen is de tool goed te gebruiken omdat het inzicht geeft in de huidige prijs en hoe deze zich verhoudt ten opzichte van de prijs die u mag verwachten bij een nieuwe aanbesteding. Wij willen u adviseren deze exercitie te doen, zeker ook om te bepalen of er nog tegen een redelijke prijs kan worden vervoerd.

Onderbouwing tarief

Bij de prijsaanbieding moeten, wat het AIM betreft, aanbieders een gedetailleerde onderbouwing aanleveren hoe zij tot die prijs zijn gekomen, zodat dit bij de gunningsbeslissing meegenomen kan worden. In uw bestek komt dat niet terug. Ook zouden aanbieders duidelijk moeten maken met welke risico's zij rekening hebben gehouden bij het maken van hun aanbidding. 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 deze is 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 en de CROW kostenberekeningstool 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), gemiddelde snelheid, vervoersvolume, gemiddelde ritlengte, ophaalmarges en eigen bijdrage van reiziger en medereiziger (voor zover deze niet al dwingend in het bestek zijn 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. U laat dit geheel aan de inschrijver over, met alle risico's van dien.

KPI's zonder consequenties

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 – uitgevoerd door aanbieder maar ook ingeschakelde onderaannemers- zouden daarin terug moeten komen. Ook komt terug wat de consequenties zijn van het niet voldoen aan vereisten. Uw bestek omschrijft slechts weinig KPI's en daarnaast is de “malus” paragraaf ingevuld met het model: ingebreke stellen. Om de kwaliteit van het vervoer te waarborgen adviseert het AIM hieromtrent nadere regels te stellen.

Meldingsplicht vervoerder

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. Bijvoorbeeld t.a.v. naleving TX keur, CAO, leeftijd voertuigen etc. Niet melden zou tot (financiële) consequenties moeten leiden.

Regiecentrale

Het AIM is geen voorstander van het splitsen van planning en vervoer in twee aparte aanbestedingen. U kiest daar in uw bestek kennelijk wel voor, echter hoe dit nu precies zit, is ons niet geheel duidelijk.

Op bladzijde 15 van uw bestek wordt in paragraaf 1.11 vermeld, dat het contractbeheer is uitbesteed aan OVB/Larcom. Deze partij, zo wordt geschreven, is onder andere verantwoordelijk voor de planning en coördinatie. Ook op bladzijde 10 wordt (zelfs met vette letters) aangegeven dat: “de planning en coördinatie van de ritten, zowel leerlingenvervoer als jeugdwetvervoer, maakt geen onderdeel uit van deze aanbesteding”. Of u hiermee de dagelijkse planning van het leerlingenvervoer bedoelt, of dat u hiermee de routeplanning bedoelt, wij halen dat niet uit uw documenten. In paragraaf 4.7 wordt juist ingestoken op efficiënt vervoer, dus het verhogen van de combinatiegraad door initiatieven van de opdrachtnemer. Tevens wordt het kennelijk toegejuicht, dat de ondernemer door het rijden van andere routes, kostenbesparingen kan realiseren. De precieze rol van de genoemde contractbeheerder is niet duidelijk. Het AIM adviseert u hierover duidelijkheid te verschaffen in de Nota van Inlichtingen.

