

Provincie Utrecht,
T.a.v. de heer Arno van Brakel
Archimedeslaan 6
3584 BA Utrecht

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

Per email naar: inkoop@provincie-utrecht.nl

Datum
1 januari 2020

Onderwerp
Reactie AIM op bestek Regiotaxi Utrecht 2020-2023

Geachte heer Van Brakel,

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



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 het voortraject van uw aanbestedingsproces is overleg gevoerd met het AIM. Tijdens het gesprek dat wij met uw organisatie hebben gehad, zijn meerdere beleidsmatige thema's besproken. Tot ons genoegen zien wij ook meerdere thema's aan bod komen en komt de inhoud overeen met hetgeen het AIM heeft geadviseerd. We zien nog wel enkele substantiële verschillen ten opzichte van onze aanbevelingen in uw documenten. De overige punten die ons zijn opgevallen, moeten worden gezien als opmerkingen in de kantlijn. Naast de opgevallen positieve punten, zullen wij u tevens uitgebreid informeren over onze verwonderpunten. Wij zijn ervan overtuigd, dat met het eventueel overnemen van (een aantal van) deze punten, de kwaliteit van uw bestek zal worden verbeterd. U zou deze punten bijvoorbeeld in een Nota van Inlichtingen richting de markt kunnen communiceren. Wij hebben ons met name geconcentreerd op de aanbesteding van het vervoersdeel. Het callcenter omvat niet de planning, maar alleen de rittoedeling. Hierover wordt door ons een advies gegeven richting de toekomst.

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

Met vriendelijke groet,



Saida Akaaboune
Manager AIM



Positieve punten in 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 zijn algemeenheid kiest u voor dit principe. Wij zien dat op meerdere momenten terug in uw bestek. Zo worden aspecten als stiptheid, verminderen van reistijd, meer flexibiliteit in ophaalpunten, minder wachttijd bij het oproepen van vervoer en communicatie met de klant, zowel besproken in de Aanbestedingsleidraad als in het Programma van Eisen, als onderdeel van de bonus-malusregeling.

Bij het bespreken van de verwonderpunten worden nog een aantal kanttekeningen geplaatst.

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.

Op bladzijde 28 van uw Aanbestedingsleidraad in 4.3.3.2, wordt voor de percelen 1 t/m 4, TX keur omschreven als onderdeel van de technische en beroepsbekwaamheid. U geeft daarbij wel aan, dat beroep op een derde kan worden gedaan, als de vervoerder niet beschikt over TX keur. Het AIM adviseert hierbij wel aan te geven, dat de hoofdaannemer (de vervoerder) wel degelijk aan alle eisen van TX keur moet voldoen. Beter zou het naar onze mening zijn, TX keur als harde eis te stellen, dus zonder beroep te mogen doen op derden. Overigens worden door het eisen van TX keur, automatisch de eisen voor SFM verklaring en verklaring ILT meegenomen. Deze zijn, naast vele andere verplichtingen (zoals chauffeurs opleidingen), onderdeel van TX keur.

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 voor 60% mee. Het AIM juicht dit toe. Slechts 40% is prijs gerelateerd. Bij het bespreken van de verwonderpunten hebben wij hierbij wel een aantal kanttekeningen.



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. Op bladzijde 26 van de Aanbestedingsleidraad, paragraaf 4.3.2, stelt u dat: de van toepassing zijnde cao Taxi vervoer moet worden nageleefd. Hiermee is dus de overgang van personeel op basis van de OPOV en OPBC regeling geborgd. U geeft echter wel de vrijheid dat de Vervoerder een eigen bedrijfs-cao mag hebben. Een andere cao dan de cao Taxi vervoer, geeft u de personeelswaarborg niet. Het leek ons goed u hierover te informeren en dit gedeelte te schrappen.

Opstaptarief

Onder andere in bijlage 4 van uw Programma van Eisen Vervoer, wordt aangegeven, dat u per reiziger een instaptarief hanteert van 4 kilometer. Het AIM is voorstander van een dergelijk tarief, echter wij adviseren dit iets hoger in te zetten oftewel minimaal 5x het kilometertarief.

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.

In uw Aanbestedingsleidraad wordt op bladzijde 7 een planning omschreven. De implementatietijd tussen definitieve gunning en uitvoering is 22 weken, hetgeen door ons als redelijk wordt gezien. Uw aanbestedingsproject is echter gecompliceerd met mogelijk 4 verschillende Vervoerders en een Callcenter. Zaken als overgang personeel, afstemming partijen en aanschaf geschikte voertuigen, zullen zeker de nodige tijd kosten. Positief is het opnemen van een implementatieplan als onderdeel van de kwalitatieve gunningscriteria. Een onvoldoende cijfer op dit criterium leidt tot uitsluiting. U bent derhalve verzekerd van een zeer concreet plan met daarin aangegeven de risico's en beheersmaatregelen.

NEA

Ook wordt het gewaardeerd, dat u de jaarlijkse NEA indexatie gebruikt.



Klachtenregeling bij aanbestedende dienst

U kiest duidelijk voor een laagdrempelige en onafhankelijke klachtenregeling, hetgeen door ons als positief wordt gezien.

Kwaliteit en ontwikkeling medewerkers branche

Het AIM vindt het positief dat u bij 5.3.4 (Dienstverlening Vervoer) de onderwerpen cursussen chauffeurs en medewerkerstevredenheid, onderdeel laat uitmaken van de gunning.

Minimum en maximumtarief

Het AIM vindt het positief dat u per perceel een minimum- en maximumtarief heeft opgesteld.



Verwonderpunten/aanbevelingen

Klanttevredenheidsonderzoek

In uw Programma van Eisen Vervoer, wordt in paragraaf 2.8.5 Reizigerstevredenheid, een dergelijk onderzoek omschreven. Hier wordt gesteld, dat de Opdrachtnemer mee moet werken aan een dergelijk onderzoek. In hoeverre dit onderzoek jaarlijks zal worden gehouden en hoe dit zal worden besproken en geëvalueerd, wordt verder niet uitgelegd. Het AIM adviseert dit SMART te vermelden en de resultaten van een KTO, te bespreken met de Opdrachtnemer, die vervolgens als verplichting heeft, te komen tot een eventueel verbeterplan.

Informatievoorziening gebruikers

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 wordt ruime aandacht geschonken aan deze onderwerpen. Naar onze mening wordt dit echter meer beschreven voor de Opdrachtnemers (Vervoerders en Callcenter), dan voor de gebruiker. Als wij met een gebruikersbril uw bestek lezen, dan lijkt het een wirwar te achterhalen wie waarvoor verantwoordelijk is. Het afgeven van een pas, is voor de gemeente, de Vervoerder dient te factureren, het Callcenter geeft uitleg enzovoort. Maar ook dat klachten neergelegd moeten worden bij een onafhankelijk meldpunt, dat een klacht binnen een bepaalde tijd moet zijn beantwoord door de Vervoerder. Het wordt allemaal wel beschreven, maar op verschillende plaatsen. Wij adviseren hier nogmaals aandacht aan te besteden en eventueel met een afvaardiging van de gebruikers te komen met een simpele weergave.

Gunningscriteria

Weging kwaliteit

Zoals reeds aangegeven bij de positieve punten, telt kwaliteit in uw bestek voor 60% mee bij de gunning. Een punt van aandacht is wel, de methodiek voor het toekennen van de punten. Een team met deskundige leden mag per gunningscriterium een rapportcijfer geven. Dit is het cijfer: 2,4,6,8,10. Tussenvolgende cijfers worden niet genoemd. De uitleg van het cijfer 6 is voldoende en het cijfer 8 is ruim voldoende. Een 10 is uitmuntend. De ervaring leert dat de cijfers 2,4 en 10 niet tot nauwelijks worden gegeven. Dit betekent dat de bandbreedte erg smal kan zijn en dat dus het aanvankelijk idee van hoge waardering van de kwaliteit aanzienlijk lager is geworden. Het AIM adviseert u, hierover



uitgebreid met de teamleden te overleggen en praktische spelregels uit te werken, die verder gaan dan hetgeen besproken wordt op de bladzijden 33 en 34. Het risico is anders, dat de prijs toch weer bepalend zal zijn.

Effecten arbeidsmarkt

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.

Social return (SROI)

In uw bestek is een Protocol Social Return provincie Utrecht gevoegd. Naar dit protocol wordt verwezen op bladzijde 32 van uw Programma van Eisen Vervoer onder paragraaf 2.6.19. Gesteld wordt dat 2% van de gefactureerde opdrachtsom moet worden aangewend voor SROI activiteiten. Het is ons onduidelijk in hoeverre dit de opdrachtsom voor 1 jaar is, of dat dit ieder jaar terug komt. Daarnaast wordt gesteld, dat als de 2% niet volledig wordt ingezet, de provincie het resterende gedeelte kan inhouden. Nu u kiest voor SROI, adviseren wij u, hierover duidelijk te zijn. Voor de Vervoerder is dit een financieel risico, dat zal worden ingerekend in de calculatie. Wel merken wij *positief op dat u de eis stelt dat SROI niet mag leiden tot werkverdringing in de branche.*

CAO en SFM bedrijfsoordeel

In uw bestek vraagt u om een CAO verklaring. Een dergelijke verklaring maakt echter onderdeel uit van TX keur. Alleen indien een inschrijver een gelijkwaardig certificaat kan overleggen is deze CAO



verklaring van toepassing. Bij het AIM is overigens geen certificaat bekend wat als gelijkwaardig aan het TX keurmerk kan worden beschouwd.

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. Op bladzijde 19 van de Aanbestedingsleidraad wordt in paragraaf 3.4.2 onder bullit 5 gesteld dat de uitsluitingsgronden die van toepassing zijn op deze aanbesteding, ook gelden voor Derden. Een onderaannemer wordt gedefinieerd als Derde. Dit impliceert naar onze mening, dat u cao Taxi Vervoer, TX keur, SFM verklaring enz., eveneens verplicht stelt voor onderaannemers. Mocht dit het geval zijn, dan zou dit duidelijker uitgelegd moeten worden.

Overigens wordt in dezelfde paragraaf onder bullit 3 aangegeven, dat de Derde bij inschrijving geen Uniform Europees Aanbestedingsdocument hoeft te voegen. Wij komen nergens tegen, of dit in een later stadium wel zou moeten worden gedaan. Het AIM adviseert u, hierover een verplichting te stellen.

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 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. Vervoersvolumes wijzigen niet alleen op het gebied van aantallen, maar ook op het gebied van kwantiteiten, oftewel de hoeveelheid beladen kilometers door bijvoorbeeld veelvuldige congestie. De provincie Utrecht staat bekend als congestie-gevoelig gebied, vandaar hierbij onze opmerkingen en aanbevelingen. U geeft wel aan dat u in overleg wilt treden, indien de volumewijzigingen meer bedragen dan 20 %, maar kleinere afwijkingen zijn geheel voor risico van de opdrachtnemer

Congestie/staffels

In uw Programma van Eisen wordt op bladzijde 26 onder paragraaf 2.6.9 gesteld, dat: " er geen rekening gehouden wordt met (tijdelijke) wegopbrekingen, omleidingen en files". De extra kosten



hierdoor kunnen niet in rekening worden gebracht. In de volgende alinea, wordt aangegeven, dat er overleg plaatsvindt tussen partijen als sprake is van structurele congestie. Dit overleg heeft overigens alleen betrekking op het bepalen van de correctiefactor voor de berekening van de toegestane reistijd.

Het AIM constateert hier een aantal verwonderpunten. In en rond Utrecht wordt momenteel, maar ook de komende jaren, veelvuldig aan de weg gewerkt met als gevolg, grote en kleine vertragingen. Het risico met betrekking tot kosten en bonus-malus worden, op grond van vorenstaande, volledig bij de vervoerder gelegd. Dit geldt eveneens voor structurele congestie. Het AIM acht dit niet gewenst en adviseert hier nadere afspraken over te maken, bijvoorbeeld, dat bij dergelijke gevallen overleg plaatsvindt als sprake is van afwijkingen met een percentage van 10%. Bij het bespreken van de gevolgen, kan een open kostprijs calculatie als middel worden gebruikt.

Daarnaast adviseren wij in uw definitie overzicht uitleg te geven wat u verstaat onder de termen structurele congestie en dagelijkse congestie.

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. Wij hebben dit met u besproken, maar zien deze differentiatie niet terug in uw bestek.

In- en uitstaptijd.

Het komt voor dat wij punctualiteitseisen in aanbestedingen tegenkomen waarin de in- en uitstaptijd onderdeel uitmaakt van de totale maximale reistijd waaraan een malus is gekoppeld. In bijlage 8a van uw Programma van Eisen Vervoer, wordt een bonus-malus regeling aangegeven. Op de tweede bladzijde worden definities vermeld voor vertrektijd en aankomsttijd, alsmede de bandbreedte die daarvoor geldt. Komt een rit buiten de bandbreedte dan volgt op enig moment een malus, conform het vermelde staattie. Van belang is te weten, in hoeverre in- en uitstappen onderdeel is van de definities. Dit is onduidelijk. Het AIM adviseert dit niet te doen, maar als een Opdrachtgever dit wel van belang vindt, hiervoor een differentiatie aan te geven tussen rolstoelgebruikers en niet-rolstoelgebruikers. Vanuit de branche wordt geadviseerd hiervoor te hanteren:

* bij ouderen en mensen met een beperking: 3 minuten instap en 10 minuten uitstap voor het gehele voertuig (wanneer dit op 1 locatie is). Is dit niet op 1 locatie, dan ook 3 minuten per cliënt uitstap.



* Bij rolstoelgebruikers 5 minuten voor zowel de instap als de uitstap.

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 5 maanden zit tussen gunning van de opdracht en startdatum van het vervoer. Gezien de omvang van deze opdracht achten wij deze termijn te kort voor een vlekkeloze implementatie.

Contractduur/looptijd

Looptijd contract

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 die over een korte looptijd (1-2 jaar) terugverdiend moeten worden met hogere kosten voor opdrachtgever tot gevolg.

In uw bestek kiest u voor een termijn van slechts 40 maanden. .

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. Wij hebben dit uitgebreid met u besproken en u hebt uitleg gegeven waarom gekozen wordt voor een relatief zeer korte contractduur van drie jaar, vier maanden en drie dagen. In de Aanbestedingsleidraad stelt u op bladzijde 11 onder paragraaf 2.7, dat deze periode met 2 x 3 maanden kan worden verlengd. U legt uit dat als reden geldt, het feit, dat het beheer van het contract dan zal overgaan van provincie naar gemeenten. Tijdens ons bezoek werd door u tevens aangegeven, dat u aansluit bij het beëindigen van de OV Concessie Provincie Utrecht. Dit laatste wordt echter niet in uw bestek vermeld. Wij hebben u uitleg gegeven dat een kortlopend contract, negatieve gevolgen kan hebben voor vervoerders (terugverdiens tijd) en personeel. U hebt echter besloten vast te houden aan het oorspronkelijke uitgangspunt.

Verplichting eventuele 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 de vervoerder kan verplichten. deze optie jaren uit te dienen. In uw bestek geldt die verplichting wel zie 2.7 Dit schept bij de vervoerder een onwerkbaar situatie omdat het voor



hem onzeker is wanneer er voertuigcapaciteit en personeel moet worden afgestoten c.q. kan worden ingezet voor andere projecten.

Onderaannemers

Het is ook 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 beveelt het AIM aan dat de aanbieder die met onderaannemers gaat 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 door de hoofdaannemer aangeboden prijs moet krijgen mits deze onderaannemer ook de planning verzorgt. Bij ongeregeld/vraagafhankelijk vervoer zou de richtlijn kunnen zijn dat de onderaannemer tenminste 75 % van de aangeboden prijs moet krijgen indien de planning door de hoofdaannemer wordt verzorgd. Op die manier kan de aanbestedende dienst er zicht op houden dat het vervoer niet tegen een mogelijk te scherpe prijs met alle eventuele risico's van dien uitgevoerd moet worden

Prijsvorming

Reële kostprijs

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 de aanbestedende dienst een goede inschatting maken van de prijsopbouw voor het leerlingen, WMO en jeugdvervoer.

In de aanbestedingsleidraad wordt op bladzijde 37 onder paragraaf 5.4 uitleg gegeven, dat u per perceel zowel een onder- als bovengrens aangeeft. In hoeverre dit reële kostprijzen zijn, kan door ons niet worden vastgesteld. Daarvoor zijn aanzienlijk meer aspecten van belang. Om zekerheid te geven richting de markt, adviseren wij u om uitleg te geven hoe u tot deze prijzen bent gekomen

Wachtkamer/reservebank overeenkomst

U hanteert een wachtkamerovereenkomst van 1 jaar. Op zich is het hanteren van een dergelijke overeenkomst positief voor de continuïteit van het vervoer. U moet zich echter wel realiseren dat er voor de tweede vervoerder risico's aan kunnen kleven. Deze moet immers in een nog korter tijdsbestek het vervoer overnemen en heeft niet altijd per direct het benodigde personeel en materieel beschikbaar. Deze vervoerder kan, theoretisch gezien, slechts twee jaren de tijd hebben om zijn investeringen terug te verdienen. Deze tijd is erg kort. Wij adviseren u, dit onderwerp nogmaals tegen



het licht te houden. Het terugbrengen van de wachtperiode naar bijvoorbeeld 3 maanden is in deze te overwegen.

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 en veel beloftes worden gedaan, 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.

Malus en kostprijs

Het AIM is voorstander van nieuwe ideeën op het gebied van prikkels om te presteren conform de inschrijving. In plaats van het opleggen van een boete, zou de aanbestedende dienst kunnen werken met het vooruitzicht op een bonus voor de vervoerder. Deze benadering wordt niet door u overgenomen. De focus ligt bij de bonus-malus regeling vooral op het opleggen van een malus bij disfunctioneren.

Splitsen planning en vervoer

Het AIM is geen voorstander van het splitsen van planning en vervoer in twee aparte aanbestedingen. Het is positief te noemen, dat u daar ook niet voor kiest. Wel organiseert u een Callcenter. In bijlage 1 van het Programma van Eisen, worden door u de rolverdeling en de verantwoordelijkheden geschetst. Het Callcenter heeft de volgende hoofdtaken:

- het verwerken van de gegevens van pashouders
- het verzorgen van de ritaaname
- het toedelen van ritten

Planning en vervoer zitten dus bij elkaar, hetgeen betekent, dat gebruik gemaakt wordt van de expertise van de branche waardoor meer efficiency kan worden behaald. Wel wordt de door u gekozen vorm een extra laag in de keten geplaatst. Dus zullen er extra kosten gemaakt worden, hetgeen ten koste gaat van de budgetten voor de reizigers.

Het toedelen van ritten wordt verricht op basis van de postcode van de klant. Zonder enig gevoel en zicht op de lokale situatie, zoals infrastructuur, beschikbaarheid personeel en materieel, worden ritten klakkeloos toebedeeld. Enige vorm van finetuning is niet aan de orde. Hier kan een risico ontstaan, dat vraag en aanbod niet op elkaar worden afgestemd.



pagina 13 van 13

Wij hebben dit uitgebreid met u besproken en ook de argumenten die het AIM hanteert zijn in uw bezit. Wellicht kan dit in de toekomst resulteren in een, voor dit onderwerp, verbetering van het bestek.

