

Gemeente Alkmaar
tav. de heer Dennis Bruijn
Langestraat 97
1811 JD Alkmaar
Per email: post@alkmaar.nl

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

Datum
9 juni 2020

Onderwerp
Reactie AIM op bestek WMO-vervoer Regio Alkmaar eo.

Geachte heer de Bruijn,

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 verbetering 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.

Op dit moment is Nederland in een grote crisis geraakt. De corona-crisis raakt veel mensen en bedrijven. Op veel plaatsen is de economie tot stilstand gekomen en grote financiële problemen zijn, zeker in de taxibranche, volgens velen onontkoombaar. Het AIM vraagt zich dan ook af, in hoeverre de lopende contracten, gezien deze exceptionele situatie niet verlengd moeten worden en aanbestedingen zouden moeten worden opgeschort. De wet geeft deze mogelijkheid onder andere in de vorm van het model van "onderhandelingsprocedure zonder voorafgaande bekendmaking". Zo hebben de gemeenten Deurne, Gemert-Brakel en Laarbeek besloten, de aanbesteding voor het leerlingenvervoer af te breken ivm de coronacrisis en te kiezen voor dit model vanwege: "dwingende spoed als gevolg van gebeurtenissen die door de aanbestedende dienst niet konden worden voorzien". In uw documenten wordt in het geheel niet gesproken over de huidige situatie die volgens deskundigen ons allemaal nog maanden en misschien zelfs jaren, zal bezighouden. Hoe gaat u bijvoorbeeld om met de situatie dat er niet vervoerd mag en kan worden, hoe dienen de voertuigen eruit te zien, als de 1,5 meter afstand een verplichting gaat worden, moeten er meer voertuigen worden ingezet, in hoeverre moet de chauffeur beschermd worden en wie draait dan voor de kosten op? Allemaal vragen die reeds nu spelen en naar alle waarschijnlijkheid ook aan de orde kunnen zijn gedurende de contractperiode. In het voortraject van deze aanbesteding heeft FNV Alkmaar ondersteuning gevraagd bij het AIM. Deze ondersteuning heeft geleid tot onder andere een schrijven aan alle betrokken gemeenteraden. Een belangrijk punt in deze brief was juist de Corona-pandemie. Het verbaast ons dan ook dat dit onderwerp niet terugkomt. In dezelfde brief is door het AIM aangegeven dat wij u zouden willen ondersteunen bij het verdere proces. Helaas is daar geen vervolg op gegeven.

Wel hebben we gemeend, uitvoerig aandacht te besteden aan uw bestekdocumenten, voor het geval u toch besluit deze aanbesteding niet te willen stopzetten, dan wel dat u deze punten kunt meenemen bij een volgende aanbestedingsprocedure.

In dit document benoemen wij de punten die ons, bij het lezen van het bestek, in positieve zin zijn opgevallen maar stellen we ook onze verwonderpunten uitvoerig aan de orde. Verwonderpunten die significant afwijken van onze visie.

Met vriendelijke groet,



Saida Akaaboune
Manager AIM



Positieve punten in uw bestek

Kwaliteit

Het AIM vindt het positief dat u bij de gunning 60% van de punten toekent aan kwaliteit en 40% aan prijs. De kwalitatieve onderdelen bestaan uit optimalisatie, communicatie en klanttevredenheid, maatwerk en passend gebruik, innovatie en duurzaamheid. Met name in het eerste onderdeel, de optimalisatie, communicatie en klanttevredenheid, geeft u aan, de klant centraal te stellen. Punt van aandacht is wel hoe u ingediende plannen gaat beoordelen. Het AIM adviseert u onder het kopje ‘verwonderpunten’, wat hierbij van belang is.

TX keur

U eist, zowel voor de hoofdaannemer het TX-keur certificaat. Wij vinden dat zeer positief. TX-keur is het meest vergaande certificaat in de taxibranche. Bij het hanteren van de TX verplichting, hoeft u geen eisen meer te stellen aan het naleven van Cao en het eerbiedigen van de daaraan gelinkte OPOV regeling. Dit zit allemaal in TX keur. Ook de rol van het Sociaal Fonds Mobiliteit wordt in TX keur uitvoerig beschreven, alsmede de verplicht gestelde opleidingen. Tevens worden TX-bedrijven jaarlijks gemonitord. Belangrijk punt van aandacht is, dat u geen aandacht besteedt aan onderaanneming en welke eisen voor deze categorie gelden. Wij zullen dat verderop in dit advies uitwerken.



Verwonderpunten

Stiptheidseisen

Aspecten als stiptheid en verminderen van reistijd zijn belangrijke kwalitatieve criteria waar goed vervoer aan moet voldoen. Het AIM ziet steeds meer punctualiteitseisen en maximale toegestane reistijden in aanbestedingen waaraan een stevige malus is gekoppeld. Komt een rit buiten de bandbreedte dan volgt op enig moment een forse boete. Het AIM adviseert hierbij rekening te houden met redelijke in- en uitstaptijden voor reizigers en daarbij onderscheid te maken tussen reizigers met en zonder rolstoel. Dit komt in uw bestek niet naar voren.

Daarnaast kan een (te) grote druk op punctualiteit tot gevolg hebben dat vervoerders een te strakke planning hanteren waardoor het gedrag van chauffeurs (opgejaagd) en daarmee de verkeersveiligheid en de servicegerichtheid in het geding komt. U stelt meerdere keren dat efficiency van belang is. Tevens wordt in 6.3 op bladzijde 54 van uw Offerteaanvraag een opsomming gegeven, welke percentages ingehouden zullen worden op de ritprijs, als tot op minutenniveau de stiptheid niet wordt gehaald. Als duidelijke aankondiging wordt vermeld: "Opdrachtnemer ontvangt van Opdrachtgever een lagere ritvergoeding voor elke rit die niet conform de stiptheidseisen is uitgevoerd. Deze bepaling geldt zelfs bij onvoorziene omstandigheden, zoals overmacht en uitzonderingsgevallen". U legt daarmee het risico volledig neer bij de vervoerder. Wij adviseren u, dit nogmaals te heroverwegen en te streven naar een partnership relatie, met respect voor elkaars (vaak niet te beïnvloeden) problemen. Als voorbeeld kunnen wij de huidige Corona-pandemie nemen. Als een dergelijke crisis niet onder overmacht kan vallen, zijn de risico's voor de vervoerder buiten proportioneel. Maar ook wegopbrekingen en congestie zijn zaken die buiten de invloedssfeer van de vervoerder liggen.

Duurzaamheid

Wat duurzaamheid betreft (lees: milieueisen) is het van belang dat de aanbestedende dienst stil staat bij consequenties van bepaalde eisen. Wat betekent het t.a.v. de kosten van vervoer, investeringen door vervoerders en terugverdientijd? Voorschriften rondom duurzaamheid verhogen al snel de kosten, welke ten koste gaan van het aantal reizigerskilometers.

Omdat uw bestek duurzaamheidswensen bevat zoals weergegeven in de Offerteaanvraag onder artikel 2.3.6 op bladzijde 18 waarin u stelt dat de inschrijver punten kan verdienen als hij aangeeft dat hij de uiteindelijke ambitie van zere emissie in 2025 kan bereiken, beveelt het AIM aan om een minimale contractduur van minimaal 5 + 2 jaar of 4 + 3 jaar te hanteren. U hanteert een periode van slechts 2 + 2 jaar, hetgeen door ons als te kort wordt gezien. Een periode van maximaal 4 jaar, betekent dat 2025 het laatste (verlengde) concessiejaar is. Wij achten het onwaarschijnlijk dat inschrijvers grote investeringen slechts voor 1 jaar zullen gaan doen.

Medewerkerstevredenheid

Onder duurzaamheid vallen overigens 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.

Beoordelingsteam en beoordelingsrichtlijn aanbesteding

Het AIM beveelt aan om de beoordeling van de inschrijvingen plaats te laten vinden door een deskundig, en evenwichtige beoordelingsteam bestaande uit materie-, inkoopdeskundigen en gebruikers van het zorgvervoer. Leden van het beoordelingsteam hebben wat het AIM betreft minimaal expertise op het gebied van zorgvervoer. Ook is er voldoende deskundigheid op het gebied van EU-aanbestedingen. Het beoordelingsteam staat onder voorzitterschap van een voorzitter die inhoudelijk niet mee beoordeelt en die met name toeziet op het volgen van de juiste procedure en het voorkomen van subjectiviteit. .

De inschrijvingen worden door alle leden van het beoordelingsteam eerst onafhankelijk van elkaar beoordeeld. Tarieven worden pas bekend gemaakt aan de leden van het beoordelingsteam nadat de kwalitatieve beoordeling van de schriftelijke kwaliteitscriteria heeft plaatsgevonden. Voor de beoordeling van de kwaliteit wordt uitgegaan van het consensusmodel. Omdat men geneigd is om matig te oordelen (scores uitstekend en slecht komen in de praktijk zelden voor) is een goede beoordelingsrichtlijn (om ongewenste of ver uit elkaar liggende scores te vermijden) hierbij essentieel. Zeker nu u kiest voor een relatief hoge waardering van kwaliteit, is de invulling van bovenstaande van belang. Wij missen dat in uw bestek.

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.

Inzet van vrijwilligers

In uw bestek gaat u in uw Offerteaanvraag onder artikel 3.3.2 in op de mogelijke inzet van vrijwilligers als vorm van alternatief vervoer. De Wet Personenvervoer 2000 (WP2000) geeft in art. 2 lid 5 aan dat de wet niet van toepassing is op vervoer van personen per auto als de som van betalingen voor dat vervoer de kosten van auto en bijkomende kosten niet te boven gaat, tenzij sprake is van een beroep of bedrijf. Dit artikel is ook van toepassing op vrijwilligersvervoer. Is een vrijwilligerscentrale bijv. toch in het kader van beroep of bedrijf actief, dan gelden de wettelijke taxiregels en de CAO Taxivervoer. Gaan de opbrengsten een niveau van kosten¹ te boven, dan gelden eveneens de wettelijke taxiregels.

¹ Onder de kosten van de auto wordt verstaan de kosten van afschrijving, verzekering, motorrijtuigenbelasting en brandstof, alsmede onderhouds- en reparatiekosten. Als bijkomende kosten worden aangemerkt



Het AIM is geen voorstander van de inzet van vrijwilligers. De inzet ervan kan tot oneerlijke concurrentie leiden door verdringing van arbeidsplaatsen, een slechtere kwaliteit en veiligheid van het vervoer van kwetsbare groepen en mogelijke continuïteitsproblemen met het vervoer. Bovendien zijn gebruikers van het vervoer vaak erg afhankelijk van het vervoer. Om dat vervoer dan met vrijwilligers in te regelen is niet de juiste insteek. Ook de door u geëiste TX-keur certificering, staat de inzet van vrijwilligers niet toe.

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.

In uw Offerteaanvraag wordt in zijn geheel niet ingegaan op de mogelijkheid, dat onderaannemers kunnen worden gecontracteerd. Gelet op de grootte van het gebied, wordt deze mogelijkheid als zeer realistisch gezien. Wij adviseren u derhalve, hier wel aandacht aan te besteden, Zeker voor het moeten hebben van TX-keur, waarin ook zaken als cao, SFM oordeel en opleidingsverplichtingen zijn vermeld. Wij komen hierna nog op dit onderwerp terug en zullen meerdere adviezen geven.

Wijzigen vervoersvolumes en andere voorwaarden

Het komt met enige regelmaat voor dat aanbestedende diensten in uitvragen aangeven dat het vervoersvolume gedurende de looptijd van het contract zou kunnen toe of afnemen. Maar dat de aanbestedende dienst niet in staat is om inzicht te geven in hoeveel dat volume dan zal toe of 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. In uw Offerteaanvraag wordt onder 6.2 de dervingsvergoeding genoemd. U geeft aan, bij een daling van het aantal declarabele kilometers van 600.000, een compensatie te zullen geven. In de praktijk kan de daling echter ook minder groot zijn dan de hoeveelheid van 600.000. De vervoerder heeft dan eveneens te maken met hoge kosten, door onder een te groot wagenpark en teveel chauffeurs. Wij adviseren u, bij dalingen in overleg te treden met de vervoerder, waarbij de kosten inzichtelijk kunnen worden gemaakt middels een open kostprijs calculatie en er compensatie kan worden gegeven. U zou hierbij gebruik kunnen maken van zogenaamde staffels.

Afwijkingen tot maximaal 10% naar boven en 10% naar beneden in het volume zijn bijvoorbeeld risico aanbieder (dus geen effect op de aangeboden prijs). Voor grotere afwijkingen zou aan de vervoerders gevraagd kunnen worden tarieven (een staffel) aan te geven voor de volgende categorieën : -20% tot -15%; -15% tot -10%; +10% tot +15%, +15% tot +20%. Indien er sprake is van

onkostenvergoedingen (max. € 1500,- per vrijwilliger) voor vrijwilligers. ILT verstaat onder 'betalingen voor het vervoer' alle betalingen voor het vervoer; of de reiziger zelf betaalt, of datderden – zoals verzekeraars of gemeenten (bijv. via subsidie), ouders of vrienden – dat doen, is niet van belang.



afwijkingen groter dan -20% of +20%, dan worden er afspraken gemaakt tussen aanbestedende dienst en vervoerder over de gevolgen daarvan op de prijs. 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.

Overigens nog ter aanvulling: volgens ons bedoelt u met “het volgende kalenderjaar”, het “vorige kalenderjaar”.

Naast het volume kunnen ook andere condities gaandeweg veranderen. Denk hierbij aan een daling van de hoeveelheid beladen kilometers per voertuig door structurele congestie, een toename van het aantal stakingen of andere overmacht situaties. Het AIM adviseert om bij structurele afwijkingen nadere afspraken met de vervoerder te maken over een mogelijke tariefaanpassing. Bij het bespreken van de gevolgen, kan een open kostprijs calculatie als middel worden gebruikt. In uw Offerteaanvraag lijkt het er echter op, dat u onvoorziene omstandigheden, zoals overmacht en uitzonderingsgevallen, volledig uitsluit. Dit blijkt min of meer uit artikel 6.3. Het AIM adviseert u dit te herstellen.

Apart tarief voor rolstoelgebruikers en andere afwijkende vervoersvormen

Het vervoer van rolstoelgebruikers, solovervoer en andere afwijkende vervoersvormen brengt hogere kosten met zich mee t.o.v. het reguliere vervoer. Deze hogere kosten worden veroorzaakt door hogere investeringen in rolstoelmaterieel, minder capaciteitsmogelijkheden en langere in- en uitstaptijden. Bij een gelijkblijvend aandeel gebruikers 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. In uw Offerteaanvraag vraagt u om één gemiddelde prijs per rit, ongeacht welk voertuig daarvoor moet worden ingezet.

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

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 contract van 2 jaar met eventueel 2 x 1 jaar verlenging*.

Ten algemene: het AIM beveelt aan om in het bestek op te nemen dat er een contract voor minimaal 5 +2 optie jaren wordt gesloten (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.

Tijdig informeren bij gebruik optie jaren

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). In uw bestek is dat 6 maanden. 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.

Verplichting optie jaren uit te dienen

Wat het AIM betreft is het aan te bevelen in het bestek geen bepaling op te nemen dat de aanbestedende dienst bij toekennen van de optie jaren de vervoerder kan verplichten deze optie jaren uit te dienen. In uw bestek lijkt die verplichting te worden omschreven in artikel 3 van bijlage A1: de Overeenkomst WMO vervoer. Hier wordt gesteld: "de overeenkomst kan door de opdrachtgever worden verlengd". Wij adviseren u, hier een wederkerigheid bij op te nemen, dus dat in gezamenlijk overleg kan worden besloten.

Vermogensinstandhoudingsverklaring

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 voldoende onderzoekt of deze met een (financieel) gezond bedrijf te maken heeft voordat deze een opdracht gunt. Wat het AIM betreft is het niet zinvol naar bijvoorbeeld de gemiddelde jaaromzet te vragen. Dit biedt onvoldoende zekerheid. Het is wel zinvol te vragen naar een vermogensinstandhoudingsverklaring, waarin het moederbedrijf er garant voor staat dat een bepaald minimaal vermogen aanwezig is in de BV die het vervoerscontract aangaat. Hierbij zou gedacht kunnen worden aan ongeveer 5% van de omvang van het contract per jaar als minimaal beschikbaar vermogen. In uw bestek komt dat niet terug.

Onnodig clusteren

Er is steeds meer sprake van het clusteren van opdrachten, maar ook van clustering van aanbestedende diensten. Deze clustering wordt vaak onvoldoende gemotiveerd, waardoor (MKB) bedrijven onnodig uitgesloten worden. Het verdient aanbeveling dat de aanbestedende dienst stil staat bij de vraag of een eventuele geclusterde opdracht niet in percelen kan worden aanbesteed. Het samenvoegen van opdrachten of percelen heeft grote verplaatsingen van personeel tot gevolg wat voorkomen kan worden door compacte opdrachten uit te zetten.



Het AIM beveelt dan ook aan dat het bestek zodanig is ingericht dat onnodig clusteren van opdrachten of samenvoegen van percelen wordt voorkomen, zoals dat ook één van de doelstellingen is van de Aanbestedingswet en is opgenomen in de Gids Proportionaliteit. Naar onze mening had uw aanbesteding kunnen worden opgedeeld in verschillende percelen. Wij verwachten door de grootte van het gebied, dat de winnende inschrijver meerdere onderaannemers zal gaan inzetten.

Relatie hoofdaannemer-onderaannemer

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 beveelt het AIM aan dat de aanbieder die met onderaannemers gaat werken, na gunning inzage geeft in de prijzen die de onderaannemer betaald krijgt. Bij een tarief per voertuig zou aanbesteder als richtlijn kunnen hanteren dat een onderaannemer tenminste 90% van de door de hoofdaannemer aangeboden prijs moet krijgen mits deze onderaannemer ook de planning verzorgt en 75% indien de planning door de hoofdonderaannemer wordt gedaan. Wij gaan hier uitgebreid op in, omdat u de onderaanneming verder niet beschrijft in uw Offerteaanvraag. Wij zien dit als een ommissie, die grote gevolgen kan hebben.

Onderaannemer en besteisen

Verder beveelt het AIM aan dat in het bestek is opgenomen dat de hoofdaannemer verantwoordelijk is voor de werkzaamheden van ingeschakelde onderaannemers en dat onderaannemers voldoen aan de voor hun deel van de werkzaamheden gestelde kwaliteitseisen (met name TX-keur).

Wisseling van onderaannemers

Het AIM beveelt aan dat bij wisseling van onderaannemers gedurende de looptijd van het contract, vooraf eerst goedkeuring van de aanbestedende dienst nodig is. En dat de aanbestedende dienst daarbij oog heeft voor: behoud van betrokken werknemers. Ook dit komt in uw bestek niet terug.

Betalingstermijnen onderaannemers

Tot slot beveelt het AIM aan dat de aanbestedende dienst oog heeft voor de betalingstermijnen die gehanteerd worden. Wettelijk is geregeld dat de factuur uiterlijk 30 dagen na ontvangstdatum door de opdrachtgever moet worden voldaan. In de relatie hoofdaannemer – onderaannemer adviseert AIM een termijn van 14 dagen te hanteren. De praktijk is echter nogal eens anders, met alle gevolgen van dien.

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. Het opnemen van een minimale reële kostprijs voorkomt dat de taxibranche structureel onder kostprijs en dus te laag blijft inschrijven (met alle gevolgen van dien). Wat is een reële prijs voor het aan te besteden vervoer? Met de [kostenberekeningstool](#) van het CROW kan aanbestedende dienst een goede inschatting maken van de prijsopbouw voor het



leerlingen, WMO en jeugdvervoer. Ook bij de overweging een contract te verlengen is de tool goed te gebruiken omdat het inzicht geeft in de huidige prijs en hoe deze zich verhoudt ten opzichte de prijs die u mag verwachten bij een nieuwe aanbesteding.

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 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 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 starttarief en gemiddelde ritprijs 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 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. Ook dit onderdeel wordt in uw Offerteaanvraag niet beschreven.

NEA index en peildatum biedingen

Het is van belang dat het bestek er verder rekening mee houdt dat biedingen vóór oktober/november gebaseerd zijn op het prijspeil van het jaar waarin ze zijn uitgebracht en dus geen rekening houden met toekomstige kostenontwikkelingen. Het is daarom aan te bevelen dat voor deze biedingen de NEA index direct in het eerstvolgende jaar wordt toegepast zodat vervoerders niet in de problemen komen. *In uw bestek hanteert u de NEA-kostenontwikkelingsindex niet in het eerste jaar en begint u pas per 1 januari 2022 met deze index.*

Kostenontwikkeling onderaannemers

Het AIM beveelt aan om in het bestek op te nemen dat de opdrachtnemer de doorgerekende contractueel overeengekomen kostenontwikkeling, ook aan zijn betrokken onderaannemers dient uit te betalen. Zoals reeds gesteld wordt in uw documenten in zijn geheel niet gesproken over onderaanneming.



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 kwalitatieve zaken worden aangeboden, 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.

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. Wij zijn dit verder niet in uw documenten tegen gekomen.

Klachtenregeling bij aanbestedende dienst

Er zou wat het AIM betreft minimaal een laagdrempelige klachtenregeling bij de aanbestedende dienst moeten worden ingericht voor gebruikers. Hiertoe is een gemeente op basis van de WMO ook verplicht. De klachtenregeling zou laagdrempelig en onafhankelijk moeten zijn ingericht, zodat klachten zorgvuldig en vlot kunnen worden behandeld. De klachtenregeling moet op papier staan met duidelijke instructies waar en hoe een klacht kan worden ingediend. Ook wordt er jaarlijks een rapportage gemaakt. U legt in uw Offerteaanvraag in artikel 5.7.2 op bladzijde 47, de klachtenregeling neer bij de vervoerder. In hoeverre de procedure op papier staat en duidelijke instructies bevat, is niet duidelijk geworden.

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.

