

Bizob -Collectief vervoer KempenPlus

Ter attentie van: Roy Lamers

r.lamers@bizob.nl

Behandeld door

Joris de Vries

E-mail

j.devries@ai-mobiliteit.nl

Datum

4 april 2025

Onderwerp Reactie op bestek collectief vervoer KempenPlus

Geachte heer Lammers,

Het Aanbestedingsinstituut Mobiliteit (AIM) is door Sociale partners in de taxibranche - FNV Zorgvervoer en Taxi, CNV en KNV Zorgvervoer en taxi opgericht om eraan bij te dragen dat de inkoop van zorgvervoer door aanbestedende diensten dusdanig is dat vervoersbedrijven die willen investeren in:

- goed personeelsbeleid, inclusief het naleven van de cao Zorgvervoer en Taxi en de cao Sociaal Fonds Mobiliteit, en het bieden van scholingsmogelijkheden voor het personeel,
- goed materieel, zoals jonge voertuigen die geschikt zijn voor de doelgroep en
- een goede organisatie en goede dienstverlening aan de reiziger, met nadruk op klantvriendelijkheid en het bieden van voldoende tijd en aandacht,

daartoe in de gelegenheid worden gesteld zodat dat werknemers willen en blijven werken in onze sector

Eén van de hoofdactiviteiten van het AIM is het analyseren van aanbestedingsdocumenten die aanbestedende diensten in de markt zetten. Het AIM analyseert 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 aanbesteding technische en/of juridische zaken. Als er over laatstgenoemde zaken geen aanbevelingen zijn gemaakt dan houdt dit geen goedkeuring in.



pagina 2 van 7

In dit document benoemen wij de punten die ons, bij het lezen van het bestek, in positieve zin zijn opgevallen maar brengen wij ook waar nodig aanbevelingen uit.

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

Met vriendelijke groet,



Drs. H.J. van Gelderen
Directeur



Positieve punten in uw bestek

In positieve zin hebben wij gezien dat u in uw bestek het TX-keurmerk als eis heeft opgenomen en de NEA-index hanteert voor de kostenontwikkeling. Ook de contractduur van vijf jaar met één optie tot verlenging met twee jaar beoordelen wij vanuit het AIM als positief.

Aanbevelingen

Gunningscriteria en weging

Beoordeling prijs en kwaliteit

De EMVI/BPKV-methodiek (Economisch Meest Voordelige Inschrijving / Beste Prijs-Kwaliteitverhouding) is in de praktijk de meest gebruikte gunningsmethodiek. Hierbij bepalen zowel prijs als kwaliteit de uiteindelijke gunning.

Het AIM adviseert dat, ongeacht de gehanteerde methode, kwaliteit voor minimaal 60% en prijs voor maximaal 40% zou moeten meetellen. In uw bestek weegt kwaliteit echter slechts voor 40% mee.

Het is belangrijk dat de aanbestedende onderscheidende kwalitatieve gunningscriteria opneemt en een beoordelingsmodel toepast dat recht doet aan kwaliteit. Wanneer de prijs relatief beoordeeld wordt (laagste prijs = 100% van de punten), adviseren wij om ook kwaliteit relatief te beoordelen (beste kwaliteit = 100%). Zo krijgt de inschrijver met de hoogste kwaliteit ook het hoogste aantal punten.

In uw bestek wordt echter een absoluut beoordelingsmodel toegepast, waarbij de commissie scores van 0 tot 4 toekent. In de praktijk zien wij dat de uiterste scores zelden worden gebruikt, waardoor het verschil tussen inschrijvingen kleiner wordt dan beoogd en prijs zwaarder gaat wegen.

Risicoverdeling

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. Voor inschrijvers is dit een onwerkbaar situatie.

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

Herzieningsclausule en open kostprijscalculatie

Het AIM adviseert om te streven naar langlopende vervoerscontracten met voldoende flexibiliteit om in te spelen op onzekere (financiële) toekomstige ontwikkelingen. Om te voorkomen dat deze



onzekerheden tijdens de contractperiode leiden tot een nieuwe aanbesteding adviseert het AIM om een herzieningsclausule op basis van een open calculatie op te nemen in het bestek.

De herzieningsclausule beschrijft de voorwaarden en momenten waarop kan worden ingespeeld op zowel voorziene ontwikkelingen, zoals de overgang naar zero-emissie doelgroepenvervoer, als onvoorziene veranderingen. Ter ondersteuning van tariefaanpassingen adviseert het AIM om een openkostprijs calculatiemethode te koppelen aan de herzieningsclausule. Deze methode biedt een gedetailleerde uitsplitsing van vervoerskosten zoals vaste en variabele voertuigkosten, loonkosten en opslagen voor indirecte kosten, winstmarges en risicofactoren. Vervoerders dienen deze open calculatie in als onderdeel van hun offerte. Zo worden tussentijdse tariefsaanpassingen transparant, blijft de continuïteit van het vervoer gewaarborgd en kan er worden ingespeeld op toekomstige ontwikkelingen.

Maatwerk bij inzet per voertuig

Bij een tarief per gebruiker kan een staffel worden opgesteld.

Voor vervoer, waarbij het tarief gebaseerd is op de inzet per voertuig, is het werken met een staffel moeilijker in te zetten, omdat een volumewijziging niet altijd in dezelfde mate tot prijswijzigingen zou moeten leiden. Het AIM beveelt hiervoor aan dat de aanbestedende dienst een voorziening (maatwerk) treft om bij teruglopende vervoersvolume de vervoerder een bepaalde tegemoetkoming (i.v.m. geleden schade als gevolg van boventallig personeel of voertuigen) uit te keren.

Apart tarief voor rolstoelgebruikers en andere afwijkende vervoersvormen

Het vervoer van rolstoelgebruikers, solovervoer en andere afwijkende vervoersvormen brengt hogere kosten met zich mee ten opzichte van regulier vervoer. Deze meerkosten worden veroorzaakt door investeringen in speciaal materieel, beperktere vervoerscapaciteit en langere in- en uitstaptijden. Bij een stabiel aandeel van dit type vervoer kunnen deze kosten goed worden meegenomen in een integrale tariefstelling. Verandert dit aandeel echter in de loop van de contractperiode dan kan dit leiden tot een vertekend beeld van de werkelijke kostenverdeling en tot financiële scheefgroei tussen opdrachtgever en opdrachtnemer.

Om dergelijke risico's te beperken adviseert het AIM om twee afzonderlijke tarieven te hanteren en uit te vragen.

Termijnen aanbesteding

Implementatietermijn

Het komt regelmatig voor dat aanbestedende diensten een te korte termijn hanteren tussen het moment van definitieve gunning en de start van het vervoer. Ook in dit bestek is dat het geval. Uit de planning blijkt dat er slechts twee maanden zitten tussen de gunning en de ingangsdatum van het contract, zonder rekening te houden met eventuele bezwaren of gerechtelijke procedures.



Korte doorlooptijden maken een zorgvuldige en soepele implementatie voor een nieuwe vervoerder lastig. Zeker wanneer deze nog voertuigen moet aanschaffen of nieuw personeel moet werven. Niet in alle gevallen gaat namelijk voldoende personeel van de zittende vervoerder mee over; de OPOV-regeling verplicht tot het doen van een baanaanbod, maar werknemers zijn niet verplicht dit te accepteren.

Ook voor een zittende vervoerder kunnen korte termijnen tot problemen leiden. Bij verlies van het vervoer kan sprake zijn van collectief ontslag. Afhankelijk van de omvang van het bedrijf moet dan overleg plaatsvinden met de OR en vakbonden, gevolgd door het aanvragen van een ontslagvergunning en het hanteren van opzegtermijnen die kunnen oplopen tot drie maanden. Het AIM adviseert daarom om in het bestek op te nemen dat er minimaal zes maanden zitten tussen de definitieve gunning en de start van het vervoer.

Contractduur/looptijd

Tijdig informeren bij gebruik optie jaren

Met betrekking tot het al dan niet gebruikmaken van de optie jaren is het van belang dat hierover tijdig contact plaatsvindt tussen de aanbestedende dienst en de vervoerder, bij voorkeur minimaal 12 maanden voor het einde van het contract. In uw bestek is deze termijn vastgesteld op 6 maanden. Indien geen gebruik wordt gemaakt van de optie jaren, is het belangrijk dat er nog voldoende tijd resteert om een nieuwe aanbesteding te starten en het vervoer zorgvuldig af te wikkelen bij de oude vervoerder, én op te starten bij de nieuwe vervoerder.

Onderaannemers

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. De vergoeding aan de onderaannemer moet zodanig zijn dat de onderaannemer hiervoor bedrijfseconomisch verantwoord zijn opdracht kan vervullen en zijn personeel volgens de cao Zorgvervoer en Taxi kan uitbetalen.

Onderaannemer en bestekeisen

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



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. Dat komt in uw bestek niet terug.

Kostenontwikkeling voor onderaannemers

Het AIM beveelt aan om in het bestek op te nemen dat de opdrachtnemer de contractueel overeengekomen kostenontwikkeling, denk bijvoorbeeld aan indexering, ook aan zijn onderaannemers dient uit te betalen.

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. Indien uw opdrachtnemer samenwerkt met onderaannemers adviseert AIM erop toe te zien dat uw opdrachtnemer, na incassering van de factuur, terstond overgaat tot betaling aan zijn onderaannemers.

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.

Onderzoek bij problemen eerste vervoerder

Wat het AIM betreft, is het belangrijk na te gaan waarom de eerste vervoerder het contract niet heeft kunnen uitdienen. Mogelijk heeft de vervoerder te maken gekregen met gewijzigde omstandigheden, waardoor de uitvoering financieel niet langer haalbaar was en het contract is beëindigd. De vervoerder op de reservebank moet het vervoer vervolgens, conform de overeenkomst en de oorspronkelijke bieding, overnemen. Het risico bestaat echter dat ook deze vervoerder bij ongewijzigde condities financieel onder druk komt te staan.

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, 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.

Klachtenregeling bij aanbestedende dienst

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

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. Niet melden zou tot (financiële) consequenties moeten leiden.

