

Gemeente Vlissingen  
T.a.v. mevrouw J. Hoegen  
  
Email: tvleugel@vlissingen.nl

Behandeld door  
Joris de Vries  
E-mail  
j.devries@ai-mobiliteit.nl

Datum  
26 juli 2024

Onderwerp Reactie op bestek Doelgroepenvervoer Walcheren

Geachte mevrouw Hoegen,

Het Aanbestedingsinstituut Mobiliteit (AIM) is door Sociale partners in de taxibranche - FNV Zorgvervoer en Taxi, CNV Vakmensen 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, komen 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 4

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 dit bestek.**

In positieve zin is ons opgevallen dat u het TX-keur en de naleving van de cao Zorgvervoer en Taxi als eis in uw bestek heeft opgenomen en de NEA-index voor de kostenontwikkeling volgt.

Tevens is een apart opstarttarief bij rolstoelbus van toepassing, hetgeen recht doet aan een hogere kostenstructuur. Opslag van 15 % van het tarief per inzetuur.

## **Aanbevelingen**

### **Tariefstelling**

U hanteert een minimum en maximum tarief. In de praktijk zal het minimumtarief gezien de scherpe concurrentie leidend zijn voor de indieners. Dit tarief zal kostendekkend moet zijn en gebaseerd op een reële kostprijs. Anders kan dit tot gevolg hebben dat vervoerders onaanvaardbare risico's nemen met alle gevolgen van dien voor de continuïteit van het vervoer. Derhalve ontraden we het gebruik van een minimum dan wel maximumtarief.

### **Gunningsmethodiek**

Gunnen op waarde (GOW) is een gunningsmethodiek die minder vaak wordt gehanteerd maar zeker geschikt is om kwaliteit en prijs op juiste wijze te waarderen. Vanzelfsprekend is de uitwerking van deze systematiek doorslaggevend of het beoogde doel ook wordt gehaald.

Degene met de laagste waarde krijgt het gegund. De gewogen prijs minus de bedragen voor de 3 kwaliteitsonderdelen bepaalt de waarde. De prijs ligt tussen de 37,50 en de 47,50. De 3 kwaliteitsonderdelen scoren maximaal 3 euro per onderdeel, maar de ervaring leert dat er hoogstens 1 euro verschil zal zijn per onderdeel (is verschil tussen goed en uitstekend). Dus 3 euro is de kwaliteitsmarge. Dat betekent dat een vervoeder maximaal 40,49 kan indienen als hij maximaal op kwaliteit scoort, ervan uitgaande dat er altijd iemand is die voor de laagste prijs inschrijft.

### **Contractduur/looptijd**

#### *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 het toekennen van de optie jaren de vervoeder kan verplichten deze optie jaren uit te dienen.

### **Rol en positie van (MKB) bedrijven en onderaannemers**



## **Relatie hoofdaannemer-onderaannemer**

Het is belangrijk om stil te staan bij de relatie tussen hoofdaannemer en onderaannemer. U kunt niet verwachten dat een aanbieder het vervoer volledig zelf uitvoert, maar u kunt wel vereisen dat een aanbieder die met onderaannemers wil werken, dit vooraf kenbaar maakt. Daarnaast beveelt het AIM aan dat een aanbieder die met onderaannemers gaat werken, na gunning inzage geeft in de prijzen die de onderaannemer ontvangt, waarbij deze onderaannemer een kostendekkend tarief dient te krijgen.

## **Kostenontwikkeling voor onderaannemers**

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

## **Betalingstermijnen onderaannemers**

Tot slot beveelt het AIM om oog te hebben 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.

## **Contractmanagement**

### *Bonus en Malus*

Het AIM is voorstander van contractbeheer. Wat beloofd is, dient nagekomen te worden. En dus ook gehandhaafd te worden. Met bijbehorende sancties, wel rekening houdend met feiten en omstandigheden. Begrippen als redelijkheid en billijkheid zijn dan ook van toepassing.

Het AIM is voorstander van nieuwe en effectieve ideeën op het gebied van prikkels om te presteren conform de inschrijving. In plaats van het opleggen van een boete, zou aanbestedende dienst kunnen werken met het vooruitzicht op een bonus voor de vervoerder. Aan het uitkeren van de bonus kan aanbesteder voorwaarden stellen dat deze moet terugvloeien naar activiteiten voor kwaliteitsverbetering en aanvullende cursussen voor het betrokken personeel. Deze aanbeveling moet ook in relatie gezien worden met hetgeen het AIM aanbeveelt over de AMvB inkoop WMO (in werking juni 2017) waarin is gesteld dat, voor in ieder geval het WMO-vervoer een minimale reële kostprijs moet worden bepaald.

