

Gemeente Borne
Ter attentie van: Erny Hogenkamp
aanbestedingen@borne.nl

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

Datum
5 september 2024

Onderwerp Reactie op bestek: Doelgroepenvervoer gemeente Borne

Geachte mevrouw Hogenkamp,

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, 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 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 is hebben wij gezien dat u het TX-keur als vereiste in uw bestek heeft opgenomen en de NEA-index als maatstaf voor kostenontwikkeling volgt. Daarnaast wordt de contractduur van 5 jaar met 5 keer een optiejaar door het AIM eveneens als een positief aspect van uw bestek gezien.

Aanbevelingen

Kostenontwikkeling

NEA index en peildatum biedingen

Tijdens onze analyse hebben we opgemerkt dat inschrijvers hun aanbieding vóór 22 oktober moeten indienen. Het is echter onzeker of de NEA-kostenontwikkeling voor 2025 tegen die tijd al bekend zal zijn. Hierdoor zullen inschrijvers hun offerte moeten baseren op het kostenniveau van 2024 en zelf een inschatting moeten maken van de ontwikkelingen in 2025. Dit kan leiden tot onjuiste aanbiedingen, wat zowel voor de opdrachtgever als de inschrijvers nadelig kan zijn.

Gunningscriteria en weging

Beoordeling prijs en kwaliteit

Het AIM adviseert dat, ongeacht de gebruikte methodiek of het model, kwaliteit bij gunning minimaal voor 60% en prijs maximaal voor 40% moet meetellen. In uw bestek weegt kwaliteit echter slechts voor 50% mee bij perceel 1, 2 en 4, en voor slechts 30% bij perceel 3.

Daarnaast is het belangrijk dat er kwalitatieve gunningscriteria worden opgesteld die voldoende onderscheidend zijn, en dat het beoordelingsmodel zo wordt toegepast dat de beste inschrijving een reële kans heeft om te winnen. Als de aanbesteder ervoor kiest om de prijs relatief te beoordelen (waarbij de laagste bieding 100% van de punten krijgt), beveelt het AIM aan om dezelfde relatieve beoordeling ook op kwaliteit toe te passen (waarbij de beste kwaliteitsscore 100% van de punten krijgt). Dit zorgt ervoor dat de inschrijver met de hoogste kwaliteit de meeste punten behaalt.

In uw bestek gebruikt u echter het absolute model, waarbij een beoordelingscommissie scores van 2 tot 10 toekent. Deze methode kan ertoe leiden dat meerdere inschrijvers dezelfde score krijgen. Uit ervaring blijkt dat de uiterste scores (laagste en hoogste) zelden worden gegeven, waardoor de scores meestal tussen 4 en 8 liggen. Hierdoor wordt het verschil in kwaliteit kleiner dan bedoeld, en zal prijs de doorslaggevende factor worden.

Beoordeling perceel 1

Tijdens de analyse hebben we opgemerkt dat inschrijvers een starttarief en een tarief per beladen kilometer moeten offren. De beoordeling gebeurt op basis van de totale prijs voor een rit van 10



beladen kilometers. Als de gemiddelde ritafstand in perceel 1 inderdaad ongeveer 10 kilometer is, is deze beoordeling juist.

Bijvoorbeeld:

Vervoerder A biedt een starttarief van € 7,- en een kilometertarief van € 1,50 aan.

Vervoerder B biedt een starttarief van € 5,- en een kilometertarief van € 1,80 aan.

Voor een rit van 10 kilometer:

Ritprijs vervoerder A: € 7 + (10 x € 1,50) = € 22,-

Ritprijs vervoerder B: € 5 + (10 x € 1,80) = € 23,-

In dit geval is vervoerder A de winnaar.

Als de gemiddelde ritafstand in de praktijk echter slechts 6 kilometer is, verandert de situatie:

Ritprijs vervoerder A: € 7 + (6 x € 1,50) = € 16,-

Ritprijs vervoerder B: € 5 + (6 x € 1,80) = € 15,80

Hier is vervoerder B de winnaar.

Als het werkelijke gemiddelde aantal kilometers per rit sterk afwijkt van 10 kilometer dan kan dit leiden tot opportunistisch inschrijvingen. Het AIM adviseert daarom om het starttarief vast te stellen op 3 tot 5 keer het opgegeven beladen kilometertarief.

Risicoverdeling

Wijzigen vervoersvolumes en andere voorwaarden

Het komt regelmatig voor dat aanbestedende diensten in uitvragen aangeven dat het vervoersvolume tijdens de looptijd van het contract kan toe- of afnemen, maar dat ze geen inzicht kunnen geven in de mate van die verandering. Ook gebeurt het dat een aanbestedende dienst aangeeft dat toekomstige maatregelen het volume kunnen of zullen verminderen, zonder duidelijkheid te verschaffen over wanneer die maatregelen worden genomen en welke effecten ze hebben. Voor inschrijvers is dit een onwerkbaar situatie.

Naast het volume kunnen ook andere condities tijdens de looptijd veranderen, zoals een daling van het aantal beladen kilometers per voertuig door structurele congestie, of een toename van het aantal stakingen of andere overmachtssituaties. Het AIM adviseert om bij structurele afwijkingen nadere afspraken te maken met de vervoerder over mogelijke tariefaanpassingen. Bij het bespreken van de gevolgen kan een open kostprijsberekening als hulpmiddel worden ingezet.

Staffels (perceel 1 en 2)

Het AIM adviseert om in het bestek een staffel op te nemen die aangeeft welke prijswijzigingen worden doorgevoerd bij een bepaald percentage af- of toename van het vervoersvolume. Afwijkingen tot maximaal 10% naar boven en 10% naar beneden in het volume zijn voor risico van de aanbieder



(dus zonder effect op de aangeboden prijs). Voor grotere afwijkingen kunnen vervoerders (bij vervoer met een tarief per gebruiker of gebruikerskilometer) worden gevraagd tarieven (een staffel) op te geven voor de volgende categorieën: -20% tot -15%; -15% tot -10%; +10% tot +15%; +15% tot +20%. Bij afwijkingen groter dan -20% of +20% worden afspraken gemaakt tussen de aanbestedende dienst en de vervoerder over de gevolgen voor de prijs. Door dit vooraf transparant te maken, weet elke aanbieder wat te verwachten als het vervoervolume gedurende de uitvoering van het contract aanzienlijk afwijkt van de uitgangspositie.

Apart tarief voor rolstoelgebruikers en andere afwijkende vervoersvormen (perceel 1 en 2)

Het vervoer van rolstoelgebruikers, solo-vervoer en andere afwijkende vervoersvormen brengt hogere kosten met zich mee in vergelijking met regulier vervoer. Deze hogere kosten ontstaan door grotere investeringen in rolstoelmaterieel, beperkte capaciteitsmogelijkheden en langere in- en uitstaptijden. Bij een constant aandeel van gebruikers kunnen deze hogere kosten door de opdrachtnemer worden meegenomen in een totaal tarief. Echter, bij een wijziging van dit aandeel kunnen er onverwachte financiële gevolgen optreden voor de aanbestedende dienst of vervoerder. Het AIM adviseert daarom om twee verschillende tarieven te hanteren en uit te vragen.

Contractduur/looptijd

Tijdig informeren bij gebruik optie jaren

Het is belangrijk dat de aanbestedende dienst en de vervoerder tijdig contact hebben over het al dan niet benutten van de optie jaren, bij voorkeur minimaal 12 maanden voor het einde van het contract. In uw bestek is deze termijn vastgesteld op 6 maanden. Als er geen gebruik wordt gemaakt van de optie jaren, blijft er voldoende tijd om een nieuwe aanbesteding te starten en om de afwikkeling van het vervoer bij de oude vervoerder te regelen en de overgang naar een nieuwe vervoerder te organiseren.

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 geldt deze verplichting wel zie 4.1 raamovereenkomst.



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.

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

Het AIM beveelt 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

Wij hebben gezien dat uw bestek een wachtkamerovereenkomst kent. Het AIM begrijpt deze keuze vanuit het perspectief van de aanbestedende dienst en de gebruiker. Het is logisch dat u een slecht presterende vervoerder snel wilt kunnen vervangen. De aanbestedende dienst moet zich echter bewust zijn van de risico's voor de tweede vervoerder, die mogelijk binnen korte tijd vervoer moet overnemen zonder direct over voldoende materieel en personeel te beschikken. Het AIM is geen voorstander van het sluiten van wachtkamerovereenkomsten met meerdere of alle geïnteresseerde vervoerders.

Onderzoek bij problemen eerste vervoerder

Het AIM vindt het ook belangrijk om te onderzoeken waarom de eerste vervoerder het contract niet heeft kunnen voltooien. Bijvoorbeeld, het kan zijn dat de vervoerder door veranderde omstandigheden financieel in de problemen is gekomen of failliet is gegaan. Als de reservevervoerder vervolgens het vervoer moet overnemen volgens de oorspronkelijke voorwaarden, bestaat het risico dat deze vervoerder door dezelfde gewijzigde omstandigheden ook financieel in de knel komt.



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. 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.

