

Bizob namens Taxbus gemeenten, gemeenten in Zuidoost-Brabant
Ter attentie van Frans van Kempen

f.vankempen@bizob.nl

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

Datum
24 april 2025

Onderwerp Reactie op bestek CVV Taxbus

Geachte heer van Kempen,

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

Tijdens onze analyse van het bestek voor collectief vraagafhankelijk vervoer zijn ons de volgende positieve punten opgevallen:

- In positieve zin hebben wij gezien dat u het TX-keurmerk en de naleving van de cao Zorgvervoer en Taxi als vereisten in uw bestek voor perceel 1 t/m 4 heeft opgenomen, alsmede dat u de NEA-index als kostenontwikkeling hanteert.
- Tevens is ons in positieve zin opgevallen dat u een starttarief met daarnaast toeslagen voor bijzondere vervoersvormen in uw bestek heeft opgenomen.
- Tot slot: de contractduur van 6 jaar met 4 x 1 optiejaar is in de optiek van het AIM eveneens positief.

Aanbevelingen

Gunningscriteria en weging

Beoordeling prijs en kwaliteit

De EMVI/BPKV-methode (Economisch Meest Voordelige Inschrijving / Beste Prijs-Kwaliteit Verhouding) is in de praktijk de meest gebruikte systematiek voor gunning. Hierbij zijn zowel prijs als kwaliteit in een bepaalde mate bepalend voor de uiteindelijke gunning van de opdracht.

Ten algemene adviseert het AIM dat, ongeacht de gekozen methodiek of het model, kwaliteit voor minimaal 60% moet meetellen in de gunning en prijs maximaal 40%. In uw bestek telt kwaliteit zelfs voor 70% mee, wat wij positief waarderen.

Van belang is dat de aanbestedende dienst kwalitatieve gunningscriteria opneemt die voldoende onderscheidend zijn. Daarnaast moet het beoordelingsmodel zodanig worden toegepast dat de inschrijver met de beste aanbieding ook een reële kans maakt om te winnen. Indien wordt gekozen voor een relatieve beoordeling op het gunningscriterium prijs (waarbij de laagste bieding 100% van de punten ontvangt), adviseert het AIM om ook het onderdeel kwaliteit relatief te beoordelen. Dit betekent dat de beste score op kwaliteit eveneens 100% van de punten krijgt, zodat de inschrijver met de hoogste kwaliteit ook daadwerkelijk het hoogste aantal punten ontvangt.

In uw bestek wordt echter het zogenoemde absolute model gehanteerd. De beoordelingscommissie kent scores toe van 0 tot 4. Deze absolute methode houdt in dat verschillende inschrijvers dezelfde beoordeling kunnen krijgen. Onze ervaring leert dat de uiterste scores (0 en 4) in de praktijk zelden worden toegekend. Hierdoor speelt de strijd zich doorgaans af tussen de scores 1 en 3, waarmee het onderscheid tussen de inschrijvingen kleiner wordt dan beoogd. In dat geval zal prijs relatief meer de doorslag geven in de eindbeoordeling dan bedoeld.



Effecten arbeidsmarkt

Social return (SROI)

Tijdens onze analyse heeft AIM gezien dat er SROI-eisen worden gesteld in het bestek. SROI biedt maatschappelijke meerwaarde wanneer het leidt tot duurzame inzetbaarheid, bijvoorbeeld via vaste arbeidscontracten, zonder dat bestaande arbeidsplaatsen worden verdrongen. Het AIM adviseert om géén verplichte SROI op te nemen voor uitvoerende functies als dit leidt tot verdringing, ook niet via proefplaatsingen of inzet met behoud van uitkering. Wel zien wij kansen voor SROI bij nieuwe functies of aanvullende activiteiten, zoals mystery guesstritten of serviceverlening aan kwetsbare reizigers.

Medewerkerstevredenheid

Onder duurzaamheid vallen 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.

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.

Staffels

Het AIM adviseert om in het bestek een staffel op te nemen waarin is vastgelegd welke prijswijziging wordt doorgevoerd bij een bepaalde af- of toename van het vervoersvolume.

Afwijkingen tot maximaal 10% naar boven of beneden zijn voor risico van de aanbieder en hebben geen effect op de aangeboden prijs. Bij grotere afwijkingen kan – in geval van vervoer met een tarief per gebruiker of gebruikerskilometer – aan vervoerders worden gevraagd om tarieven (een staffel) aan te geven voor de volgende categorieën: van -20% tot -15%, van -15% tot -10%, van +10% tot +15% en van +15% tot +20%.

Indien sprake is van een afwijking groter dan -20% of +20%, worden er afzonderlijke afspraken gemaakt tussen de aanbestedende dienst en de vervoerder over de gevolgen voor de prijs.

Optiejaren

Tijdig informeren bij gebruik optiejaren

T.a.v. het wel of geen gebruik te maken van de optiejaren is van belang dat hierover tijdig contact is tussen de aanbestedende dienst en de vervoerder. Mocht namelijk geen gebruik gemaakt worden van die optiejaren, 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 optiejaren 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 optiejaren de vervoerder kan verplichten deze optiejaren uit te dienen. In uw bestek geldt die verplichting wel zie 3.2



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 adviseert dat de aanbestedende dienst ook 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.

Wachtkamerovereenkomst

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 van belang na te gaan waarom de eerste vervoerder het contract niet heeft kunnen uitdienen. Het is mogelijk dat gewijzigde omstandigheden ertoe hebben geleid dat de uitvoering voor de oorspronkelijke vervoerder financieel niet haalbaar bleek. In dat geval dient de vervoerder op de reservebank, conform de overeenkomst en zijn oorspronkelijke bieding, het vervoer over te nemen. Daarbij bestaat het risico dat ook deze vervoerder onder de huidige omstandigheden tegen financiële knelpunten aanloopt.



Contractmanagement

Bonus en Malus

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.

