

Omnibuzz
Ter attentie van Famke Vliegen

f.vliegen@omnibuzz.nl

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

Datum
12 maart 2025

Onderwerp Reactie op bestek Omnibuzz Europese aanbesteding Jeugdvervoer

Geachte mevrouw Vliegen, beste Famke,

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 verbetering 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 8

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 het TX-keurmerk als eis in uw bestek heeft opgenomen en de NEA-index toepast voor de kostenontwikkeling.

Daarnaast is positief opgevallen dat u een starttarief en speciale toeslagen, waaronder voor rolstoelgebruikers, in uw bestek heeft opgenomen.

Aanbevelingen

Gunningscriteria en weging

Beoordeling prijs en kwaliteit

In algemene zin adviseert het AIM dat, ongeacht de gekozen methodiek of het model, kwaliteit minimaal 60% moet meewegen in de gunning en prijs maximaal 40%. In uw bestek speelt kwaliteit echter geen enkele rol en wordt uitsluitend op prijs gegund.

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?

Duurzaamheid in relatie tot contractduur

Omdat uw bestek duurzaamheidsvereisten bevat, zoals de inzet van zero-emissie voertuigen, adviseert het AIM om een minimale contractduur van 5 + 2 jaar of 4 + 3 jaar te hanteren. Helaas is in dit bestek gekozen voor een looptijd van 2 jaar met de mogelijkheid tot verlenging van twee keer 1 jaar. Het is echter van belang dat de duur van het vervoerscontract in verhouding staat tot de terugverdientijd van de extra duurzaamheidsinvesteringen die vervoerders moeten doen.

Het AIM wijst erop dat laadinfrastructuur of netwerkcapaciteit lokaal beperkt kan zijn, vervoerders hebben hier geen invloed op en zijn afhankelijk zijn van gemeenten en netbeheerders. Dit geldt in het bijzonder voor elektrische voertuigen die bij de chauffeur thuis worden gestald, zoals bij leerlingenvervoer, waar niet altijd de mogelijkheid is om een eigen laadpunt te realiseren.

Daarnaast attendeert het AIM u op de [Handreiking Zero-emissie doelgroepenvervoer van CROW](#) van CROW, die handvatten biedt voor het aanbesteden, implementeren en beheren van zero-emissie vervoer. In algemene zin adviseert het AIM gemeenten om vooraf te onderzoeken of er voldoende laadcapaciteit beschikbaar is en dit expliciet uit te vragen bij vervoerders. Ook wordt aanbevolen om na te denken over de rol die de gemeente kan spelen bij het faciliteren van laadpalen.

Tot slot raadt het AIM aan om duurzaamheidscriteria in het bestek ruim te definiëren en geen dwingende eisen, zoals een ISO 14001-certificaat, op te nemen. Dit biedt vervoerders de



mogelijkheid om zelf invulling te geven aan duurzaamheid, mits zij voldoende onderbouwen hoe zij dit in de praktijk zullen realiseren.

Wijzigen vervoersvolumes en andere voorwaarden

Aanbestedende diensten geven vaak aan dat het vervoersvolume tijdens de contractperiode kan toe- of afnemen, maar bieden daarbij geen inzicht in de omvang van deze verandering. Soms wordt vermeld dat maatregelen het volume kunnen verminderen, zonder duidelijkheid over timing, aard en impact. Dit maakt het inschrijven lastig.

Naast het volume kunnen ook andere factoren veranderen, zoals minder beladen kilometers door congestie of een toename van stakingen en overmachtssituaties. Het AIM adviseert bij structurele afwijkingen duidelijke afspraken te maken over tariefaanpassingen. Een open kostprijscalculatie kan hierbij helpen om de gevolgen inzichtelijk en bespreekbaar te maken.

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 beveelt aan om in het bestek een staffel op te nemen waarin is opgenomen welke prijswijziging doorgevoerd zal worden bij een bepaald percentage af- of toename van het vervoersvolume. Afwijkingen tot maximaal 10% naar boven en 10% naar beneden in het volume zijn risico aanbieder (dus geen effect op de aangeboden prijs). Voor grotere afwijkingen zou aan de vervoerders (bij vervoer met een tarief per gebruiker of gebruikerskilometer) 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 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 vervoersvolume (sterk) afwijkt van de uitgangspositie.



Termijnen aanbesteding

Implementatietermijn

Aanbestedende diensten hanteren soms een te korte periode tussen de definitieve gunning en de start van het vervoer. Dit is ook in dit bestek het geval: de planning laat slechts vier maanden tussen gunning en startdatum, zonder rekening te houden met mogelijke bezwaren of juridische procedures.

Een korte doorlooptijd maakt een soepele implementatie lastig, vooral als een nieuwe vervoerder voertuigen moet aanschaffen of personeel moet werven. Niet al het personeel van de vorige vervoerder gaat immers automatisch mee over; de OPOV-regeling verplicht slechts tot het doen van een baanaanbod, maar werknemers zijn vrij om dit te weigeren.

Ook voor de zittende vervoerder brengt een korte overgangperiode risico's met zich mee. Als het vervoer verloren gaat, kan een te korte termijn leiden tot ernstige problemen, bijvoorbeeld bij collectief ontslag. Afhankelijk van de bedrijfsomvang is overleg met de OR en vakbonden vereist, en moeten na goedkeuring van het ontslag de opzegtermijnen (tot drie maanden) in acht worden genomen.

Het AIM adviseert daarom in het bestek op te nemen dat er minimaal zes maanden tussen de definitieve gunning en de start van het vervoer zit.

Contractduur/looptijd

Looptijd contract

Het AIM vindt dat er een duidelijke relatie moet zijn tussen de eisen in een bestek en de contractduur. Hoe zwaarder de eisen, hoe groter de benodigde inzet, inspanning en investeringen van de aanbieders. Bij een korte looptijd (1-2 jaar) moeten deze investeringen sneller worden terugverdiend, wat leidt tot hogere kosten voor de opdrachtgever.

In uw bestek is gekozen voor een contractduur van 3 jaar + 2 optiejaar. Het AIM adviseert om een contractduur van minimaal 5 jaar + 2 optiejaar op te nemen, waarbij de optiejaar als één geheel worden gegund. Dit biedt meer zekerheid voor de vervoerder én voor het personeel. Kortlopende contracten maken werkgevers terughoudend in het aanbieden van vaste arbeidscontracten wat de stabiliteit in de sector onder druk zet.

Tijdig informeren bij gebruik optiejaar

Met betrekking tot het al dan niet gebruikmaken van de optiejaar is het belangrijk dat hierover tijdig overleg plaatsvindt tussen de aanbestedende dienst en de vervoerder, minimaal 12 maanden vóór het einde van het contract. In uw bestek is deze termijn slechts 6 maanden.



Indien de optie jaren niet worden benut, moet er voldoende tijd zijn om een nieuwe aanbesteding te starten, het lopende vervoer af te wikkelen en de implementatie bij een nieuwe vervoerder soepel te laten verlopen. Het AIM adviseert daarom om de termijn voor besluitvorming over de optie jaren te verruimen naar ten minste 12 maanden voor contractafloop.

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 die verplichting wel zie 1.4 van de conceptovereenkomst

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.

Prijsvorming

Onderbouwing tarief

Het AIM adviseert dat aanbieders bij hun prijsaanbieding een gedetailleerde onderbouwing aanleveren van de manier waarop zij tot hun prijs zijn gekomen. Dit zorgt voor transparantie en maakt het mogelijk om deze onderbouwing mee te nemen in de gunningsbeslissing.



In uw bestek ontbreekt deze eis. Het AIM adviseert daarom om expliciet op te nemen dat aanbieders een onderbouwde kostprijsberekening moeten aanleveren, zodat de aanbestedende dienst beter kan beoordelen of de aangeboden prijs realistisch en haalbaar is.

Het AIM vindt het belangrijk dat in het bestek niet alleen een uurtarief, starttarief of beladen kilometerprijs wordt gevraagd, maar ook de onderliggende kostprijsberekening. De aanbestedende dienst kan daarbij expliciet aangeven welke elementen minimaal moeten worden opgenomen.

De kostprijscomponenten uit de NEA-kostenontwikkelingsindex zijn hiervoor een goede basis. Daarnaast adviseert het AIM om vervoerders te vragen inzicht te geven in de volgende factoren:

- Combinatiegraad (aantal personen per voertuig).
- Bezettingsgraad (verhouding beladen versus onbeladen kilometers).
- Gemiddelde snelheid.
- Vervoersvolume.
- Gemiddelde ritlengte.
- Ophaalmarges.
- Eigen bijdrage van reiziger en medereiziger, indien dit niet al dwingend in het bestek is vastgelegd.

Daarnaast adviseert het AIM om in het bestek duidelijk te maken dat de geboden prijzen rekening moeten houden met de landelijke geografische kenmerken van het vervoer.

Wachtkamer/reservebank overeenkomst

In sommige aanbestedingen wordt, naast de winnende vervoerder, ook een overeenkomst gesloten met de nummer twee. Dit stelt de opdrachtgever in staat om bij problemen snel over te schakelen naar deze tweede vervoerder. In uw bestek is deze aanpak eveneens gekozen.

Vanuit het perspectief van de aanbestedende dienst en de reiziger is dit een begrijpelijke constructie. Het biedt de mogelijkheid om een slecht presterende vervoerder tijdig te vervangen en de continuïteit van het vervoer te waarborgen.

De aanbestedende dienst moet zich echter bewust zijn van de risico's voor de tweede vervoerder. Deze moet vaak in korte tijd vervoer overnemen, terwijl materieel en personeel niet altijd direct beschikbaar zijn. Daarom is het essentieel om realistische afspraken te maken over de termijn waarin de tweede vervoerder operationeel moet zijn. Het AIM adviseert hiervoor minimaal 6 maanden terwijl uw bestek uitgaat van slechts 2 maanden.

Daarnaast is het van belang dat de aanbestedende dienst oog heeft voor het behoud van betrokken werknemers, zodat de overgang zo soepel mogelijk verloopt

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. Het kan bijvoorbeeld zijn dat gewijzigde omstandigheden ervoor hebben gezorgd dat de eerste vervoerder financieel in de problemen is gekomen of failliet is gegaan.

De tweede vervoerder moet volgens de overeenkomst en de oorspronkelijke bieding het vervoer overnemen. Er bestaat echter een risico dat, door dezelfde gewijzigde omstandigheden, ook deze vervoerder financieel niet uitkomt. Daarom is het van belang om bij de overgang kritisch te kijken naar de haalbaarheid en de financiële randvoorwaarden.

Contractmanagement

Het verdient aanbeveling om in het bestek op te nemen dat de vervoerder een meldingsplicht heeft wanneer deze niet meer aan bepaalde eisen voldoet, zoals de naleving van de CAO, TX-keur of de duurzaamheidseisen. Om naleving te waarborgen moet het niet nakomen van deze meldingsplicht (financiële) consequenties hebben. Dit stimuleert tijdige en transparante communicatie en voorkomt dat afwijkingen onopgemerkt blijven.

