

Gemeente Diemen en Ouder-Amstel  
Ter attentie van Thomas Portegijs

info@diemen.nl

Behandeld door  
Joris de Vries

E-mail

j.devries@ai-mobiliteit.nl

Datum

6 maart 2025

Onderwerp Reactie op bestek LLV Gemeente Diemen en Ouder-Amstel

Geachte heer Portegijs,

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 6

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 heeft het AIM gezien dat belangrijke aandachtspunten, zoals naleving van de cao Zorgvervoer en Taxi, het TX-Keur en de toepassing van de NEA-index voor kostenontwikkeling, in het bestek zijn opgenomen. Daarnaast is positief opgevallen dat er een apart opstarttarief per taxi-, taxibus- of rolstoelbusrit is vastgesteld.

## **Aandachtspunten**

### **Contractduur/looptijd**

Het AIM is van mening dat er een duidelijke relatie moet zijn tussen wat de aanbestedende dienst uitvraagt en eist in een bestek en de contractduur ofwel looptijd. Immers, als een aanbestedende dienst veel eisen heeft, zal dat extra inzet, inspanning en investeringen vragen van de aanbieders die over een korte looptijd (1-2 jaar) terugverdiend moeten worden met hogere kosten voor opdrachtgever tot gevolg.

#### *Looptijd contract*

In dit bestek is gekozen voor een looptijd van 2 jaar, met de mogelijkheid tot verlenging van twee keer 1 jaar. Dit is met het oog op de wens van de opdrachtgever om per 2027 verschillende vervoersstromen te bundelen binnen één opdracht, waardoor deze vervoersopdracht na twee jaar al kan eindigen.

Het AIM adviseert om in het bestek op te nemen dat er een contract wordt gesloten voor minimaal 5 + 2 jaar of 4 + 3 jaar, waarbij de optie jaren als één geheel worden gegund. Dit biedt zekerheid voor de vervoerder en het betrokken personeel. Kortlopende contracten kunnen ertoe leiden dat werkgevers terughoudend zijn met het aanbieden van vaste contracten aan werknemers.

#### *Tijdig informeren bij gebruik optie jaren*

T.a.v. het wel of geen gebruik te maken van de optie jaren is van belang dat hierover tijdig contact is tussen de aanbestedende dienst en de vervoerder (minimaal 12 maanden voor eindtijd van het contract). Mocht namelijk geen gebruik gemaakt worden van die optie jaren, 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 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 vervoerder kan verplichten deze optie jaren uit te dienen.



## **Minimumtarief**

Tijdens onze analyse hebben wij gezien dat u gebruik maakt van een minimumtarief. In algemene zin is het AIM geen voorstander van het vastleggen van een vooraf bepaalde minimum- of maximumtarieven. Dit kan namelijk een sturend effect naar de minimumprijs hebben op inschrijvers die mogelijk hun prijzen binnen deze bandbreedte of op het minimumtarief willen houden, zelfs als dit niet overeenkomt met de werkelijke kosten. Daarnaast kan dergelijke bandbreedte of minimumtarief een belemmerend effect hebben op innovatie en kwaliteit.

Het AIM adviseert daarom om het minimumtarief los te laten en de tariefstelling aan de markt over te laten.

## **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 terugverdiendtijd?

### *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 terugverdiendtijd 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.



## **Gunningscriteria en weging**

### *Beoordeling prijs en kwaliteit*

In algemene zin adviseert het AIM dat, ongeacht de methodiek of het model, de kwaliteit voor minimaal 60% moet meewegen bij de gunning en de prijs maximaal 40%. In dit bestek is echter gekozen voor een verdeling van 50% prijs en 50% kwaliteit.

Het is van belang dat de aanbesteder goede, kwalitatieve gunningscriteria opneemt die voldoende onderscheidend zijn. Daarnaast dient het beoordelingsmodel zodanig te worden toegepast dat de beste inschrijving een reële kans maakt om te winnen. Dit betekent dat wanneer de aanbesteder ervoor kiest om inschrijvingen op het gunningscriterium prijs relatief te beoordelen (waarbij de laagste bieding 100% van de punten krijgt), wij aanbevelen om dezelfde relatieve beoordelingsmethodiek ook op het onderdeel kwaliteit toe te passen (waarbij de beste score op kwaliteit 100% van de punten krijgt).

### *Beoordelingsteam en beoordelingsrichtlijn aanbesteding*

Het AIM adviseert om de beoordeling van inschrijvingen te laten uitvoeren door een deskundig en evenwichtig beoordelingsteam, bestaande uit materiedeskundigen, inkoopdeskundigen en gebruikers van het zorgvervoer. Naar mening van het AIM dienen de teamleden minimaal kennis te hebben op het gebied van zorgvervoer en voldoende kennis te bezitten van EU-aanbestedingen.

Het beoordelingsteam staat onder leiding van een voorzitter die zelf geen inhoudelijke beoordeling uitvoert, maar erop toeziet dat de juiste procedure wordt gevolgd. Alle teamleden beoordelen de inschrijvingen eerst onafhankelijk van elkaar. De tarieven worden pas bekendgemaakt nadat de schriftelijke kwaliteitscriteria kwalitatief zijn beoordeeld.

Voor de kwaliteitsbeoordeling wordt uitgegaan van het consensusmodel. Omdat beoordelaars in de praktijk vaak geneigd zijn om gematigde scores te geven (waardoor extreme beoordelingen, zowel positief als negatief, zelden voorkomen), is een duidelijke beoordelingsrichtlijn essentieel. Dit helpt om ongewenste of sterk uiteenlopende scores te voorkomen.

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

#### *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.

#### *Kostenontwikkeling onderaannemers*

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

