

Zaffier  
Ter attentie van: Tessa Feller  
  
tessa@profina.nl

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

Datum  
7 februari 2024

Onderwerp Reactie op bestek Personenvervoer Zaffier

Geachte mevrouw Feller,

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 9

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



## **Aanbevelingen**

### **Gunningscriteria en weging**

#### *Beoordeling prijs en kwaliteit*

De EMVI/BPKV-methodiek (Economisch Meest Voordelige Inschrijving/Beste Prijs Kwaliteit Verhouding) is in de praktijk de meest gebruikte methode voor gunning. Hierbij worden zowel prijs als kwaliteit in zekere mate meegewogen bij de toekenning van een opdracht. Ten algemene beveelt het AIM aan dat ongeacht de methodiek de kwaliteit voor minimaal 60% moet meetellen voor gunning en prijs maximaal 40%. In uw bestek telt kwaliteit slechts voor 30 % mee.

Het is ook van belang dat aanbesteder goede kwalitatieve gunningscriteria opneemt in het bestek die voldoende onderscheidend zijn. Het beoordelingsmodel moet vervolgens zodanig worden toegepast dat de beste inschrijving een reële kans maakt om te winnen. Indien de aanbesteder ervoor kiest om inschrijvers op het criterium prijs relatief te beoordelen (waarbij de laagste bieding 100% van de punten krijgt), wordt aanbevolen dezelfde relatieve beoordeling toe te passen op het aspect kwaliteit (waarbij de beste score op kwaliteit 100% van de punten krijgt), zodat de inschrijver met de hoogste kwaliteit ook de meeste punten krijgt. In uw bestek wordt echter het zogenaamde absolute model gehanteerd, waarbij de beoordelingen worden gegeven als 100%, 50% en 0%. Dit betekent dat verschillende inschrijvers dezelfde beoordeling kunnen krijgen. In de praktijk blijkt dat de laagste en hoogste beoordeling zelden worden toegekend, waardoor de strijd met betrekking tot kwaliteit voornamelijk plaatsvindt op het niveau van 50%. Dit resulteert in een aanzienlijk kleiner verschil dan beoogd en zal de prijs nog meer de doorslag geven in de uiteindelijke beslissing.

### **TX keur**

#### *TX kwaliteitskeurmerk*

In uw bestek wordt niet gevraagd om het TX-keur. AIM adviseert om in het bestek op te nemen dat de vervoerder moet beschikken over het TX-keur.

TX-keur is het landelijke kwaliteitskeurmerk voor taxi's. TX bedrijven houden zich aan een set van wettelijke en bovenwettelijke regels en laten zich er vrijwillig extra (en ook onaangekondigd) op controleren. Denk aan scholing van personeel (inwerken, opleiding en jaarlijkse cursussen, het nieuwe rijden), het hanteren van de code VVR (veilig vervoer van rolstoelgebruikers), een verklaring van de Belastingdienst-en SFM (Sociaal Fonds Mobiliteit), maar ook leeftijd van voertuigen etc. In uw bestek schrijft u TX keur niet voor. Het AIM beveelt aan in het bestek op te nemen dat de vervoerders (inclusief eventuele onderaannemers) TX keur moeten hebben. Andere eisen ten aanzien van (certificering van) kwaliteitssystemen (zoals ISO) zijn dan namelijk ook niet nodig.



## **CAO bedrijfsoordeel**

### *CAO bedrijfsoordeel voldoende*

In uw bestek staat niet vermeld dat een SFM bedrijfsoordeel vereist is. AIM raadt aan om in het bestek op te nemen dat de vervoerder een voldoende SFM oordeel moet hebben.

Sociale partners hebben een minimum CAO Taxivervoer met elkaar afgesproken. Deze wordt ook algemeen verbindend verklaard door het ministerie van SZW. Sociale partners hebben SFM ingericht, dat toeziet op naleving van de CAO. Het SFM geeft na afloop van een controle ook een bedrijfsoordeel af met een voldoende of onvoldoende. Deze verklaring werkt door in het wel of niet krijgen van een TX keurmerk

## **Kostenontwikkeling**

### *NEA-Index*

In uw bestek hanteert u de NEA-kostenontwikkelingsindex niet.

Bij het bepalen van die reële prijs dienen, naar het oordeel van het Hof Arnhem - Leeuwarden (ECLI: NLGHARL: 2020:437) voor de branche specifieke loonstijgingen te worden verwerkt. Andere indexen zoals CPI en/of CBS-index mogen in dat kader niet worden toegepast omdat deze niet de branche specifieke cao's, zoals cao Zorgvervoer en Taxi, volgen. De loonkosten van aanbieders zijn hierin bepalend voor de reële kosten en niet andere gemiddelde loonstijgingen. Het AIM beveelt daarom aan dat in het bestek branche specifieke de NEA-kostenontwikkelingsindex terugkomt als jaarlijkse indexatie.

Panteia maakt in opdracht van Sociaal Fonds Mobiliteit jaarlijks een overzicht van de laatste gemiddelde kostenontwikkelingen voor het taxivervoer. Panteia berekent deze index in absolute onafhankelijkheid. De kostenontwikkelingen zijn gebaseerd op vaststaande feiten en prognoses van het Centraal Planbureau. Toekomstige kostenontwikkelingen die nog onzeker zijn, zijn niet bij de ramingen betrokken. Het gebruik van de NEA-kostenontwikkelingsindex in vervoerscontracten schept duidelijkheid voor beide partijen. Voor vervoerders sluit het een niet in te schatten en soms niet te dragen kostenontwikkelingsrisico uit. Voor opdrachtgevers is het voordeel hiervan dat ze van de vervoerders de scherpst mogelijke prijs krijgen aangeboden. In de geoffreerde prijs zit bij toepassing van de NEA-kostenontwikkelingsindex namelijk geen opslag verwerkt voor het kostenontwikkelingsrisico.



## Duurzaamheid

Wij hebben gezien dat duurzaamheid en Zero-Emissie onderdeel is van de gunning. Graag wil het AIM u wijzen op de [Handreiking Zero-emissie doelgroepenvervoer](#) van CROW. Deze handreiking geeft u handvatten voor het aanbesteden, implementeren en beheren van zero-emissie in het doelgroepenvervoer.

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, adviseert het AIM om in het bestek op te nemen dat er aantoonbare (periodieke) medewerkerstevredenheid onderzoeken worden gedaan.

### *Contractduur in relatie tot duurzaamheid*

Gezien de duurzaamheidsvereisten in uw bestek raadt AIM aan om een minimale contractduur van minstens 5 + 2 jaar of 4 + 3 jaar te overwegen (in uw bestek wordt momenteel een termijn van 2 jaar + 2 verlengingsjaren gehanteerd).

In algemene zin is het van belang dat er een duidelijke relatie bestaat tussen de contractduur en de terugverdientijd van de extra investeringen die vervoerders moeten maken. Bovendien is het aan te raden om een ruime definitie te hanteren van wat als duurzaam wordt beschouwd, zonder bijvoorbeeld dwingende vereisten op te leggen, zoals de eis van een ISO 14001-certificaat. Op die manier krijgt een vervoerder de vrijheid om zelf invulling te geven aan duurzaamheid. Belangrijk daarbij is dat vervoerders voldoende onderbouwen hoe zij duurzaamheid gaan invullen.

## Effecten arbeidsmarkt

### *Behoud van betrokken personeel bij een faillissement*

Het AIM beveelt aan dat aanbestedende dienst inzet op behoud van reeds bij het vervoer betrokken personeel. Het is daarbij belangrijk dat er stilgestaan wordt bij wat er met het personeel gebeurt als een vervoerder onverhoopt gedurende de uitvoering van het vervoerscontract failliet gaat. In zo'n situatie zou de inzet moeten zijn: behoud van reeds bij het vervoer betrokken personeel. Het verdient aanbeveling daar als opdrachtgever voor de toekomst beleid over te ontwikkelen.

### *Behoud van betrokken personeel bij een overname of tussentijdse contractwisseling*

Vanuit het mens-volgt-werk principe hebben sociale partners in de CAO Taxivervoer de OPOV en OPBC regeling met elkaar afgesproken. De OPOV en OPBC regelingen houden kortgezegd in dat bij een contractovername of contractwisseling de nieuwe vervoerder een deel van het betrokken personeel bij de oude vervoerder een baanaanbod moet doen. Het aantal werknemers met recht op een baanaanbod staat gelijk aan 75% van het totaal aantal benodigde inzeturen voor het betreffende contract. Het verdient aanbeveling om als aanbestedende dienst hier ondersteuning en – waar nodig-



medewerking aan te verlenen door bijvoorbeeld het Sociaal Fonds Mobiliteit (SFM ) te informeren wie de huidige vervoerder(s) (inclusief onderaannemers) is/zijn.

### *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. Het SFM kan hierbij een ondersteunende en onafhankelijke rol in spelen.

### **Termijnen aanbesteding**

#### *Implementatietermijn*

Het komt nog te vaak voor dat aanbestedende diensten een te korte termijn hanteren, tussen moment van definitieve gunning en de daadwerkelijke start van het vervoer. Zo ook in dit bestek. Uit de planning blijkt dat er in dit bestek slechts 10 dagen tussen moment van gunning en startdatum contract liggen. Waarbij nog geen rekening is gehouden met eventuele bezwaren of gerechtelijke procedures.

Korte doorlooptijden maken een goede en vlekkeloze implementatie van het vervoer door de nieuwe vervoerder erg moeilijk. Vooral als een geïnteresseerde vervoerder hiervoor taxi's aan moet schaffen of nieuw personeel moet aantrekken (niet in alle gevallen gaat namelijk voldoende personeel van de oude vervoerder mee over; de OPOV-regeling betekent immers het doen van een baanaanbod, maar werknemers zijn niet verplicht mee over te gaan).

Maar korte termijnen zijn ook voor een zittende vervoerder vervelend. Deze raakt mogelijk het vervoer kwijt en kan door een te korte termijn tussen definitieve gunning en overgangsdatum van het vervoer in serieuze problemen komen. Bij een collectief ontslag zal, afhankelijk van de omvang van het bedrijf, overleg plaats moeten vinden met OR en vakbonden en moeten, na de verkregen ontslagvergunning, de geldende opzegtermijnen (tot 3 maanden) in acht worden genomen. Het AIM beveelt dan ook aan in het bestek op te nemen dat er minimaal 6 maanden zit tussen het moment van definitieve gunning en start van het vervoer.

### **Contractduur/looptijd**

#### *Looptijd contract*

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. In uw bestek kiest u voor 2 vaste jaren en 2 optie jaren.

Ten algemene: het AIM beveelt aan om in het bestek op te nemen dat er een contract voor minimaal 5 +2 optie jaren wordt gesloten (waarbij de 2 optie jaren als één geheel gegund worden). Dit biedt zekerheid voor de vervoerder en vooral ook voor het betrokken personeel. Kortlopende contracten zullen er namelijk toe leiden dat werkgevers terughoudend zullen 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). In uw bestek is dat 4 maanden. 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.

### **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. Bij een tarief per voertuig (bv routevervoer) zou aanbesteder als richtlijn kunnen hanteren dat een onderaannemer tenminste 90% van de door de hoofdaannemer aangeboden prijs moet krijgen mits deze onderaannemer ook de planning verzorgt en 75% indien de planning door de hoofdonderaannemer wordt gedaan. Bij een tarief per gebruiker (bv vraagafhankelijk vervoer) is dit moeilijker te handhaven. Een hoofdaannemer kan er ervoor kiezen om hele korte of minder rendabele ritten weg te geven zodat er toch een onwenselijke situatie voor de onderaannemer ontstaat.

#### *Onderaannemer en bestekeisen*

Verder beveelt het AIM aan dat in het bestek is opgenomen dat de hoofdaannemer verantwoordelijk is voor de werkzaamheden van ingeschakelde onderaannemers en dat onderaannemers voldoen aan de voor hun deel van de werkzaamheden gestelde kwaliteitseisen

#### *Wisseling van onderaannemers*

Het AIM beveelt aan dat bij wisseling van onderaannemers gedurende de looptijd van het contract, vooraf eerst goedkeuring van de aanbestedende dienst nodig is. En dat de aanbestedende dienst daarbij oog heeft voor: behoud van betrokken werknemers. Dat komt in uw bestek niet terug.



### *Betalingstermijnen onderaannemers*

Het AIM adviseert ook dat de aanbestedende dienst rekening houdt met de gehanteerde betalingstermijnen. 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 voor onderaannemers*

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

## **Prijsvorming**

### *Reële kostprijs*

Door een Algemene Maatregel van Bestuur (AMvB) [zorg en inkoop](#) moet, voor het WMO-transport, een reële minimumprijs worden bepaald of een reële onderbouwing van de inschrijfprijs. Ook voor de andere soorten transport beveelt het AIM aan dit te doen. Het opnemen van een minimale reële prijs voorkomt dat de taxibranch structureel onder prijs en dus te laag blijft inschrijven.

### *Onderbouwing tarief*

Bij de prijsaanbieding moeten, wat het AIM betreft, aanbieders een gedetailleerde onderbouwing aanleveren hoe zij tot die prijs zijn gekomen, zodat dit bij de gunningsbeslissing meegenomen kan worden. Ook zouden aanbieders duidelijk moeten maken met welke risico's zij rekening hebben gehouden bij het maken van hun aanbieding. In het bestek zelf heeft de aanbestedende dienst de risico's duidelijk benoemd en gewaardeerd. Aanbieders zouden ook inzichtelijk moeten maken wat de kostenopbouw is (d.w.z. uit welke elementen deze is opgebouwd, waarbij ook per element is aangegeven wat deze bedraagt).

## **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 transport 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. ( duurzaamheid voertuigen)

