

Rapportage AIM werkzaamheden 2021



Eerlijke kijk op taxi- en zorgvervoer



1. Inhoud

1. Inhoud	2
2. Voorwoord	3
3. Inleiding & achtergrond	4
4. Werkzaamheden 2021	7
5. Ontwikkelingen 2021	8
6. Verdeling bestekken naar aantal aanbevelingen	9
7. Verdeling aanbestedingen naar type vervoer	10
8. Effecten AIM op aanbestedingen	11
9. Doelstellingen 2022.....	12
10. Tot slot.....	13
Bijlage 1: Top 10 aanbevelingen 2021	14
Bijlage 2: Top 10 in bestek opgenomen aanbevelingen 2021	14

2. Voorwoord

Het Aanbestedingsinstituut Mobiliteit (AIM) is eind 2016 door KNV Zorgvervoer en Taxi en vakbonden FNV Zorgvervoer en Taxi en CNV Vakmensen opgericht. Om op die manier de inkopers/opdrachtgevers van het zorgvervoer, denk aan gemeenten, adviesbureaus, zorginstellingen, verzekeraars en andere overheden, te adviseren bij het in de markt zetten van aanbestedingen.

Om aanbestedende diensten te ondersteunen, om te komen tot een eerlijke en evenwichtige aanbesteding voor gebruikers, vervoerders en opdrachtgevers, hebben sociale partners een document met aanbevelingen opgesteld. Hierin komt terug wat belangrijk is om tot zorgvervoer te komen waar alle partijen tevreden over zijn.

Deze rapportage bevat een overzicht van de werkzaamheden van het AIM over 2021. De werkzaamheden bestaan enerzijds uit het in een zo vroeg mogelijk stadium gesprekken aan gaan met inkopers en opdrachtgevers van het zorgvervoer. En anderzijds uit het beoordelen van bestekken die in de markt worden gezet.

In 2021 heeft het AIM in totaal 30 bestekken beoordeeld op 17 belangrijke thema's ten opzichte van 36 beoordeelde bestekken in 2020. In vergelijking met vorig jaar een afname van circa 20%, deze afname is een gevolg van de coronacrisis. Om ten tijde van de crisis continuïteit te borgen hebben opdrachtgevers meer gebruik gemaakt van verlengopties en optie jaren. AIM verwacht dat in 2022 en 2023 deze 'uitgestelde' aanbestedingen alsnog op de markt komen, eind 2021 heeft het AIM oriënterende gesprekken gevoerd met opdrachtgevers welke in 2022 voornemens zijn om te gaan aanbesteden.

Ondanks de coronacrisis wordt het AIM steeds vaker betrokken in het voorstadium van een aanbesteding. Aanbestedende diensten zoals BIZOB en Dehave Kennisdelers maar ook individuele gemeenten weten het AIM te vinden voor advies tijdens het schrijven van een aanbesteding. Naast het geven van advies heeft AIM ook contact met het platform in oprichting "opdrachtgevers doelgroepenvervoer" en de Buyers Group van PIANO. Het AIM profileert zich steeds prominenter als kenniscentrum voor het zorgvervoer door bijvoorbeeld de Aanbestedingskalender (www.ai-mobiliteit.nl/ai-mobiliteit/aim/aanbestedingskalender) maar ook door bewustwordingscampagnes om het belang van doelgroepenvervoer onder de aandacht van gemeenteraden te krijgen (www.ai-mobiliteit.nl/ai-mobiliteit/zorgeloosmetzorgvervoer).

Bestuur AIM, mei 2022

Casper Oranje, Jantine Vochteloo, KNV Zorgvervoer en Taxi
Meindert Gorter, FNV Zorgvervoer en Taxi
Agostino Di Giacomo Russo, CNV Vakmensen
Henk van Gelderen, directeur AIM

3. Inleiding & achtergrond

Wat is zorgvervoer

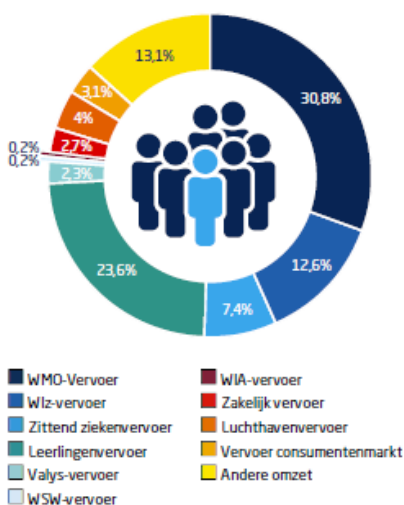
Voor veel mensen is het de normaalste zaak van de wereld om met de auto, fiets of openbaar vervoer te reizen. Toch zijn er ruim 1,7 miljoen mensen (*bron KIM presentatie nov. 2018*) die niet zelfstandig gebruik kunnen maken van eigen of openbaar vervoer. De verwachting is dat dit aantal met 8 % zal stijgen in 2030. Het gaat om vervoer van leerlingen naar speciaal onderwijs, ouderen, mensen met een beperking, vervoer van en naar het ziekenhuis of zorginstelling en vervoer naar sociale werkplaatsen. Verreweg het grootste deel van dit vervoer valt onder verantwoordelijkheid van gemeenten. Een deel, zoals het bovenregionaal Valys vervoer, valt onder verantwoordelijkheid van de Rijksoverheid.

Wie verzorgt dit vervoer?

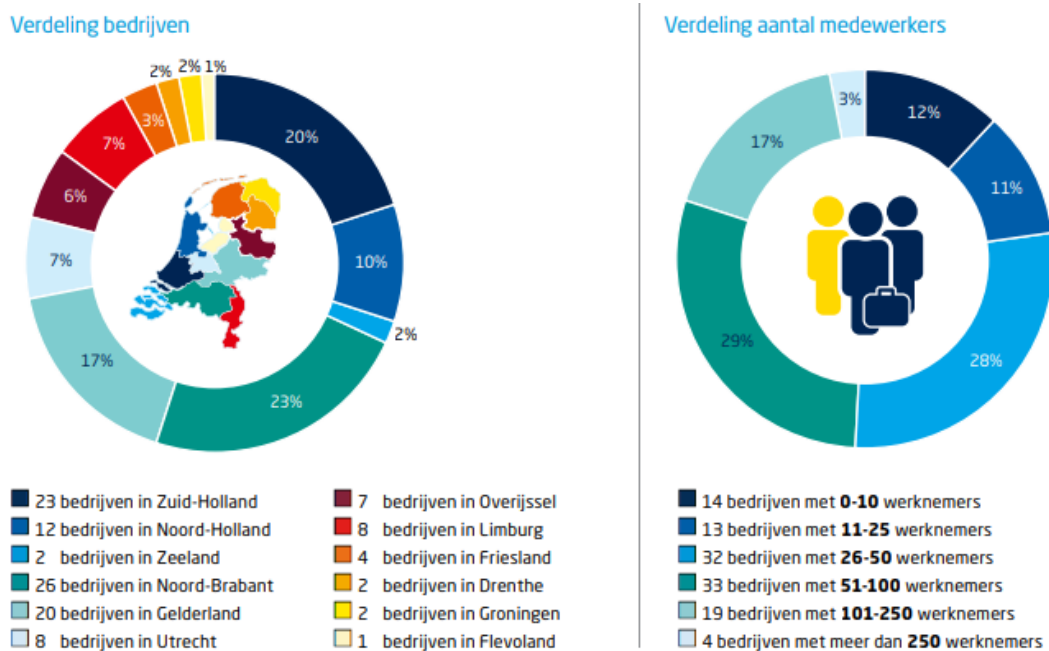
Dagelijks zijn er ca 800 taxibedrijven en 25.000 mensen actief om deze groep reizigers naar hun eindbestemming te vervoeren. De bedrijfstak bestaat voor 75% uit kleine bedrijven (0 tot 20 medewerkers) die in totaal 18% van het aantal medewerkers in dienst hebben. De grootste bedrijven met meer dan tweehonderdvijftig werknemers vertegenwoordigen slechts 1% van het totaal aantal bedrijven maar hebben 31% van het totaal aantal medewerkers in dienst.

Het AIM heeft in december 2018 een kerncijferonderzoek laten uitvoeren onder 115 taxibedrijven met een totale gezamenlijke omzet van ca € 400 miljoen euro. Het onderzoek laat zien dat de onderzochte taxibedrijven sterk afhankelijk zijn van het zorgvervoer. Het zorgvervoer vormt bijna 80% van hun totale omzet. Binnen de verschillende regelingen van het zorgvervoer vormt het WMO-vervoer, met 30,8 % van de omzet, het grootste aandeel, gevolgd door het leerlingenvervoer (23,6%), het Wlz-vervoer (12,6%) en het zittend ziekenvervoer (7,4%)

Gemiddelde omzet naar type doelgroep



Verder zijn de meeste zorgvervoerders gevestigd in de regio's Noord-Brabant, Zuid-Holland en Gelderland. Onder de zorgvervoerders heeft 48% (in de figuur 49%) meer dan 50 medewerkers in dienst. Ongeveer 3,5% (in de figuur 3%) van de bedrijven heeft meer dan 250 medewerkers in dienst.



Vervoer wordt aanbesteed

Het zorgvervoer wordt via Europese aanbestedingen in de markt gezet, zodat een groot aantal geïnteresseerde vervoerders kunnen meedingen naar de opdracht. Deze aanbestedingen kennen helaas een systematiek die risicovol inschrijven stimuleert, de kans op het krijgen van 'papier kwaliteits' vergroot en de risico's van wijzigend overheidsbeleid (te veel) bij inschrijvende partijen neerlegt, waardoor de kans op het niet rendabel exploiteren van contracten op de loer ligt. Omdat de vervoerkosten voor 90% uit vaste lasten bestaan (loon en materieel), ontstaat een tendens om op arbeidsvoorwaarden te gaan concurreren. Dat is een onwenselijke situatie. Goed opgeleide en ervaren werknemers in de bedrijfstak zijn cruciaal.

In de afgelopen jaren zijn er veel veranderingen doorgevoerd met directe of indirecte gevolgen voor het zorgvervoer in Nederland. Decentralisaties, bezuinigingen in de zorg en ook bezuinigen in het vervoer zelf (met name door het anders indiceren van gebruikers) zijn van grote invloed geweest op het beschikbare budget en de prijsdruk.

Het Aanbestedingsinstituut Mobiliteit (AIM) kijkt mee

Door in aanbestedingen meer aandacht te schenken aan kwaliteitscriteria kunnen zorginkopers een verbetering maken. Uiteindelijk wil het AIM dat de inkoop van het vervoer zodanig verbetert dat een kwetsbare doelgroep met voldoende tijd en aandacht, door ervaren en goed opgeleide chauffeurs op tijd naar school of zorglocatie wordt vervoerd. Daarbij is het belangrijk dat ondernemers in de

gelegenheid worden gesteld om te investeren in goed materieel (innovatieve, duurzame en passende voertuigen), een goede organisatie, goed personeelsbeleid (scholing van personeel en naleving cao's) en een goede dienstverlening richting de reiziger (klantvriendelijk, voldoende tijd en aandacht).

Het AIM kijkt kritisch mee bij lopende aanbestedingen maar praat nog liever in de voorbereiding van de aanbesteding mee zodat overheden en zorginstellingen in een vroeg stadium de belangrijke thema's kunnen overwegen.

4. Werkzaamheden 2021

Dit rapport bevat een overzicht van de werkzaamheden van het AIM uitgevoerd in het jaar 2021. In totaal heeft het AIM 30 aanbestedingen op circa 50 criteria beoordeeld. Het beoordelen houdt in dat wij kritisch kijken of de 17 [belangrijke thema's](#) van het AIM voldoende aandacht krijgen in het bestek/aanbesteding. Krijgen bepaalde onderwerpen naar onze mening onvoldoende aandacht dan sturen wij een brief met aanbevelingen naar de opdrachtgever, deze reacties publiceren we ook op onze website: <https://ai-mobiliteit.nl/ai-mobiliteit/acties/afgeronde-acties>.

Kerncijfers	2019	2020	2021
Aantal aanbestedingen beoordeeld	51	36	30
Aantal voortrajecten	20	7	8
Aantal congressen/bijeenkomsten	8*	0	4
Aantal nieuwsbrieven en publicaties	5	0	4

Kerngegevens werkzaamheden 2021

Het AIM heeft in 2021 aan verschillende bijeenkomsten deelgenomen waaronder bijeenkomsten met vervoerders maar ook met inkooporganisaties zoals BIZOB. BIZOB is een regionale inkooporganisatie voor 30 verschillende gemeenten in Noord-Brabant, tijdens de eerste bijeenkomst is met BIZOB afgeproken om periodiek op thematische wijze overleg te hebben. Daarnaast is AIM betrokken geweest bij verschillende voortrajecten zoals het doelgroepenvervoer voor de gemeenten Den Bosch, Zaanstad en het zittend ziekenvervoer voor Menzis. Vanuit het overleg met de gemeente Zaanstad zijn tevens contacten gelegd met Dehave Kennisdelers, deze partij adviseert gemeenten en zorgverzekeraars bij inkooptrajecten.

Tevens heeft het AIM oriënterende gesprekken gevoerd met het UWV, Zaanstad, Stroomlijn, Regio Den Bosch en de Politie, deze partijen zijn voornemens om in 2022 een aanbesteding voor taxivervoer in de markt te zetten. Het AIM was ook vertegenwoordigd tijdens de jaarlijkse Taxi Expo en neemt deel in diverse werkgroepen van CROW.

5. Ontwikkelingen 2021

Langere looptijd

In voorgaande jaren heeft het AIM herhaaldelijk aandacht gevraagd voor de looptijd van een vervoerscontract. In 2021 heeft het AIM gezien dat opdrachtgevers een langere looptijd hanteren, een looptijd van 6 jaar is geen uitzondering meer. Tijdens de verkennende gesprekken is ook gebleken dat het gebruik van optie jaren eerder worden toegepast op basis van praktische overwegingen dan dat er sprake is van een noodzaak.

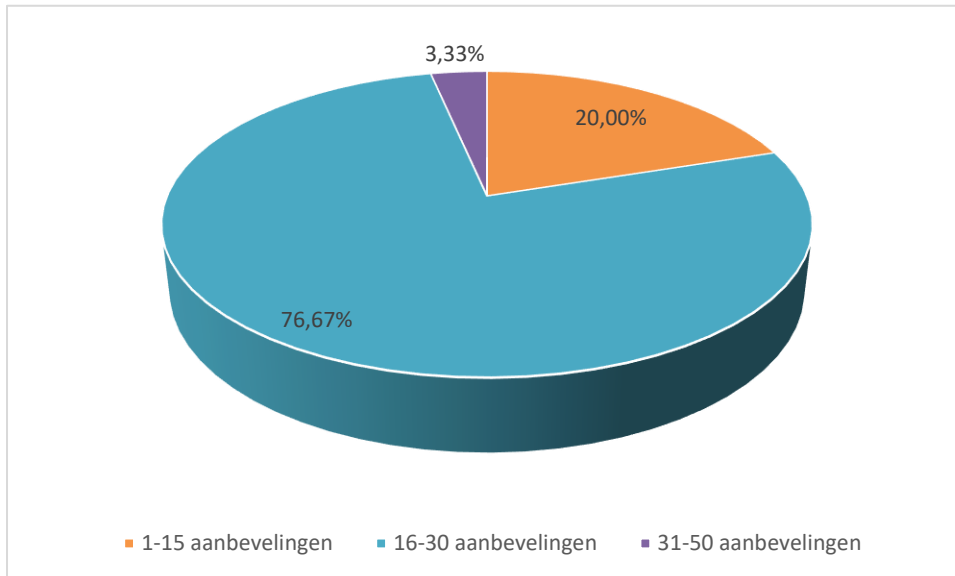
Looptijd in relatie tot duurzaamheid

Met het oog op duurzaamheid, beschikbaarheid van laadinfrastructuur en het covenant zero-emissie doelgroepenvervoer 2025 heeft het AIM in 2021 in haar aanbevelingen en in de eerste gesprekken de nadruk gelegd op de looptijd in relatie tot duurzaamheid. Een langere looptijd geeft vervoerders de mogelijkheid om te investeren in duurzaamheid, niet alleen materieel maar ook immaterieel in relatie tot de betrokken werknemers. Immers een langere looptijd bevordert het aanbieden van arbeidscontracten voor onbepaalde tijd.

In de meeste aanbestedingen is de inzet van ZE voertuigen een gunningscriterium. Uitgaande van een minimale vereiste inzet van ZE voertuigen bepaalt het de snelheid en de omvang van de extra inzet van ZE voertuigen het aantal punten wat vervoerders op dit onderdeel kunnen scoren. De komende jaren zal de implementatie van ZE vervoer dan ook snel gaan. E.e.a. is wel afhankelijk van de beschikbaarheid en levertijden van ZE voertuigen, de benodigde laadinfrastructuur en de beschikbare netwerkcapaciteit.

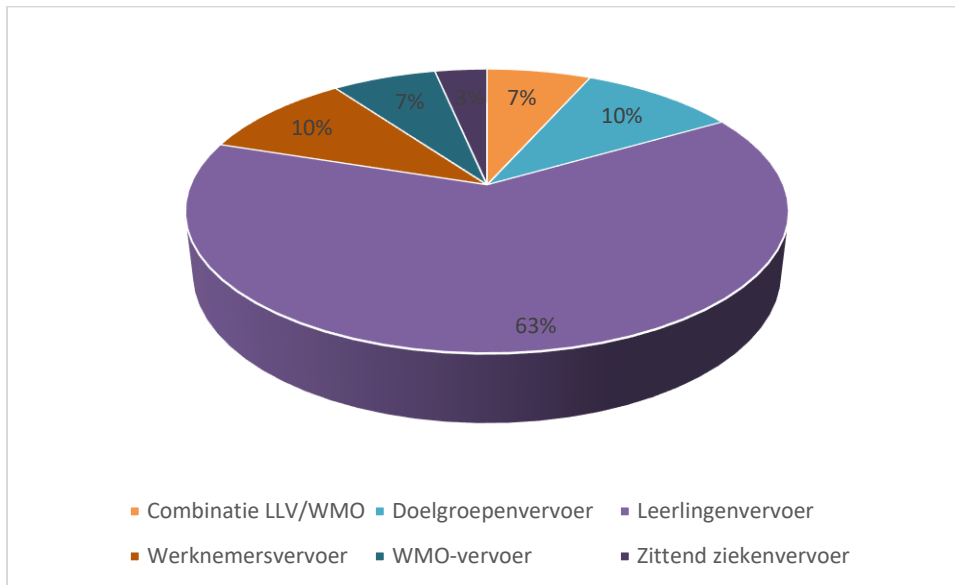
6. Verdeling bestekken naar aantal aanbevelingen

De meeste bestekken die wij hebben beoordeeld (77%) vallen in de categorie met 16-30 aanbevelingen. 3,33% valt in de zware categorie met meer dan 30 aanbevelingen. Het aandeel bestekken waar weinig op aan te merken valt is 20%.



7. Verdeling aanbestedingen naar type vervoer

Ruim de helft van alle aanbestedingen die wij in 2021 hebben beoordeeld betrof het leerlingenvervoer gevolgd door het doelgroepen- en werknemersvervoer. Opvallend was dat in 2021 relatief veel werknemersvervoer is aanbesteed. Dit betreft hoofdzakelijk vervoer voor sociale werkplaatsen.



8. Effecten AIM op aanbestedingen

Ons doel is, om, naast de beoordeling van reeds gepubliceerde aanbestedingen, ook proactief contact te zoeken met opdrachtgevers, adviesbureaus en regionale inkoopbureaus om deze belangrijke stakeholders in een vroeg stadium bekend te maken met onze thema's. Wij zijn van mening dat, door met elkaar in gesprek te gaan, beter inzicht wordt verkregen in achtergrond en drijfveren. Door in gesprek te gaan kunnen bepaalde keuzes ook beter in een context geplaatst worden. Andersom zien wij ook dat aanbestedende diensten de gesprekken met het AIM als nuttig ervaren. Zij kregen door onze aanbevelingen en gesprekken meer inzicht in de onbedoelde negatieve effecten die bepaalde keuzes of beleidsdoelstellingen kunnen hebben op de vervoerders, het personeel en de kwetsbare doelgroepen voor wie het vervoer bedoeld is.

In het kader van meer begrip hebben voor elkaar, hebben wij meerdere bijeenkomsten, dialogen en marktconsultaties van aanbestedende diensten bijgewoond en aanbestedende diensten in een vroeg stadium geadviseerd. Het effect hiervan is dat in aanbestedingen waar het AIM in een vroeg stadium is betrokken er concrete aanbevelingen terug te lezen zijn in het bestek.

In de figuur in bijlage 2 is te zien dat de adviezen ten aanzien van cao-bedrijfsoordeel en de NEA-index het meest zijn opgevolgd. Ook het opnemen van een opstaptarief en een apart tarief voor rolstoel gebonden vervoer worden steeds meer opgevolgd.

9. Doelstellingen 2022

AIM zorgt voor positieve beïnvloeding richting aanbestedende diensten. Dit komt wellicht niet volledig terug in de gepubliceerde bestekken, maar gegeven aanbevelingen worden wel degelijk meegenomen bij latere aanbestedingen. Er is een duidelijke kwaliteitsverbetering te constateren. Wij zien dit aan de ontwikkeling van langere contracten, de toename van kwaliteitseisen zoals het TX-keurmerk, de cao-verklaring en de aandacht voor ondergrens tarieven. De huidige aanpak met betrekking tot het monitoren van bestek documenten zal ook in 2022 worden gecontinueerd.

Deze werkwijze zal echter moeten worden uitgebreid, waarbij met name proactief beleid verder wordt geïmplementeerd. Directe beïnvloeding vindt plaats vanaf de start van een nieuw aanbestedingsproces. Dit brengt met zich mee dat er zicht moet zijn op de performance van het lopende contract. Een frequente communicatie met de aanbestedende dienst is daarbij belangrijk om inzicht te krijgen wanneer een contract afloopt en hoe de dienstverlening verloopt. Ook het optreden als belanghebbende partij, en kritische vragen te stellen in de Nota's van Inlichtingen zal de monitoring en directe beïnvloeding positief ten goede komen. In de nabije toekomst zal moeten worden bezien in hoeverre dit kan worden geïmplementeerd.

Het AIM is voornemens om een aanbestedingskalender uit te brengen met een compleet overzicht van alle aanbestedingen van het doelgroepenvervoer met de looptijd en het aantal optiejaren.

Naast het uitbreiden van de organisatorische slagkracht heeft AIM zich ten doel gesteld om de bekendheid binnen de branche voor Zorgvervoer en Taxi te vergroten. AIM wil zich profileren als kennis- en informatiecentrum voor opdrachtgevers, werkgevers en werknemers waarbij in 2022 in het bijzonder aandacht zal zijn voor de werkgevers welke in mindere mate betrokken zijn bij aanbestedingen maar wel voor aanbestede vervoercontracten werkzaamheden verrichten. Via congressen, on- en offline media wil AIM haar bekendheid onder opdrachtgevers en werkgevers vergroten. De werkzaamheden van AIM zijn voor werknemers veelal onzichtbaar maar niet onbelangrijk, aanbevelingen van AIM hebben immers direct invloed om de dagelijkse werkzaamheden. Om de bekendheid onder werknemers te vergroten zal AIM via met name via de Taxikant communiceren en daarin uitleggen wat AIM doet.

10. Tot slot

Ten tijde dat dit jaarverslag werd geschreven leek de Coronacrisis voorbij. Tegelijkertijd is het een feit dat dit virus onder ons blijft en periodiek de kop op zal opsteken met al dan niet grote implicaties, ook voor het vervoer. Opdrachtgevers zouden hier in hun aanbestedingen aandacht aan moeten besteden en voorafgaand staffels bekend moeten maken waaruit blijkt wat de consequenties is van afname of toename van vervoersvolume op de hoogte van de vergoeding.

In 2022 lijkt de inflatie naar recordhoogte te gaan. Een belangrijke aanjager is de stijging van de brandstofprijzen. Dat dit consequenties heeft voor de kosten van het vervoer is evident. Het AIM is dan ook van mening dat opdrachtgevers en vervoerders in samenspraak zullen moeten onderzoeken op welke wijze het maximale aantal reizigerskilometers met de beschikbare budgetten te realiseren zijn zonder dat de prijs per (beladen) kilometer verder daalt.

Bijlage 1: Top 10 aanbevelingen 2021

Top 10	Meest voorkomende aanbevelingen AIM
1	Beoordeling prijs/kwaliteit
2	Tijdig informeren gebruik optie jaren
3	Onderbouwing tarief
4	Meldingsplicht vervoerder
5	Klachtenregeling aanbestedende dienst
6	Reële kostprijs
7	Social Return
8	Behoud betrokken personeel bij faillissement
9	Relatie hoofdaannemer-onderaannemer
10	Betalingstermijn onderaannemers

Bijlage 2: Top 10 in bestek opgenomen aanbevelingen 2021

Top 10	Meest voorkomende aanbevelingen in bestek
1	TX-Keur verplicht
2	Hanteren NEA-index
3	Klant centraal
4	Apart tarief rolstoelgebruik
5	Duurzaamheid in relatie tot contractduur
6	Fluctueren volume
7	Contractduur
8	KTO's
9	Medewerkerstevredenheid
10	Opstaptarief