AIM
AANBESTEDINGSINSTITUUT
MOBILITEIT
POWERED BY
CNV, FNV EN KNV

Gemeente Westland
Ter attentie van: Patricia van Oorschot

inkoop@gemeentewestland.nl

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

Datum
30 september 2026

Onderwerp Reactie op bestek: Hoogwaardig directievervoer en taxivervoer

Geachte mevrouw van Oorschot,

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 zo 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.

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.

Positieve punten in uw bestek

Het AIM vindt het positief dat de opdrachtnemer gedurende de volledige looptijd van de overeenkomst over een geldig TX-Keurmerk moet beschikken. Ook is een meldingsplicht opgenomen voor het geval de opdrachtnemer het keurmerk verliest.

Daarnaast wordt de NEA-index toegepast voor de jaarlijkse kostenontwikkeling. Deze index sluit specifiek aan bij de kostenontwikkeling binnen de sector Zorgvervoer en Taxi.

Het AIM adviseert om kwaliteit voor minimaal 60% mee te laten wegen bij de gunning. In deze aanbesteding telt kwaliteit voor 75% mee en prijs voor 25%. Het AIM beoordeelt dit als positief.

Ook zijn duidelijke afspraken opgenomen over contractmanagement. In het eerste contractjaar vindt ieder kwartaal overleg plaats en daarna minimaal ieder halfjaar. Daarnaast moet de opdrachtnemer ieder kwartaal een managementrapportage verstrekken en zijn concrete eisen opgenomen voor de afhandeling van klachten.

Aanbevelingen

Gunningscriteria en weging

Beoordeling van kwaliteit

De verhouding van 75% kwaliteit en 25% prijs beoordeelt het AIM als positief. De kwaliteit wordt beoordeeld met de scores 0%, 20%, 50%, 80% en 100%. Voor de prijs wordt een relatieve formule gebruikt, waarbij de laagste prijs de maximale score ontvangt.

Het AIM adviseert om een duidelijke beoordelingsrichtlijn te hanteren en de volledige beoordelingsschaal daadwerkelijk te gebruiken. Zo komen verschillen in kwaliteit voldoende tot uitdrukking in de scores.

Wanneer prijs relatief wordt beoordeeld, heeft het de voorkeur van het AIM om ook kwaliteit relatief te beoordelen. De inschrijving met de beste kwaliteit ontvangt dan de maximale kwaliteitsscore. Zo blijft de gekozen verhouding tussen prijs en kwaliteit ook in de uiteindelijke beoordeling zo veel mogelijk behouden.

Interviews als gunningscriterium
Voor het hoogwaardig directievervoer worden hoge eisen gesteld aan de chauffeurs. Het gaat onder meer om rijvaardigheid, representativiteit, servicegerichtheid, vertrouwelijkheid, integriteit en discretie.

Het AIM adviseert om interviews of presentaties als onderdeel van de kwaliteitsbeoordeling op te nemen. Daarmee kan worden beoordeeld hoe de personen die daadwerkelijk bij de uitvoering worden betrokken in praktijksituaties handelen. Deze menselijke factor blijkt niet altijd volledig uit een schriftelijk plan.

Kostenontwikkeling

Doorberekening aan onderaannemers
Het AIM adviseert om vast te leggen dat de contractueel overeengekomen NEA-index ook wordt doorberekend aan eventuele onderaannemers. Hiermee wordt voorkomen dat de hoofdaannemer wel een kostenaanpassing ontvangt, terwijl de vergoeding van de uitvoerende onderaannemers gelijk blijft.

Effecten arbeidsmarkt.

Cao-naleving
In het Programma van Eisen wordt gesproken over de cao Taxivervoer. Het AIM adviseert de actuele benaming cao Zorgvervoer en Taxi te gebruiken en daarnaast ook de cao Sociaal Fonds Mobiliteit expliciet te benoemen.

Behoud van betrokken personeel
Vanuit het mens-volgt-werkprincipe hebben sociale partners in de cao Zorgvervoer en Taxi de OPOV- en OPBC-regelingen afgesproken. Deze regelingen kunnen van toepassing zijn bij een contractovername of tussentijdse contractwisseling en zijn bedoeld om het betrokken personeel zo veel mogelijk te behouden.

Het AIM adviseert de gemeente om hieraan ondersteuning en waar nodig medewerking te verlenen. Dit kan onder meer door Sociaal Fonds Mobiliteit tijdig te informeren over de huidige vervoerder en eventuele onderaannemers.

Social Return
In het bestek is opgenomen dat de opdrachtnemer 3% van de totale opdrachtwaarde inzet voor Social Return. Daarbij worden verschillende mogelijkheden geboden om aan deze verplichting te voldoen.

Het AIM adviseert om bij de toepassing van Social Return in te zetten op duurzame arbeidsplaatsen en te voorkomen dat bestaande arbeidsplaatsen worden verdrongen. Wanneer invulling binnen de uitvoerende functies niet passend is, kan gebruik worden gemaakt van andere mogelijkheden zoals praktijkleren of maatschappelijke activiteiten.

Risicoverdeling en prijsvorming

Omvang van de opdracht
De historische omvang van de opdracht varieerde tussen 486 en 813 beladen uren per jaar. In 2025 ging het om 609 beladen uren. De gemeente geeft geen afname- of omzetgarantie. De maximale waarde van de opdracht, inclusief de verlengingsopties, bedraagt € 405.000.

De opdrachtnemer moet tegelijkertijd een beschikbaarheid van 100% bieden, een vast coördinatiepunt inrichten en voor het hoogwaardig directievervoer een vaste pool van maximaal vier chauffeurs beschikbaar houden. Ook wordt aan inschrijvers gevraagd alle kosten, waaronder de implementatiekosten, in het uurtarief te verwerken. Reistijd van en naar de vertrek- of aankomstlocatie wordt niet vergoed.

Het AIM begrijpt dat de omvang van het vervoer kan fluctueren. Het is wel belangrijk dat de gevraagde dienstverlening bedrijfseconomisch verantwoord kan worden uitgevoerd.

Het AIM adviseert daarom om vast te leggen dat partijen met elkaar in overleg treden wanneer het vervoersvolume of de samenstelling van de ritten structureel afwijkt van de verstrekte informatie en dit grote gevolgen heeft voor de exploitatie.

Herzieningsclausule en openkostprijscalculatie
Het AIM adviseert om een herzieningsclausule op te nemen waarmee kan worden ingespeeld op grote veranderingen in het vervoersvolume, de inzetvoorwaarden of andere omstandigheden die gevolgen hebben voor de kosten en uitvoerbaarheid van de opdracht.

Daarnaast adviseert het AIM om inschrijvers een openkostprijscalculatie te laten indienen. Daarmee wordt inzichtelijk uit welke onderdelen het uurtarief bestaat, zoals loonkosten, voertuigkosten, beschikbaarheidskosten, wachttijd, overhead en een redelijke opslag voor risico en rendement. Een open calculatie biedt een objectieve basis voor overleg wanneer zich tijdens de looptijd grote veranderingen voordoen.

Termijnen aanbesteding

Implementatietermijn
De definitieve gunning is voorzien op 19 december 2026 en de overeenkomst gaat in op 1 januari 2027. Daarmee resteert minder dan twee weken voor de implementatie.

In deze korte periode moet de opdrachtnemer onder meer de dienstverlening organiseren, een vaste pool van chauffeurs samenstellen, geschikte voertuigen beschikbaar stellen en afspraken maken over planning, coördinatie, rapportage en facturatie.

Het AIM vindt deze implementatietermijn te kort. Wij adviseren om minimaal zes maanden te hanteren tussen de definitieve gunning en de start van het vervoer. Daarmee krijgen zowel de nieuwe als de zittende vervoerder voldoende tijd om de overgang zorgvuldig uit te voeren.

Contractduur en duurzaamheid
De overeenkomst heeft een initiële looptijd van twee jaar en kan tweemaal met één jaar worden verlengd. Voor het hoogwaardig directievervoer moet minimaal 95% van de ingezette voertuigen volledig emissievrij zijn. Daarnaast moeten de voertuigen gedurende de gehele looptijd van de overeenkomst jonger dan vier jaar zijn en behoren tot de hogere middenklasse.

Deze eisen kunnen investeringen vragen van de vervoerder. Het AIM adviseert daarom een contractduur van minimaal 5 + 2 jaar of 4 + 3 jaar te hanteren. Er moet een duidelijke relatie bestaan tussen de contractduur en de termijn waarin de gevraagde investeringen kunnen worden terugverdiend.

Tijdig informeren over de optiejaren
In de aanbestedingsdocumenten staat dat de vervoerder uiterlijk drie maanden voor het einde van de overeenkomst wordt geïnformeerd over een verlenging. Het AIM adviseert om hierover minimaal twaalf maanden van tevoren duidelijkheid te geven. Wanneer de overeenkomst niet wordt verlengd, is er dan voldoende tijd voor een nieuwe aanbesteding, de afwikkeling bij de huidige vervoerder en de voorbereiding door een nieuwe vervoerder.

Geen verplichting om de optiejaren uit te dienen
In de conceptovereenkomst staat dat de gemeente de overeenkomst eenzijdig kan verlengen. Het AIM adviseert om geen bepaling op te nemen waarmee de vervoerder kan worden verplicht de optiejaren uit te dienen. Een verlenging vindt bij voorkeur plaats in overleg met de vervoerder.

Onderaannemers
In het bestek is opgenomen dat de hoofdaannemer verantwoordelijk en aansprakelijk blijft voor de werkzaamheden van onderaannemers. Ook moet vooraf duidelijk worden gemaakt welke onderaannemers worden ingezet. Het AIM beoordeelt dit als positief.

Het AIM adviseert daarnaast om vast te leggen dat onderaannemers die vervoer uitvoeren ook voldoen aan de eisen die voor hun werkzaamheden gelden, waaronder TX-Keur en naleving van de cao Zorgvervoer en Taxi.

Ook adviseert het AIM om na gunning inzicht te vragen in de tarieven en voorwaarden voor onderaannemers. De vergoeding moet voldoende zijn om de werkzaamheden bedrijfseconomisch verantwoord uit te voeren en het personeel volgens de cao te betalen.

Tot slot adviseert het AIM om afspraken te maken over de betalingstermijn voor onderaannemers en de doorberekening van de NEA-index.

Wachtkamerovereenkomst
De inschrijver die als tweede eindigt, sluit een wachtkamerovereenkomst met de gemeente. Deze inschrijver moet zijn aanbieding gedurende het eerste contractjaar gestand doen. Wanneer de overeenkomst met de eerste vervoerder binnen dat jaar wordt beëindigd, kan de gemeente de tweede inschrijver vragen de opdracht voor de resterende contractduur over te nemen.

Vanuit het perspectief van de gemeente en de gebruikers is dit een begrijpelijke constructie. De continuïteit van het vervoer kan hiermee worden geborgd. Voor de tweede vervoerder zijn hieraan echter risico's verbonden. Deze vervoerder ontvangt tijdens de wachtkamerperiode geen vergoeding en kan op korte termijn worden gevraagd personeel en materieel beschikbaar te stellen. Wanneer de wachtkamer tegen het einde van het eerste contractjaar wordt gebruikt, resteert zonder verlenging nog ongeveer één jaar van de vaste contractperiode.

Het AIM adviseert om realistische afspraken te maken over de termijn waarbinnen de tweede vervoerder het vervoer moet overnemen. Het AIM acht een implementatieperiode van minimaal zes maanden passend. Ook adviseren wij om bij toepassing van de wachtkamerconstructie te beoordelen of de oorspronkelijke voorwaarden en tarieven nog uitvoerbaar en reëel zijn.

Het is daarbij belangrijk na te gaan waarom de eerste vervoerder de overeenkomst niet heeft kunnen uitdienen. Wanneer gewijzigde omstandigheden tot financiële problemen hebben geleid, bestaat het risico dat ook de tweede vervoerder onder dezelfde voorwaarden in de problemen komt.

Samenvatting
Het AIM beoordeelt het positief dat kwaliteit voor 75% meeweegt bij de gunning en dat TX-Keur, de NEA-index en periodiek contractmanagement in het bestek zijn opgenomen.
Ons belangrijkste aandachtspunt is de zeer korte implementatietermijn. Tussen de definitieve gunning en de ingangsdatum van de overeenkomst resteert minder dan twee weken. Het AIM adviseert hiervoor minimaal zes maanden te hanteren.
Daarnaast adviseren wij om:

- de beoordelingsrichtlijn zo toe te passen dat kwalitatieve verschillen duidelijk in de score tot uitdrukking komen;
- interviews als onderdeel van de kwaliteitsbeoordeling op te nemen;
  afspraken te maken over structurele afwijkingen in het vervoersvolume;
- een openkostprijscalculatie en herzieningsclausule op te nemen;

- de contractduur beter te laten aansluiten bij de eisen aan de voertuigen;
- minimaal twaalf maanden vooraf te besluiten over de optiejaren;
- aanvullende afspraken te maken over de positie van onderaannemers;
- bij toepassing van de wachtkamerovereenkomst voldoende implementatietijd te bieden.

Tot slot

Mocht u naar aanleiding van deze brief nog vragen hebben, dan geven wij graag een toelichting. Ook denken wij graag mee bij een volgende aanbesteding. Wij worden dan bij voorkeur eerder in het proces betrokken, zodat onze aandachtspunten vóór publicatie kunnen worden meegenomen.

Met vriendelijke groet,



Drs. H.J. van Gelderen
Directeur