AIM
AANBESTEDINGSINSTITUUT
MOBILITEIT
POWERED BY
CNV, FNV EN KNV

Provincie Flevoland
Ter attentie van Zainab Al-Djaitab

inkoopadvies@flevoland.nl

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

Datum
1 juli 2026

Onderwerp Reactie op bestek Chauffeursdiensten Provincie Flevoland

Geachte mevrouw Al-Djaitab,

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 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.

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

Positief punt in uw bestek
Het AIM adviseert dat kwaliteit voor ten minste 60% onderdeel uitmaakt van de beoordeling van inschrijvingen. In uw bestek bedraagt het aandeel kwaliteit 70%. Het AIM beoordeelt dit als positief.

Aanbevelingen

Kostenontwikkeling
NEA-index
In de mobiliteitsbranche is het gebruikelijk om voor het volgen van de kostenontwikkeling de NEA-index te hanteren. Algemene indexen, zoals de CPI of CBS-index, zijn hiervoor minder geschikt, omdat deze geen rekening houden met branchespecifieke cao's, zoals de cao Zorgvervoer en Taxi. De loonkosten in de sector zijn leidend voor de reële kosten, niet gemiddelde loonstijgingen in andere sectoren.

Het AIM adviseert daarom om in het bestek de NEA-kostenontwikkelingsindex op te nemen als jaarlijkse indexatie. Deze index wordt jaarlijks opgesteld door Panteia, in opdracht van Sociaal Fonds Mobiliteit, en is gebaseerd op objectieve kostenontwikkelingen en CPB-prognoses. Onzekere toekomstige ontwikkelingen worden daarbij niet meegenomen.

Het gebruik van de NEA-index biedt duidelijkheid aan beide partijen. Voor vervoerders voorkomt het onvoorziene kostenontwikkelingsrisico's. Voor opdrachtgevers betekent het dat inschrijvers geen risico-opslag hoeven mee te nemen in hun prijs.

NEA-index en peildatum biedingen
Het is van belang dat het bestek rekening houdt met het moment waarop inschrijvers hun bieding indienen. Biedingen die vóór oktober of november worden uitgebracht, zijn doorgaans gebaseerd op het prijspeil van het jaar waarin zij zijn opgesteld. Deze biedingen houden daardoor nog geen rekening met toekomstige kostenontwikkelingen.

Voor inschrijvers is het niet mogelijk om deze toekomstige kostenontwikkelingen vooraf goed in te schatten. Het AIM adviseert daarom om voor deze biedingen de NEA-index direct in het eerstvolgende jaar toe te passen, zodat vervoerders niet onnodig in financiële problemen komen.

Kostenontwikkeling onderaannemers
Het AIM adviseert om in het bestek op te nemen dat de opdrachtnemer de contractueel overeengekomen kostenontwikkeling, waaronder de NEA-index, ook aan zijn betrokken onderaannemers dient door te betalen.

TX-keurmerk
TX is het landelijke kwaliteitskeurmerk voor taxi's. TX-bedrijven voldoen aan wettelijke en bovenwettelijke kwaliteitseisen en laten zich hier vrijwillig extra op controleren, ook onaangekondigd.

Het gaat daarbij onder meer om scholing van personeel, het hanteren van de Code VVR voor veilig vervoer van rolstoelgebruikers, verklaringen van de Belastingdienst en Sociaal Fonds Mobiliteit (SFM), en eisen aan voertuigen.

Het AIM adviseert om in het bestek op te nemen dat vervoerders, inclusief eventuele onderaannemers, over het TX-keurmerk moeten beschikken. Daarmee zijn aanvullende eisen ten aanzien van kwaliteitssystemen, zoals ISO-certificering, niet nodig.

Duurzaamheid
Wat duurzaamheid betreft, en in het bijzonder milieueisen, is het van belang dat de aanbestedende dienst stilstaat bij de consequenties van de gestelde eisen. Daarbij gaat het onder meer om de gevolgen voor de kosten van het vervoer, de benodigde investeringen door vervoerders en de terugverdientijd daarvan.

Duurzaamheid in relatie tot contractduur
Omdat uw bestek duurzaamheidsvereisten bevat, zoals de inzet van zero-emissievoertuigen, adviseert het AIM om een minimale contractduur van 5 + 2 jaar of 4 + 3 jaar te hanteren. Er dient een duidelijke relatie te zijn tussen de looptijd van het vervoerscontract en de terugverdientijd van de extra duurzaamheidsinvesteringen die vervoerders moeten doen.

Daarnaast adviseert het AIM om ervoor te zorgen dat de benodigde infrastructuur, zoals voldoende laad- of vulpunten, vóór de start van het vervoer beschikbaar is.

Medewerkerstevredenheid
Onder duurzaamheid vallen niet alleen milieueisen. Het begrip kan ook breder worden gezien, bijvoorbeeld in het kader van maatschappelijk verantwoord ondernemen. Naast het behoud van betrokken personeel adviseert het AIM om in het bestek op te nemen dat aantoonbare en periodieke medewerkerstevredenheidsonderzoeken worden uitgevoerd.

Gunningscriteria en weging
Beoordeling prijs en kwaliteit
De EMVI/BPKV-methodiek (Economisch Meest Voordelige Inschrijving / Beste Prijs-Kwaliteitverhouding) is in de praktijk de meest gebruikte gunningssystematiek. Hierbij zijn zowel prijs als kwaliteit bepalend voor de uiteindelijke gunning van de opdracht. Binnen deze systematiek zijn verschillende beoordelingsmodellen mogelijk, zoals het Gewogen Factormodel, de Superformule en het GOW-model (Gunning op Waarde), dat als alternatieve benadering kan worden ingezet.
Het AIM adviseert dat, ongeacht de gekozen methodiek of het model, kwaliteit minimaal 60% en prijs maximaal 40% van de totaalscore bepaalt. In uw bestek telt kwaliteit zelfs voor 70% mee. Dit beoordeelt het AIM als positief.

Het is daarbij van belang dat de aanbestedende dienst goede, onderscheidende kwalitatieve gunningscriteria opneemt en het beoordelingsmodel zo toepast dat de beste inschrijving daadwerkelijk een reële kans maakt om te winnen.

Wanneer wordt gekozen voor een relatieve beoordeling van prijs, waarbij de laagste bieding 100% van de punten krijgt, adviseert AIM om ook kwaliteit relatief te beoordelen, waarbij de beste kwaliteitsscore eveneens 100% van de punten krijgt.

Cao-bedrijfsoordeel
Sociale partners hebben een minimum-cao Zorgvervoer en Taxi met elkaar afgesproken. Deze cao wordt algemeen verbindend verklaard door het ministerie van SZW. Sociale partners hebben Sociaal Fonds Mobiliteit (SFM) ingericht, dat toeziet op naleving van de cao. SFM geeft na afloop van een controle een bedrijfsoordeel af met een voldoende of onvoldoende. Deze verklaring werkt door in het wel of niet verkrijgen van het TX-keurmerk.

Geldigheid cao-bedrijfsoordeel
Verder is het wenselijk dat de aanbestedende dienst geen aanvullende eisen stelt aan de geldigheid van het SFM-oordeel. Een bedrijf dat voldoende of goed scoort, wordt namelijk minder vaak gecontroleerd dan een bedrijf met een onvoldoende. De afgegeven verklaring is daardoor langer geldig voor bedrijven die voldoende of goed scoren.

Het vragen om een recente verklaring, bijvoorbeeld niet ouder dan zes maanden, leidt tot extra en onnodige kosten voor bedrijven die een voldoende of goed bedrijfsoordeel hebben.

Frequentie cao-bedrijfsoordeel
Ook adviseert het AIM om in het bestek geen bepaling op te nemen waarin staat dat de vervoerder periodiek, bijvoorbeeld jaarlijks, opnieuw moet aantonen dat deze nog voldoet aan de cao. Een aanbestedende dienst kan op de website van SFM terugvinden of een vervoerder nog voldoet.

Termijnen aanbesteding

Implementatietermijn
Aanbestedende diensten hanteren soms een te korte termijn tussen de definitieve gunning en de start van het vervoer, zonder rekening te houden met eventuele bezwaren of procedures. Dit bemoeilijkt een zorgvuldige implementatie, zeker wanneer de nieuwe vervoerder zero-emissievoertuigen moet aanschaffen of nieuw personeel moet aantrekken. Niet al het personeel van de oude vervoerder gaat immers mee over. De OPOV-regeling verplicht werknemers daartoe niet.

Ook de zittende vervoerder kan bij verlies van de opdracht in de knel komen, bijvoorbeeld bij collectief ontslag waarvoor overleg en opzegtermijnen gelden.

Het AIM adviseert daarom om in het bestek een minimale termijn van zes maanden op te nemen tussen definitieve gunning en ingangsdatum van het contract. Daarnaast adviseert het AIM om tijdig ritgegevens en relevante planningsinformatie te verstrekken, zodat een goede planning mogelijk is.

Contractduur en optiejaren
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. Als een aanbestedende dienst veel eisen stelt, vraagt dat extra inzet, inspanning en investeringen van aanbieders. Bij een korte looptijd moeten deze investeringen snel worden terugverdiend, wat kan leiden tot hogere kosten voor de opdrachtgever.

Looptijd contract
In algemene zin adviseert het AIM om in het bestek op te nemen dat het contract een looptijd heeft van minimaal 5 + 2 jaar of 4 + 3 jaar, waarbij de optiejaren als geheel worden gegund. Dit biedt zekerheid voor de vervoerder en, belangrijker nog, voor het betrokken personeel. Kortlopende contracten maken werkgevers namelijk terughoudend in het aanbieden van vaste aanstellingen.

Terugverdientijd investeringen
Ook bij langlopende contracten dient het bestek voldoende rekening te houden met de benodigde terugverdientijd voor investeringen. Als een contract bijvoorbeeld voor zeven jaar wordt gegund, past daarbij geen maximale voertuigleeftijd van vijf jaar. In dat geval zou een vervoerder relatief kort voor het einde van het contract alsnog nieuwe voertuigen moeten aanschaffen.

Tijdig informeren bij gebruik optiejaren
Ten aanzien van het wel of niet gebruikmaken van de optiejaren is het van belang dat hierover tijdig contact plaatsvindt tussen de aanbestedende dienst en de vervoerder. Het AIM adviseert hiervoor een termijn van minimaal 12 maanden voor het einde van het contract te hanteren.
Wanneer geen gebruik wordt gemaakt van de optiejaren, blijft er nog voldoende tijd om een nieuwe aanbesteding te starten. Ook blijft er voldoende tijd beschikbaar voor de afwikkeling van het vervoer bij de huidige vervoerder en de opstart daarvan bij een nieuwe vervoerder.

Verplichting optiejaren 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 optiejaren de vervoerder kan verplichten deze optiejaren uit te dienen.

Onderaannemers
Relatie hoofdaannemer en onderaannemer
Het is van belang stil te staan bij de relatie tussen hoofdaannemer en onderaannemer. Een aanbestedende dienst kan niet verlangen dat een aanbieder het vervoer volledig zelf uitvoert. Wel

kan een aanbestedende dienst vragen dat een aanbieder die met onderaannemers wil werken, dit vooraf kenbaar maakt.

Ook adviseert het AIM dat de aanbieder die met onderaannemers werkt, na gunning inzage geeft in de prijzen die de onderaannemer betaald krijgt. De vergoeding aan de onderaannemer moet zodanig zijn dat de onderaannemer bedrijfseconomisch verantwoord zijn opdracht kan uitvoeren en zijn personeel volgens de cao Zorgvervoer en Taxi kan uitbetalen.

Onderaannemers en bestekeisen
Verder adviseert het AIM om in het bestek op te nemen dat de hoofdaannemer verantwoordelijk is voor de werkzaamheden van ingeschakelde onderaannemers en dat onderaannemers voldoen aan de kwaliteitseisen die gelden voor hun deel van de werkzaamheden.

Betalingstermijnen onderaannemers
Tot slot adviseert het AIM dat de aanbestedende dienst oog heeft voor de betalingstermijnen die worden gehanteerd. Wettelijk is geregeld dat de factuur uiterlijk 30 dagen na ontvangstdatum door de opdrachtgever moet worden voldaan. Indien de opdrachtnemer samenwerkt met onderaannemers, adviseert het AIM erop toe te zien dat de opdrachtnemer na betaling door de opdrachtgever direct overgaat tot betaling aan zijn onderaannemers.

Prijsvorming

Onderbouwing tarief
Het AIM adviseert om aanbieders bij de prijsaanbieding een gedetailleerde onderbouwing te laten aanleveren van de wijze waarop zij tot hun prijs zijn gekomen. Daarmee kan de realiteit van de aangeboden prijs worden betrokken bij de beoordeling.

Ook adviseert het AIM om aanbieders inzichtelijk te laten maken met welke risico's zij bij het opstellen van hun aanbieding rekening hebben gehouden. Daarbij is van belang dat de aanbestedende dienst de relevante risico's in het bestek duidelijk benoemt en waardeert.

Daarnaast adviseert het AIM om aanbieders inzicht te laten geven in de kostenopbouw van hun prijs. Daarbij kan worden gevraagd uit welke kostenelementen de prijs is opgebouwd en welk bedrag per kostenelement is gehanteerd.

Wachtkamer- of reservebankovereenkomst
Het komt in sommige aanbestedingen voor dat naast de vervoerder die op basis van de gunningscriteria het beste scoort, ook een overeenkomst wordt gesloten met de vervoerder die als tweede eindigt. De opdrachtgever zorgt er op die manier voor dat het vervoer, in geval van problemen, snel kan worden overgenomen door deze tweede vervoerder.

Vanuit het perspectief van de aanbestedende dienst en de gebruiker is dit een begrijpelijke constructie. Van een vervoerder die kwalitatief onvoldoende presteert, moet afscheid kunnen worden genomen zonder dat de continuïteit van het vervoer in gevaar komt.

De aanbestedende dienst moet zich er wel van bewust zijn dat hier voor de tweede vervoerder risico's aan verbonden zijn. Deze vervoerder zal het vervoer vaak op korte termijn moeten overnemen en heeft niet altijd direct voldoende materieel en personeel beschikbaar.

Termijn van wachtkamer- of reservebankovereenkomst
Als de aanbestedende dienst kiest voor een wachtkamer- of reservebankovereenkomst, adviseert het AIM daarin op te nemen dat de tweede vervoerder alleen gedurende de eerste twee jaar van het gegunde contract gevraagd kan worden het vervoer over te nemen.

Daarnaast adviseert het AIM om realistische afspraken te maken over de termijn waarbinnen de tweede vervoerder het vervoer daadwerkelijk moet gaan uitvoeren. Daarbij acht het AIM een termijn van minimaal zes maanden passend.

Ook adviseert het AIM om bij een eventuele overgang oog te hebben voor het behoud van betrokken werknemers.

Onderzoek bij problemen eerste vervoerder
Tot slot is het, wat het AIM betreft, belangrijk na te gaan waarom de eerste vervoerder het contract niet heeft kunnen uitdienen. Het is mogelijk dat gewijzigde omstandigheden ertoe hebben geleid dat de uitvoering voor de oorspronkelijke vervoerder financieel niet haalbaar bleek. In dat geval dient de vervoerder op de reservebank, conform de overeenkomst en zijn oorspronkelijke bieding, het vervoer over te nemen. Daarbij bestaat het risico dat ook deze vervoerder onder de gewijzigde omstandigheden tegen financiële knelpunten aanloopt.

Contractmanagement
Contractmanagement na gunning is van wezenlijk belang. Het is belangrijk om niet alleen af te gaan op hetgeen op papier wordt geboden, maar ook daadwerkelijk na te gaan of aanbieders kunnen waarmaken wat zij op papier stellen. Daarbij kan gedacht worden aan bedrijfsbezoeken en onaangekondigde controles.

Sociale partners hebben de afgelopen jaren te vaak gezien dat er veel eisen worden gesteld, terwijl na gunning en het aangaan van het vervoerscontract niet of nauwelijks wordt gecontroleerd. Ook is directe betrokkenheid van de doelgroep waarvoor het vervoer is bedoeld vaak onvoldoende.

KPI's en consequenties
Het AIM adviseert de aanbestedende dienst om in het bestek duidelijk te maken dat contractmanagement periodiek wordt uitgevoerd en op welke wijze dit gebeurt. De kwaliteit van de

dienstverlening, zowel uitgevoerd door de opdrachtnemer als door eventuele onderaannemers, dient daarin terug te komen.

Ook adviseert het AIM om duidelijk vast te leggen wat de consequenties zijn wanneer niet aan de gestelde vereisten wordt voldaan.

Meldingsplicht vervoerder
Het AIM adviseert om in het bestek op te nemen dat een vervoerder een meldingsplicht heeft wanneer deze niet meer aan een bepaalde eis voldoet. Het niet melden daarvan zou tot financiële consequenties moeten kunnen leiden.