

Gemeente Tilburg
Ter attentie van: Chelsea Douwes

aanbestedingen@tilburg.nl

Behandeld door
Joris de Vries

E-mail

j.devries@ai-mobiliteit.nl

Datum

10 maart 2025

Onderwerp Reactie op bestek Taxivervoer Bestuur en Personeel

Geachte Chelsea Douwes,

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



Aanbevelingen

Gunningscriteria en weging

Beoordeling prijs en kwaliteit

In algemene zin adviseert het AIM dat, ongeacht de gekozen methodiek of het model, kwaliteit minimaal 60% moet meewegen in de gunning en prijs maximaal 40%. In uw bestek speelt kwaliteit echter geen enkele rol en wordt uitsluitend op prijs gegund.

TX keur

TX kwaliteitskeurmerk

TX is het landelijke kwaliteitskeurmerk voor taxi's. TX-gecertificeerde bedrijven voldoen aan zowel wettelijke als bovenwettelijke eisen en laten zich vrijwillig extra controleren, zowel aangekondigd als onaangekondigd. Dit omvat onder andere:

- Scholing van personeel (inwerken, opleiding, jaarlijkse cursussen en Het Nieuwe Rijden)
- Het hanteren van de code VVR (veilig vervoer van rolstoelgebruikers)
- Een verklaring van de Belastingdienst en het Sociaal Fonds Mobiliteit (SFM)
- Eisen aan de leeftijd en kwaliteit van voertuigen

In uw bestek wordt het TX-keurmerk niet voorgeschreven. Het AIM adviseert om dit keurmerk als eis op te nemen voor zowel vervoerders en eventuele onderaannemers. Dit waarborgt de kwaliteit zonder aanvullende certificeringseisen, zoals ISO, noodzakelijk te maken.

CAO bedrijfsoordeel

CAO bedrijfsoordeel voldoende

Sociale partners hebben gezamenlijk een minimum-cao Zorgvervoer en Taxi vastgesteld, die door het ministerie van SZW algemeen verbindend is verklaard. Ter bewaking van de naleving hebben zij het Sociaal Fonds Mobiliteit (SFM) opgericht. Het SFM voert controles uit en verstrekt na afloop een bedrijfsoordeel: voldoende of onvoldoende. Dit oordeel beïnvloedt of een vervoerder in aanmerking komt voor het TX-keurmerk.

Het AIM adviseert om in het bestek op te nemen dat de vervoerder een SFM-oordeel van 'voldoende' moet hebben.

Kostenontwikkeling

Nea-index

In uw bestek is gekozen voor de CPI als index voor de kostenontwikkeling. Echter, de NEA-kostenontwikkelingsindex is branchespecifiek en sluit beter aan bij de kostenontwikkeling binnen de



sector. De NEA-index is de gebruikelijke index voor personenvervoer en houdt rekening met de cao Zorgvervoer en Taxi en andere relevante kostenontwikkelingen.

Het AIM adviseert daarom om in het bestek de NEA-kostenontwikkelingsindex op te nemen in plaats van de CPI-index. Dit biedt duidelijkheid voor zowel vervoerders als opdrachtgevers. Voor vervoerders voorkomt het een onvoorspelbaar en soms ondragelijk kostenontwikkelingsrisico. Voor opdrachtgevers betekent dit dat vervoerders de scherpst mogelijke prijs kunnen offeren, zonder opslag voor onzekere kostenontwikkelingen.

Indexering kostenontwikkeling en peildatum biedingen

De indexering in uw bestek wordt pas toegepast per 1-1-2027. Het is echter van belang dat het bestek rekening houdt met het feit dat biedingen die vóór oktober/november worden uitgebracht, gebaseerd zijn op het prijspeil van dat jaar en geen rekening houden met toekomstige kostenontwikkelingen.

Om vervoerders niet in de problemen te brengen door onverwachte kostenstijgingen is het daarom aan te bevelen om de indexering direct in het eerstvolgende jaar toe te passen. Dit sluit beter aan bij de werkelijke kostenontwikkeling.

Termijnen aanbesteding

Implementatietermijn

Aanbestedende diensten hanteren regelmatig een te korte termijn tussen de definitieve gunning en de daadwerkelijke start van het vervoer. Dit is ook in dit bestek het geval. Uit de planning blijkt dat er slechts twee maanden zitten tussen de gunning en de startdatum van het contract, zonder rekening te houden met eventuele bezwaren of gerechtelijke procedures.

Korte doorlooptijden maken een zorgvuldige en vlekkeloze implementatie van het vervoer door de nieuwe vervoerder erg moeilijk. Dit geldt vooral wanneer een vervoerder nieuwe taxi's moet aanschaffen of extra personeel moet werven. Niet al het personeel van de vorige vervoerder gaat immers mee over; de OPOV-regeling verplicht slechts tot het doen van een baanaanbod, maar werknemers zijn niet verplicht dit aanbod te accepteren.

Ook voor de zittende vervoerder kan een korte termijn nadelig zijn. Bij verlies van het vervoer kan een te korte overgangperiode leiden tot serieuze problemen. In het geval van collectief ontslag moet, afhankelijk van de bedrijfsgrootte, overleg plaatsvinden met de OR en vakbonden. Daarnaast moeten na de verkregen ontslagvergunning de geldende opzegtermijnen (tot drie maanden) in acht worden genomen.

Het AIM adviseert dan ook om in het bestek op te nemen dat er minimaal zes maanden tussen de definitieve gunning en de start van het vervoer moet zitten.



Contractduur/looptijd

Looptijd contract

Het AIM is van mening dat er een duidelijke relatie moet zijn tussen de eisen in het bestek en de contractduur. Hoe meer eisen een aanbestedende dienst stelt, hoe meer inzet, inspanning en investeringen dit vraagt van aanbieders. Bij een korte contractduur (1-2 jaar) moeten deze kosten in een beperkte periode worden terugverdiend, wat leidt tot hogere kosten voor de opdrachtgever.

In uw bestek is gekozen voor een contractduur van twee jaar met twee optie jaren. Het AIM adviseert om in het bestek op te nemen dat de contractduur minimaal vijf jaar bedraagt, met twee optie jaren die als één geheel worden gegund (5+2 jaar). Dit biedt niet alleen zekerheid voor de vervoerder, maar ook voor het betrokken personeel. Kortlopende contracten maken werkgevers namelijk terughoudend in het aanbieden van vaste contracten aan werknemers.

Tijdig informeren bij gebruik optie jaren

Met betrekking tot het al dan niet benutten van de optie jaren is het essentieel dat hierover tijdig overleg plaatsvindt tussen de aanbestedende dienst en de vervoerder, minimaal 12 maanden voor het einde van het contract. In uw bestek is deze termijn vastgesteld op 6 maanden.

Een vroegtijdige beslissing biedt de benodigde tijd om, indien de optie jaren niet worden gebruikt, een nieuwe aanbesteding op te starten. Daarnaast zorgt het voor een zorgvuldige afwikkeling van het lopende vervoer bij de huidige vervoerder en een soepele opstart bij een eventuele 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 die de aanbestedende dienst de mogelijkheid geeft om de vervoerder te verplichten de optie jaren uit te dienen bij toekenning daarvan. In uw bestek geldt deze verplichting wel (zie 3.3.1).

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 terugverdientijd?

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 terugverdientijd 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.

