

REACTIE Concept-Programma van Eisen 'Publiek Vervoer' Groningen Drenthe

In onderstaand document vindt u de reactie van sociale partners in de taxisector (FNV Taxi, CNV Vakmensen en KNV taxi) op het concept-programma van eisen (PvE) 'Publiek Vervoer' Groningen-Drenthe.

In het onderstaande deel gaan we in op verschillende aspecten die ons in het document zijn opgevallen. Daarnaast geven we u graag een aantal aanbevelingen, die wij als sociale partners relevant vinden bij met name de verdere uitwerking in een bestek. Zoals u mogelijk bekend, zijn sociale partners bezig met de inrichting van het Aanbestedingsinstituut Mobiliteit (AIM), dat vanaf volgend jaar alle taxibestekken zal gaan beoordelen en voorzien van adviezen en aanbevelingen. Daarop vooruitlopend voegen we het overzicht met beoordelingscriteria (momenteel nog in concept fase) alvast bij.

Ten algemene: het voorliggende PvE is vernieuwend, innovatief en getuigt van visie op mobiliteit. Goed om te zien dat de invloed van de reiziger in het geheel nadrukkelijk terugkomt. Voor een groot deel sluit de geschetste visie aan bij het toekomstbeeld van sociale partners in de taxisector.

Eenduidige betaalsystemen

In het document (blz. 7) is opgenomen dat voor OV en doelgroepenvervoer afwijkende betaalsystemen gelden, terwijl reizigers behoefte hebben aan uniformiteit. Er wordt niet gekozen de OV chipcard als verplicht betaalsysteem voor te schrijven, maar e.e.a. af te laten hangen van bestaande systemen en toekomstige ontwikkelingen.

Sociale partners zijn het daarmee eens. Gelet op recente ontwikkelingen met anders betalen in het OV is het verstandig aan te sluiten bij toekomstige ontwikkelingen. Het OV heeft de kilometer als basis voor het reizigerstarief, terwijl voor de basis voor de systemen in het doelgroepenvervoer vaak zones worden gehanteerd. Om gedurende de looptijd van 'Publiek Vervoer' een overgang naar een eenduidig betaalsysteem mogelijk te maken zou het wellicht een idee kunnen zijn voor het doelgroepenvervoer uit te gaan van de verrekeneenheid van een kilometer.

Ontwikkelopdracht

In het document (blz. 13) is opgenomen dat doorontwikkeling gewenst is en daarom flexibiliteit in de overeenkomsten. En dat er wijzigingen te verwachten zijn in de wijze van vervoer en het volume. Overwogen wordt om jaarlijks gemaximaliseerde aanpassingen van krimp of groei in de omvang van de overeenkomsten.

Sociale partners pleiten voor een eerlijke risicoverdeling. Begrijpelijk dat er behoefte is aan flexibiliteit en doorontwikkeling, dat biedt ook ruimte voor een vervoerder om mee te innoveren. Maar voorkomen moet worden dat alle risico's van (grote) wijzigingen bij de vervoerder terecht komen. Een jaarlijkse maximalisering kan bijdragen aan een eerlijke risicoverdeling, mits deze zodanig is dat niet meer dan 10% in groei of afname als ondernemersrisico wordt gezien. Zie tevens bijgevoegd document met beoordelingscriteria op dit punt.

Bundeling van vervoersvormen

In het document (blz. 13) is opgenomen dat het combineren van verschillende opdrachten in een voertuig is toegestaan.

In het kader van efficiënt gebruik van voertuigen juichen sociale partners dit toe. Partijen gaan er van uit dat een vervoerder die een perceel gegund krijgt, niet alleen de gegunde vervoersvormen kan combineren, maar ook met eventueel eigen vervoer (uiteraard binnen de kaders die het bestek aan het vervoer stelt).

Vervoersvormen in de aanbesteding

In het document (blz. 14) is opgenomen welke vervoersvormen worden geïntegreerd in publiek vervoer.

In de gedachtegang van het PvE zou het ‘aanvullend lijngebonden vervoer, vaste ritten uitgevoerd met kleinere voertuigen’ ook onderdeel kunnen zijn van het nieuwe systeem. Passend qua karakter en door het vergroten van het volume meer mogelijkheden tot efficiency.

In het document (blz. 14) is opgenomen dat de vervoerders ook verantwoordelijk worden voor facilitering van het lokaal vervoer en het vrijwilligersvervoer.

Om te voorkomen dat de inzet van vrijwilligers tot oneerlijke concurrentie leidt, verdringing van arbeidsplaatsen of een slechtere kwaliteit en veiligheid van het vervoer van kwetsbare groepen zijn sociale partners geen voorstander van de inzet van vrijwilligers.

Samenwerken vervoerders, één aanspreekpunt en perceel overschrijdend vervoer

In het document (blz. 6) komt aan bod dat de reiziger één aanspreekpunt moet hebben, die aanspreekpunt is voor de regie voor de gehele reis. In het document (blz. 17) komt ook aan de orde dat gestuurd zal worden op het voorkomen van lege ritten door het stimuleren van onderlinge uitruil van passagiers.

In het PvE komt niet nader uitgewerkt terug hoe de opdrachtgever dit voor zich ziet. In hoeverre vindt er sturing plaats of wordt de verdere invulling aan de vervoerders die de percelen straks gegund krijgen over gelaten? Een mogelijkheid om de samenwerking te bevorderen zou kunnen zijn om middels een overkoepelende database inzicht te geven in ritaanvragen. Bij het landelijk Valys vervoer wordt door vervoerders met een site gewerkt, waar zij hun ritten aan kunnen melden om zo in overleg met collega's te bepalen of van elkaar ritten zijn over te nemen, om lege km's te voorkomen.

Beheer van de overeenkomsten

In het document (blz. 19-21) komt terug dat er een kleine uitvoeringsorganisatie komt die namens de verschillende gemeenten en provincies diverse beheerstaken krijgt. Er wordt (nog) niet gekozen voor een aparte regiecentrale.

Sociale partners ondersteunen de inrichting van een beheersorganisatie. Daarmee wordt kennis t.a.v. vervoer, de uitvoering en het aanbesteden beter geborgd en is ook voldoende tijd en aandacht voor het noodzakelijke contractmanagement. Sociale partners zijn blij met de keuze om geen aparte regiecentrale in te richten. De argumenten die in het PvE terugkomen om geen regiecentrale op te zetten zijn terecht en naar onze mening nog niet uitputtend. Wat sociale partners betreft zullen deze ook over 3 jaar onverkort nog gelden.

Personeel

In het document (blz. 21) worden enkele eisen t.a.v. het personeel opgenomen. Ook wordt ingegaan op de OPOV-regeling die in de CAO taxivervoer is opgenomen.

Sociale partners pleiten er voor in het bestek de eis op te nemen dat de vervoerder moet beschikken over het kwaliteitskeurmerk TX-keur. Daarmee wordt gewaarborgd dat het (rijdend) personeel over alle gevraagde en gewenste vaardigheden beschikt om het 'Publiek Vervoer' kwalitatief goed uit te voeren.

Positief dat in het document is opgenomen dat opdrachtgevers van mening zijn dat de voorkeur uit gaat naar zoveel mogelijk het bestaand personeel over laten gaan naar een eventuele nieuwe vervoerder. Zie tevens bijgevoegd document met beoordelingscriteria op dit punt.

Duurzaamheid

In het document komt op meerdere plekken terug dat duurzaamheid belangrijk is, dat de vervoerder daar een plan voor moet aanleveren en dat er in het bestek bepaalde eisen of wensen zullen worden opgenomen.

Sociale partners geven graag de volgende overwegingen mee bij de verdere uitwerking hiervan. Van belang is om stil te staan bij consequenties van bepaalde eisen. Wat betekent het t.a.v. de kosten van vervoer, investeringen door vervoerders en terugverdientijd? Voorschriften rondom duurzaamheid verhogen al snel de kosten, dat ten koste zal gaan van het aantal reizigerskilometers.

Mocht het bestek extra duurzaamheidsvereisten bevatten, dan is het wat sociale partners betreft belangrijk dat er een duidelijke relatie is tussen de duur van het contract en de terugverdientijd van de extra investeringen die vervoerders moeten doen. En dat de benodigde infrastructuur (denk bijvoorbeeld aan voldoende vulpunten) voor aanvang van het vervoer gerealiseerd is. Ook verdient het aanbeveling om de invulling van wat duurzaam is voldoende ruim te omschrijven, zodat een vervoerder hier zelf invulling aan kan geven.

Afrekensystematiek

In het document is nog geen nadere aanduiding gegeven van de systematiek. Opdrachtgever vroeg met name input vanuit de branche op dit aspect.

Ten algemene zou een afrekensystematiek zoveel mogelijk aan moeten sluiten bij de kostenopbouw van een vervoerder. Gezien het vernieuwende en innovatieve karakter van het PvE hebben wij op dit moment nog geen pasklaar en gedragen advies voor de gewenste afrekensystematiek. Gezien de tijdsplanning op bladzijde 28 hopen wij dat er nog enige tijd is om hier op een later tijdstip op terug te kunnen komen.

Voor het WMO-vervoer is het (naar verwachting) vanaf 2017 verplicht dat in het bestek de minimale kostprijs per eenheid wordt opgenomen. Sociale partners zijn voorstander van het opnemen van een reële bandbreedte, bestaande uit een minimum en een maximum tarief waarbinnen de vervoerder met zijn bieding dient te blijven.

Social return

In het document (blz. 27) is opgenomen dat er eerder een overschot dan een tekort aan personeel is. Toch zal Social Return worden opgenomen, maar wel via maatwerkafspraken met opdrachtnemers.

Sociale partners vinden verdringing van werkgelegenheid door Social Return niet wenselijk en maatschappelijk niet verantwoord, om redenen die in het PvE ook worden genoemd. In het kader van het verlenen van bijvoorbeeld extra service c.q. ondersteuning aan kwetsbare doelgroepen en in het kader van kwaliteitsbeheer kunnen additionele functies worden opgenomen met als doel om mensen werkervaring op te laten doen en te laten doorstromen naar een reguliere arbeidsplaats. In

het op te stellen bestek zou de inschrijvers kunnen worden gevraagd hiervoor plannen in hun bieding op te nemen. Zie tevens bijgevoegd document met beoordelingscriteria op dit punt.

Gunningsprocedure

In het document (blz. 27) staat dat gunning plaatsvindt aan de inschrijver die de beste prijs-kwaliteit verhouding heeft.

Sociale partners vinden dat naast prijs kwaliteit een belangrijke rol moet spelen. Bij de definitieve gunning zou kwaliteit dan ook voor minimaal 60% mee moeten wegen.

Planning

In het document (blz. 28) is de planning opgenomen. Definitieve gunning is op 28 juli 2017, waarna het vervoer resp. op 1 januari 2018 en 1 augustus 2018 moet starten.

Gelet op de argumenten die in het document met beoordelingscriteria zijn opgenomen, zijn sociale partners van mening dat er minimaal 6 maanden zou moeten zitten tussen het moment van definitieve gunning en start van het vervoer. Voor het leerlingenvervoer wordt dat in de opgenomen planning gehaald, maar voor het andere vervoer niet.

Looptijd

In het document (blz. 28) staat de mogelijkheid van een eenzijdige verlenging van twee termijnen van twee jaar.

Sociale partners geven u graag als aanbeveling mee om eenzijdig te wijzigen in tweezijdig. Indien er zich omstandigheden voordoen dat de vervoerder niet meer aan de gestelde condities kan voldoen (zie ook het gestelde in 7.6.2) is dat voor alle partijen, zeker gezien de wens om het vervoersysteem verder te ontwikkelen, beter.

Tussentijdse wijziging en beëindiging

In het document (blz. 29) staat dat overeenkomst tussentijds gewijzigd of beëindigd kan worden.

Sociale partners vragen zich af hoe deze bepaling geformuleerd zal worden en/of onder welke voorwaarden? Voorkomen zou moeten worden dat een vervoerder heeft geïnvesteerd in bijvoorbeeld personeel en materieel en vervolgens een groot risico loopt dat de overeenkomst tussentijds wordt beëindigd of substantieel wordt gewijzigd.