



Postadres Postbus 10250, 6000 GG Weert

AANTEKENEN

Provincie Brabant
Commissie Mobiliteit en Financiën
Postbus 90151
5200 MC DEN BOSCH

Vervoer

T 088 3680368
F 0495 433215

www.fnv.nl

Datum
8 mei 2015
Ons kenmerk
15128MPa.cvb

Doorkiesnummer
0495-433107



3811091
DIV_STAN

GRT

Onderwerp
Openbaar vervoerconcessie Brabant Zuidoost

Geachte commissie,

De FNV, de grootste vakbond in het openbaar vervoer (ov), heeft het concept Programma van Eisen (PvE) bestudeerd en wil allereerst zijn waardering uitspreken hiervoor. Vooral het feit dat de provincie heeft gekozen voor:

- behoud en groei van het aantal reizigers
- een langdurige concessieperiode
- het feit dat de gunningscriteria op meer facetten gebaseerd zijn dan alleen de prijs vinden wij een groot compliment waard.

Toch hebben we ook een aantal vragen en opmerkingen over het concept PvE.

Opbrengstverantwoordelijk 57%

We lezen in het concept PvE dat de nieuwe concessiehouder voor een groot deel (57%) opbrengstverantwoordelijk wordt. Wij vinden dit percentage van 57% veel te hoog temeer daar een groot aantal punten buiten de invloedssfeer van de concessiehouder liggen. Hierdoor komt ons inziens de continuïteit van de bedrijfsvoering zwaar onder druk te staan.

Maatwerkoplossingen uitwerken met derden (pagina 5): deze mogelijkheid wijzen wij ten sterkste af. Wij vinden dat de solidariteit tussen lijnen (steden en dorpen) waar geld verdiend wordt door de concessiehouder en lijnen waar eventueel geld op toegelegd moet worden, gehandhaafd moet blijven. Als de provincie toestaat dat "dunnere" lijnen door anderen worden gereden, dan doe je de kleinere kernen en haar inwoners tekort. Of gaan zij ook opeens minder belasting betalen? Bovendien is het in verband met de leefbaarheid (luchtkwaliteit, parkeerproblematiek) in de stad noodzakelijk dat steeds meer mensen met het openbaar vervoer naar de stad gaan. Maatwerkoplossingen zijn



een extra drempel waardoor mensen afhaken in het openbaar vervoer (zoals is gebeurd in Helmond stad) en het is bekend dat als een klant eenmaal afgehaakt is, dat het jaren duurt voordat hij wederom weer gebruik gaat maken van het openbaar vervoer.

Maatwerk Helmond: leidt alleen maar tot verdere uitholling van het openbaar vervoer. Voor Helmond zou een goede oplossing zijn een combinatie van stad- en streeklijnen.

Materieel: de provincie streeft ernaar om stapsgewijs over te gaan naar zero-emissie voertuigen en stelt dat in 2025 alle voertuigen van de concessie zero-emissie moeten zijn. Wij vragen ons af of dit echt nodig is en of dit niet ten koste gaat van het aantal dienstregelingssuren (met name in de kleinere kernen met weinig vervoersvraag). Het zou ook een idee zijn om in de omgeving van Eindhoven gebruik te maken van de Park&Rides (en deze uit te breiden) en het vervoer van daaruit met zero-emissie bussen te rijden naar de stad.

Het feit dat de provincie stelt dat al het materieel aan de wettelijke normen (cao OV: NEN5526, NEN-ISO 16121 of VDV 234) moet voldoen, ook dat van de onderaannemers, vinden wij zeer positief temeer daar er inmiddels veel meer bekend is over de werkgerelateerde klachten van buschauffeurs.

Sociale veiligheid: er dienen hogere eisen gesteld te worden aan de sociale veiligheid. Een budget van 2,5% van de omzet lijkt ons realistischer. Dit geld dient gereserveerd te worden voor projecten en personeel werkzaam ten behoeve van sociale veiligheid (service en handhaving). Aanvullende voorwaarde is ook dat het personeel belast met het handhaven van de sociale veiligheid in dienst blijft van de concessiehouder en dat dit personeel altijd in duo's op stap gaat.

Goed werkgeverschap en ketenaansprakelijkheid

Goed werkgeverschap is niet meer vanzelfsprekend in het openbaar vervoer. Daarom is het noodzakelijk dat bij de concessie-overeenkomst een lijst van onderaannemers toegevoegd wordt, zodat de concessieverlener toezicht houdt op alle partijen betrokken bij het openbaar vervoer om claims e.d. te voorkomen.

Zeggenschap en medezeggenschap

In het concept PvE (blz 34, C1.10) wordt gesproken over een directeur/manager met mandaat. Logisch gevolg van dit mandaat is dat er op concessieniveau ook medezeggenschap is. De FNV pleit dan ook voor een ondernemingsraad op concessieniveau.



Tactisch ontwikkelteam: aangezien kaderleden van de vakbonden de specialisten zijn voor wat betreft het dienstrooster en de passagiers bevelen wij aan dat de vakbonden deel uit gaan maken van het tactische ontwikkelteam. In dit team worden nl. beslissingen genomen die ook gevolgen hebben voor de werkgelegenheid.

Social return (C 7.5): de provincie wil een wezenlijke bijdrage leveren aan de werkgelegenheid in de regio en wil dat 5% van het personeel 5 jaar na ingang van de concessie bestaat uit "social return-kandidaten". De FNV juicht dit toe maar ziet helaas ook een aantal problemen. Wij zien helaas maar al te vaak dat er misbruik van deze werknemers en de bijbehorende subsidies e.d. wordt gemaakt. Wij stellen daarom voor om voor deze groep werknemers een loopbaanpad uit te stippelen: zij komen meteen in dienst van de concessiehouder (In eerste instantie met een contract voor bepaalde tijd (max. één jaar) en daarna als zij geschikt blijken voor het werk, in vaste dienst).

NB: de komende jaren wordt er een grote uitstroom van het huidig personeel in het ov verwacht, de gemiddelde leeftijd is > 52 jaar.

Te stellen dat 5% van het personeel moet bestaan uit "social return" verdient volgens ons ook meer toelichting. Bij deze 5% moet geteld te worden de werknemers die ingestroomd zijn als social return maar inmiddels in vaste dienst zijn van de concessiehouder. Hierdoor wordt voorkomen dat er voortdurend met de social return kandidaten wordt geschoven en er totaal voorbij wordt gegaan aan het streven van de concessieverlener om deze groep weer volwaardig te laten meedoen op de arbeidsmarkt.

Buurtbus: het zal niet vreemd zijn dat de FNV tegen het werken met vrijwilligers is. Verdere uitbreiding van de buurtbussen zal wat ons betreft dan ook op felle tegenstand stuiten. Ook het feit dat er een maximumleeftijd wordt gesteld van 78 jaar en geen EHBO/levensreddend handelen vinden wij ontoelaatbaar. Wij stellen daarom voor de maximumleeftijd voor de **huidige** buurtbusvrijwilligers te stellen op 68 jaar. Temeer daar van deze vrijwilligers ook wordt verwacht dat zij minder-validen en rolstoelgebruikers helpen.

Eindhoven airport (C2.14, C.9.22 en 9.23): de provincie stelt in haar plannen dat de nieuwe concessiehouder voor een groot deel opbrengstverantwoordelijk wordt. Dit verhoudt zich niet met het feit dat de provincie "wil onderzoeken of een loket op Eindhoven Airport tot de mogelijkheden behoort. Wij stellen dan ook dat er een loket en kaartverkoopmogelijkheid van de concessiehouder op Eindhoven Airport **moet** komen met personeel in dienst van de concessiehouder om de serviceverlening aan binnen- en buitenlandse reizigers zo optimaal mogelijk te maken. De faciliteiten en openingstijden



op dit verkooppunt dienen minimaal gelijk te zijn aan die van het verkooppunt op het station.

NB: het verdient ons inziens aanbeveling om de openingstijden ook die van het station op te rekken.

Punctualiteit (C.4.5): de FNV vindt de 180 seconden bij begin- en knooppunthaltes veel te krap. Dit zorgt ons inziens voor een slechtere serviceverlening aan de reiziger en een ongezonde werkdrukverhoging voor het personeel. Het leidt tot boetes die niet te voorkomen zijn. Ons voorstel zou zijn om deze 180 seconden op te rekken naar 300 seconden.

Implementatie: gezien de ervaringen bij de aanbestedingen in Brabant West en Oost en de krappe implementatieperiode als gevolg van diverse juridische procedure, pleiten wij ervoor dat de implementatieperiode wordt opgeschoven als dit ook gaat spelen bij de aanbesteding in zuidoost Brabant.

Het spreekt voor zich dat wij bereid zijn om onze opmerkingen en aanbevelingen mondeling toe te lichten.

Met vriendelijke groet,

A handwritten signature in blue ink, appearing to read 'E.M.M. Peeters', is written over the closing text.

E.M.M. Peeters

Bestuurder FNV Streekvervoer

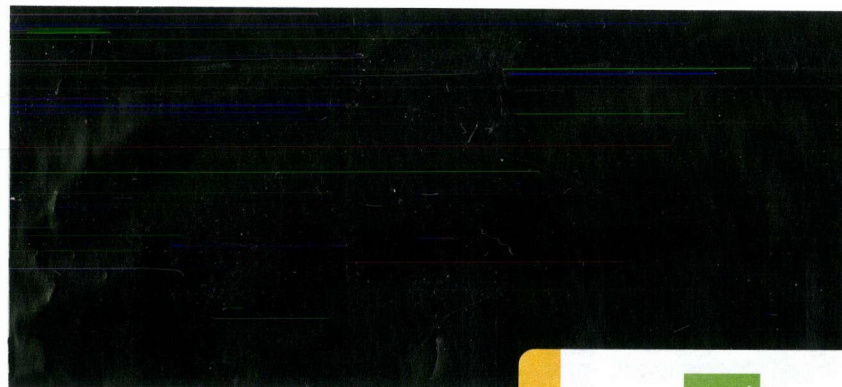
E e.peeters@bg.fnv.nl

M 06 51 50 19 08



Postbus 9208
3506 GE Utrecht

Port Betaald
Port Payé
Pays-Bas



Ingekomen
11 MEI 2015
Provincie Noord-Brabant

Post op rekening

R NL



Aangetekend

G-A-1

Port Betaald
Port Payé
Pays-Bas



3SRRC01119547