

Geachte Statenleden,

Bij deze willen wij u vriendelijk doch dringend verzoeken de volgende onderwerpen/criteria mee te laten wegen in de Nota van Uitgangspunten voor de aanbesteding van Brabant West.

Samen met onze leden, de chauffeurs Openbaar Vervoer in Brabant momenteel werkzaam bij Arriva en de leden actief binnen FNV Lokaal hebben we de volgende criteria vastgesteld voor de nieuwe concessie Brabant West.

- De rijtijden moeten beter afgestemd worden op het reizigersaanbod. Dus bijv. in de spits ruimere tijden dan in de daluren. Passagiers kunnen hierdoor beter hun aansluitingen halen en bij de chauffeur voorkomt dit een heleboel stress.
 - Openbaar Vervoer is een mensenrecht. Het minder laten rijden, dan wel weghalen van lijnen, in de buitengebieden isoleert mensen daar waar dit onacceptabel is. Ook in de buitengebied, de zogenaamde stille lijnen, heeft men recht op toegang tot het openbaar vervoer op meerdere momenten per dag.
 - Daar waar ov-lijnen worden weggehaald, worden gemeentes geconfronteerd met hogere kosten voor de groep WMO'ers die wel gebruik hadden kunnen maken van het reguliere openbare vervoer.
 - In de concessie-overeenkomst moet worden vastgelegd welke (externe) partijen worden ingeschakeld in het openbaar vervoer door de concessiehouder en dat de concessiehouder te allen tijde aansprakelijk blijft voor wanbeleid zoals bijv. het niet afdragen van premies, overtredingen van rust- en rijtijdenwet etc. bij de ingehuurde partijen.
 - Momenteel wordt in Brabant West veel gebruik gemaakt van buurtbussen. We keuren deze vorm van vrijwilligers vervoer af. Het vervoeren van personen is, conform Europese wetgeving, aan zeer zware eisen gebonden. O.a. een levenslang leren traject en strenge fysieke keuringen liggen aan dit beroep ten grondslag. Buurtbuschauffeurs krijgen echter een zeer verkorte opleiding, die dus niet aan de eisen voldoet, en kunnen dus niet de verantwoordelijkheid dragen die hen vanuit wetgeving wordt opgelegd. Daarnaast nemen deze chauffeurs, en dit weten wij vanuit rapportages, bij een groter aanbod dan 8 passagiers bij een halte alle klanten mee. Dit leidt tot directe overtredingen van de wet en dus tot gevaarlijke situaties. Wij doen een dringend beroep op u om met deze vorm van vervoer te stoppen.
 - De eindpuntvoorziening (lees toiletten) aan het einde van de rit moeten bij aanvang van de concessie gerealiseerd zijn. Als dat niet het geval is dan veroorzaakt dit bij de chauffeurs fysieke problemen en verder ongemak.
 - Tevens vindt er momenteel ook concurrentie plaats op arbeidsvoorwaarden. Wij weten dat er chauffeurs moeten rijden die onder de werkingssfeer van een slechtere cao vallen. Dit levert de partij die de gunning wint een directe winst op en is dus misbruik maken van arbeidsvoorwaarden. Het kan niet zo zijn dat de Provincie de volle prijs betaald en de werkgever geld in zijn zak steekt waar dat geld niet voor bedoeld is.
- Wij verzoeken u in het Programma van eisen de cao Streekvervoer dan ook te vermelden als zijnde het pakket waaronder deze aanbesteding moet plaatsvinden voor al het bus personeel

(ook dat van onderaannemers). Daarnaast moet het bestaande convenant en de bedrijfsregelingen mee over genomen worden van de voorgaande concessiehouder.

- Sociale Veiligheid: in verband met het veiligheidsgevoel voor personeel en passagiers verdient het aanbeveling om het budget voor sociale veiligheid los te koppelen van het busvervoer om te voorkomen dat het budget voor sociale veiligheid gebruikt wordt voor busvervoer. Ook is het aan te bevelen dat er jaarlijks een veiligheidsplan wordt opgesteld waarin wordt opgenomen met welke regelmaat elke bushalte en buslijnen gemonitord worden.

Mocht u nog aanvullende vragen willen stellen zijn wij altijd bereid u van meer (gedetailleerde) informatie te voorzien.

Marlies Peeters
Bestuurder FNV Streekvervoer
Marlies.peeters@fnv.nl
06 51 50 19 08