



Koninklijk Nederlands Vervoer
Postbus 19365
2500 CJ Den Haag
T.a.v. ir. H.J. Andela
secretaris Koninklijk Nederlands Vervoer Taxi

Geleen, 7 april 2016

Onderwerp : brief aan gemeenten inzake regiecentrale vervoer
Ons kenmerk : 013/2016

Geachte heer Andela,

Koninklijk Vervoer Nederland Taxi (KNV Taxi) heeft in een brief d.d. 8 maart 2016 ter attentie van colleges en gemeenteraden van alle gemeenten in Limburg haar zorgen geuit over:

1. het splitsen van regie en vervoer;
2. de publieke regiecentrale;
3. gunning uitsluitend op prijs.

Inleiding

Vanaf 2013 werken 32 Limburgse gemeenten samen aan de ontwikkeling van toekomstbestendig doelgroepenvervoer. Deze samenwerking is vormgegeven in een stuurgroep, en projectgroep en een provinciale klankbordgroep van gebruikers en belangengroeperingen. Als uitkomst van dit traject is een advies uitgebracht aan deze 32 gemeenten. Onderdeel daarvan is de vorming van een publieke regiecentrale. Ook wordt de aanbesteding van de opvolger van de Regiotaxi voorbereid (het contract eindigt 10 december 2016).

Om met de taxibranche en vervoerders van gedachten te wisselen, is een marktconsultatie uitgevoerd. Daar hebben 12, voornamelijk lokale, vervoerders schriftelijk op gereageerd. Met 7 vervoerders heeft een gesprek plaatsgevonden. Het verslag is gepubliceerd op Tenderned. Hierin kunt u lezen dat wij uitgebreid op de hoogte zijn van meningen en verwachtingen binnen de branche. Momenteel bekijken wij hoe we dit verwerken in de verdere opbouw van de regiecentrale en in de aanbesteding van het vervoer.

Splitsing regie en vervoer

Via de marktconsultatie hebben enkele bedrijven hun praktische vraagstukken en zorgpunten op dit punt voorgelegd. Zoals gezegd bestuderen wij dit nu. Het idee achter de scheiding is dat ritten optimaal worden gecombineerd vanuit het oogpunt van de opdrachtgever. Het nadeel in de huidige situatie is dat dit gebeurt op het niveau van de vervoerder hetgeen leidt tot sub optimalisatie. De planning is beperkt tot het eigen wagenpark en de eigen contracten; deze beperking willen wij wegnemen. Via de regiecentrale willen wij "over de bedrijven" heen plannen zodat het plannen wordt opgeschaald en vervoersvormen gecombineerd worden vóórafgaand aan de planning en vervolgens verdeeld over voertuigen. Nu gebeurt dit vaak andersom, ritten worden eerst verdeeld tussen vervoerders en vervolgens pas gecombineerd.

Door vanaf de opdrachtgeverszijde de diverse vervoerstromen samen te voegen en te coördineren wordt bovendien een totaalbeeld gecreëerd. Hiertoe is geen enkele taxionderneming in staat, zeker niet als aanvullend vervoer zoals OV en vrijwilligersvervoer vanuit de centrale wordt gecoördineerd. Dit totaalbeeld stelt de regiecentrale in staat op termijn flexibeler werken met de systeemeisen. Nu zijn deze eisen vaak langdurig vastgelegd in langlopende contracten. Wij willen eerder op veranderingen kunnen inspelen. Daarvoor is dit het meest adequate model.

Publieke regiecentrale

In de provincie Limburg hebben 32 gemeenten op basis van de beoordeling op de meest belangrijk geachte criteria, het advies¹ afgegeven om de operationele regie (regiecentrale) door een publieke partij in te vullen. Een belangrijk aandachtspunt hierbij is dat kennisopbouw moet plaatsvinden in de publieke regiecentrale. Kennisgebrek bij de overheid vergroot de afhankelijkheid van vervoerders en adviseurs. Dit staat doorontwikkeling in de weg. Omdat een publieke centrale een open lijn heeft met de opdrachtgever, krijgen opdrachtgevers/gemeenten meer grip op het vervoer dan bij een private regiecentrale of een taxibedrijf.

Omdat de regiecentrale de voorwaarden biedt om optimale grip te hebben op de volledige vervoersvraag en de planning, zijn de mogelijkheden aanwezig om naast professioneel beheer ook actief gedurende het contract op zoek te gaan naar een slimmere organisatie en daarin actief te sturen. Deze taak is gedefinieerd als tactische regie. Dit betreft beleidsadvies ten aanzien van relevante taken van de opdrachtgever(s), zoals indicatiestelling, en de ontwikkelingsfunctie, waarbij wordt gezocht naar optimale afstemming tussen verschillende vervoersvormen (waaronder OV) en de wijze waarop deze slim aan elkaar gekoppeld kunnen worden.

Bovendien zijn veel potentiële private regiecentrales op enigerlei wijze gelieerd aan vervoerders. Een scheiding van belangen heeft onze voorkeur.

¹ De adviezen en de ontwikkeling van dit proces zijn openbaar te volgen via de website www.doelgroepenvervoerlimburg.nl.



Daarnaast treffen de gemeenten een gemeenschappelijke regeling die de opdracht krijgt een publiekrechtelijke taak, het zorgdragen voor doelgroepenvervoer, uit te voeren. Een GR die een publiekrechtelijke taak uitvoert valt niet onder de wet Markt en Overheid. Uiteraard worden wel alle geldende aanbestedingsrichtlijnen gerespecteerd en opgevolgd.

Gunning uitsluitend op prijs

Er wordt niet uitsluitend op prijs gegund; dat is niet aan de orde. Uitgangspunt is een vorm van bandbreedte in de minimumprijs te hanteren om duikprijzen en faillissementen te voorkomen. Ook wordt bij de aanbesteding gekeken hoe de negatieve gevolgen van onderaanneming voorkomen kunnen worden. Door gebruik te maken van basepoints, wordt een kans geboden aan (lokale) kleinere (MKB) vervoersbedrijven. Zij krijgen tevens de kans zich te onderscheiden op kwaliteitsaspecten en duurzaamheidsambities, die worden meegewogen in de gunning.

Tot slot

KNV Taxi is van mening dat de huidige manier van aanbesteden zowel vervoerders als opdrachtgevers gevangen houdt. U stelt voor de klant echt centraal te stellen en zelf te laten kiezen, zodat concurrentie in de markt ontstaat. Op dit moment bestaat echter al volop concurrentie in de markt. De hevige concurrentie en vervoerders die onder de kostprijs inschrijven zijn mede de oorzaak van de ongezonde situatie die ontstaan is.

Het centraal stellen van klantwensen is wat de 32 gemeenten doen. De klantwensen centraal zoals u voorstelt, beperkt de mogelijkheden van efficiënt plannen. Het toepassen van een persoonsvolgend vervoersbudget is doorgerekend en blijkt 3 keer zo duur te zijn dan een collectief systeem. Bovendien is er dan veelal sprake van individueel vervoer i.p.v. collectief vervoer. Dan kan men ook de straattaxi nemen en dit staat haaks op de ambities in het kader van de kanteling en collectieve oplossingen. Wel wordt overwogen om de planning middels tariefdifferentiatie te sturen, waarbij aanvullende wensen worden vertaald in een hoger tarief.

Wij hopen hiermee de gestelde vragen te hebben beantwoord.

Met vriendelijke groet,
Stuurgroep Doelgroepenvervoer Limburg

Bert Kamphuis
Voorzitter

Vera Tax
Vice-voorzitter

