

Beantwoording is openbaar/~~niet openbaar~~ (doorhalen wat niet van toepassing is).

Naam en fractie: Marieke le Noble, Hart voor BNM
Datum indiening: 8 april 2020
Datum antwoord: 13 april 2020
Onderwerp: Aanvullende vragen Doelgroepenvervoer

Inleiding

Tijdens de politieke avond van 8 april werd aangegeven dat een aantal vragen die wij hebben technisch gesteld moeten worden:

Vraag 1

In de business case staat een overzicht van de gemiddelde piekdrukke van LLV en WMO.

Op het drukste moment 's ochtends rijden er gemiddeld 160 voertuigen; 20 WMO en 140 LLV. In de middag rijden er op het drukste moment ongeveer 170 voertuigen, waarvan 60 WMO en 110 LLV.

Verderop in de businesscase staat aangegeven dat er 100 auto's voor het LLV worden aangeschaft, en 35 voor WMO.

- Welke berekeningen liggen ten grondslag aan de hoeveelheid benodigde auto's, kunnen deze inzichtelijk worden gemaakt?
- Wat is de maximale (i.t.t. de gemiddelde) piekdrukke die voorkomt, uitgesplitst naar LLV en WMO. Bij de gemiddelde (en dus zeker niet de maximale) piekdrukke in de ochtend zijn er, wanneer alle auto's operationeel zijn, in totaal niet voldoende auto's om alle LLV ritten met eigen auto's te kunnen doen.
- Hoeveel dagen per jaar is er volgens de gehanteerde de businesscase sprake van een overschrijding van het maximaal aantal benodigde eigen voertuigen?
- Op welke manier is in de businesscase voorzien in een oplossing hiervoor, en hoe worden hierbij de principes 'geen onderaannemers' en 'een vast gezicht' voor het LLV geborgd?

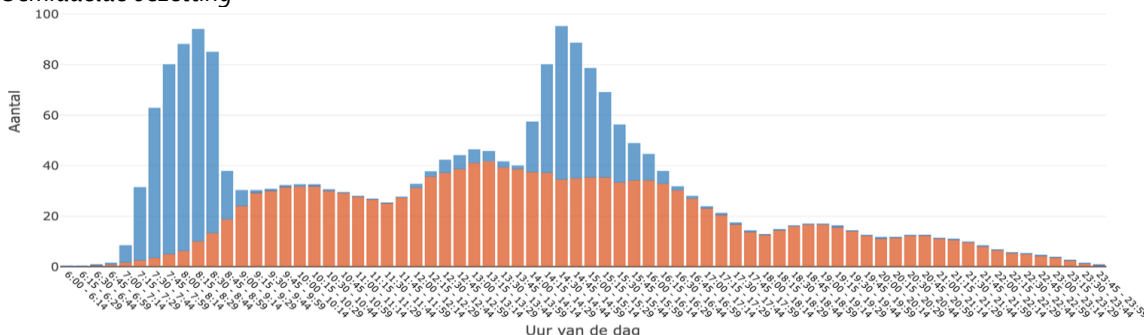
Antwoord a

Er is gekeken naar het aantal voertuigen in 2019. Dit zijn de aantallen die u aanhaalt. Vervolgens is het synergievoordeel van de bundeling van het wagenpark hier vanaf gehaald. Tevens is ermee rekening gehouden dat een deel van de piek wordt opgevangen door een onderaannemer.

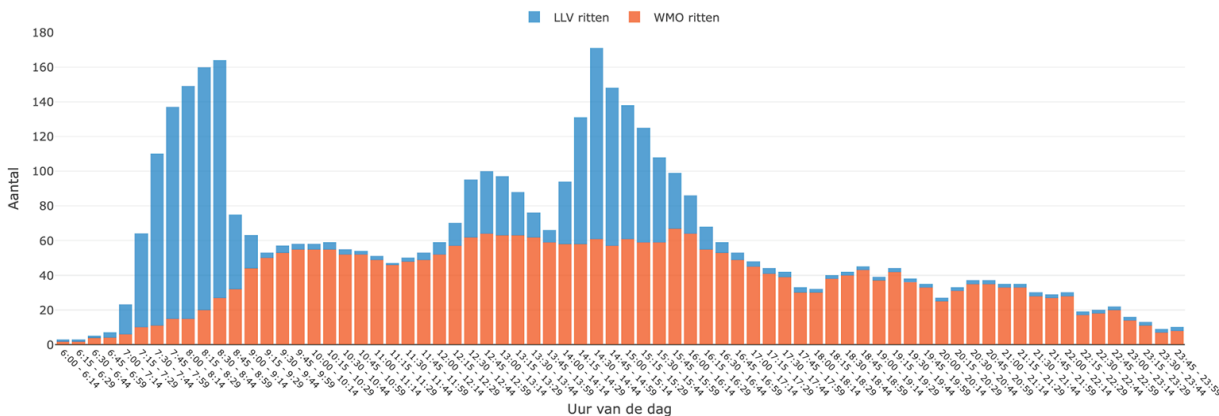
Antwoord b

Onderstaand zowel de gemiddelde als de maximale bezetting 2019. Het betreft het gemiddeld en maximaal aantal bezette voertuigen per kwartier. Het aantal maximaal bezette voertuigen treft u in de tweede figuur: 170 voertuigen.

Gemiddelde bezetting



Maximale bezetting



Antwoord c

De business case gaat uit van de maximale bezetting 2019. De Regio en de gemeenten gaan er vanuit dat bij een gelijkblijvende vervoersvraag de gehele vervoersvraag met de business case opgevangen kan worden. Dat is inclusief de pieken, omdat de business case gebaseerd is op deze pieken (zie antwoord B).

Antwoord d

De huidige flexibele schil/onderaannemers is vele malen groter dan wat wordt beoogd met de BV Vervoer. Er zal gezocht worden naar 1 vaste onderaannemer uit de Regio met wie de BV Vervoer samenwerkt om de overloop op te vangen. Daarbij is het zo dat vervoersvraag in het leerlingenvervoer voorspelbaar is, waardoor het voor dit vervoer naar verwachting niet nodig is te werken met onderaannemers. Het is met name het Wmo vervoer waar over de dagen heen sprake is van fluctuaties in de vervoersvraag.

Vraag 2

In de businesscase en tijdens de politieke avond van 8 april werd aangegeven dat er met een flexibele schil van o-uren contracten wordt gewerkt, en met onderaannemers.

- Uit hoeveel individuele werknemers bestaat de 110 fte zoals die is opgenomen in de business case? Met hoeveel gemiddelde parttime contracturen per chauffeur is gerekend?
- Hoeveel van de 110 begrootte fte voor chauffeurs krijgen een vast contract? En hoeveel individuele chauffeurs zijn dit?
- Hoeveel van de 110 begrootte fte voor chauffeurs krijgt een o-uren of flexibel contract? En hoeveel individuele chauffeurs zijn dit?
- Zijn er in deze 110 FTE ook onderaannemers meegerekend? Zo ja, hoeveel fte en hoeveel individuele chauffeurs zijn dit? Zo nee, waar zijn deze kosten dan opgenomen, en om hoeveel fte gaat dit op jaarbasis?

Antwoord a

Er is gekeken naar het aantal fte dat nodig is voor de vervoersvraag met daarbij de gemiddelde kosten per fte. Het aantal medewerkers is niet apart inzichtelijk gemaakt, omdat dit voor het berekenen van de personeelslasten niet relevant is.

Antwoord b

In algemene zin is gesteld dat 80% van het personeel een vaste aanstelling krijgt. Uiteindelijk zullen de aandeelhouder en de directeur bestuurder met elkaar het personeelsbeleid handen en voeten geven.

Antwoord c

In algemene zin is gesteld dat ongeveer 20% van het personeel flexibel ingezet moet kunnen worden, gelet op fluctuaties in de vervoersvraag. Hoe deze 20% exact wordt ingevuld moet nog besloten worden.

Antwoord d

Onderaannemers zijn onderdeel van de 20% flexibele inzet. Hoe deze 20% exact wordt ingevuld moet nog besloten worden.

Vraag 3

- Klopt het dat bij het overgaan van de aanbesteding van de ene naar de andere marktpartij, minimaal 80% van de werknemers overgenomen moet worden?
- Geldt dit voor zowel vaste als o-uren contracten?
- Met welk percentage natuurlijk verloop van chauffeurs op jaarbasis is rekening gehouden in de businesscase?

Antwoord a

Nee. 75% van de werknemers (ureninzet) kan een beroep doen op de Opov-regeling, indien de opdracht overgaat van de ene naar de andere vervoerder. In de praktijk wordt deze 75% vaak niet gehaald, omdat een deel van het personeel blijft bij de vertrekkende vervoerder of toch al voornemens was ander werk te gaan doen. Zo bleef bij de overgang van het leerlingenvervoer van Connexion naar Willemse de Koning een veel groter deel bij Connexion dan verwacht (mogelijk mede omdat kantoor Connexion gevestigd is in Hilversum).

Antwoord b

Het geldt voor het personeel dat in dienst is bij de huidige vervoerder. Voor meer informatie:

<https://www.sfmobiliteit.nl/werknemer/cao/opov-regeling>

Antwoord c

Er is uitgegaan van een noodzakelijke bezetting in fte. Tevens zijn er jaarlijkse kosten opgenomen voor HR-activiteiten (o.a. werving van personeel). Er is geen percentage natuurlijk verloop berekend.