

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

Naam en fractie: Marieke le Noble, Hart voor BNM
Datum indiening: 24 maart 2020
Datum antwoord: 31 maart 2020
Onderwerp: Aanvullende vraag Doelgroepenvervoer

Inleiding

Een aantal antwoorden op vraag 2 van onze vorige vragen beantwoorden niet de vragen die wij hebben. Hieronder deze vragen anders verwoord.

Vraag 1

Op dit moment zijn er chauffeurs die een o-uren contract hebben. Zij worden alleen betaald wanneer zij worden opgeroepen, omdat er een rit is. Dit maakt de dienstverlening goedkoper.

Tijdens de presentatie werd aangegeven dat een van de belangrijkste doelstelling van het inbesteden is dat er betere arbeidsvoorwaarden aan de chauffeurs geboden kan worden. Meer vaste contracten en minder of geen o-uren contracten. Dat betekent dat de chauffeurs die nu een o uren contact hebben, straks ook worden betaald als er geen rit is, tijdens rustige uren op de dag. Dit zal zorgen voor een toename van loonkosten van chauffeurs ten opzichte van de huidige situatie bij de Taxibedrijven.

- a. Welk percentage van de loonkosten is op dit moment bij Taxi HOP toe te rekenen aan chauffeurs met o-uren contracten?
- b. Met welk percentage o-uren contract loonkosten is rekening gehouden in de begroting?
- c. Welke aannames zijn er in de begroting gedaan over te behalen efficiëntie ten opzichte van de huidige situatie bij Taxi Hop als het gaat om leegloop bij gebruik van vaste contracten in plaats van o-uren contracten, en welke onderbouwing ligt hieraan ten grondslag?
- d. Met welke stijging van de loonkosten is rekening gehouden als gevolg van de verschuiving van o-uren contracten naar vaste contracten (met leegloop in daluren)? En waar in de begroting is deze stijging terug te vinden?
- e. Waar in de risico analyse zijn de financiële risico's van deze wijziging van omgaan met leegloopuren van chauffeurs verwerkt (bijvoorbeeld omdat de uren dat een gemiddelde chauffeur per dag niet werkt hoger uitvallen dan ingeschat, of omdat de efficiëntie die na inbesteding kan worden gerealiseerd te rooskleurig is ingeschat)? Om welke risico's gaat het? Hoeveel bedragen die risico's?

Antwoord

Bovenstaande vraag geldt eigenlijk alleen voor het WMO-vervoer want het Leerlingenvervoer heeft een meer gepland karakter. Gesteld kan worden dat er per 1 januari 2020 de WAB (Wet Arbeid in Balans) in werking is getreden. De kosten van een o-urencontract zijn daardoor hoger dan die van een vast contract. In de planning kan het wel zo kan zijn dat een contract net niet past omdat het nu eenmaal "ongepland vervoer" behelst. De impact ervan is naar verwachting verwaarloosbaar.

- a. Het is niet relevant voor het bedrijfsplan, omdat er sprake is van een activa-passiva transactie en geen overname van Hop Taxi. Deze informatie is overigens niet openbaar en eigendom van Hop Taxi.
- b. Er is in het voorstel een flexibele schil aangehouden van 20 %. Hoe deze flexibele schil ingevuld wordt, is niet nader beschreven. Te denken valt aan tijdelijke arbeidsovereenkomsten, ZZP-constructies, payroll, uitzendwerk, etc.
- c. De huidige situatie bij Hop Taxi is niet meegenomen, aangezien er gericht activa van Hop Taxi worden overgenomen. Deze activa zijn allen meegenomen in de waardebeoordeling, uitgevoerd door Koeleman accountants. De personele bezetting wordt zo ingericht dat er geen sprake is van leegloop (te veel fulltime vaste contracten).
- d. De gegevens van Hop Taxi BV zijn niet publiekelijk toegankelijk. In de businesscase is uitgegaan van een stijging van gemiddeld loontrede 8 naar gemiddeld loontrede 10 van de cao Taxi over een periode van 4 jaar. Deze stijging is terug te vinden in de personeelskosten.
- e. Dit risico is niet meegenomen in de risico-analyse, omdat verwacht wordt dat de personele planning vergelijkbaar wordt vormgegeven als de huidige situatie. Wel is er een risico opgenomen ten aanzien van vraagnitval, maar hier is de leegloop niet afzonderlijk inzichtelijk gemaakt.