

Vragen en antwoorden IC 18 januari 2018 - Beantwurdig skriftlike fragen FNP oer wurkgelegenheidssjoargen gunning taksyferfier Noardeast Fryslân

2. Fragen fan de FNP-fraksje:

It kolleezje hat as antwurd op ús fraach: Kloppet it dat de sjauffeurs net oernaam wurde troch de winnende partijen by dizze oanbesteging, as antwurd jûn:
Nee. De hjoeddeistige en nije ferfierders binne tegearre ferantwurdlik foar de oername fan it persoanlik.
It sociaal Fonds Taxi is ferantwurdlik foar de kontrôle op it neilibjen fan de OPOV-regeling; it Mobiliteitsbureau foar de oanfoljende easken dy't yn it bestek steld binne oan de ynset en oername fan persoanlik.

1. De FNP fraksje fersiket neiere útlis as wol antwurd te jaan op in sitaat út in skriuwen troch de FNV Taxi oan Dwaande/Netwurk Noardeast as ûnderwerp: oergong persoanlik Noardeast Fryslân fan 27 desimber:
"Conform de regeling zou eerst 75% een baanaanbod moeten ontvangen, echter wordt juist de werknemers binnen de 25% een baanaanbod gedaan. U stelt in de aanbesteding dat SFT (Sociaal Fonds Taxi) controle uitoefent op het toepassen van de OPOV regeling, dit is uiteraard correct. Echter is het zo dat SFT enkel kan controleren en sanctioneren naar de grammaticale uitleg van de cao Taxivervoer en niet naar hetgeen door u gesteld is in de aanbesteding. Navraag bij SFT leert dan ook dat zij hier niet op kunnen sanctioneren daar het binnen de lijnen van de OPOV wordt gedaan. Zij kunnen wel op uw verzoek controleren zodat u kunt sanctioneren, maar dan zal deze vraag door u aan SFT gesteld moeten worden. Echter stelt ook SFT, net als FNV Taxi, dat het aanbod dat mondeling gedaan wordt niet in de geest van de OPOV is (immers de mensen volgen het werk) en niet redelijk dan wel billijk te noemen is. Zie antwoord SFT naar aanleiding van vragen die FNV gesteld heeft in de bijlage (bijlage 4 mailwisseling SFT/FNV)."

Taljochting:

It kolleezje hat oanjûn dat yn elts gefal 75% fan de sjauffeurs in baan oanbod kriget sa as de OPOV regeling ek oanjout, mar no blykt dat it yn de praktyk oars útpakt sa as ek oanjûn is yn it skriuwen fan de FNV. Ek blykt út de parse dat de sjauffeurs ûnreedlike foarstellen foar in baan oanbod krige hawwe dy't net akseptabel binne.

Antwurd:

De bedriuwen hawwe OPOV listen oanlevere, nei gunning hat ien ferfierder de list weromlutsen en in wike letter is de list oan de ferfierders jûn dy't de gunning krigen hawwe.

Der binne trije bedriuwen (te witten NOF, Postma en Waaksma) dy't in berop dien hawwe op de útsûnderingsregel fan de OPOV (útsein it eigen persoanlik). VMNN en Dorenbos hawwe alle sjauffeurs dy't sy in oanbod dwaan moasten (dus de folle 100 %), in oanbod foar in baan dien, de oannamme fan de FNV komt net oerien mei de ynformaasje dy't wy hawwe. Dêrby hat it diel fan de sjauffeurs mei in kontrakt fan minder as 30 oeren in garânsje krigen om yn de regio bliuwe te kinnen.

2. Wurdt der ek kontrolearre op it neilibben en sa nedich sanksjonearre op het tapassen fan de oergong persoanlik dy't opnommen is ûnder it punt 4.10 fan it programma fan easken?

Antwurd:

Ja, it mobiliteitsburo sil oer 2 á 3 wiken ferifikaasjesprekken hâlde. Yn dizze petearen stiet it programma fan easken sintraal en komt û.o. punt 4.10 oan 'e oarder.

3.	Wat is der mei de problemen dien by de start fan de nije ferfierders, bern dy't net ophelle waarden, en ek gjin kontakt mei de sintrale krije kinne? Antwurd: De ferfierders, gemeenten, Mobiliteitsburo en Mobiliteitssintrale hawwe de earste wike hurd meiïnoar opwurke om it systeem goed wurkje te litten. Op meardere gebieten binne saken oanpakt, yn byld brocht en foar it grutste part oplost. Der wie alle dagen in ferbettering te sjen en dizze wike binne der gjin bysûnderheden mear melden. De Mobiliteitssintrale siket no kontakt mei de klïinten dy't in klacht yntsjinne hawwe of dy't in melding dien hawwe. Yn dat petear wurdt besjoen oft de problemen no oplost binne.
4.	Is ús gemeente ek mei ferantwurdlik foar dizze gong fan saken? Antwurd: By de start rûnen op meardere gebieten de saken net hielendal goed. De gegevens yn de beskikking fan de gemeente strookten net mei altyd mei de ritten dy't riden wurden. De gemeente sels hie dy gegevens net folslein yn byld.
5.	Binne der nei oanlieding fan alle problemen dy't der no binne ek noch finansjele tsjinfallers foar de dielnimmende gemeenten wêrûnder Achtkarspelen? Antwurd: Op dit stuit wurde der gjin finansjele tsjinfallers ferwachte.
6.	Binne der ek noch oare finansjele tsjinfallers te ferwachtsjen mei it Jobinder ferfier? Antwurd: Op dit stuit wurde der gjin finansjele tsjinfallers ferwachte.
Vragen van de CU-fractie:	
7.	Hoeveel mensen van de 97 personen op de opov-lijst zijn daadwerkelijk overgenomen? Is dit volgens verwachting en hebben de winnende partijen hiervoor aan de maximale inspanningsverplichting voldaan? M.a.w.: houden de mensen in de regio hun werk en is het proces van baanaanbod goed verlopen? Er bereiken ons signalen dat dit proces bewust is gefrustreerd door VMNN. Antwoord: De verificatiegesprekken met de vervoerders worden ingepland. Daaruit zal blijken hoe de OPOV is gehanteerd en de andere stappen uit het PvE. Het beeld is dat (bijna alle) vervoerders uit het oude contract ervoor gekozen hebben om gebruik te maken van de uitzonderingsregeling van de OPOV, dat ze voor het nieuwe contract het oude personeel inzetten en dat daarmee de medewerkers hun werk in de regio houden. Wij hebben geen reden om aan te nemen dat het overnameproces is gefrustreerd door VMNN en Dorenbos. Zij moesten 44 chauffeurs van de OPOV lijst een baanaanbod doen. VMNN en Dorenbos hebben aangegeven dat alle chauffeurs met een contract met minder dan 30 uur (dit betreft 32 chauffeurs) met zekerheid in de regio aan het werk konden.
8.	Waarom zijn de eisen van het mobiliteitsbureau m.b.t. personeel naast de opov-regeling niet uitgebreid met een eis voor een standplaats in de regio van het

		vervoer? Er bereiken ons signalen dat chauffeurs een baanaanbod hebben gekregen met standplaats in Drenthe en hiervoor geen reiskosten ontvangen. Antwoord: Chauffeurs wonen in principe zo dicht mogelijk bij het werk. Dat is gebruikelijk. De verwachting was dan ook dat dit bij de invulling van dit contract het geval zou zijn. Bij het baanaanbod dat VMNN en Dorenbos moesten doen aan de betrokken chauffeurs bleek het aantal chauffeurs met een groter contract dan gebruikelijk, het betreft hier 40-urige contracten, groter te zijn dan verwacht. Deze grote contracten konden niet volledig ingezet worden in de gegunde opdracht, de chauffeurs hebben meer uren dan de uren die nodig zijn voor het contract. VMNN en Dorenbos moesten daar een oplossing voor zoeken. Daardoor heeft een deel van de chauffeurs een aanbod gekregen met een standplaats voor een deel van de uren buiten de regio.
--	--	---