

Vragen gesteld door de leden der Kamer, met de daarop door de regering gegeven antwoorden

3076

Vragen van het lid **Slob** (ChristenUnie) aan de minister van Verkeer en Waterstaat over *onderaanbesteding in het regionale OV* (ingezonden 29 juni 2010).

Antwoord van minister **Eurlings** (Verkeer en Waterstaat) (ontvangen 12 augustus 2010) Zie ook Aanhangsel Handelingen, vergaderjaar 2009–2010, nr. 2868.

Vraag 1

Kent u het bericht «Toerboeren op Connexxionbus»¹ en herinnert u zich uw antwoorden op de Kamervragen over beunhazerij in het openbaar vervoer?²

Antwoord 1

Ja.

Vraag 2

Is de mogelijkheid van onderaanbesteding opgenomen bij de inschrijving op de concessies «Amstelland en Meerlanden» en «Haarlem-IJmond»?

Antwoord 2

In de concessie Amstelland/Meerlanden heeft Connexxion in haar inschrijving de volgende passage opgenomen: «Voor de uitvoering van de concessie Amstelland-Meerlanden worden verschillende onderaannemers ingezet». Bij de start van de concessie zijn door Connexxion geen onderaannemers ingezet. Later zijn voor enkele buslijnen onderaannemers ingezet. Het Dagelijks Bestuur van de Stadsregio Amsterdam gaat geen maatregelen nemen om bij nieuwe aanbestedingen het programma van eisen zo vorm te geven dat onderaanbesteding van het vervoer onmogelijk wordt gemaakt. Onderaanbesteding komt in huidige concessies al voor en dit biedt kansen om verschillende vervoersvormen op een goede wijze te integreren. Als voorbeeld noem ik de huidige spitslijnen die tot tevredenheid van forensen met comfortabele tourbussen worden gereden. Dit biedt bovendien kleinere tourbedrijven kansen op werk. Passages als opgenomen in de Uitvoeringsovereenkomst Amstelland-Meerlanden, waarbij de Stadsregio vooraf toestemming voor onderaanbesteding moet geven, acht de Stadsregio afdoende.

¹ Het Parool, 26 juni 2010.

² Aanhangsel Handelingen, vergaderjaar 2009–2010, nr. 1531.

In de concessie Haarlem/IJmond zijn over onderaanneming geen expliciete afspraken gemaakt tussen Connexxion en de provincie Noord-Holland, maar onderaanneming is wel mogelijk in de concessie. In deze concessie worden dan ook enkele scholierenlijnen verzorgd door een touringcarbedrijf in opdracht van Connexxion. Connexxion en de onderaannemer moeten voldoen aan het Programma van Eisen, de Wet personenvervoer 2000 en overige wet- en regelgeving.

Vraag 3

Wat zijn de verschillen in maximale rijtijden tussen chauffeurs die rijden in het streekvervoer via de Collectieve Arbeidsovereenkomst (CAO) besloten vervoer en chauffeurs die rijden via de CAO stads- en streekvervoer? Is het waar dat de eerste groep 11 uur per dag mag werken en de laatste groep maximaal 9 uur?

Antwoord 3

Er zijn geen wettelijke verschillen in de maximale rijtijden voor stads- en streekvervoer en touringcarvervoer. De dagelijkse rijtijd voor busvervoer is maximaal 9 uur en maximaal 2x per week 10 uur, met in achtneming van alle verplichte dagelijkse en wekelijkse rusttijden. Het antwoord op de laatste vraag is nee. Het is niet zo dat de ene chauffeur meer mag werken dan de andere chauffeur, maar het verschil in aantal uren kan komen doordat het enerzijds «werken» en anderzijds «rijden» kan betreffen. Arbeid omvat immers meer dan rijtijd. Het aantal uren dat per dag mag worden gewerkt is daarom groter dan of gelijk aan het aantal uren per dag dat mag worden gereden. Die arbeidstijd mag worden besteed aan bijvoorbeeld administratie of het toezicht houden op het in- en uitstappen van passagiers. De maximale uren zijn wettelijk voorgeschreven.

Vraag 4

Deelt u de mening dat nieuwe acties in het openbaar vervoer voorkomen moeten worden? Heeft u hierover inmiddels contact gehad met de stadsregio Amsterdam en de provincie Noord-Holland?

Antwoord 4

Ik heb over de beantwoording van deze Kamervragen contact gehad met de provincie Noord-Holland en de Stadsregio Amsterdam. Acties zijn echter een aangelegenheid tussen werkgevers en werknemers. Noch de rijksoverheid noch de provincie en stadsregio kunnen daar invloed op uitoefenen.

Vraag 5

Vindt u het acceptabel dat buslijnen worden overgedaan aan onderaannemers terwijl chauffeurs van Connexxion worden verplicht snipperdagen op te nemen?

Antwoord 5

Zowel de nationale wetgeving (Wet personenvervoer 2000; Wp2000) als de Europese regelgeving (PSO-verordening) maken onderaanneming mogelijk. De PSO-verordening geeft wel aan dat de exploitant die openbaar personenvervoer verricht (in Nederland is dit de concessiehouder), verplicht is een aanzienlijk deel van de diensten zelf uit te voeren. De decentrale overheden kunnen in de concessies eisen vastleggen over kwaliteit en dienstverlening. De concessiehouder en zijn onderaannemer zullen aan deze eisen moeten voldoen. De concessiehouder blijft aansprakelijk voor de uitvoering van het werk. Tussen onderaanneming en snipperdagen zie ik geen relatie, omdat snipperdagen onderdeel uitmaken van afspraken en/of een CAO tussen werkgevers en werknemers en dergelijke afspraken losstaan van een concessie.

Vraag 6

Wat is de stand van zaken in de ontwikkeling richting één CAO voor het gehele regionale OV, inclusief multimodaal en besloten vervoer?

Antwoord 6

De voormalig Staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat heeft de partijen in de afgelopen jaren verzocht om tot één CAO voor stad- en streekvervoer te komen. Het afsluiten van een CAO is de verantwoordelijkheid van werkgevers, de vervoerbedrijven en werknemers. Het rijk treedt daar niet in. De stadsvervoerders hebben de afgelopen jaren, ieder op een ander moment, een eigen CAO afgesloten. Het streekvervoer heeft één CAO openbaar vervoer. De CAO-partners hebben wel laten weten dat de integratie van deze CAO met de CAO's stadsvervoer, multimodaal vervoer en taxivervoer moeilijk is vanwege de verschillen in arbeidsvoorwaarden.

Vraag 7

Wat betekent onderaanbesteding voor de kwaliteit van het regionaal openbaar vervoer? Deelt u de mening dat alle chauffeurs in het regionaal openbaar vervoer, en dus ook chauffeurs die werken voor onderaannemers, moeten beschikken over lijnenkennis?

Antwoord 7

Zie het antwoord op vraag 5.

Vraag 8

Deelt u de opvatting dat de Wet personenvervoer 2000 zo moet worden aangepast dat de kwaliteit van het openbaar vervoer voorop staat en er niet wordt geconcurrereerd op arbeidsvoorwaarden, door de CAO ook van toepassing te verklaren op onderaannemers? Zo nee, waarom niet?

Antwoord 8

De Wet personenvervoer 2000 gaat reeds uit van verbetering van kwaliteit van het OV. Dat was één van de twee doelen van de wet. Ik zie dan ook geen reden om de Wp2000 op dit punt aan te passen. CAO's worden niet in de Wet Personenvervoer geregeld, maar zijn een aangelegenheid tussen werkgevers en werknemers. Aan hen is het dan ook om te bepalen op welke sectoren en werkgevers de CAO van toepassing is. Vervoerders kunnen mededingen naar een aanbesteding van een concessie. Het is hun verantwoordelijkheid om een aanbod te doen dat bedrijfseconomisch gunstig is en rekening houdt met hun werknemers en de arbeidsvoorwaarden van deze groep.

Vraag 9

Bent u ermee bekend dat de spitsbussen in de regio IJmond worden uitgevoerd door onderaannemers en het reizen op de OV-chipkaart in deze bussen niet mogelijk is?

Antwoord 9

Ja, ik ben er mee bekend dat het reizen met een OV-chipkaart niet mogelijk is op de bussen die in IJmond worden gereden door een onderaannemer. Op dit moment zijn deze touringcarbussen nog niet uitgerust met OV-chipkaart apparatuur. Het betreft echter alleen enkele scholierenlijnen en het betreft niet de spitsritten die op de overige lijnen worden gereden. Mobiele OV-chipkaartapparatuur voor bussen die niet structureel worden ingezet ten behoeve van lijndienstvervoer is op dit moment in ontwikkeling.

Vraag 10

Vindt u het acceptabel dat reizen met de OV-chipkaart in deze bussen niet mogelijk is, terwijl in de aangrenzende concessie strippenkaarten niet meer worden geaccepteerd?

Antwoord 10

De strippenkaarten zijn niet meer geldig in de concessies voor regionaal openbaar vervoer die zijn verleend door de Stadsregio Amsterdam. In de overgangssituatie naar de invoering van de OV-chipkaart heeft de Stadsregio Amsterdam echter besloten dat op een aantal lijnen de strippenkaarten nog geldig zijn. De abonnementen zijn verkrijgbaar met een coupon waarop de reisrechten staan vermeld, zodat deze abonnementen als zichtkaart kunnen worden gebruikt.

Binnen de concessie van provincie Noord-Holland geldt de afspraak, dat wanneer een reiziger wil reizen met een OV-chipkaart en in de bus geen

(werkende) incheckapparatuur beschikbaar is, de reiziger zonder verplichting tot aanschaf van een ander vervoerbewijs mag meereizen op de betreffende rit.