

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

### 1687

Vragen van de leden **Hoogland** en **Hamer** (beiden PvdA) aan de minister van Sociale Zaken en Werkgelegenheid over *het algemeen verbindend verklaren van de cao Railinfra* (ingezonden 15 februari 2013).

Antwoord van **Asscher**minister (Sociale Zaken en Werkgelegenheid), mede namens de staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu (ontvangen 20 maart 2013)

#### Vraag 1

Deelt u de mening dat een collectieve arbeidsovereenkomst (cao) Railinfra zo spoedig mogelijk algemeen verbindend moet worden om concurrentie tussen spooraanneemers op uitsluitend arbeidsvoorwaarden uit te sluiten?

#### Antwoord 1

De algemeen verbindend verklaring (avv) van de Cao Railinfrastructuur liep af op 29 december 2012. Naar ik heb begrepen zijn cao-partijen in onderhandeling over een nieuwe cao. Het is aan cao-partijen om een nieuw avv-verzoek in te dienen zodra de cao tot stand is gekomen. Een dergelijk verzoek is tot op heden niet ontvangen, en zal na ontvangst volgens de gebruikelijke procedure en binnen de geldende termijnen worden afgehandeld.

#### Vraag 2

Bent u bereid om, zoals ook het geval is in de Wet Personenvervoer, wetgeving te maken waarin de positie van werknemers bij verlies van een concessie worden overgenomen door de nieuwe concessie-eigenaar?

#### Antwoord 2

Het kabinet hecht veel waarde aan de continuïteit en vitaliteit van de spoorsector. De Staatsecretaris van Infrastructuur en Milieu en ik willen echter niet interveniëren in de markt van spooraanneemers. De spoorsector heeft hierin een eigen verantwoordelijkheid. Cao-partijen hebben de mogelijkheid om zelf in de cao afspraken te maken over de overname van personeel bij aanbestedingen.

Daarnaast geldt dat, afhankelijk van de omstandigheden van het geval, er bij aanbesteding sprake kan zijn van overgang van onderneming in de zin van artikel 7:662 e.v. Burgerlijk Wetboek. Als dat het geval is dan is de nieuwe contractpartij wettelijk verplicht het personeel over te nemen van de verliezende contractant met behoud van rechten en plichten.

### Vraag 3

Bent u, gegeven het feit dat al eerder, in november 2011, de FNV waar-  
schuwde voor inzet van spoorwerkers die de Nederlandse taal niet beheers-  
ten door de spooraanneemers; van mening dat beheersing van het Nederlands  
essentieel is vanwege de veiligheid?<sup>1</sup>

Welke maatregelen zijn er sinds november 2011 genomen om inzet van  
buitenlands personeel dat de Nederlandse taal niet beheerst aan te pakken?

### Antwoord 3

Ik neem ieder signaal serieus, ook dit signaal. Aan FNV heb ik – naar  
aanleiding van de brief waarnaar u verwijst – verzocht om voorbeelden van  
bedoelde onveilige situaties bij spoorwegwerkzaamheden aan te dragen. Tot  
op heden zijn door de FNV geen voorbeelden voor onderzoek bij de Inspectie  
SZW gemeld. Los daarvan heeft de Inspectie SZW contact gezocht met  
ProRail en spooraanneemers. Daaruit is gebleken dat twee van de betrokken  
spooraanneemers geen buitenlandse werknemers (meer) inzetten. Voor zover  
dit wel gebeurt, voorzien zij in een werkinstructie in de taal die de betreffende  
persoon begrijpt. Er is sprake van tweetalige begeleiding, aldus de betrokken  
bedrijven.

De Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) heeft geen aanwijzingen dat het  
niet beheersen van de Nederlandse taal heeft geleid tot gevaarlijke situaties  
op het spoor, zowel voor spoorveiligheid als arboveiligheid. Bij inspecties  
heeft de ILT geen problemen op dit terrein geconstateerd. Er is geen verband  
aangetroffen tussen incidenten en taalbeheersing. De conclusies van de ILT  
worden ondersteund door (ongevals)onderzoek dat door mijn ministerie is  
uitgevoerd. Communicatie en/of taalproblemen zijn niet als expliciete oorzaak  
aan te wijzen van een ongeval of bijna ongeval.

Er zijn geen wettelijke eisen voor spoorwerkers voor de beheersing van de  
Nederlandse taal. Baanwerkerveiligheid is vervat in brancheregelgeving, het  
Normenkader Veilig Werken (NVW), dat tot stand is gekomen in een  
samenwerking tussen de branche, de Inspectie SZW en de ILT. Het NVW  
schrijft voor dat de persoon die de veiligheidsinstructie geeft zich ervan moet  
vergewissen dat de ploegleden de instructie hebben begrepen. De inspec-  
teurs van ILT zijn bevoegd om, indien er sprake is van gevaar of ernstig  
gevaar in de zin van de Arbowetgeving, maatregelen te nemen. Voor het  
nemen van maatregelen in verband met taalbeheersing is tot op heden geen  
aanleiding geweest.

### Vraag 4

Hoe borgt u de eisen van veiligheidsopleiding en taalbeheersing, en worden  
deze eisen ook gehandhaafd?

### Antwoord 4

Op grond van de Arbeidsomstandighedenwet is het de verplichting van de  
werkgever om risico's in kaart te brengen en (preventieve) maatregelen te  
nemen als risico's daartoe aanleiding geven. Verder is de werkgever verplicht  
zijn werknemers doelmatig voor te lichten over veiligheids- en gezondheidsri-  
sico's en de te treffen maatregelen. Die voorlichting – mondeling en  
schriftelijk – moet zijn afgestemd op de capaciteiten, taal, kennis en ervaring  
van de betreffende werknemers. De Inspectie SZW toetst op deze verplichtin-  
gen in die gevallen waar een incident opgetreden is waarbij taal mogelijk een  
oorzaak kan hebben gespeeld.

### Vraag 5

Is er sprake van de mogelijkheid om constructies bij het werken aan het  
spoor toe te passen die op zichzelf binnen de huidige wet- en regelgeving  
passen, maar toch onwenselijk zijn? Zo ja, hoe treedt u hier tegen op?

### Antwoord 5

Mij zijn dergelijke situaties niet bekend.

---

<sup>1</sup> [http://www.fnvspoor.nl/index.php?option=com\\_content&view=article&id=551:brief-veiligheidssituatie-spooronderhoud&catid=31:vakbondsnieuws&Itemid=50](http://www.fnvspoor.nl/index.php?option=com_content&view=article&id=551:brief-veiligheidssituatie-spooronderhoud&catid=31:vakbondsnieuws&Itemid=50)