

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

3052

Vragen van het lid **Alkaya** (SP) aan de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat over *het nieuws dat werknemers in het streekvervoer gaan staken voor fatsoenlijke arbeidsvoorwaarden en een lagere werkdruk* (ingezonden 19 mei 2022).

Antwoord van Staatssecretaris **Heijnen** (Infrastructuur en Waterstaat) (ontvangen 9 juni 2022)

Vraag 1

Heeft u kennisgenomen van de stakingen die voor de komende periode zijn aangekondigd door vakbond FNV en een groot aantal werknemers in het streekvervoer?¹

Antwoord 1

Ja, daar heb ik kennis van genomen.

Vraag 2

Hoe kijkt u als verantwoordelijk Staatssecretaris aan tegen de acties van de werknemers in het streekvervoer die het werk neerleggen voor betere arbeidsvoorwaarden?

Antwoord 2

Ik vind het bijzonder spijtig dat een arbeidsconflict uitmondt in stakingen en dat reizigers daar hinder van ondervinden. Ik hoop dat de partijen zo veel mogelijk rekening houden met de belangen van de reizigers en de hinder voor reizigers zo veel mogelijk beperken.

Vraag 3

Deelt u de mening dat het beroep van buschauffeur van cruciaal belang is om voldoende hoogwaardig openbaar vervoer te kunnen garanderen?

Antwoord 3

Ja, dat ben ik met u eens.

¹ De Telegraaf, 9 mei 2022, Stakingen in streekvervoer beginnen woensdag in het noordoosten | Binnenland | Telegraaf.nl

Vraag 4

Deelt u de mening dat het terecht is dat buschauffeurs hun werk neerleggen voor fatsoenlijke arbeidsvoorwaarden?

Antwoord 4

Omdat er hier sprake is van een arbeidsconflict tussen werkgevers en (vertegenwoordiging van) werknemers past mij terughoudendheid.

Vraag 5

Wat is uw reactie op de eis van FNV richting de werkgevers om het personeelstekort, de torenhoge werkdruk en het hoge ziekteverzuim van soms wel 25 procent aan te pakken?^{2 3}

Antwoord 5

Omdat er hier sprake is van een arbeidsconflict tussen werkgevers en (vertegenwoordiging van) werknemers past mij terughoudendheid. Meer in het algemeen vind ik het van belang dat werkgevers oog hebben voor de werkdruk van hun werknemers. Zij zijn immers verantwoordelijk voor goede arbeidsomstandigheden van hun werknemers. Aandacht voor de werkdruk is bovendien in het belang van de werkgevers. Zij zijn erbij gebaat dat hun werknemers, in dit geval OV-personeel, hun werk goed kunnen uitvoeren.

Vraag 6

Bent u bereid om bij provincies te inventariseren hoe vaak het voorkomt dat busritten thans moeten worden geschrapt als gevolg van een tekort aan chauffeurs, al dan niet veroorzaakt door hoge cijfers op het gebied van ziekteverzuim en de krapte op de arbeidsmarkt?^{4 5}

Antwoord 6

De afschalingen in het streekvervoer variëren per regio en van tijd tot tijd. In algemene zin kan er gesteld worden dat alle vervoerders personeelsuitdagingen hebben vanwege de landelijke krapte op de arbeidsmarkt in combinatie met een relatief hoog ziekteverzuim. Vervoersbedrijven doen er daarbij alles aan om volgens de standaard dienstregeling te rijden. Om ongeplande rituitval door ziekte te voorkomen worden dienstregelingen vooraf bijgesteld. Het doel hierbij is de reiziger zoveel mogelijk zekerheid te bieden. In de praktijk betekent dit in sommige gevallen minder frequente ritten gedurende de dag of een afgeschaald vroege-ochtend en/of nachtnet. Onderwijslijnen worden bij deze afschalingen in algemene zin zoveel mogelijk ontzien. De afgeschaalde dienstregelingen gelden veelal tot aan de zomervakantie. Tijdens de zomervakantie zullen vervoerders overgaan op de standaard vakantiedienstregeling.

Een inventarisatie bij de veertien vervoersautoriteiten is een omvangrijke uitvraag, waarbij de opgehaalde gegevens snel dateren. Vooralsnog verkies ik het proces waarbij de verantwoordelijke concessieverleners hun volksvertegenwoordiging informeert over eventuele aanpassingen in de dienstregeling. Net als dat ik, als concessieverlener, uw Kamer heb geïnformeerd over de personeelstekorten bij de NS en de gevolgen daarvan voor de dienstregeling.⁶ Daarnaast informeren alle vervoerders de reizigers zo goed mogelijk over tijdelijke aanpassingen in de dienstregeling.

Vraag 7

Welke rol kunt u als Staatssecretaris vervullen bij het geschil over arbeidsvoorwaarden dat ten grondslag ligt aan de aangekondigde acties?

² Trouw, 12 mei 2022, «Buschauffeurs zijn het zat: zelfs geen tijd voor de WC»

³ Website FNV, 3 mei 2022, Acties streekvervoer onvermijdelijk; werkgevers weigeren in te gaan op eisen – FNV

⁴ RTV Oost, 29 november 2021, Flink tekort aan buschauffeurs in Overijssel, Keolis zet noodgedwongen gepensioneerd in – RTV Oost

⁵ OVPro.nl, 8 december 2021, Arriva schrapt busritten in Friesland door chauffeurstekort | OVPro.nl

⁶ Kamerstuk 29984-981

Antwoord 7

Ik zie dit in eerste instantie als een zaak tussen werknemers en hun vertegenwoordigers en de werkgevers, de vervoersbedrijven. Omdat er sprake is van een arbeidsconflict over een nieuw te sluiten CAO, dient de oplossing gevonden te worden tussen werkgevers en werknemers in het streekvervoer. De verantwoordelijke decentrale concessieverleners en ikzelf zijn geen partij in dit conflict. Mij past daarom terughoudendheid.

Vraag 8

Wat kunt u doen om het beroep van buschauffeur aantrekkelijk te maken voor nieuwe werknemers die deze sector overwegen?

Antwoord 8

De werving van OV-personeel is een taak van vervoersbedrijven. Ik heb hierbij geen rol.

Vraag 9

Bent u bereid om een wervingscampagne te starten om potentieel geïnteresseerde werkzoekenden te winnen voor het stads- en streekvervoer?

Antwoord 9

De werving van OV-personeel is een taak van vervoersbedrijven. Ik heb hierbij geen rol.

Vraag 10

Deelt u de mening dat openbaar vervoer als een publieke dienst moet worden beschouwd?

Antwoord 10

Ik ben het met u eens dat het openbaar vervoer een belangrijke maatschappelijke taak uitoefent.

Vraag 11

Deelt u de mening dat marktwerking niet thuishoort in het openbaar vervoer? Zo ja, wat kunt u als stelselverantwoordelijke doen om de marktwerking uit te bannen?

Antwoord 11

Ik deel deze mening niet. De gedeeltelijke marktwerking in het openbaar vervoer is juist gunstig voor de reiziger. Door middel van concurrentie worden vervoerders immers geprikkeld tot klantgerichtheid en een op vraag afgestemd aanbod. De meerjarige vervoersconcessies die door decentrale overheden met vervoerders worden aangegaan bieden enerzijds zekerheid en anderzijds een kostenefficiënt OV. De gedeeltelijke marktwerking van ons OV-stelsel wordt daarom door mijzelf en andere concessieverleners ook als positief ervaren.⁷

Vraag 12

Deelt u de mening dat de privatisering van het openbaar vervoer ervoor heeft gezorgd dat er geen ondergrenzen gesteld kunnen worden ten aanzien arbeidsvoorwaarden bij aanbestedingsrondes? Zo ja, wat zou u hieraan kunnen veranderen?

Antwoord 12

Het organiseren van goede arbeidsvoorwaarden is de primaire verantwoordelijkheid van de vervoerders. De werkgever is daarbij gebonden aan de arbeidsomstandighedenwet die toeziet op arbeids- en rusttijden en de geldende cao-afspraken. Dit kader bepaalt de wijze waarop de werkdruk op een acceptabel niveau blijft. Het Rijk, provincies, en vervoersregio's kunnen die rol niet overnemen. Wat wel kan, en in toenemende mate gebeurt, is dat provincies en vervoersregio's in aanbestedingsprocedures rekening houden

⁷ Decisio (2020), Effecten van openbaar aanbesteden in het openbaar vervoer (Kamerstuk 29 984, nr. 899).

met sociale aspecten en de arbeidsomstandigheden bij vervoersbedrijven. Ik vind dit een positieve ontwikkeling.