

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

1527

Vragen van het lid **De Hoop** (PvdA) aan de Minister voor Primair en Voortgezet Onderwijs en de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat over *de gevolgen van de stakingen in het streekvervoer voor leerlingen speciaal onderwijs* (ingezonden 23 januari 2023).

Antwoord van Staatssecretaris **Heijnen** (Infrastructuur en Waterstaat), mede namens de Minister voor Primair en Voortgezet Onderwijs (ontvangen 13 februari 2023).

Vraag 1

Heeft u kennisgenomen van het nieuwsbericht «Staking streekvervoer is zoveelste ramp voor leerlingen speciaal onderwijs»?¹

Antwoord 1

Ja, ik heb kennisgenomen van het bericht.

Vraag 2

Bent u het ermee eens dat de opeenstapeling van rampen voor deze leerlingen absoluut voorkomen dient te worden? Gaat u mede met het oog op het belang van deze leerlingen bij goede onderwijskansen er met voorrang alles aan doen om een oplossing voor de lange termijn naderbij te brengen?

Antwoord 2

Het is van belang dat alle leerlingen, ook die met het streekvervoer reizen, naar school kunnen. Mede daarom zijn door de Minister voor Primair en voortgezet onderwijs verschillende acties aangekondigd om het leerlingenvervoer te verbeteren. Zie hiervoor de brief naar de Kamer van 22 december 2022². Gemeenten zijn in Nederland echter verantwoordelijk voor het leerlingenvervoer.

Voor leerlingen die zijn aangewezen op het openbaar vervoer is het bijzonder spijtig dat een arbeidsconflict uitmondt in stakingen in het streekvervoer en dat leerlingen daar hinder van ondervinden.

¹ Nationale Zorggids, 19 januari 2023.

² Kamerstuk 31 521, nr. 134.

Voor leerlingen uit het (voortgezet) speciaal onderwijs en speciaal basisonderwijs is dat vaak extra vervelend, omdat het niet voor al deze leerlingen mogelijk is om met de fiets te komen.

In algemene zin hoop ik dat de partijen in het OV zo veel mogelijk rekening houden met de belangen van de reizigers en de hinder voor onder andere leerlingen zo veel mogelijk beperken. Echter, omdat er hier sprake is van een arbeidsconflict tussen werkgevers en (vertegenwoordiging van) werknemers kan ik hier geen invloed op uitoefenen. Uiteraard hoop ik dat er snel goede afspraken worden gemaakt en de leerlingen niet meer worden geconfronteerd met stakingen in het streekvervoer.

Vraag 3

Bent u het ermee eens dat het personeel van het streekvervoer een fatsoenlijk loon hoort te verdienen, genoeg pauzes dient te krijgen en moet kunnen rekenen op regelmatige werktijden?

Antwoord 3

Natuurlijk dienen werknemers een passend en fatsoenlijk loon te krijgen en ik vind het ook van belang dat werkgevers oog hebben voor de werkdruk 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 4

Wat kunt u doen om het stakende personeel tegemoet te komen zodat het openbaar vervoer en het streekvervoer in het bijzonder weer normaal volgens dienstregeling rijdt, omdat stakingen dan niet meer nodig zijn?

Antwoord 4

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.

De arbeidsvoorwaarden zijn in eerste instantie 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. Uiteraard hoop ik wel dat de partijen snel tot goede afspraken komen en snel een nieuwe CAO wordt afgesloten, en dat daarmee toekomstige stakingen van de baan zijn.

Vraag 5

Heeft u zicht op de maatschappelijke kosten van de stakingen in het streekvervoer, onder andere als gevolg van lesuitval en eventuele onveilige thuissituaties?

Antwoord 5

De impact van een OV-staking is lastig in kaart te brengen. Vaak zullen leerlingen en hun ouders proberen om op een andere manier naar school te komen, maar ik heb daar geen overzicht van. Bij de vorige staking reed volgens de vereniging werkgevers openbaar vervoer (VWOV) ongeveer 40 procent van de bussen niet en zijn een aantal regionale treinen gedeeltelijk of volledig uitgevallen. Per staking is de impact daarnaast afhankelijk van het aantal werknemers dat meedoet, de duur en het tijdstip van de staking en de omvang qua gebied en modaliteiten. Ik kan daarom niet aangeven wat de maatschappelijke kosten zijn van stakingen in het streekvervoer. Wel betreur ik het, nogmaals, dat deze stakingen leerlingen treffen. Als dit gevolgen heeft voor deze leerlingen, zoals lesuitval, is het in de eerste plaats aan de scholen om dit in de gaten te houden en hierop te acteren.

Vraag 6

Hoe verhouden deze maatschappelijke kosten zich tot de omvang van de eisen van het stakende personeel?

Antwoord 6

Zoals ik in het antwoord op vraag 5 aangaf zijn de maatschappelijke kosten van de staking in het streekvervoer niet in kaart te brengen. Daarom kan ik niet aangeven wat de verhouding is tussen de maatschappelijke kosten enerzijds en de omvang van de eisen van het stakende personeel anderzijds.