

abcdefgh

Aan
de voorzitter van de Vaste Commissie
voor Verkeer en Waterstaat van de
Tweede Kamer der Staten-Generaal
Binnenhof 4
2513 AA DEN HAAG

Contactpersoon	Doorkiesnummer
Datum	Bijlage(n)
19 maart 2001	-
Ons kenmerk	Uw kenmerk
DGP/M/MV/u01.00578	VW-01-143
Onderwerp	
Eis van dienstbetrekking/Wet personenvervoer.	

Geachte voorzitter,

In antwoord op uw brief van 22 februari en in reactie op de daarbij gevoegde brief van de STO van 1 februari 2001 deel ik u - ook verwijzende naar mijn brief van 23 februari 2001 (DGP/M/MV/u01.00546) in antwoord op vragen van de leden Reitsma en Stroeken - het volgende mede.

In de (oude) Wet personenvervoer was bepaald dat een chauffeur in het besloten busvervoer in dienstbetrekking moest zijn bij de ondernemer voor wiens rekening en risico hij zijn werkzaamheden verrichtte. Slechts bij uitzondering kon van dit vereiste worden afgeweken. Ten bewijze van deze dienstbetrekking moest de chauffeur een document kunnen tonen - het zogenaamde STO-document - afgegeven door de organisatie door sociale partners in het besloten busvervoer opgericht.

De eis van dienstbetrekking maakte het onmogelijk dat chauffeurs op een andere arbeidsrechtelijke titel dan die van dienstbetrekking werkzaamheden als chauffeurs verrichtten. Anders dan het gestelde in de brief van de STO doet vermoeden, werd van de zijde van uitzendorganisaties reeds geruime tijd aangedrongen op meer ruimte in de arbeidsmarkt.

Zoals ten tijde van de behandeling in de Kamer van de Wet personenvervoer 2000 tot uitdrukking gebracht, ben ik van mening dat in een wet die beoogt regels te scheppen ten aanzien van de ordening van de markt in het personenvervoer, geen regels thuis horen die toezien op de arbeidsrechtelijke titel van chauffeurs. Zo ook behoort in de regelgeving ten aanzien van de arbeidstijden een dergelijke bepaling niet thuis. Het naleven van de regels van collectieve-arbeidsovereenkomsten dient naar mijn mening door sociale partners zelf te worden verzorgd.

Postbus 20901, 2500 EX Den Haag
Bezoekadres Plesmanweg 1-6

Telefoon +31 70 3516171
Telefax +31 70 3517895

Het STO-document is slechts een bewijs geweest van het feit dat een chauffeur in dienstbetrekking was bij een bepaalde ondernemer. Het document is nimmer bedoeld als controlemiddel ten aanzien van de naleving van de rij- en rusttijden. Alhoewel het vanzelfsprekend makkelijk is indien een opsporingsambtenaar met één oogopslag kan zien voor wiens rekening een chauffeur rijdt, zijn er ook andere methoden die daar, waar nodig, inzicht in geven. Deze worden ook gehanteerd. De verkeersveiligheid is door het ontbreken van een STO-document op geen enkele wijze in het gedrang. Het argument dat het document in stand moet blijven om in het belang van de veiligheid dergelijke controles mogelijk te maken is derhalve onterecht.

Het is interessant om te vernemen dat in België en Spanje met belangstelling wordt gekeken naar het door sociale partners in Nederland ontworpen systeem. Daarmede is echter niet gezegd - voor zover relevant - dat de Belgische en Spaanse overheid ook overweegt om daar een rol in te spelen. Op initiatief van het Franse voorzitterschap is vorig jaar door de Raad een voorstel in behandeling genomen dat ziet op de introductie van een attest dat moet worden meegevoerd door chauffeurs in het goederenvervoer over de weg. Het doel van dit document is het verkrijgen van gelijke arbeids-omstandigheden voor chauffeurs afkomstig uit landen in Midden- en Oost-Europa op voertuigen in eigendom van ondernemers uit lid-staten van de Europese Unie. Dit met name om concurrentievervalsing tegen te gaan. De vraag of niet EU-chauffeurs worden toegelaten wordt per land beantwoord. Zoals uit de discussie in de Raad valt af te leiden zal het document ook alleen moeten worden afgegeven aan chauffeurs afkomstig uit andere landen dan de lid-staten van de Europese Unie.

Met sociale partners in het besloten busvervoer is overleg gevoerd ten aanzien van de voorwaarden waaronder een chauffeurspas besloten busvervoer kan worden afgegeven. Zoals gememoreerd in mijn brief van 23 februari 2001 is op een brief naar aanleiding van dit overleg nog niet door sociale partners gereageerd.

Het is reeds jaren zo dat een chauffeur in het besloten busvervoer in het bezit moet zijn van een rijbewijs, een vakbekwaamheidsdiploma en een geneeskundige verklaring. Voor de afgifte van een chauffeurspas is naar analogie van de chauffeurspas in het taxivervoer - veel buschauffeurs zijn overigens ook werkzaam als taxichauffeur en vice versa - voorgesteld om de chauffeurs in het besloten busvervoer ook een verklaring omtrent het gedrag te laten overleggen. De chauffeurs werkzaam in zowel het bus- als het taxivervoer kunnen dan beschikken over één zogenaamde combipas.

Met de introductie van de chauffeurspas in het besloten busvervoer wordt gepoogd naar de reiziger toe een signaal af te geven ten aanzien van de kwaliteit van de chauffeur. Ten overvloede: het is nog lang niet zeker of de chauffeurspas uiteindelijk in de smart card behorende bij de digitale tachograaf daadwerkelijk kan worden geïntegreerd.

Hoogachtend,

DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT,

T. Netelenbos