

Ministerie van Verkeer en Waterstaat

> Retouradres: Postbus 20901, 2500 EX Den Haag

De voorzitter van de Tweede Kamer
der Staten-Generaal
Binnenhof 4
2513 AA DEN HAAG

Plesmanweg 1-6
2597 JG Den Haag
Postbus 20901
2500 EX Den Haag
T 070 351 61 71
F 070 351 78 95

Contactpersoon

-
T -

Ons kenmerk
VenW/DGMo 2009/4499

Uw kenmerk
2009Z09301

Bijlage(n)
-

Datum 23 juni 2009
Onderwerp Kamervragen

Geachte voorzitter,

Hiermee beantwoord ik de vragen die het lid Roemer heeft gesteld naar aanleiding van het bericht dat busbedrijven zouden worden uitgeknepen door de overheid.

1. Wat is uw mening over het bericht dat de overheid de busbedrijven zo ver uitknijpt dat de werkgelegenheid en arbeidsvoorwaarden van het personeel fors onder druk komen te staan (De Telegraaf, 18 mei 2009).

1. Vervoersbedrijven kunnen inschrijven op aanbestedingsprocedures van de decentrale overheden. De vervoersbedrijven oordelen daarbij of de aanbesteding voor hen aantrekkelijk is. Op basis daarvan brengen zij al dan niet een offerte uit. Gezien de doelen van de Wet personenvervoer 2000 (Wp2000) spelen kwaliteit en prijs altijd een rol bij de concessieverlening. De concessieverlener maakt een keuze voor een combinatie van prijs en kwaliteit van het openbaar vervoer in de aanbestedingscriteria. De concessieverlener heeft geen invloed op de van toepassing zijnde CAO die algeheel verbindend is voor de betreffende sector. In de concessie worden de arbeidsvoorwaarden niet geregeld. De OV-onderneming zal bij de afweging of en tegen welke condities hij wil inschrijven rekening dienen te houden met de arbeidsvoorwaarden uit de CAO.

2. Kunt u aangeven hoeveel, sinds 2000, per jaar, subsidie er in totaal naar de busbedrijven gegaan is, hoeveel reizigersinkomsten zij binnen hebben gehaald en hoe een en ander verdeeld is over de verschillende concessies? Kunt u hierbij ook aangeven welke kwaliteitswinsten of –verliezen hier tegenover staan? Wat is uw mening over het beeld dat hieruit ontstaat?

2. Er bestaat geen subsidierelatie tussen rijk en vervoersbedrijven. De provincies en stadsregio's ontvangen, als concessieverlenende overheden, via de jaarlijkse BDU verkeer en vervoer, een bijdrage in de kosten voor verkeer en vervoer. De BDU betrof in 2008 1834 miljoen euro, die via de gebruikelijke BDU-sleutel is verdeeld.

Het staat de decentrale overheden vrij dit geld aan te wenden voor OV of voor andere uitgaven op het gebied van verkeer en vervoer, zoals infrastructuur. Zij

kunnen echter ook andere middelen inzetten voor verkeer en vervoer. Het is daarom bij het rijk niet bekend hoeveel geld de decentrale overheden besteden aan exploitatiebijdragen voor het openbaar vervoer. De controle hierop ligt bij Provinciale Staten en de gemeenteraden.

Voor het overige heeft uw vraag betrekking op informatie die alleen bij de betreffende marktpartijen bekend is.

Ons kenmerk
VenW/DGMo 2009/4499

3. Is het waar dat in sommige gevallen de werkgelegenheid bij de ondersteunende functies met 40 procent is afgenomen? Vindt u dit nog acceptabel?

3. Bedrijfsvoering is de verantwoordelijkheid van de vervoersbedrijven en kan een onderwerp zijn in het gesprek tussen bonden en vervoersbedrijven.

4. Bent u bereid te onderzoeken in hoeverre buschauffeurs geconfronteerd worden met onrealistische rijtijden? Zo ja, welk onderzoek gaat u hiernaar doen? Zo nee, waarom niet?

4. Werkgevers moeten bij het inzetten en inroosteren van personeel voldoen aan de wettelijke rij- en rusttijden en de ARBO-wetgeving. De inspectie ziet hierop toe en handhaaft deze. Het is een zaak van werkgevers en werknemers hieraan te voldoen.

5. Kunt u aangeven wat u gedaan heeft met de analyse van de heer De Vries (Kamerstuk 23 645, nr. 2182), die onder andere aangaf dat er geen goede marktwerking in het busvervoer bestaat?

5. Zoals u bekend heeft het kabinet naar aanleiding van het rapport van de heer De Vries een eenmalige extra bijdrage gegeven ter structurele verbetering van het klimaat rond het streekvervoer. Daarmee moeten de volgende drie verbeteringen in de vervoerscontracten worden bereikt:

- Er worden brandstofclausules opgenomen.
- Er worden basisafspraken over indexering opgenomen.
- Er vindt een verdere vergroening van het wagenpark plaats. De EEV of Euro 5 norm geldt voor alle concessies en ook wordt de implementatie van de Euro 6 norm voorbereid.

Overigens heb ik nog onlangs afspraken gemaakt met de decentrale overheden om zich in te spannen voor verdere kwaliteitsverbeteringen van het regionaal openbaar vervoer. Daartoe worden masterclasses georganiseerd, ook op het gebied van aanbesteding, waarin de betrokken partijen en experts nieuwe ideeën zullen formuleren, die het regionaal openbaar vervoer kunnen verbeteren. Door de bestuurders van provincies en stadsregio's is toegezegd kritisch naar verbetermogelijkheden te kijken. Het advies van de Raad van Verkeer en Waterstaat van 15 mei 2009 met de titel "Ondernemend regionaal openbaar vervoer voor meer reizigers" is daarbij een stimulans.

6. Welke maatregelen gaat u nemen om de arbeidsvoorwaarden en werkgelegenheid van het personeel van busbedrijven beter te beschermen dan nu gebeurt?

6. De arbeidsvoorwaarden komen tot stand door middel van onderhandelingen tussen werkgevers en werknemers en vinden hun weerslag in een CAO die voor

het streekvervoer en een CAO die voor het multimodaal vervoer een landelijke dekking heeft. Het is niet aan de overheid om daar in te treden. Wel is mijn voornemen om in de Wp2000 de zogenaamde personeelsparagraaf, permanent te maken. Daarmee wordt definitief geregeld dat direct en indirect naar de concessie herleidbaar personeel van de oude concessiehouder overgaat naar de nieuwe concessiehouder. Een wetswijziging hiertoe heb ik op 5 februari jl. besproken met uw Kamer en daarna ingediend bij de Eerste Kamer. De personeelsparagraaf geeft arbeidszekerheid voor de betreffende werknemers bij de overgang van concessies.

Ons kenmerk
VenW/DGMo 2009/4499

Hoogachtend,

DE STAATSSECRETARIS VAN VERKEER EN WATERSTAAT,

J.C. Huizinga-Heringa