

Ministerie van Verkeer en Waterstaat

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

Contactpersoon	Doorkiesnummer
-	-
Datum	Bijlage(n)
24 januari 2003	-
Ons kenmerk	Uw kenmerk
DGP/MDV/BMO/u.03.00210	-
Onderwerp	
Beantwoording kamervragen lid Gerkens over sloopbussen	

Geachte voorzitter,

Hierbij treft u mijn beantwoording van de kamervragen van het lid Gerkens over *sloopbussen* (ingezonden 10 januari 2003).

1. Wat is uw mening over het bericht "Onrust over sloopbussen van Arriva"?

Het betreffende bericht in de Dordtenaar van 8 januari 2003 geeft melding van de verouderde bussen waar Arriva in het concessiegebied Drechtsteden/Alblasserwaard mee rijdt. Deze kwaliteitsvermindering is gelukkig van tijdelijke aard omdat op korte termijn het gehele wagenpark wordt vernieuwd.

2. Kunt u garanderen dat de veiligheid voor passagiers en overige weggebruikers niet extra in gevaar komt door deze verouderde bussen? Zo neen, wat voor maatregelen gaat u nemen?

Ondanks dat er sprake is van vermindering van de kwaliteit ben ik niet van mening dat de veiligheid van passagiers, personeel of andere weggebruikers in het geding is. De Wegenverkeerswet 1994 en het Voertuigreglement schrijven immers, juist ten behoeve van de veiligheid, technische eisen voor waaraan alle bussen moeten voldoen. De bussen ondergaan daartoe jaarlijks een APK-keuring.

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

Telefoon 070 351 6171
Fax 070 351 7895

3. Voldoen deze verouderde bussen aan alle wettelijke vereisten? Kunt u uw antwoord toelichten?

Aan de technische eisen, zoals neergelegd in de Wegenverkeerswet 1994 en het Voertuigreglement, moet als gevolg van de APK-keuring worden voldaan. Naast deze technische eisen ten behoeve van de veiligheid zijn er geen andere wettelijke eisen.

4. Vindt u het acceptabel dat passagiers vervoerd worden in bussen die vaak uitvallen en waarvan kachels het niet doen? Zo neen, wat voor maatregelen gaat u hiertegen nemen?

Ik vind het niet goed als passagiers te maken krijgen met een slechte uitvoering van het openbaar vervoer. Als minister van Verkeer en Waterstaat zie ik het echter niet als mijn taak om nu concrete maatregelen richting Arriva te nemen. De veiligheid is immers niet in het geding, zoals ik hierboven heb toegelicht. Daarnaast ligt het opdrachtgeverschap en daarmee de verantwoordelijkheid voor het regionale openbaar vervoer bij de decentrale overheden. In dit geval is dat de provincie Zuid-Holland. De provincie spreekt de vervoerder ook op de uitvoering aan. Ik heb begrepen van de provincie dat Arriva zich inspant de oude bussen te vervangen. Er is sprake van een tijdelijke situatie, want de afspraak tussen de provincie en Arriva is dat vanaf april geheel nieuwe bussen instromen, zodat in juni het gehele wagenpark voor het concessiegebied is vernieuwd. Tot die tijd worden de slechtste bussen zo min mogelijk ingezet. De kachels zijn inmiddels gerepareerd.

5. Vindt u dat dit een ongewenst gevolg is van de aanbestedingen die binnen de Wet Personenvervoer 2000 vallen? Zo ja, hoe gaat u deze wet aanpassen? Zo neen, wat is dan de oorzaak van de inzet van deze slechte bussen en hoe denkt u dit op te lossen?

Het rijden met de verouderde bussen is niet direct het gevolg van het instrument van aanbesteding. Het positieve effect van de aanbesteding is juist dat er door Arriva op zeer korte termijn geheel nieuwe lagevloerbussen worden ingezet, die, naast dat ze in algemene zin extra kwaliteit en comfort bieden, ook in termen van toegankelijkheids- en milieudoelstellingen een sprong vooruit zijn. Een dergelijke complete vernieuwing zou zonder aanbesteding naar mijn mening niet hebben plaatsgevonden.

Oorzaak van de tijdelijke inzet van slechtere bussen ligt mijns inziens in het feit dat er een relatief korte periode ligt tussen het bekendmaken van de winnaar van de aanbesteding en de startdatum van de exploitatie door die winnaar. Een periode van vier maanden blijkt voor vervoerders erg kort om nieuwe bussen te bestellen en/of om (tijdelijke) huur van geschikte bussen van andere vervoerders te regelen. Dit is een leerpunt voor de decentrale overheden en de vervoerders. Dit punt is eind vorig jaar reeds door mijn ministerie bij de decentrale overheden en de branchevereniging van de vervoerders onder de aandacht gebracht. Tevens zal ik het CVOV vragen dit punt, bij de advisering van de decentrale overheden bij de aanbestedingen, onder de aandacht te brengen.

6. Bent u bereid de evaluatie van de Wet Personenvervoer 2000 te vervroegen en tot dat moment de aanbestedingen stop te zetten? Zo neen, waarom niet?

Ik zie in dit incident geen aanleiding de evaluatie te vervroegen noch om de aanbestedingen stop te zetten. Om een compleet en goed onderbouwd inzicht in de effecten van de aanbestedingen te verkrijgen dienen de ontwikkelingen in meerdere concessiegebieden en over meerdere jaren gevolgd te worden. Daarom is afgesproken om eind 2004 een rapport aan de Tweede Kamer te bieden. Om redenen van zorgvuldigheid wil ik die datum niet naar voren halen. In het algemeen overleg met de vaste kamercommissie voor verkeer en waterstaat is die afspraak herbevestigd.

7. Bent u bereid maatregelen te nemen om de dreigende staking van buschauffeurs te voorkomen? Zo ja, wat voor maatregelen wilt u nemen? Zo neen, waarom niet?

Doordat Arriva inmiddels de oudste en slechtste bussen heeft vervangen en met vakbonden overleg heeft gevoerd is de dreiging van staking voorbij.

8. Kunt u deze vragen binnen een week beantwoorden om zodoende recht te doen aan de heersende onvrede en actiebereidheid van de buschauffeurs?

Met vriendelijke groet,

DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT,

Roelf H. de Boer