

Vergaderjaar 2008–2009

31 569

Wijziging van de Wet personenvervoer 2000 in verband met de structurele regeling van de overgang van werknemers bij de overgang van een concessie voor openbaar vervoer alsmede van de Spoorwegwet in verband met de begrenzing van stamlijnen

A

VOORLOPIG VERSLAG VAN DE VASTE COMMISSIE VOOR VERKEER EN WATERSTAAT¹

Vastgesteld 9 april 2009

Het voorbereidend onderzoek heeft de commissie aanleiding gegeven tot het maken van de volgende opmerkingen en het voorleggen van de volgende vragen.

De leden van de fracties van de PvdA, VVD, SP en SGP (mede namens de ChristenUnie) hebben met belangstelling kennis genomen van het wetsvoorstel.

Vragen van de leden van de fractie van de PvdA

Spoorwegwet

Met betrekking tot de wijziging van de *Spoorwegwet* hebben de leden van de PvdA-fractie maar één vraag. Zij achten het een verantwoorde keuze om af te wijken van de – voor hoofdspoorwegen verplichte – 11 meter vrije spoorwegberm, nu stamlijnen moeten worden gepromoveerd tot hoofdspoorwegen. De feitelijk al jaren bestaande situatie van 3–4 meter vrije berm bij stamlijnen heeft in het verleden geen gevaarlijke – althans zich verwezenlijkende gevaarlijke – situaties opgeleverd. Het is dan ook verantwoord om deze situatie nu wettelijk in de Spoorwegwet vast te leggen. Harde voorwaarde is en blijft de garantie, dat op deze spoorwegen niet harder zal worden gereden dan 30 kilometer (km) per uur. Kan de regering bevestigen, dat de snelheid van maximaal 30 km per uur wettelijk wordt vastgelegd en ook zal worden gehandhaafd?

Wet Personenvervoer 2000

Met betrekking tot de wijziging van de *Wet Personenvervoer 2000* (Wp2000) wilden deze leden een aantal opmerkingen en vragen aan de regering voorleggen.

Allereerst hebben deze leden een vraag, die de Wet Personenvervoer 2000 overstijgt. Zij merken namelijk op, dat de verplichte overgang van personeel na aanbestedingen in deze Wet wél wordt geregeld, maar in andere wetten, die marktwerking in voorheen publieke of semipublieke dienstver-

¹ Samenstelling:

Schuurman (CU), Van den Berg (SGP), Meindertsma (PvdA), Dupuis (VVD), Slagter-Roukema (SP), Linthorst (PvdA), Schouw (D66) (voorzitter), Thissen (GL), Slager (SP), Hendrikk (CDA), Haubrich-Gooskens (PvdA), Hofstra (VVD), Asscher (VVD), Klein Breteler (CDA), Hillen (CDA), Huijbregts-Schiedon (VVD), Laurier (GL), De Vries-Leggedoor (CDA), Janse de Jonge (CDA), Smaling (SP), Koffeman (PvdD), Rehwinkel (PvdA), Vliegert-hart (SP) (vice-voorzitter) en Yildirim (Fractie-Yildirim).

lening mogelijk maken (zie bijvoorbeeld de Wet Maatschappelijke Ondersteuning) veelal niet wordt geregeld. Kan de regering toelichten, wanneer en volgens welke criteria deze verplichte overgang van personeel wettelijk wordt geregeld en wanneer dit achterwege wordt gelaten?

Zij merken voorts op, dat in het openbaar vervoer met de overgang van direct en indirect personeel naar een nieuwe concessiehouder zowel het belang van de concessiehouder als van de overgaande werknemers lijkt te worden gediend. Het voorkomt rechtsonzekerheid bij het personeel en daaruit mogelijk voortvloeiende arbeidsonrust. Voor de nieuwe concessiehouder is het voordeel dat hij bij zijn bedrijfsvoering kan rekenen op personeel dat vertrouwd is met de vervoersbehoeften en -omstandigheden in het concessiegebied.

Deze nu structureel te maken personeelsparagraaf kan echter niet los worden gezien van de overige personeelsaangelegenheden, die soms een gewild, soms ongewild gevolg zijn van de introductie van marktwerking in het openbaar vervoer.

Deze leden hadden kennis genomen van de mededeling dat in een afzonderlijke wet, die een bredere wijziging van de Wp 2000 zal bevatten, op andere aspecten zal worden ingegaan die nadere aandacht van de wetgever verdienen. De regering noemt daarbij de mogelijkheid van interne aanbesteding van het openbaar vervoer in een aantal gemeenten. Deze leden zouden gaarne vernemen welke andere onderwerpen de regering in het kader van deze nadere wetgeving op het oog heeft.

Teneinde het voorliggend wetsontwerp in een iets ruimere context te kunnen beoordelen, zouden deze leden het op prijs stellen van de regering een bredere beschouwing over de situatie in het personenvervoer te mogen ontvangen. Aldus zouden de leden van de PvdA-fractie kunnen beoordelen of het structureel maken van de personeelsparagraaf werkelijk past in het nieuwe stelsel, dat de regering bij de algehele evaluatie voor ogen heeft.

Level playing field aanbestedingen

Acht de regering de aanvankelijk niet beoogde beperking van de marktwerking tot slechts een deel van het streekvervoer een goede zaak? Wat is het oordeel van de regering dat een niet onaanzienlijk deel van het streekvervoer verzorgd wordt door bedrijven die niet aan openbare inschrijvingen hoeven deel te nemen? Is de regering van mening dat de private bedrijven, die wel aangewezen zijn op openbare inschrijvingen, in de huidige constellatie voldoende mogelijkheden hebben om levensvatbaar te opereren?

Is de regering ook opgevallen dat er grote productiviteitsverschillen zijn tussen bedrijven in de sectoren die wel openbaar worden aanbesteed en die waarbij dat niet het geval is? Kan de regering daarover gegevens verschaffen?

Voorwaarden concessieverlening

Ook hadden deze leden een aantal vragen over het verlenen van concessies. Door de decentralisatie van het streekvervoer en de daaruit voortvloeiende decentrale aanbesteding is een lappendeken ontstaan van aanbestedingsvoorwaarden. Hoe staat het met het voornemen van de regering – reeds enkele jaren geleden toegezegd – om hier voor meer inzichtelijkheid en eenheid te zorgen? Heeft de regering daarbij de regio? Werken de provincies hieraan mede?

Is de indruk juist dat de regering geen regie voert met betrekking tot het streekvervoer, in die zin dat zij zich verantwoordelijk voelt voor het goed functioneren van het door haar geïntroduceerde marktmodel?

Is de regering van mening dat concessies teveel gericht zijn op prijsconcurrentie, zodat het risico bestaat dat uiteindelijk de prijs alleen kan worden betaald door te beknipten op arbeidsvoorwaarden? Zijn er met betrekking tot de kwaliteit van de arbeidsvoorwaarden wezenlijke verschillen aanwezig tussen de sectoren waarin wel, en die waarin geen openbare aanbesteding plaatsvindt? Kan de regering dit toelichten?

Rekent de regering het zich tot taak om te bevorderen dat eerder op kwaliteit dan op prijs gaat worden aanbesteed door de regionale concessieverleners?

CAO's

Is het juist dat de cao's van de vier stedelijke vervoersbedrijven verhoudingsgewijs betere arbeidsvoorwaarden bevatten dan die van de niet-overheidsbedrijven in het streekvervoer? Acht de regering dat een min of meer onvermijdelijk gevolg van de gedeeltelijke introductie van marktwerking? Is het ook juist dat de CAO's van touringcar- en taxibedrijven, die regelmatig worden «ingehuurd» door streekvervoerbedrijven, zich ongunstig van de CAO-streekvervoer onderscheiden?

De leden van de PvdA wilden deze «CAO-vragen» met een voorval uit de praktijk toelichten: een nieuwe concessiehouder, die van «onderaannemers» zoals een regionaal touringcar-bedrijf en een (regio)taxibedrijf gebruik wil gaan maken, doet de – van de oude vervoerder overgekomen – werknemers het «aanbod» hetzij een baan bij zo'n subcontractor (conform de CAO-taxibedrijven) aan te nemen hetzij een baan te accepteren (conform de CAO-OV) op 200 km afstand, waar deze vervoerder eveneens een concessie exploiteerde.

Acht de regering dat een gezonde situatie? Heeft zij ingeschat, dat de personeelsparagraaf een dergelijke uitwerking zou krijgen?

Wordt deze problematiek in de evaluatie van de Wp2000 meegenomen? Zo nee, waarom niet? Zo ja, kan de regering dan al aangeven in welke richting wordt gedacht?

Looptijd concessieverlening/meerjarig personeelsbeleid

Een ander punt, waarover de PvdA-leden meer duidelijkheid zouden wensen, is de onzekerheid over de toekomst, die een nieuwe concessiehouder bij aantreden heeft. Zes jaar is een relatief korte periode, niet alleen om investeringen in nieuw materieel rendabel te maken, maar óók om te investeren in een goed personeelsbeleid. Wat hebben overgekomen personeelsleden te verwachten van deze nieuwe werkgever? Waardoor wordt deze werkgever gemotiveerd om er met zijn nieuwe personeel ook echt wat van te maken?

Hoe kan een (meerjarige) carrièreplanning t.b.v. individuele werknemers worden gerealiseerd? Hoe kunnen medewerkers zelf zeggenschap hebben in hun werksituatie als elke zes jaar van werkgever moet worden gewisseld?

Is het wellicht zo, dat werknemers uiteindelijk meer zouden zijn gebaat bij een langduriger concessieperiode dan bij het gegarandeerd overgaan naar een nieuwe werkgever?

Is het bestaan van meerdere CAO's in het personenvervoer hiervoor ook een belemmering?

Is de regering van mening, dat het werknemersbelang, het reizigersbelang en het ondernemersbelang met een zesjarige concessieperiode zijn gediend?

Vragen van de leden van de fractie van de VVD

Onderdeel Spoorwegwet

De leden van de fractie van de VVD vragen waarom deze technisch lijkende wijziging vooruit loopt op de evaluatie van de Spoorwegwet. Wanneer wordt deze evaluatie verwacht?

Wordt deze wijziging ook in gegeven door concrete stamlijnen die ook voor personenvervoer zouden moeten worden gebruikt? Zo ja, om welke stamlijnen gaat het?

Wat zijn de consequenties voor deze wijziging voor het railgoederenvervoer. Net zoals goederentreinen soms beperkingen geven voor persontreinen kunnen omgekeerd persontreinen ook beperkingen geven voor het goederenvervoer, vooral waar het hier gaat om industrie- en havengebieden. Graag uitleg op dit punt.

Is er met het railgoederenvervoer overleg gepleegd, zo ja: wat was het resultaat?

Welke status heeft de Betuweroute in de Spoorwegwet, en blijft die ongewijzigd?

Onderdeel Wet Personenvervoer 2000

Welke relatie bestaat er tussen dit voorstel en het eerdere besluit om de aanbesteding in de G4 niet langer te verplichten? Hoe kreeg deze wijziging vorm in de Wet Personenvervoer 2000?

Hoe is het te verantwoorden dat er nu een tweedeling in ov-land geldt? Kan de regering nog eens uitleggen wat er precies mis gaat als de personeelsparagraaf nu, zoals eerder steeds bedoeld, wordt afgeschaft? En tot welke kostenvoordelen kan dat leiden?

Vragen van de leden van de fractie van de SP

De leden van de SP-fractie zijn verheugd met het verlengen van de personeelsparagraaf in de Wet Personenvervoer 2000. Dit is een goede stap om te voorkomen dat de concurrentie ten koste gaat van het personeel. De gevolgen van de concurrentie op de kwaliteit van de bussen en de positie van de reizigers laten zien dat deze concurrentie zee nadelige consequenties kan hebben voor verschillende belanghebbenden. Daarom is het zeer welkom dat het personeel hier van verstoken blijft.

De leden van de SP vragen zich nog wel af of de definitie van het personeel dat over dient te gaan bij het overgaan van een concessie niet verbreed dient te worden. Nu is slechts het rijdend personeel beschermd, maar juist ook bij de planners en aansturing is het verstandig om de ervaring te behouden. De leden van de SP-fractie zijn derhalve benieuwd waarom voor deze definitie is gekozen.

Verder constateren de SP-leden dat in praktijk wel degelijk de arbeidsvoorwaarden kunnen verslechteren als het personeel over gaat. Zo ontstaat er nogal eens een werkvereenvoudiging, doordat de nieuwe concessie-

houder een beperktere concessie heeft. Hoe denkt de regering een dergelijke verslechtering te kunnen voorkomen?

Vragen van de leden van de fracties van de SGP, mede namens de ChristenUnie

De Nederlandse wetgever besluit aan het einde van de jaren '90 dat de concessies op het terrein van het OV, verplicht moesten worden aanbesteed. Dit kwam tot uiting in de Wet personenvervoer 2000 (Wpv 2000). Deze wet beoogde de kostendekkingsgraad van de exploitatie van het openbaar vervoer te verhogen.

Toch bleek uit de evaluatie van de Wpv 2000 in 2005 dat de beoogde kostendekkingsgraad niet werd gerealiseerd.

Vanuit de politieke visie van onze fracties vinden wij het een taak van de overheid om een goed en veilig OV-net te hebben.

Daarom zijn wij kritisch als door de aanbesteding de werktijden en loon en de veiligheid van werknemers in gevaar zouden komen.

De structurele regeling van de overgang van werknemers bij de overgang van concessie voor openbaar vervoer heeft in principe onze instemming. Wel vragen wij aan de regering of er inzicht is wat het voor ondernemingen betekent met medewerkers te moeten gaan werken, die uit een andere bedrijfscultuur komen. Werkt dit niet kostenverhogend zo willen wij vervolgens weten. Is het de regering bekend dat met de veiligheid van de medewerkers door bedrijven heel verschillend wordt omgegaan? Is er mogelijkheid om te komen tot uniforme regels met de veiligheid?

De voorzitter van de vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat,
Schouw

De griffier van de vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat,
Hester Menninga