

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

Nr. 5

VERSLAG

Vastgesteld 3 oktober 2008

De vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat¹, belast met het voorbereidend onderzoek, brengt als volgt verslag uit van haar bevindingen omtrent dit wetsvoorstel.

Onder het voorbehoud dat de regering de in dit verslag opgenomen vragen en opmerkingen afdoende beantwoordt, acht de commissie de openbare behandeling van het wetsvoorstel voldoende voorbereid.

Inleiding

De leden van de CDA-fractie hebben met belangstelling kennis genomen van het wetsvoorstel. Het handhaven van de zogenaamde personeelsparagraaf ter uitvoering van de motie Mastwijk c.s. is in het belang van de continuïteit en de arbeidsrust in het stads- en streekvervoer.

De leden van de PvdA-fractie hebben met belangstelling kennis genomen van het voorstel van wijziging van de wet personenvervoer 2000. De leden van de PvdA-fractie zijn in beginsel voorstander van deze aanpassingen maar hebben nog wel enkele vragen.

¹ Samenstelling:

Leden: Halsema (GL), van der Staaij (SGP), Snijder-Hazelhoff (VVD), Mastwijk (CDA), Jager (CDA), voorzitter, Koopmans (CDA), Gerkens (SP), van der Ham (D66), Haverkamp (CDA), De Krom (VVD), Samsom (PvdA), Boelhouwer (PvdA), Roefs (PvdA), Jansen (SP), Cramer (CU), Roemer (SP), Koppejan (CDA), Vermeij (PvdA), Madlener (PVV), Ten Broeke (VVD), ondervoorzitter, Ouwehand (PvdD), Polderman (SP), Tang (PvdA), de Rouwe (CDA) en Vacature (VVD).

Plv. leden: Vendrik (GL), Van der Vlies (SGP), Boekestijn (VVD), Bilder (CDA), Hessels (CDA), Atsma (CDA), Van Bommel (SP), Koşer Kaya (D66), Sterk (CDA), Aptroot (VVD), Dijsselbloem (PvdA), Jacobi (PvdA), Besselink (PvdA), Vacature (SP), Anker (CU), Van Leeuwen (SP), Knops (CDA), Depla (PvdA), Agema (PVV), Verdonk (Verdonk), Thieme (PvdD), Lempens (SP), Waalkens (PvdA), Van Heugten (CDA) en Neppérus (VVD).

De leden van de VVD-fractie hebben met belangstelling kennis genomen van de voorgestelde wijziging van de Wet personenvervoer 2000 (WP 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.

Wijziging van de Wet Personenvervoer

Doel van dit wetsvoorstel

Permanente status personeelsparagraaf

De leden van de CDA-fractie stellen vast dat enige tijd nadat de motie Mastwijk c.s. is aangenomen, de motie Roefs over de mogelijkheid tot «inbesteden» is aangenomen door de Kamer. De regering heeft gezegd deze motie te zullen uitvoeren. Daarmee wordt het mogelijk dat in stede-

lijke gebieden niet openbaar wordt aanbesteed. Een deel van het vervoer, inclusief het daarbij betrokken personeel, wordt daardoor aan de marktwerking onttrokken. Het is niet uitgesloten dat (grote) verschillen in rechtspositie zullen ontstaan voor personeel dat werkt in een aanbestede concessie en personeel dat werkt in een inbestede concessie. De leden van de CDA-fractie willen van de regering weten of het vorenstaande niet zou moeten leiden tot aanpassing van de WP 2000 met als doel dat de personeelsparagraaf alleen van toepassing is voor het overnemen van personeel binnen aanbestede gebieden onderling. Het is immers denkbaar dat het bevoegd gezag van een stedelijk gebied eerst besluit tot inbesteden, bijvoorbeeld aan het huidige vervoerbedrijf, en na afloop van een concessie toch overgaat tot aanbesteden. Daarbij kunnen, zoals de leden van de CDA-fractie vrezen, de gegroeide verschillen in rechtspositie, een probleem zijn ingeval het betrokken personeel door het bedrijf dat de openbare aanbesteding wint, moet worden overgenomen.

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. Concurrentie heeft ingrijpende gevolgen voor de kwaliteit van het busvervoer en de positie van de reizigers. Daarom is het zeer welkom dat het personeel hier van verstoken blijft.

De leden van de SP-fractie vragen zich 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. Daarom stellen de leden van de SP-fractie ook voor de definitie te verruimen.

Tevens constateren de SP-leden dat in de praktijk de arbeidsvoorwaarden wel degelijk kunnen verslechteren als het personeel in dienst treedt van een (andere) concessiehouder. Zo ontstaat er nogal eens een werkvereenvoudiging, omdat de nieuwe concessiehouder een beperktere concessie heeft. Ter bescherming van deze arbeidsvoorwaarden zou de personeelsparagraaf naar de mening van de leden van de SP-fractie uitgebreid moeten worden.

De leden van de VVD-fractie hebben grote bezwaren tegen de voorgestelde wijziging om de personeelsparagraaf van de WP 2000 ook na de geplande vervaldatum op 115 januari 2010 te behouden.

De Raad van State merkte terecht op dat de toelichting op het voorstel uiterst summier is. De leden van de VVD-fractie hebben daarom nog een aantal aanvullende vragen.

De regering geeft aan dat bij de evaluatie van de WP 2000 is geconcludeerd dat vervoerders wellicht meer concurrerend kunnen meedingen bij aanbestedingen als ze hun personeel zelf kunnen kiezen. Op basis hiervan bepaalde het kabinet destijds om de personeelsparagraaf conform afspraak na 2010 te laten vervallen. De regering geeft aan dat de rechtszekerheid van de werknemers en de snelle(re) afwikkeling van de concessies redenen zijn om dit standpunt te wijzigen. De vorige regering is op basis van dezelfde argumenten tot een andere conclusie gekomen. Wat heeft voor de regering de doorslag gegeven om het standpunt te wijzigen?

De leden van de VVD-fractie stellen vast dat de betreffende personeelsparagraaf het doel had om de liberalisering van het openbaar vervoer te vergemakkelijken. Inmiddels is het zo dat er door de marktwerking meer gereden wordt in het openbaar vervoer en de verschillende vervoerders steeds meer personeel, o.a. chauffeurs nodig hebben. De regering erkent dat er een groeiende vraag naar personeel is. De leden van de VVD-fractie

vragen zich af waarom de regering alsnog een permanente status wil verlenen aan de bepalingen voor de overgang van personeel bij overgang van een concessie voor openbaar vervoer, terwijl de markt nu voor meer dan voldoende werkgelegenheid zorgt.

Wijziging van de Spoorwegwet

Vaststellen afwijkende begrenzing voor stamlijnen

De leden van de CDA-fractie vragen zich wat betreft de wijziging van de Spoorwegwet af, of er overleg is geweest met de sector Spoorgoederenvervoer en wat dit overleg heeft opgeleverd.

Verder vernemen de leden van de CDA-fractie graag of er met de VNG overleg is geweest, gezien het eigenaarschap van gemeenten of industrieschappen van de ondergrond van stamlijnen. De leden vragen zich af wat de uitkomsten van dit overleg waren.

De leden van de CDA-fractie vragen zich af of deze wetswijziging direct of indirect negatieve gevolgen heeft voor de positie van of de capaciteit voor het spoorgoederenvervoer. Dat zou bijvoorbeeld aan de orde kunnen zijn door een andere lagere prioritering op de stamlijn ten opzichte van de huidige situatie. De leden vragen zich af wat deze wetswijziging betekent voor het makkelijker of juist moeilijker opheffen, respectievelijk buiten gebruik stellen van een stamlijn. Tenslotte vernemen de leden van de CDA-fractie graag of het, na deze wetswijziging, moeilijker wordt om in de toekomst nieuwe stamlijnen aan te leggen of slapende lijnen weer in gebruik te nemen, en willen zij graag weten welke categorisering de stamspoorlijnen in het basisnet gevaarlijke stoffen spoor krijgen.

Voor de leden van de CDA-fractie is niet helder of de wetswijziging inzake de stamlijnen van invloed is op het spoorvervoer in ons land in het algemeen. Welke gevolgen zijn er wellicht denkbaar voor het personenvervoer per rail, en wordt de kabinetsdoelstelling van «jaarlijks 5% meer reizigers per trein» door de onderhavige wetswijziging beïnvloed?

De leden van PvdA-fractie vragen de regering om een verdere toelichting op de volgende vragen met betrekking tot de mogelijkheid om de stamlijnen aan te wijzen als hoofdspoorweg.

De leden van de PvdA-fractie constateren dat op pagina 3 wordt gesteld dat de begrenzing van het spoor voor het uitvoeren van bepaalde zaken op de zogenaamde stamlijnen momenteel 11 meter bedraagt. Ze vragen zich af waar deze 11 meter op is gebaseerd.

Op dezelfde pagina wordt gesteld dat deze 11 meter grens aangepast kan worden onder meer omdat de maximum snelheid op de stamlijnen maximaal 30 km per uur bedraagt. De leden vragen zich af of, als de wetswijziging van kracht wordt, op alle voormalige stamlijnen deze maximum snelheid dan gehandhaafd blijft.

De leden van de PvdA-fractie stellen vast dat, doordat de snelheid maximaal 30 km per uur bedraagt, er minder kans op ernstige ongevallen of incidenten zou zijn. De leden vragen zich af wat er wordt verstaan onder een ernstig ongeval of incident. Daarnaast willen ze weten of er een indicatie te geven is van de kans op een ernstig ongeval/incident. Daarbij vragen ze zich af wat de kans op een minder ernstig ongeval of incident is. De leden van de PvdA-fractie nemen op pagina 4 waar dat er wordt gesproken van het terugbrengen van de 11 meter zone naar 3 meter. Ze vragen zich af waar is deze 3 meter op is gebaseerd.

De leden van de PvdA-fractie vragen zich af of geldt dat indien alle stamlijnen aangewezen kunnen worden als hoofdspoorweg, Prorail, voor zover zij dat niet al heeft, dan over al deze sporen automatisch het beheer krijgt?

De leden van de VVD-fractie hebben geen opmerkingen over de voorgestelde wijziging van de Spoorwegwet in verband met de begrenzing van stamlijnen.

De voorzitter van de commissie,
Jager

De adjunct-griffier van de commissie,
Deckers