

## Vragen gesteld door de leden der Kamer, met de daarop door de regering gegeven antwoorden

### 1584

Vragen van het lid **Alkaya** (SP) aan de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat over *het nieuws dat er een vijfdaagse staking plaatsvindt in het openbaar vervoer* (ingezonden 10 februari 2023).

Antwoord van Staatssecretaris **Heijnen** (Infrastructuur en Waterstaat) (ontvangen 17 februari 2023).

#### Vraag 1

Hoe kijkt u naar het nieuws dat werknemers in het streekvervoer en het multimodaal vervoer opnieuw massaal het werk hebben neergelegd voor betere arbeidsvoorwaarden, meer waardering en een lagere werkdruk?<sup>1, 2</sup>

#### Antwoord 1

Ik vind het vervelend dat een arbeidsconflict tussen de werkgever en (de vertegenwoordiging van) werknemers uitmondt in staking. Zeker voor de reizigers die zijn aangewezen op het ov en hier vervolgens hinder van ondervinden. Ik hecht er daarnaast waarde aan om te benadrukken dat werknemers het (wettelijke) recht hebben om deel te nemen aan een staking. Uiteraard hoop ik dat er snel goede afspraken worden gemaakt en dat daarmee toekomstige stakingen van de baan zijn.

#### Vraag 2

Deelt u de mening dat OV-medewerkers van cruciaal belang zijn om een Nederland op een duurzame en veilige manier bereikbaar te houden?

#### Antwoord 2

Ik deel uw mening dat de inzet die het OV-personeel pleegt van cruciaal belang is voor goed openbaar vervoer en daarmee om Nederland op een duurzame en veilige manier bereikbaar te houden.

#### Vraag 3

Kunt u zich vinden in de stelling dat minimaal koopkrachtbehoud nodig is om voldoende instroom van nieuwe werknemers te garanderen en om de grote personeelstekorten in de OV-sector terug te dringen?

<sup>1</sup> Tubantia, 7 februari 2023: «Deelname stakende chauffeurs in regio hoger dan verwacht».

<sup>2</sup> Dagblad van het Noorden, 6 februari 2023: «CNV: duizenden chauffeurs streekvervoer hebben werk neergelegd. «In jaren niet zo'n grote staking gezien»».

#### Antwoord 3

Binnen dit arbeidsconflict tussen werkgevers en (de vertegenwoordiging van) werknemers past mij terughoudendheid. Het is daarom niet mijn rol om te benoemen wat nodig is om voldoende instroom van werknemers te garanderen. Deze taak is belegd bij de werkgevers, waarbij de concessieverlener uiteindelijk toeziet op de kwaliteit van het OV-aanbod. Voor het streekvervoer zijn dat de decentrale overheden.

#### Vraag 4

Wat onderneemt u als bewindspersoon om het beroep van buschauffeur, conducteur of machinist aantrekkelijker te maken en de werkdruk te verlagen?

#### Antwoord 4

Het organiseren van goede arbeidsvoorwaarden is de primaire verantwoordelijkheid van de vervoerders. Ik heb geen rol bij het personeelsbeleid van vervoerders rond de aantrekkelijkheid van de beroepen buschauffeur, conducteur of machinist of in het kader van de werkdruk. Wel vind ik het belangrijk dat er binnen de sector aandacht is voor dit onderwerp. Op 16 februari besprak ik in een bestuurlijke conferentie een aantal actuele ontwikkelingen en uitdagingen in de OV-sector. Het tekort aan personeel binnen de OV-sector is één van de aandachtspunten. Verder voeren het Ministerie van Financiën als aandeelhouder en ik als concessieverlener van het hoofdrailnet gesprekken met de NS over de aanhoudende personeelstekorten en informeer uw Kamer regelmatig over de door NS genomen maatregelen.

#### Vraag 5

Klopt de bewering van de Vereniging Werkgevers Openbaar Vervoer dat er bij de werkgevers in het streekvervoer geen geld is voor een loonsverhoging?<sup>3</sup>

#### Antwoord 5

Ik heb geen zicht op de inkomsten en uitgaven bij vervoersbedrijven; dit is onderdeel van hun bedrijfsvoering waarover zij verantwoording afleggen aan hun aandeelhouders.

#### Vraag 6

Heeft u zicht op de financiële situatie van de werkgevers in het streekvervoer? Zo nee, bent u bereid om gegevens hierover op te vragen?

#### Antwoord 6

Zoals toegelicht in het antwoord op vraag vijf heb ik geen zicht op de financiële situatie van de werkgevers in het streekvervoer. Binnen dit arbeidsconflict tussen werkgevers en (de vertegenwoordiging van) werknemers past mij terughoudendheid. Het organiseren van goede arbeidsvoorwaarden binnen de beschikbare financiële ruimte is de primaire verantwoordelijkheid van de vervoerders en hun aandeelhouders. Het past ook niet bij mijn rol om informatie over de bedrijfsvoering op te vragen bij de vervoerders.

#### Vraag 7

Zou u bereid zijn om commerciële vervoerders in de OV-sector te verbieden winsten te laten uitkeren aan aandeelhouders? Zo nee, waarom niet?

#### Antwoord 7

Nee, daartoe ben ik niet bereid en ook niet bevoegd. Het verbieden van een redelijk rendement zou in strijd zijn met de regionale afspraken in concessies. Binnen ov-concessies worden, binnen de kaders van de Wet Personenvervoer 2000, afspraken gemaakt tussen de concessie verlenende overheid en de vervoerder over de kans op een redelijk rendement. Hierbij wordt nauwkeurig gekeken wat de risicoverdeling is en welk rendement daarbij passend wordt geacht. Deze vorm van gedeeltelijke marktwerking in ons ov-systeem wordt als succesvol en gunstig voor de reiziger ervaren. Zo blijkt ook uit onderzoek

<sup>3</sup> Omroep Gelderland, 7 februari 2023: «Toponderhandelaar werkgevers: «Er gaat geen nieuwe CAO meer komen»».

dat ik uw Kamer heb doen toekomen<sup>4</sup>. Door middel van concurrentie worden vervoerders geprikkeld tot klantgerichtheid en een op vraag afgestemd aanbod.

Vraag 8

Kunt u binnen of buiten uw begroting extra financiële middelen beschikbaar stellen om de voortdurende problemen in de OV-sector aan te pakken?

Antwoord 8

Ik heb voor dit jaar extra steun geboden aan de ov-sector door middel van het transitievangnet. Deze steun loopt op tot maximaal € 150 miljoen.

Vraag 9

Voelt u sympathie voor de suggestie van FNV-bestuurder Van der Gaag die voorstelt om een bemiddelaar aan te wijzen om de onderhandelingen vlot te trekken? Zo ja, bent u bereid om hier als bewindspersoon het voortouw in te nemen?<sup>5</sup>

Antwoord 9

Binnen dit arbeidsconflict tussen werkgevers en (de vertegenwoordiging van) werknemers past mij terughoudendheid. De rol van bemiddelaar past binnen de arbeidsverhoudingen in Nederland niet bij een bewindspersoon.

---

<sup>4</sup> Decisio (2020), Effecten van openbaar aanbesteden in het openbaar vervoer.

<sup>5</sup> Dagblad van het Noorden, 7 februari 2023: «FNV: niet 50 maar 75 procent van de dienstregeling rijdt niet».