



Tweede Kamer der Staten-Generaal
Postbus 20018
2500 EA Den Haag

Datum
17 januari 2024

Ons kenmerk
2024016/MG/JG

Betreft / Onderwerp
reactie FNV Streekvervoer op nieuwe wetswijziging WP2000 provinciaal
inbesteden vervoersconcessie

Doorkiesnummer
088-3682070

Email contactpersoon
marijn.vandergaag@fnv.nl

Bijlage(n)
-

Geachte leden van de Tweede Kamer der Staten-Generaal,

Bij deze bieden wij u namens FNV Streekvervoer, de vakbond voor alle werkenden in het openbaar Streekvervoer, onderstaand advies als reactie op de raadpleging t.b.v. het voorstel tot wetswijziging (toevoeging) provinciale inbesteding vervoersconcessies. Aanvullend doen wij u ons 'witboek streekvervoer' toekomen*, dat wij tijdens de acties (cao-conflict) in het streekvervoer, op 14 maart 2023 aan de staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat mevrouw Heijnen hebben overhandigd. Daarin wordt uitgebreider ingegaan op de nadelige effecten van de aanbestedingssystematiek in het streekvervoer.

Wie zijn wij en wat doen we?

FNV Streekvervoer behartigt de belangen van al haar leden in de sector op het gebied van werk & inkomen. Dat doen we o.a. afspraken te maken over arbeidsvoorwaarden en -omstandigheden. Ons primaire belang is de positie van de werknemer, maar deze kan niet los gezien worden van de positie van de reiziger.

De reiziger is gebaat bij een duidelijke stabiele en brede dienstregeling, waar mensen op in kunnen haken. Een stabiele dienstregeling is afhankelijk van goede en gezonde werknemers. Ondanks Corona en de forse personeelstekorten, constateert FNV Streekvervoer al jaren, dat de positie van de werknemers (hoge werkdruk en ziekteverzuim) flink onder druk staat, en dat de bereikbaarheid (verbindingen) blijft afnemen. Hieronder volgt ons advies.

Steun voor de wetswijziging

FNV Streekvervoer ondersteunt de wetswijziging van GL/PvdA om overheden het instrument te bieden om zelf het openbaar vervoer te kunnen regelen. 'Inbesteding' van een vervoersconcessie dient tot de

mogelijkheden van provincies te behoren. Zodat provincies kunnen ingrijpen, als de markt te wensen overlaat in het (maatschappelijk) belang van de reiziger en de werknemer.

Nadelige effecten systeem van aanbesteden

FNV Streekvervoer erkent de problemen van de aanbestedingssystematiek/marktwerking in het streekvervoer. Sinds de privatisering in 2000 is het land ineens opgeknipt in meer dan 30 aan te besteden vervoersgebieden (concessies), die allemaal verschillend in tijd op de markt worden aangeboden. Deze beweging zet de bereikbaarheid en de positie van werknemers ernstig onder druk. Voldoende om de balans op te maken dat met het huidige systeem de vervoersbedrijven niet in staat zijn om een betrouwbare, betaalbare en goed bereikbare dienstregeling te blijven voeren, en de mensen die het werk moeten verzetten, gezonde arbeidsvoorwaarden aan te bieden.

Het streekvervoer is de afgelopen jaren fiks achteruit gegaan. Als gevolg van de privatisering (2000), hadden er meer reizigers het OV in moeten stromen, de prijzen moeten dalen en had de bereikbaarheid moeten verbeteren. Van dit alles is weinig terecht gekomen.

De aanbestedingssystematiek zorgt ervoor dat bedrijven te laag inschrijven. Vervolgens worden gedurende de concessietermijnen de bereikbaarheid en de rij- en rusttijden van werknemers stelselmatig uitgedund, om enige marge te verkrijgen. Dit zorgt voor afschalingen van de dienstregeling in het streekvervoer en voor een onaanvaardbare hoge werkdruk voor chauffeurs.

Verkeerde prikkel

Het huidige systeem van aanbesteden zorgt voor een verkeerde prikkel: kostenbesparingen leiden tot meer marge dan het 'ondernemen' en het investeren in nieuwe verbindingen. Er is sprake van een race naar beneden. Teveel lijnen en haltes zijn verdwenen de laatste jaren als kostenbesparingen. Vervoerders azen op het downsizen van de rij- en rusttijden en het afschalen van verbindingen als bron voor enige marge.

Kostenbesparingen als heilige graal

In de lijn van verdere kostenbesparingen kijken de opdrachtgevers en vervoersbedrijven hoopvol naar het 'belbus idee', waarbij fors bespaard is aan de kosten kant. Met als grote voorbeeld de huidige en beoogde situatie in Zeeland. De bus verdwijnt volledig uit het zicht, de onbevangenheid om een bus te kunnen pakken om naar de stad te gaan wordt vervangen naar het exact plannen vooraf van een taxibusje/minibus, die je naar de plek van bestemming brengt. Het risico dat je misschien toch niet, of later wil vertrekken, doet besluiten dat je toch geen gebruik maakt van de belbusdienst.

Met als gevolg dat steeds minder mensen gebruik gaan maken van het streekvervoer. Alleen in de Randstad wordt geïnvesteerd, de bereikbaarheid van en naar het platteland verschaalt zienderogen (uitfaseren 'dunne lijnen').

Terug naar de basis

Als gevolg van Corona (terugval aantal reizigers) en de forse personeelstekorten, heeft het streekvervoer nog steviger aan maatschappelijke waarde ingeboet. Het volledig overlaten aan de markt (buitenlandse multinationals) tast de kwaliteit van het openbaar streekvervoer aan. Ons land vraagt om een integrale visie, waarbij het noodzakelijk is om tal van redenen (o.a. mobiliteit en klimaat) om meer mensen uit de auto te krijgen en met het openbaar (Streek)vervoer te laten reizen.

Uitbreiden instrumentarium: ook mogelijkheid tot inbesteden faciliteren naast aanbesteden

FNV Streekvervoer is van mening dat de mogelijkheid tot inbesteding voor provincies, ertoe zal moeten leiden, dat bedrijven betere prestaties gaan leveren op het gebied van dienstverlening (reiziger) en werkgeverschap (werknemer), om weer tot een belangrijke maatschappelijke waarde te worden. Als dat niet het geval is, dan acht FNV Streekvervoer het wenselijk dat overheden de mogelijkheid hebben om zelf het openbaar vervoer te kunnen regelen.

Met vriendelijke groet,



Marijn van der Gaag
Bestuurder FNV Streekvervoer
Gotlandstraat 2a, Postbus 313, 7400 AH Deventer
T 088 368 0 226 M 06 53699662

*Het witboek is opgesteld tijdens het cao-conflict streekvervoer 2023. Er staan nog doelen vermeld, t.b.v. een toekomstig cao-resultaat. Inmiddels is er een cao afgesloten. Desalniettemin, blijft de basis van het witboek, de schets van de nadelige effecten van het systeem van aanbesteden, geheel overeind. In de kern ontstaat (prijs)druk, welke zich vertaalt in negatieve druk op bereikbaarheid en arbeidsvoorwaarden.