

Bussemaker

voor Onbeperkt Nederland en is winnares van de Gouden CAPaward, maar zij is eigenlijk gewoon journalist, dus let op uw woorden. Fijn dat je er bent, Monique. Daar maken wij een traditie van. Dit is de derde ambassadeur en iedere ambassadeur heten wij in ons gezelschap welkom.

(geroffel op de bankjes)

In stemming komt de motie-Leijten (26631, nr. 298).

De **voorzitter**: Ik constateer dat de aanwezige leden van de fracties van de SP en de PVV voor deze motie hebben gestemd en die van de overige fracties ertegen, zodat zij is verworpen.

In stemming komt de motie-Leijten (26631, nr. 299).

De **voorzitter**: Ik constateer dat de aanwezige leden van de fracties van de SP, GroenLinks, de PvdD, de PVV en het lid Verdonk voor deze motie hebben gestemd en de aanwezige leden van de overige fracties ertegen, zodat zij is verworpen.

De vergadering wordt enkele ogenblikken geschorst.

Voorzitter: Gerkens

Aan de orde is de behandeling van:

- **het wetsvoorstel 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 (31569).**

De algemene beraadslaging wordt geopend.

De **voorzitter**: De minister heeft, zoals wij hebben besproken met de woordvoerders, besloten om de beantwoording geheel over te laten aan de staatssecretaris, die ik hierbij van harte welkom heet.

□

De heer **Aptroot** (VVD): Voorzitter. Over de wijziging van de Spoorwet in verband met de begrenzing van stamlijnen heb ik verder geen opmerkingen; de VVD-fractie stemt hiermee in. Voor ons is de essentie van dit wetsvoorstel dat de tijdelijke regeling dat medewerkers met de concessie mee overgaan naar de nieuwe concessiehouder, nu definitief wordt. Wij vinden eigenlijk dat de argumenten hiervoor in het voorstel van de regering ontbreken.

In 2000 was de afspraak dat de regeling tijdelijk zou zijn, voor een periode van slechts vijf jaar. De Raad van State, die hiernaar gekeken heeft, heeft forse kritiek. De raad zegt dat een en ander in strijd is met de oorspronkelijke bedoeling van het wetsvoorstel van 2000. Er zijn geen nieuwe argumenten gegeven. De Raad van State constateert ook dat in 2005 een evaluatie heeft plaatsgevonden en dat daarbij is vastgesteld dat deze regeling een belemmering is voor nieuwe toetreders. Tot slot zegt de Raad van State: "De toelichting bevat onvoldoende argumenten om terug te komen op de oorspronkelijke

keuze om de uitzonderlijke status voor het betrokken personeel tot een vaste periode te beperken en deze thans zonder looptijdrestrictie te doen gelden."

De VVD is het eens met deze kritiek van de Raad van State. Als je het team van rijdende medewerkers verplicht moet overnemen, beperkt dat de mogelijkheid voor nieuwe partijen om een concessie te verkrijgen. Het beperkt de mogelijkheid om het concept wellicht anders neer te zetten of te veranderen. Bovendien is het niet de grootste stimulans voor mensen om met elkaar een goede prestatie neer te zetten als je weet dat je eigenlijk tot je pensioenleeftijd een soort baangarantie hebt. Immers, wat je ook doet, als je bedrijf het niet redt en een volgend bedrijf krijgt de klus, dan ga je als medewerker toch wel mee. Ik vind dit niet verstandig. Stel je voor dat wij dat elders in de samenleving zo zouden regelen. Het maakt eerder lui. Wij vinden het niet goed. Het lijkt een beetje op het systeem dat wij aan de oostkant van het vroegere IJzeren Gordijn hadden. Ik zie dat mevrouw Roefs mij toelacht.

Als tijdelijke maatregel bij de start van marktwerking hadden wij er begrip voor, omdat de bedrijven en de medewerkers hierop niet waren voorbereid. Echter, nu iedereen allang weet dat er echte marktwerking komt in tenminste een deel van het openbaar vervoer en wat de gevolgen daarvan zijn, zijn wij ervoor om dit ook echt door te zetten. De praktijk heeft immers bewezen dat wij beter openbaar vervoer krijgen voor hetzelfde of minder geld van de belastingbetaler. Wij zien dat daar waar wel is aanbesteed. Tot onze grote spijt wordt niet aanbesteed in de grote steden; een draai tijdens deze kabinetsperiode. Wij waren hierop tegen, maar het is niet anders. Wij hechten er wel aan dat de tijdelijke maatregel dat het rijdend personeel mee overgaat met de concessie ook een tijdelijke maatregel is en blijft. Wij gaan dan ook niet akkoord met dit wetsvoorstel. Wij willen van de staatssecretaris weten welke argumenten hiervoor zijn. Wij vinden geen argumenten in de stukken. De Raad van State constateert dit eveneens. Net als het kwartje van Kok blijkt deze tijdelijke maatregel behoorlijk definitief te zijn.

De heer **Roemer** (SP): Onbegrijpelijk. De heer Aptroot maakt van hardwerkend personeel bij de openbaarvervoerbedrijven gewoon speeltjes van zijn liberale ideetjes. Ik wil wel meedenken met de heer Aptroot. De oplossing is heel simpel: laten wij gewoon stoppen met deze belachelijke marktwerking in het openbaar vervoer, dat geen markt is. Dan hebben wij dit probleem ook meteen opgelost, dan kunnen wij het helemaal schrappen.

De heer **Aptroot** (VVD): Dit was eigenlijk geen vraag, maar een mededeling. De suggestie nemen wij niet over. Daar waar in het land is aanbesteed, blijkt dat er meer bussen rijden, dat ze beter op tijd rijden, dat het materiaal beter is en dat de dienstverlening erop vooruit is gegaan voor hetzelfde of minder geld. Daarentegen blijkt dat de consument veel minder tevreden is in steden waar het monopolie blijft liggen bij één gemeentelijk vervoerbedrijf, zoals in Amsterdam. Verplichte winkelnering en monopolies zijn niet goed.

De heer **De Roemer** (SP): De heer Aptroot zou graag willen dat het zo zou zijn. Het tegendeel is waar. Wij zien overal dat er door de vreselijke marktwerking veel

Aptroot

bezuinigd wordt op alle zaken die wij voorheen en tot de dag van vandaag heel belangrijk hebben gevonden. Er wordt bezuinigd op materieel, op personeel en op veiligheid in het openbaar vervoer. De extra busdiensten die worden ingezet, gaan van de garage naar de eerste halte, trajecten waarop veel ritjes te halen zijn, de krenten uit de pap. We zien dat busvervoerders op de Waddeneilanden niet meer willen rijden. We zien dat het aantal ritten terugloopt en dat in ritten op het platteland wordt geknipt. Het gaat er alleen maar op achteruit, mijnheer Aptroot. De reizigers zijn de klos. Zij kunnen de reistijden niet meer halen. Personeel moet bijna twee keer zo hard rijden. Buschauffeurs kunnen niet eens meer wachten tot een bejaarde mevrouw of meneer fatsoenlijk op de stoel zit, omdat zij anders hun rit niet op tijd af hebben. De ene afbraak volgt de andere. Mensen hebben geen keus. De marktwerking is er niet voor de reiziger, maar alleen voor de provincie of de aanbesteder die een keer in de vijf jaar mag proberen voor een dubbeltje op de eerste rij te gaan zitten. Vervolgens zit hij zes jaar met de ellende. De heer Aptroot is nieuw in dit onderwerp. Dat mag, maar laat hem hiermee stoppen.

De **voorzitter**: Hier had u ook uw eigen termijn voor kunnen gebruiken, mijnheer Roemer.

De heer **Aptroot** (VVD): Op één punt ben ik het met de heer Roemer eens. Het is waar dat de kwaliteit hier en daar terugloopt. Dit komt doordat dit kabinet geen extra geld stopt in het openbaar vervoer, maar bezuinigt. Dat vinden wij niet verstandig. Wij vinden mobiliteit belangrijk. Je moet dus zowel investeren in het openbaar vervoer als in de wegeninfrastructuur. De VVD trekt voor die twee doelen in haar tegenbegroting structureel 500 mln. meer uit dan dit kabinet. Ik ben het dus met de heer Roemer eens dat openbaar vervoer en de wegen bij de VVD in veel betere handen zijn dan bij dit kabinet. Maar binnen de gegeven beschikbaarheid van financiën is het absoluut niet waar wat de heer Roemer zegt. Waar is aanbesteed, loopt het volgens hem terug en waar het een overheidsmonopolie is gebleven, zoals in de stad Amsterdam, is het volgens hem beter. Het tegendeel is waar.

De heer **Madlener** (PVV): Voorzitter. Deze wetswijziging heeft twee doelen. Het eerste doel is dat personeel in het eigen gebied kan blijven werken bij een overgang van de concessie. Het tweede doel is dat stamlijnen, lijnen die overwegend gebruikt worden voor het goederenvervoer, ook kunnen worden aangewezen als hoofdspoorweg voor het personenvervoer. De PVV-fractie vindt het een goede zaak dat bij de overgang naar een andere concessiehouder het personeel gewoon in dienst kan blijven. Het personeel woont immers in hetzelfde gebied. Het zou een slechte zaak zijn als het personeel geen enkele zekerheid meer heeft doordat hij bij de overgang van de ene concessie na de andere moet verhuizen. Het toont wel aan dat de marktwerking die dit kabinet nastreeft, zodanig ingeperkt wordt dat er geen sprake is van echte marktwerking. Om die reden ziet de PVV de gedachte van marktwerking in het openbaar vervoer niet zitten. Er is gewoon geen sprake van een markt. Er wordt een tijdelijk monopolie aanbesteed. De reiziger die op de

bus staat te wachten, kan helemaal niet kiezen tussen busmaatschappij x of y. Het is dus echt een verzinsel dat hierbij sprake zou zijn van echte marktwerking. Hooguit is het afgeleide marktwerking. Ik zie nog steeds niet in waarom een overheid een dergelijk bedrijf niet goed en consequent zou kunnen leiden.

De heer **Mastwijk** (CDA): Hoor ik de heer Madlener nu zeggen dat het kabinet de marktwerking inperkt? Ik meen toch dat er een motie van de Kamer ligt om de G3 uit te zonderen van de aanbestedingsplicht. In mijn perceptie komt dat neer op 46% van de marktwerking in Nederland. Wie neemt hier nou de marktwerking weg?

De heer **Madlener** (PVV): Als het aan de PVV had gelegen, hadden wij helemaal geen marktwerking nagestreefd in het openbaar vervoer. Ik heb net uitgelegd waarom. Er kan geen sprake zijn van marktwerking. Er is geen sprake van marktwerking. Als busmaatschappij x je niet bevalt, kun je als reiziger helemaal niet kiezen om te wachten op de volgende bus, van maatschappij y. Dat bestaat dus niet. Je hebt als klant geen keuze. Nogmaals, ik zie niet in waarom een door de overheid gerund openbaarvervoerbedrijf niet efficiënt zou kunnen werken.

De heer **Aptroot** (VVD): Ik kan een stukje meegaan met de heer Madlener. 100% echte marktwerking betekent dat je als consument kunt kiezen om met busmaatschappij a, b of c te gaan. Dat lukt echter niet. Ik begrijp dat u eigenlijk zegt: laat al die bedrijven maar bij de overheid. Dat strookt ook met het standpunt dat TNT het monopolie op de post moet houden. Is de lijn van de PVV een lijn waarmee zij de SP links inhaalt: allemaal monopolies, laat de overheid het maar doen? Ik schrik wel van het feit dat u zo'n stalinistische koers kiest.

De heer **Madlener** (PVV): Ik kan u uit de droom helpen. U hoeft daar niet bang voor te zijn. Wij zijn erg voor marktwerking. Als er echt marktwerking kan zijn in een markt, dan is dat vaak de beste wijze om de zaak te organiseren. Hierbij kán echter geen sprake zijn van marktwerking. Dat kan gewoon niet. U zegt zelf ook al: misschien 90% marktwerking. Nee, het is misschien 10% of 0%. De reiziger kan niet kiezen. Voor mij als reiziger is er helemaal geen markt. Ik sta in gebied X, ik wacht op een bus van Connexxion en als mij dat niet bevalt, dan moet ik maar gaan lopen. Er is geen marktwerking voor de reiziger, dus die moeten wij ook niet nastreven. Dat is een van de fouten die vorige kabinetten gemaakt hebben.

De heer **Aptroot** (VVD): U wilt bij het openbaar vervoer geen marktwerking. U wilt bij de post geen marktwerking. Ik heb begrepen dat uw partij heeft verkondigd dat zij deels bij telecommunicatie, telefoon en kabel ook geen marktwerking wil. Bent u langzamerhand inderdaad zo ver naar links opgeschoven dat u zegt: allemaal monopolies en overheidsbedrijven, dat vinden wij het mooiste wat er is?

De heer **Madlener** (PVV): Wij hebben inderdaad geen ideologie dat marktwerking altijd goed is. Wij gebruiken ons gezond verstand en kiezen per markt en per situatie wat de beste wijze van organiseren is. Bij het ene product is dat inderdaad marktwerking, bij het andere



De heer Roemer (SP)

© M. Sablerolle – Gouda

dat de Staat verantwoordelijk blijft. Wij zijn niet, zoals de VVD-fractie, ideologisch gedreven op dit dossier.

Voorzitter. Ik ga gelijk over naar het belangrijkste punt, want ik wil dit debat aangrijpen om een onderwerp aan te snijden dat heel belangrijk is bij de arbeidsvoorwaarden, en dat is de veiligheid van het rijdend personeel en natuurlijk ook van de reiziger. De overlast die het personeel ondervindt tijdens het werk heeft te maken met werkomstandigheden en dat liegt er niet om. Wij krijgen regelmatig verslagen van conducteurs over de wijze waarop zij hun werk moeten doen. Ook veel bus- en tramchauffeurs hebben ongelooflijk veel te verduren. Je zult maar dagelijks bespuwd, uitgescholden, bedreigd of zelfs gestoken worden. Het gevoel van onveiligheid is dan ook zeer groot en wij moeten de chauffeurs en conducteurs zeer dankbaar zijn dat zij überhaupt hun werk nog willen doen. En het gaat maar door. Vorige week weer een verslag van een reiziger ...

De heer **Mastwijk** (CDA): Voorzitter. Ik maak een punt van orde. Ik kan mij niet herinneren dat dit onderwerp op de agenda staat. Als wij het aan de agenda willen toevoegen, dan vraag ik om een korte schorsing, zodat andere fracties zich daar ook op kunnen voorbereiden.

De **voorzitter**: Mijnheer Roemer?

De heer **Roemer** (SP): Dit past wel degelijk bij het onderwerp, want door de marktwerking, door de personeelsparagraaf, is een onderdeel wegbezuinigd. Dat betreft onder meer de mensen die voor de veiligheid zouden moeten zorgen of daaraan een bijdrage kunnen leveren. Ik ben het dus met de heer Madlener eens dat dit bij het onderwerp past. Ik kom er straks in mijn termijn ook op terug.

De **voorzitter**: Ik zal even kort schorsen en verzoek de woordvoerders om bij mij te komen.

De vergadering wordt enkele ogenblikken geschorst.

De **voorzitter**: Na overleg hebben wij besloten om het onderwerp toe te laten tot de agenda. Het zou echter kunnen zijn dat het buiten de bevoegdheden van de

staatssecretaris gaat om hierop te antwoorden. Ik wil de staatssecretaris meegeven dat zij de ruimte en de mogelijkheid heeft om dat deel van het onderwerp waarop zij geen antwoord kan geven te parkeren dan wel toe te zeggen dat de minister – wij hebben net afgesproken dat zijn aanwezigheid bij dit overleg niet nodig was – daarop schriftelijk kan terugkomen.

De heer **Madlener** (PVV): Voorzitter. Ik was bij het verslag van een reiziger dat ons vorige week per mail bereikte. Dat krijgen wij zo'n beetje wekelijks en dat liegt er niet om. Ik durf eigenlijk niet uit te spreken welke verwensingen de conductrice naar haar hoofd kreeg, maar het is echt verschrikkelijk. Ik citeer een stukje en ik laat de ergste woorden weg: "Je moet goed begrijpen dat in mijn cultuur vrouwen niks zijn, shit. Dus voor mij ben je een berg stront, smerige racistische ... Ik zet wijven als jij achter het raam, heb je dat begrepen?" En zo gaat het nog een tijdje door. Dit ontvangen wij wekelijks in onze mailbox van mensen die werken in het openbaar vervoer. Het is werkelijk te schandalig voor woorden. Dan moeten buschauffeurs opkomen voor hun rechten door half te gaan staken. Zij moeten afdwingen dat er iemand in actie komt. Dat is al jaren zo.

De PVV is het zo ongelofelijk zat. Het openbaar vervoer is onveilig en de politiek doet al jaren veel te weinig. Vorige week is er een overleg geweest tussen de politie en de ov-bedrijven in de regio, het zoveelste overleg. Hoe lang moet het nog duren voordat wij de orde in het openbaar vervoer herstellen? Het overleg dat nu plaatsvindt tussen ov-bedrijven en de politie komt vijftien jaar te laat. Essentiële zaken moeten worden geregeld en dat gaat over arbeidsomstandigheden. Die mensen werken elke dag in het openbaar vervoer en krijgen elke dag weer heel nare zaken naar hun hoofd, maar het wordt niet aangepakt. Wij willen een snelle opvolging bij meldingen, goede communicatie, agenten in uniform en in burger en natuurlijk zware straffen. De PVV wil dat de veiligheid een onderdeel wordt van de werkomstandigheden: conducteurs, buschauffeurs en reizigers moeten erop kunnen rekenen dat wij voor 100% achter hen staan.

□

De heer **Roemer** (SP): Voorzitter. De Tweede Kamer heeft na veel onrust onder bus- en tramperspersoneel ervoor gekozen om het personeel werkgaranties te geven. Wij vinden dat vanaf het begin een heel terechte keus, zeg ik tegen de heer Aptroot. Het personeel heeft zelf namelijk niet gekozen voor een wet die de markt belangrijker vindt dan het vervoer en het personeel. Ook voor dit personeel geldt dat arbeidszekerheid gewenst is. Zeker in deze tijd waarin her en der ontslagen vallen snappen wij helemaal de waarde van de werkzekerheid en dat had de heer Aptroot moeten aanspreken.

Concurrentie op arbeidsvoorwaarden past voor de SP niet in een beschaafd land. Bovendien kan werkzekerheid ook een goede stimulans zijn om loyaler te handelen richting de steeds wisselende werkgever. De SP is daarom blij dat wij de personeelsparagraaf vast in de wet opnemen, maar deze personeelsparagraaf is op sommige punten nog minimaal. De zekerheid voor rijdend personeel om over te gaan naar een nieuwe werkgever biedt nog niet de zekerheid dat het werk ook

Roemer

qua invulling vergelijkbaar is. Bovendien geldt deze zekerheid ook nog niet voor al het personeel.

Recentelijk zagen wij weer de beperkingen van de Wet personenvervoer 2000 en ook de beperkingen van de personeelsparagraaf. Indirect personeel hoeft namelijk niet allemaal over te gaan. De gebeurtenissen met de bussen in Gouda, Amsterdam, Purmerend, Tilburg en ga zo maar door – collega Madlener noemde het ook – maken weer duidelijk dat die indirecte werknemers soms erg belangrijk kunnen zijn. De buschauffeurs hebben onvoldoende back-up. Veiligheidsteams zijn soms wegbezuinigd en communicatiemedewerkers, die een nuttige en effectieve schakel zijn tussen de buschauffeur en de politie, verdwijnen ook. Ook dat was vandaag weer in een paginagroot artikel te lezen.

Is de staatssecretaris bereid om in het kader van de veiligheid deze personele bezuinigingen tegen te gaan? Dat kan natuurlijk binnen de wet maar het kan ook door betere eisen te stellen bij de op te stellen bestekken. Wil de staatssecretaris zich daarvoor inzetten?

Ook het werk is niet gegarandeerd bij de personeelsparagraaf. Bus- en tramchauffeurs kunnen een deel van het werk kwijtraken. De overgang naar een nieuwe werkgever kan een aanzienlijke extra reistijd opleveren. Deze secundaire arbeidsvoorwaarden zijn niet allemaal goed geregeld. Buschauffeurs en trambestuurders lijken in de wet beschermd, maar ze zijn persoonlijk soms de dupe van een aanbesteding. Is de staatssecretaris bereid hier nog eens kritisch naar te kijken?

De SP steunt dit wetsvoorstel, maar wil de staatssecretaris wel vragen om eens goed te onderzoeken hoe wij het personeel echt kunnen beschermen tegen de uitwassen van het politieke speeltje van de aanbestedingen. Laat het helder zijn: de beste oplossing is een eind maken aan de marktwerking in het openbaar vervoer.

De heer **Mastwijk** (CDA): Voorzitter. De motie-Mastwijk c.s. over de personeelsparagraaf was een belangrijke motie. Dat heeft natuurlijk niets te maken met de toevalligheid dat mijn naam er als eerste onder staat. Het gaat om het hoofddoel van de motie: rust aan het front van het stads- en streekvervoer. De motie kreeg overigens een buitengewoon grote meerderheid in de Kamer. Marktwerking in stads- en streekvervoer bereik je niet door te sollen met personeel. De kwaliteit van het stads- en streekvervoer is gediend met de uitvoering van het werk door personeel dat gemotiveerd is en door chauffeurs die de stad en de streek kennen en die de taal spreken. Concurreren moeten vervoerders vooral via het aanbieden van slimme ideeën aan de aanbestedende instanties. Ik denk aan slimme oplossingen om meer mensen in de bus te krijgen. Hoe vervoer je ze op een snelle, veilige en comfortabele manier? Aanbestedende overheden zouden hun wantrouwen ten opzichte van vervoerders moeten laten varen.

Goede ideeën om meer mensen in de bus te krijgen worden doorgaans niet geboren achter het bureau van een ambtenaar, maar in het hoofd van een vervoerder. Diezelfde ambtenaar moet vervolgens wel duidelijk – in vaktermen heet dat tegenwoordig SMART – opschrijven wat van de vervoerder precies wordt verwacht. Wat moet precies worden geleverd? Welke sanctie staat er op niet of onvoldoende leveren?

Ik sluit mij aan bij collega Aptroot: in die gebieden waar is aanbesteed, is de kwaliteit van het vervoer beter geworden. Dat is aangetoond in onderzoek naar klanttevredenheid. De slogan van de CDA-fractie was en is: meer en kwalitatief betere reizigerskilometers voor hetzelfde of minder geld. Het is jammer dat dit voordeel aan de inwoners van de drie grote steden lijkt te worden onthouden. Ik vrees dat dit het gevolg zal zijn van een motie die de Kamer in 2007 heeft aangenomen.

De heer **Roemer** (SP): De heer Aptroot was nog zo sportief om toe te geven dat hij ook wel situaties kende waar het anders was. De heer Mastwijk gaat daar blind langs. Blijkbaar heeft hij ons rapport niet gelezen. Blijkbaar heeft hij niet met chauffeurs en reizigers gesproken. Is hij blind voor al die negatieve signalen?

De heer **Mastwijk** (CDA): Ik ben helemaal niet blind. En ik kan ook goed luisteren. Ook ik krijg mailtjes. Nog niet zo lang geleden hebben wij met de staatssecretaris gesproken over de klanttevredenheid in het stads- en streekvervoer. Er is in Brabant wat misgegaan en er zal nog wel wat gebeuren, maar gemiddeld gezien heeft de passagier in Nederland meer en betere waar voor zijn geld. Die conclusie staat ondubbelzinnig in verschillende rapporten opgeschreven.

Hoe staat het met de totstandkoming van één overkoepelende cao voor het totale stads- en streekvervoer?

Mevrouw **Roefs** (PvdA): Voorzitter. Ik houd het heel kort: wij staan volledig achter deze wetswijziging. De motie-Mastwijk c.s. wordt prima uitgevoerd. Er wordt nu een permanente status gegeven aan de bepalingen voor de overgang van personeel bij de overgang van een concessie voor openbaar vervoer van de ene concessiehouder naar de andere. Het personeel kan blijven werken in het eigen woongebied. De heer Madlener merkte dat ook al als heel belangrijk aan. Met de motie werd gemikt op het voorkomen van rechtsonzekerheid en onrust bij werknemers. Dat wordt nu bereikt. Het is duidelijk dat er een groot draagvlak is voor het schrappen van de vervaldatum. Dat is ook heel erg belangrijk.

De vergadering wordt enkele ogenblikken geschorst.

Staatssecretaris **Huizinga-Heringa**: Voorzitter. Met dit wetsvoorstel zet ik de tijdelijke status van de personeelsparagraaf om in een definitieve status in de Wp 2000. De nieuwe concessiehouder is verplicht het direct en indirect herleidbare personeel over te nemen van de vorige concessiehouder. De paragraaf was bedoeld als bescherming van personeel bij de introductie van aanbestedingen. Daarom liep deze tijdelijke maatregel af per 1 januari 2010.

Het belangrijkste argument voor het permanent maken van deze in eerste aanleg tijdelijke maatregel vind ik dat de personeelsparagraaf rechtsonzekerheid en onrust bij werknemers voorkomt bij de overgang van een concessie. Ook in deze economisch slechte tijden is het juist van belang om het personeel te beschermen, ook in het openbaar vervoer. De Kamer heeft de regering in de

Huizinga-Heringa

motie-Mastwijk verzocht om de personeelsparagraaf een definitieve status te geven. De werknemers en de sector vinden ook dat de personeelsparagraaf een definitieve status moet krijgen. Om die reden hebben wij besloten de paragraaf definitief onderdeel te laten worden van de Wp 2000.

De heer **Aptroot** (VVD): De staatssecretaris vermeldt de economisch slechte tijd. Toen men zich dit voornam, waren er geen economisch slechte tijden. Het is waar, het tij is snel gekeerd. Het is overigens de vraag of dat voor het openbaar vervoer geldt, want er schijnt nog steeds een behoorlijk tekort te zijn aan goede chauffeurs. Als je het niet regelt, zal men dus toch een behoorlijk deel van de mensen willen overnemen. Nu de staatssecretaris dit argument gebruikt, zou je ook kunnen stellen dat je de tijdelijke bepaling schrapt in economisch betere tijden.

Staatssecretaris **Huizinga-Heringa**: Ik begrijp de heer Aptroot, maar dit is een bijkomend argument. Dat ik deze economisch slechte tijden noem, is meer om het belang te illustreren van het voorkomen van onrust bij het overgaan van concessies. Nu is dat zeker belangrijk. De heer Aptroot kan zich voorstellen dat het op dit moment grote onrust zou geven, maar ook in economisch voorspoedige tijden is het van groot belang om maatschappelijke onrust te voorkomen bij het overgaan van een concessie. Het grootste gedeelte van de Kamer vond dat ook. Daarom was er brede steun voor de motie van de heer Mastwijk, waarin is gevraagd om van de tijdelijke paragraaf een definitieve personeelsparagraaf te maken.

De heer **Aptroot** (VVD): Is het enige argument van de regering dan de motie-Mastwijk? De Raad van State kraakt het wetsvoorstel op dit onderdeel immers af. De raad zegt dat dit marktwerking belemmert, dat het geen consequent overheidsbeleid is en dat de staatssecretaris dit dus niet moet doen.

Staatssecretaris **Huizinga-Heringa**: Naar mijn mening zegt de Raad van State dat de argumentatie in de toelichting helderder moet zijn. De Raad zegt zeker niet dat dit de marktwerking belemmert.

Een aantal leden heeft gesproken over de omstandigheden waarin de buschauffeurs moeten werken. Deze dagen hebben wij weer kunnen horen hoe moeilijk die kunnen zijn. De heer Madlener gaf een aantal voorbeelden. Hij zei het met aarzeling te lezen. Wij luisteren er met aarzeling naar. Het is niet mals wat mensen soms te horen krijgen. Vanzelfsprekend leef ik mee met mensen die onder moeilijke omstandigheden hun werk doen. Hoewel het buiten het bestek van deze wet valt, want deze wet gaat echt alleen om het definitief maken van een tot nu toe tijdelijke paragraaf, is het goed om te memoreren dat in het hele land pilots worden gehouden waarin bekeken wordt of de politie beter kan worden ingezet bij moeilijkheden in de bus of de tram. Bij deze pilots wordt gebruikgemaakt van een veiligheidscontactfunctionaris. De minister van BZK is daarbij de eerst aangewezen en zij leidt deze pilots. Als staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat wil ik haar beleid steunen. Daarom geeft Verkeer en Waterstaat hieraan voor één jaar een financiële bijdrage. De situatie van de buschauffeurs gaat ons zeker ter harte.

De heer **Roemer** (SP): De staatssecretaris zegt terecht dat minister van Binnenlandse Zaken hiervoor een belangrijke verantwoordelijkheid heeft. Dat erken ik. Ik ben blij te horen dat de staatssecretaris dit zeer serieus wil nemen, maar in het kader van dit wetsvoorstel zien wij dat met name rond het indirecte personeel onzekerheid bestaat. Het directe personeel wordt overgenomen, maar er is ook indirect personeel. Dat is vaak een punt van discussie. In de praktijk zie je dat juist daarvan mensen niet overgaan, dat daarop wordt bezuinigd en dat daar mensen wegvallen. Vaak zijn dat mensen die een functie bekleden als een soort communicatiepersoon, een tussenpersoon of iemand die iets doet voor de veiligheid. Daardoor is een aantal van dergelijke functies weggefallen. Dat is zeker niet bevorderlijk voor de veiligheid. Ik begrijp dat de staatssecretaris daarop niet direct een antwoord kan geven, maar is zij bereid te bekijken of zij op dit specifieke onderdeel van dit wetsvoorstel, met haar verantwoordelijkheid, een bijdrage kan leveren om dit in de toekomst wat scherper te krijgen?

Staatssecretaris **Huizinga-Heringa**: Op dit moment gaat het direct en indirect herleidbare personeel over. Het personeel dat daarbuiten valt, het niet herleidbare personeel, gaat niet over. In zijn algemeenheid gaat het om het management en om administratieve functies. Die vallen buiten de overgang. De heer Roemer zegt dat het ook om functies gaat die hebben te maken met de veiligheid. Dat is niet de informatie die ik op dit moment heb. Ik weet dat het vooral gaat om administratieve functies en managementfuncties. Op dit moment spreken wij over een technische wijziging. Bij de behandeling van de grotere wijzigingen van de Wp 2000 zullen wij ook spreken over mogelijke aanpassingen in de personele paragraaf. Die gaan wij aanpassen aan de nieuwe PSO-verordening en aan de motie-Roefs. Dan komt dit ook nog een keer voorbij. Ik kan mij voorstellen dat wij in dat verband nog eens kijken of wij een daarin scherpere definiëring moeten geven als daar de oorzaak zou liggen.

De heer **Roemer** (SP): Ik ben blij met deze toezegging. Om die wellicht iets scherper te krijgen: is de staatssecretaris bereid nu alvast te laten nagaan of daarin zaken zitten? De buschauffeur die zich vandaag bedreigd voelt, heeft natuurlijk graag het gevoel dat niet alleen de minister van Binnenlandse Zaken maar ook onze eigen staatssecretaris heel sterk meedenkt om te bekijken of dergelijke zaken, ook al zijn het marginale zaken, voor de veiligheid serieus worden opgepakt.

Staatssecretaris **Huizinga-Heringa**: De buschauffeur mag in elk geval weten dat wij aan die pilot met die veiligheidscontactfunctionaris meedoen. Natuurlijk, het is in de eerste plaats de verantwoordelijkheid van de minister van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties. Ook wij willen daarover meedenken en daaraan bijdragen. Dat mag die buschauffeur weten. De heer Roemer stelt dat een oorzaak ligt in de definiëring van de personele paragraaf. Dat is zijn stelling. Ik wil nog eens kijken of ik daarin kan meegaan en of dit mijns inziens ook een oorzaak is. Ik zet daar eerlijk gezegd nog grote vraagtekens bij. Het moment waarop wij daarover weer kunnen spreken is tijdens de behandeling van de grote wijziging van de Wp 2000. Dan spreken wij ook over

Huizinga-Heringa

andere wijzigingen in de personeelsparagraaf. Dat zou het moment zijn om deze zaak nog eens te bekijken.

De heer **Roemer** (SP): Zeker, als dit leidt tot wijzigingen, is dat het moment. Ik ben blij dat de staatssecretaris ernaar wil kijken. Kan zij toezeggen dat zij de Kamer erover zal informeren als zij meer informatie heeft?

Staatssecretaris **Huizinga-Heringa**: Dat vind ik een lastige toezegging. Ik kijk daarnaar in verband met de wijziging van de Wp 2000. Wanneer daarover helderheid bestaat, gaat ook dat wetsvoorstel naar de Kamer. Een reden waarom over dit specifieke punt eerder informatie naar de Kamer zou moeten gaan, zie ik niet. Het duurt echt niet zo lang meer. Laten wij dit hele onderwerp daar bespreken waar het hoort, bij de behandeling van de mogelijke inhoudelijke wijziging van de personele paragraaf.

De heer **Madlener** (PVV): Pilots zijn eigenlijk proeven of eerste aanzetten. De tijd voor proeven of eerste aanzetten is gewoon voorbij. Dit speelt al jarenlang. Al jarenlang worden buschauffeurs bespuwd en uitgescholden. Conducteurs moeten ook al jaren hun werk doen onder omstandigheden waarvan je denkt: ik vind het knap dat je dit werk nog volhoudt. Vindt de staatssecretaris het ook geen tijd dat er een soort recht komt voor die mensen op goede opvolging, dat een melding gemaakt moet kunnen worden aan de politie, dat de politie snel ter plaatse moet zijn, dat de communicatieapparatuur werkt. Dat zijn allemaal essentiële zaken voor de veiligheid. Ook die contactfunctionaris is essentieel voor de veiligheid. Is de staatssecretaris bereid daarnaar echt goed te kijken, om het op te nemen voor die chauffeurs en conducteurs en de veiligheid goed te regelen? Het moet niet nodig zijn dat buschauffeurs gaan staken om te zorgen dat hun veiligheid gegarandeerd is. Dat moet vanzelfsprekend zijn. Ik vind dat de staatssecretaris daarin ook een verantwoordelijkheid heeft. Is zij dit met mij eens en gaat zij dit regelen bij de volgende wetswijziging?

Staatssecretaris **Huizinga-Heringa**: Er moet echt iets gebeuren en daarom heb ik de minister van Binnenlandse Zaken gezegd dat ik bereid ben om een financiële bijdrage te leveren aan die veiligheidscontactfunctionaris.

U zegt dat ik niet met een pilot moet beginnen, maar meteen maatregelen moet nemen. Om uit te vinden wat goede effectieve maatregelen zijn moet je jezelf echter de tijd gunnen. In het hele land worden pilots gehouden, maar dat betekent niet dat zaken worden geparkeerd. Integendeel, het betekent dat wij serieus onderzoeken welke maatregelen nodig zijn om buschauffeurs ervan te verzekeren dat ze op tijd door de politie worden geholpen. Pilots zijn dus niet een manier om zaken te vertragen, maar een manier om zaken serieus en goed op te pakken. Dat ik de problemen serieus neem, blijkt uit mijn aanbod om de minister van Binnenlandse Zaken te ondersteunen.

De heer **Madlener** (PVV): Het woord "pilot" kan ik niet meer horen. Er wordt al jaren gesproken over pilots en ik wil nu eindelijk wel eens concrete maatregelen zien. Wij weten allemaal wat er nodig is. Chauffeurs kunnen u dat zo vertellen. Zij willen dat die rotjochies gepakt worden en dat de politie snel ter plaatse is als zij op de nood-

knop drukken. Dat gebeurt nog steeds niet. De noodknop werkt niet en daarom leggen de chauffeurs voor de zoveelste keer het werk neer.

De **voorzitter**: Mijnheer Madlener, met vragen over politieassistentie moet u zich toch echt tot de minister van Binnenlandse Zaken wenden.

De heer **Madlener** (PVV): Dat doen wij ook. Mijn collega spreekt de minister van Binnenlandse Zaken hierop aan, maar ik spreek de staatssecretaris hierop ook aan. Zij is immers medeverantwoordelijk voor de sociale veiligheid in het openbaar vervoer. Samen met de minister van Binnenlandse Zaken moet zij het regelen. Ik roep haar dan ook op om er nu eindelijk eens werk van te maken.

Staatssecretaris **Huizinga-Heringa**: Ik herhaal dat ik het beleid van de minister van Binnenlandse Zaken steun, onder meer met een financiële bijdrage. Ik doe dat nu juist, omdat ik het een serieus probleem vind, waarvoor snel oplossingen moeten worden gevonden. Wat de heer Madlener vraagt, doe ik dus al.

Voorzitter. De heer Mastwijk vroeg naar de stand van zaken rond de cao-onderhandelingen. Komt er één cao voor het hele openbaar vervoer? Een cao is een zaak van werkgevers en werknemers. Daarbij spelen heel veel belangen een rol. Ik vind het overigens buitengewoon triest dat er in de gesprekken weinig voortgang wordt geboekt.

De heer **Roemer** (SP): Bemoeit u zich er wel mee? U zegt dat er heel weinig voortgang wordt geboekt en dan kan ik mij voorstellen dat u zich als bemiddelaar aanbiedt.

Staatssecretaris **Huizinga-Heringa**: Mensen van mijn ministerie zijn bij de besprekingen betrokken. Het is en blijft echter in de eerste plaats een zaak van werkgevers en werknemers. Als mijn mensen kunnen helpen door te faciliteren of mee te denken, doen zij dat. Wij staan dus zeker niet aan de zijlijn. Een cao is en blijft echter een zaak van werkgevers en werknemers.

De heer **Roemer** (SP): Dat ontken ik niet. De heer Mastwijk ontkent dat ook niet. Er is veel bij het ministerie weggehaald, maar bij dit soort onderwerpen moet u mijns inziens een regierol vervullen. Bent u bereid om te bemiddelen? U kunt dat aan uw ambtenaren overlaten, maar ik zou graag horen dat u bereid bent om zelf te gaan bemiddelen.

Staatssecretaris **Huizinga-Heringa**: Als ambtenaren bemiddelen of bij die gesprekken aanwezig zijn, doen ze dat namens mij.

De heer **Roemer** (SP): Dat is mijn vraag niet. De gesprekken stokken, ondanks de aanwezigheid van uw ambtenaren. Dat is de reden dat ik u vraag om persoonlijk te gaan bemiddelen.

Staatssecretaris **Huizinga-Heringa**: Het is in de eerste plaats een zaak van werkgevers en werknemers. Wij moeten ervoor waken om niet door een soort "klankenlyriek" de indruk te wekken dat een bewindspersoon uiteindelijk verantwoordelijk is. Dat is niet zo. Werkgevers en werknemers zullen er samen uit moeten komen. Mijn ministerie staat daar in mijn opdracht niet bij aan de

Huizinga-Heringa

kant. Het zwaartepunt ligt echter niet bij het ministerie van Verkeer en Waterstaat. Het ministerie wil meedenken, het wil faciliteren, maar het neemt daarin niet de verantwoordelijkheid. De verantwoordelijkheid ligt immers bij de werkgevers en werknemers. Het is van het grootste belang, dat echt helder te houden.

De heer **Roemer** (SP): U zegt dus: nee, ik ben niet bereid te bemiddelen. Zeg dat dan gewoon!

Staatssecretaris **Huizinga-Heringa**: Dat is het antwoord niet. Het antwoord is wat ik u heb gegeven, mijnheer Roemer.

De heer **Mastwijk** (CDA): Ik begrijp dat de heer Roemer – zo slim als hij is – mijn vraag uiteraard omarmt. Maar ik wil wel helder hebben dat mijn vraag inhoudelijk was. Ik vertaal de woorden van de staatssecretaris als: een druppeltje smeerolie is prima. Ik vind echter dat zij gelijk heeft dat dit onderwerp op tafel ligt bij de sociale partners.

De **voorzitter**: Ik heb begrepen dat de Kamer geen behoefte heeft aan een tweede termijn.

De algemene beraadslaging wordt gesloten.

De **voorzitter**: Aanstaande dinsdag zullen wij over het wetsvoorstel stemmen.

Sluiting 16.42 uur

Lijst van ingekomen stukken, met de door de Voorzitter ter zake gedane voorstellen:

De volgende brieven

Toezegging AO JBZ 14-01-2009 inzake info optreden tegen andere lidstaten gesignaleerde vreemdelingen - 23490-542
staatssecretaris van Justitie, Albayrak N. - 3 februari 2009
Rondgezonden en gepubliceerd

IJsselmeerziekenhuizen XI - 27295-126
minister van Volksgezondheid, Welzijn en Sport, Klink A. - 3 februari 2009
Rondgezonden en gepubliceerd

Analyse woningmarkt en overheidsinstrumentarium - 27562-21
minister voor Wonen, Wijken en Integratie, Laan van der E.E. - 30 januari 2009
Rondgezonden en gepubliceerd

Maatregelen Q-koorts - 28286-258
minister van Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit, Verburg G. - 4 februari 2009
Rondgezonden en gepubliceerd

Voortgangsrapportage Nota Dierenwelzijn en Nationale Agenda Diergezondheid - 28286-259
minister van Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit,

Verburg G. - 4 februari 2009
Rondgezonden en gepubliceerd

Financiële situatie regionale politiekorpsen n.a.v. begrotingen 2009 - 29628-115
minister van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties, Horst ter G. - 2 februari 2009
Rondgezonden en gepubliceerd

Besluit van tot aanpassing van enige algemene maatregelen van bestuur aan artikel 52 Auteurswet - 29838-15
staatssecretaris van Justitie, Albayrak N. - 3 februari 2009
Rondgezonden en gepubliceerd

De volgende brief

Aandachtspunten t.b.v. onafhankelijk onderzoek Irak - 2009Z01886
Burgerinitiatief Openheid over Irak - 4 februari 2009
Ter inzage gelegd op de Griffie

De volgende brieven

Reactie op verzoek commissie inzake een overzicht van wetsvoorstellen en AMvB's - 2009Z01765
minister van Onderwijs, Cultuur en Wetenschap, Plasterk R.H.A. - 3 februari 2009
Doorzenden aan de betrokken commissie(s)

Taak opdracht Taskforce - 2009Z01568
staatssecretaris van Volksgezondheid, Welzijn en Sport, Bussemaker M. - 30 januari 2009
Doorzenden aan de betrokken commissie(s)

De Voorzitter, de Eerste ondervoorzitter en de Tweede ondervoorzitter, stellen voor, te stellen in handen van

a. de vaste commissie voor Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties:
- Wijziging van enkele bijzondere wetten in verband met de Wet dwangsom en beroep bij niet tijdig beslissen (31844).