

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

946

Vragen van het lid **Özütok** (GroenLinks) aan de Staatssecretaris van Sociale Zaken en Werkgelegenheid over *de werkdruk bij buschauffeurs* (ingezonden 18 december 2017).

Antwoord van Staatssecretaris **Van Ark** (Sociale Zaken en Werkgelegenheid) (ontvangen 24 januari 2018).

Vraag 1

Bent u bekend met het bericht «Buschauffeurs hebben zelfs geen tijd om even te plassen»?¹

Antwoord 1

Ja.

Vraag 2, 3, 4

Deelt u de mening dat het heel onwenselijk is dat werknemers vanwege de werkdruk niet eens tijd hebben om naar het toilet te gaan, laat staan te lunchen? Zo nee, waarom niet?

Deelt u de mening dat in de collectieve arbeidsovereenkomst (cao) goede afspraken moeten worden gemaakt over pauzes? Bent u bereid om hier een vinger aan de pols te houden?

Kan de Inspectie SZW een rol vervullen in het aanpakken van dit soort wantoestanden?

Antwoord 2, 3, 4

Ik onderschrijf het belang van goede werkomstandigheden. Hierbij hoort uiteraard ook de mogelijkheid tot het in acht nemen van voldoende pauze- en rustmomenten. Hierover heb ik uw Kamer ook bericht in de beantwoording van eerdere Kamervragen².

Volgens de Arbeidsomstandighedenwet is het de primaire verantwoordelijkheid van de werkgever om voor goede arbeidsomstandigheden te zorgen. De werkgever dient bovendien op grond van de Arbeidstijdenwet een beleid inzake arbeids- en rusttijden te voeren in samenhang met het arbeidsomstandighedenbeleid. De werkgever is daarmee verantwoordelijk voor het inrichten

¹ NOS, 14 december 2017; <https://nos.nl/artikel/2207512-buschauffeurs-hebben-zelfs-geen-tijd-om-even-te-plassen.html>

² Tweede Kamer, vergaderjaar 2017–2018, nr. 641, Aanhangsel van de Handelingen, «toiletrestricties» voor beveiligers op Schiphol, d.d. 8 december 2017

van de werkzaamheden op een wijze waarop de werkdruk op een acceptabel niveau blijft.

De Arbeidstijdenwet legt vast hoe lang werknemers mogen werken en wanneer iemand recht heeft op pauze of rusttijd. Deze wet geeft werkgevers en werknemers ook ruimte om in onderling overleg specifieke afspraken te maken over werktijden.

Afspraken over pauzes kunnen zijn gevat in de geldende cao's, maar ook daarnaast kunnen tussen werkgevers en werknemers afspraken worden gemaakt over pauzes en korte werkonderbrekingen. Die kunnen bijvoorbeeld de vorm krijgen van reglementen en protocollen. Het is in eerste instantie aan de cao-partijen – werkgever en werknemers – om elkaar aan te spreken op gemaakte afspraken en eventuele knelpunten aan te kaarten.

Wanneer sprake is van niet-naleving van de arbeidswetgeving, dan kan hiervan melding worden gemaakt bij de Inspectie SZW. Wanneer meldingen via de ondernemingsraad of de vakbond worden ingediend, volgt altijd onderzoek door de Inspectie SZW.

De Inspectie SZW geeft daarnaast zowel aan het thema werkdruk als aan de sector transport en logistiek bijzondere aandacht. Zo heeft de Inspectie een tool ontwikkeld die werkgevers helpt om na te gaan hoe hoog de werkdruk binnen de organisatie is, wat voor effect dit heeft op werknemers en hoe deze werkdruk verminderd kan worden³. Op de website van de Inspectie SZW zijn daarnaast nog specifieke op de transportsector toegesneden tools en rapporten te vinden⁴.

Vraag 5

Ziet u dit ook als een onderdeel van een breder probleem van doorgeslagen rendementsdenken in de publieke sector, waardoor de werkdruk voor werkenden in de publieke sector steeds hoger wordt? Zo nee, waarom niet?

Antwoord 5

Ik zie dit in eerste instantie als een zaak tussen werknemers en hun vertegenwoordigers en de werkgevers in de in het artikel genoemde vervoersbedrijven.

Meer in het algemeen vind ik het van belang dat werkgevers – ook in de publieke sector – oog hebben voor de werkdruk van hun werknemers. Zij zijn immers verantwoordelijk voor goede arbeidsomstandigheden van hun werknemers. Aandacht voor de werkdruk is bovendien in het belang van de werkgevers. Zij zijn erbij gebaat dat hun werknemers, in dit geval buschauffeurs, hun werk goed en veilig kunnen uitvoeren.

Er is overigens inmiddels tussen werkgevers en bonden een akkoord bereikt over een nieuwe CAO voor het streekvervoer⁵. Hierin zijn ook afspraken gemaakt over het pauzegebruik en andere maatregelen om de werkdruk te beperken.

Vraag 6

Ziet u het aanbestedingsbeleid van provincies en vervoersregio's ook als een oorzaak van deze werkdruk? Zo ja, bent u bereid om, in overleg met de Minister van Binnenlandse Zaken, nader te bekijken wat de invloed is van dit aanbestedingsbeleid op de arbeidsomstandigheden van buschauffeurs? Zo nee, waarom niet?

Antwoord 6

Zoals ik in het antwoord op vragen 2 tot en met 4 heb aangegeven is het de primaire verantwoordelijkheid van de werkgever – in dit geval de vervoersbedrijven – om voor goede arbeidsomstandigheden te zorgen. De werkgever is verantwoordelijk voor het inrichten van de werkzaamheden op een wijze waarop chauffeurs fit blijven achter het stuur.

Opdrachtgevers, zoals de provincies en vervoersregio's, kunnen in aanbestedingsprocedures rekening houden met sociale aspecten en de arbeidsomstandigheden binnen de aanbestedende bedrijven meewegen. De toenemende

³ Zie <http://werkdrukongewenstgedrag.zelfinspectie.nl/>.

⁴ Zie: <https://www.inspectieszw.nl/sectoren/transport-en-logistiek>.

⁵ Zie: <https://nos.nl/artikel/2212123-nieuwe-cao-voor-12-000-werknemers-in-streekvervoer-nationaal-staking.html>.

aandacht voor goed opdrachtgeverschap en duurzaam of maatschappelijk verantwoord inkopen is een positieve ontwikkeling. Opdrachtgevers kunnen de verantwoordelijkheid van werkgevers echter niet overnemen en zijn te allen tijde gehouden aan de geldende wettelijke kaders en cao-afspraken. Daarom zie ik op dit moment geen aanleiding om hierover met andere bewindspersonen in overleg te treden. Daarom zie ik op dit moment geen aanleiding om hierover met de Minister van BZK, die over het aanbestedingsbeleid van de rijksoverheid gaat, noch met de Minister van EZK, die verantwoordelijk is voor de Aanbestedingswet, in overleg te treden.

Vraag 7

Kunt u aangeven of de werkdruk invloed kan hebben op de verkeersveiligheid wanneer buschauffeurs onvoldoende rust- en pauzemomenten hebben? Zo ja, deelt u de mening dat het onacceptabel is dat de veiligheid van chauffeurs, passagiers en overige weggebruikers in het gedrang komt door werkdruk? Zo nee, waarom niet?

Antwoord 7

Rust- en pauzemomenten zijn belangrijk voor werknemers om hun werk goed en gezond uit te kunnen voeren. Daarom stelt de wet ook verplichtingen aan arbeids- en rusttijden én kunnen er in onderling overleg tussen werkgever en werknemer hierover aanvullende afspraken worden gemaakt. De werkgever is verantwoordelijk voor een goede organisatie van het werk, waarbij de veiligheid van chauffeurs, passagiers of anderen niet in het gedrang mag komen.

Op basis van de berichtgeving kan ik geen uitspraak doen of de huidige werkdruk van buschauffeurs tot gevaarlijke situaties leidt. Mocht hiervan sprake zijn dan kan, zoals in het antwoord op vragen 2 tot en met 4 is aangegeven, hiervan melding worden gedaan bij de Inspectie SZW.