

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

### 1531

Vragen van het lid **Roemer** (SP) aan de staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat over *beunhazerij in het openbaar vervoer*. (Ingezonden 14 december 2009)

- 1 Bent u bekend met de praktijken van onderaanneming in het openbaar vervoer (OV) zoals genoemd in het artikel in de Spits?<sup>1</sup>
- 2 Bent u ook van mening dat dit soort onderaannemingen de kwaliteit, veiligheid, service en de klantgerichtheid van het openbaar vervoer verder ondermijnen dan wel de risico's daarop vergroten?
- 3 Hoe en met welke frequentie controleert een vervoersregio om bijvoorbeeld te kijken of het aantal dienstregelingsuren (dru's) dat in de concessie is overeengekomen wordt nageleefd door de vervoerder?
- 4 Hoe wordt gewaarborgd en gecontroleerd of aan de wettelijke eisen die worden gesteld aan de vervoerder, de bestuurder en het materieel voldaan wordt bij dit soort vormen van onderaanneming?
- 5 Welke sancties kan een vervoersregio opleggen als blijkt dat de vervoerder zich niet houdt aan de afspraken zoals

vastgelegd bij de concessieverlening met de (hoofd-)vervoerder? Kunnen er ook directe sancties worden opgelegd aan een onderaannemer? Zo ja, hoe vaak is dit al voorgekomen en om welke sancties ging dit?

- 6 Erkent u dat het systeem van onderaannemen zorgt voor minder transparantie voor opdrachtgevende overheden?
- 7 Hoe is de ketenaansprakelijkheid geregeld bij dit soort vormen van onderaanneming?
- 8 Kunt u duidelijk aangeven wat de verschillen zijn in opleiding en diploma-eisen tussen een chauffeur die op een touringcar rijdt en een chauffeur die in het stad- en streekvervoer rijdt?
- 9 Kunt u duidelijk aangeven wat de verschillen zijn in de regels omtrent rijd- en rusttijden tussen chauffeurs die op een touringcar rijden en chauffeurs die in het stad- en streekvervoer rijden?
- 10 Vallen de touringcar chauffeurs die rijden in opdracht van Connexxion in de regio De Liemers onder de cao Openbaar Vervoer?
- 11 Rijden de onder vraag 10 genoemde touringcarchauffeurs in het openbaar

vervoer? Zo ja, hoe verklaart u dan dat deze chauffeurs niet onder de cao OV vallen? Gaat u dit alsnog regelen en zo ja; op welke termijn?

- 12 Bent u van plan een einde te maken aan dit soort mogelijkheden van onderaanneming in het openbaar vervoer? Zo nee; waarom niet? Zo ja, op welke termijn?

<sup>1</sup> Spits, 10 december 2009: «Beunhazerij in OV onder vuur».

### Antwoord

Antwoord van staatssecretaris **Huizinga-Heringa** (Verkeer en Waterstaat) (ontvangen 9 februari 2010)

- 1 Ik heb kennis genomen van de inhoud van het artikel in de Spits.
- 2 Zowel de nationale wetgeving (Wet personenvervoer; Wp2000) als de Europese regelgeving (PSO-verordening) maken onderaanneming mogelijk. De decentrale overheden kunnen in de concessies eisen vastleggen over kwaliteit en dienstverlening. De concessiehouder en zijn onderaannemer zullen aan deze eisen moeten voldoen. De hoofdaannemer blijft aansprakelijk voor de uitvoering van het werk.

3

Een decentrale overheid kan in de concessie vastleggen op welke wijze en met welke frequentie de uitvoering van de concessie wordt gecontroleerd. Dit verschilt per concessie en per concessieverlener.

4

Vervoerders dienen zich allereerst te houden aan de concessie, daarnaast dient een vervoerder te voldoen aan de regels uit de Wp2000. De concessieverlener toetst aan de concessie-afspraken. De Inspectie Verkeer en Waterstaat verleent communautaire vergunningen voor de onderneming en de RDW verleent APK-keuringen. Vervoerders dienen zich verder te houden aan andere wettelijke regels waaronder de Arbeidstijdenwet. Deze wettelijke regels worden gecontroleerd door de daarvoor aangewezen instanties.

5

Een decentrale overheid kan in de concessie bonus-malussystemen vastleggen, waarmee de vervoerder zowel wordt geprikkeld tot het leveren van betere prestaties als gestraft wordt voor ondermaatse prestaties. Conform artikel 34 van de Wp2000 is de concessiehouder verplicht openbaar vervoer te verrichten volgens hetgeen in de concessie is bepaald en is verplicht de daaraan verbonden voorschriften na te leven. Artikel 43 bepaalt vervolgens dat een concessie geheel of gedeeltelijk kan worden ingetrokken indien is gebleken dat de concessiehouder de concessie niet naar behoren uitvoert of heeft uitgevoerd.

De concessieverlener staan daarmee voldoende middelen ter beschikking om de concessie goed te laten uitvoeren. De decentrale overheden hebben de informatie over de mate waarin bonussen en malussen zijn toegekend. Ik beschik daar niet over.

6

Indien bij de inschrijving op een aanbesteding blijkt dat de vervoerder voornemens is onderdelen van de concessie in onderaanneming te laten uitvoeren, dient dat duidelijk te zijn omschreven bij de inschrijving op de aanbesteding. Indien dat niet het geval is en de concessiehouder toch diensten onderaannesteed kan de concessieverlener de concessiehouder aanspreken op naleving van de concessie. Indien er

niet tot overeenstemming wordt gekomen kan de concessieverlener de zaak aan de rechter voorleggen.

7

De ketenaansprakelijkheidsregeling, zoals vastgelegd in de wet Ketenaansprakelijkheid, maakt de aannemer van een werk aansprakelijk voor de loonheffingen premies volksverzekeringen en premies werknemersverzekeringen. Deze dient de onderaannemer in verband met het werk of een deel daarvan af te dragen. Op zijn beurt kan de onderaannemer een deel van het werk dat aan hem is uitbesteed, aan een ander uitbesteden; zo kan een keten ontstaan van (onder)aannemers die allen bij de uitvoering van één werk betrokken zijn. De ketenaansprakelijkheidsregeling maakt elke schakel van de keten aansprakelijk voor alle volgende schakels in de keten.

8

Er zijn wettelijk geen verschillen tussen de examen-eisen voor chauffeurs op touringcars en chauffeurs in het stads- en streekvervoer. De chauffeur van een bus moet tenminste 21 jaar oud zijn, een geldig D-rijbewijs hebben en vakbekwaam zijn. Bovendien moet de chauffeur een geldige geneeskundige verklaring kunnen tonen. Vervoerbedrijven kunnen uiteraard zelf aanvullende eisen stellen. De concessieverlener kan bovendien ook aanvullende eisen stellen. Deze eisen kunnen per concessieverlener verschillen.

9

Wettelijk zijn er drie verschillen tussen de arbeids-, rij- en rusttijden voor het Openbaar Busvervoer en het Besloten Busvervoer. Namelijk:

#### A. Registratieverplichting

Voor touringcars is gebruik van de digitale tachograaf verplicht gesteld sinds 1 mei 2006. Voor het openbaar vervoer staat het een vervoerder vrij om een tachograaf te plaatsen. Als er geen tachograaf is geplaatst, is de vervoerder verplicht een dienstrooster en -regeling te hebben. De chauffeur dient afwijkingen van de verschillende rijperiodes, andere werkzaamheden, pauzes en beschikbaarheid aan te tekenen op een afschrift van het dienstrooster, dienstregeling of rouleringschema. Het betreft hier dus een verschil in instrumentarium.

#### B. Pauze-rusttijd

Chauffeurs in het openbaar busvervoer en chauffeurs in het besloten busvervoer vallen onder verschillende pauze-regelingen. Voor touringcarvervoer geldt wat betreft het genieten van pauzes de ononderbroken rijtijd. De chauffeur moet na 4,5 uur rijtijd een onderbreking van 45 minuten aaneengesloten nemen. Deze mag worden vervangen door een onderbreking van 15 minuten gevolgd door één onderbreking van 30 minuten (totaal minimaal 45 minuten).

Het stads- en streekvervoer kent geen normering op het gebied van de ononderbroken rijtijd. In het openbaar busvervoer moet bij meer dan 5,5 uur arbeid deze worden onderbroken door een pauze van minimaal 30 minuten, die kan worden opgesplitst in twee pauzes van elk 15 minuten. Bij meer dan 10 uur arbeid moet de arbeid worden onderbroken door een pauze van minimaal 45 minuten, die kan worden gesplitst in drie pauzes van elk tenminste 15 minuten. Niet naleven van de pauzeregeling is bestuursrechtelijk en rechtelijk strafbaar gesteld.

#### C. Maximale rijtijden

Chauffeurs die in Nederland op een touringcar rijden, vallen onder de rij- en rusttijden van de Europese verordening 561/2006 rij- en rusttijden. De dagelijkse rijtijd is maximaal 9 uur, maximaal 2x per week 10 uur, met in achtneming van alle verplichte dagelijkse en wekelijkse rusttijden. De wekelijkse rijtijd mag niet meer bedragen dan 56 uur.

Het stads- en streekvervoer dient zich te houden aan de rusttijdbepalingen zoals deze zijn opgenomen in de Europese rij- en rusttijdenverordening. Dit brengt een afgeleide maximale arbeidstijd van 13 uur en tweemaal in de week 15 uur met zich mee. Dit laatste is in overeenstemming met de Europese rijen rusttijdenverordening, die in artikel 15 een adequate bescherming voorschrijft in verband met toegestane rijtijd. Een werkweek kan gemiddeld maximaal 48 uur arbeidstijd duren.

10

De verantwoordelijkheid voor afspraken met chauffeurs ligt bij de sociale partners. Sociale partners maken afspraken over de CAO's en de

(ontwikkeling van) loon- en arbeidsvoorwaarden.

11

Onder welke CAO chauffeurs vallen, bepalen werkgevers en werknemers gezamenlijk.

12

Onlangs is onderaanbesteding ook in Europese regelgeving (PSO-verordening) mogelijk gemaakt. De DO's kunnen dit nader toepassen en invullen.