



WITBOEK 2023

**De toekomst van het OV en het verlagen
van de werkdruk voor chauffeurs en reizigers**



COLOFON

Uitgave FNV en CNV

Opmaak Studio FNV

Druk Repro FNV

Order 230xx | M23030451

maart 2023, © FNV en CNV

FNV EN CNV VOEREN ACTIE VOOR DE TOEKOMST VAN HET OV

Het openbaar (streek)vervoer staat ernstig onder druk. Dat zien niet alleen de vele buschauffeurs die bij ons zijn aangesloten. Dat zegt ook het Planbureau voor de leefomgeving in zijn rapport van 31 oktober 2022, waaruit volgt dat met name het platteland steeds minder goed bereikbaar is.¹ Ook journalistiek platform Pointer, inventariseerde recent dat de laatste 5 jaar meer dan 500 bushaltes zijn verdwenen in Nederland. Wederom met name in het platteland.² 1 op de 12 Friese huishoudens heeft hierdoor volgens het CBS een gebrek aan vervoersmogelijkheden.³ Ook de Mobiliteitsalliantie, waar ook veel werkgeversorganisaties in verenigd zijn, geeft aan dat het van wezenlijk belang is dat het openbaar vervoer niet verder wordt uitgekleeft. Waarbij zij ook buiten de randstad een flinke verschraling van het aanbod zien.⁴ De bereikbaarheid van dorpen, suburbane gebieden en buitenwijken van grote steden neemt al jaren gestaag af en de vervoersarmoede, het gebrek aan toegang tot mobiliteit, groeit. Tijdens Corona is de dienstregeling verder afgeschaald en als gevolg van het huidige personeelstekort, vallen er dagelijks vele ritten uit. De reiziger die de bus niet kan nemen naar zijn bestemming of die voor niks staat te wachten verliest het vertrouwen het openbaar vervoer. Om die reden zal hij steeds vaker geneigd zijn om kiezen voor alternatieven.

In het klimaatakkoord is afgesproken dat het personenvervoer moet worden verduurzaamd om zo de CO₂-uitstoot te verminderen. In het privé personenvervoer streeft men tevens naar minder reisbewegingen met de auto en meer met het openbaar vervoer. Voor zakelijk verkeer wordt gestreefd naar acht miljard minder zakelijke autokilometers minder in 2030 door meer thuis te werken en meer gebruik te maken van het openbaar vervoer⁵. Op dit moment is de trend echter omgekeerd. Uiteindelijk legt deze crisis in het openbaar vervoer druk op het milieu en zorgt de afnemende bereikbaarheid voor onvrede bij mensen die buiten de centra van grote steden wonen en bij alle reizigers die afhankelijk zijn van het openbaar vervoer.

Ook de medewerkers in het streekvervoer staan steeds meer onder druk. De werkdruk voor de werknemer is onacceptabel hoog door zeer onregelmatige roosters, te krappe rijtijden en te weinig pauze en rusttijd. Deze aspecten zorgen bovendien voor een bovenmatig ziekteverzuim onder de chauffeurs, waardoor de werkdruk voor collega's verder wordt opgeschroefd en waardoor het aantal uitgevallen ritten verder toeneemt. Tegelijkertijd maken de factoren die leiden tot werkdruk de sector minder aantrekkelijk voor nieuwe werknemers, waardoor het personeelstekort eerder toedaneemt. De problemen zijn zo groot dat ze zelfs ten grondslag liggen aan een cao-conflict. Al meer dan 9 maanden is er sprake van stakingen in het openbaar vervoer.

De acties die FNV en CNV in het streekvervoer voeren gaan dus niet alleen over loon, hoewel dat voor onze leden, die hun koopkracht met de hoge inflatie nog verder achteruit hebben zien gaan, uiteraard wel heel belangrijk is. De acties gaan ook over werkdruk en gezondheid en in de kern over de toekomst van het openbaar vervoer van Nederland. De huidige situatie is niet langer houdbaar. Zowel onze chauffeurs als onze reizigers hebben er veel last van. Het is belangrijk is dat er ingegrepen wordt door overheid en vervoerders, om het tij te keren.

WAT IS ER AAN DE HAND: VERKEERDE PRIKKELS

Het openbaar vervoer wordt sinds 2000 openbaar aanbesteed. De financieringsstructuur in het personenvervoer begint bij het Rijk dat subsidies aan Provincies verstrekt waarmee die via aanbestedingsprocedures, het openbaar vervoer van personen per bus en regionale trein verzorgen. Decentrale overheden worden geconfronteerd met Rijksbezuinigingen. Decentrale overheden zelf proberen de aanbestedingstrajecten daarom tegen een zo gunstig mogelijke prijs weg te zetten. Met een afnemend budget gaat de prijs vaak boven kwaliteitscriteria. Vervoerders, commerciële marktpartijen, zijn ook gericht op winstmaximalisatie. Hierdoor ligt de focus in het systeem en de gehele (financiële) keten van het openbaar vervoer op kostenefficiëntie en/of kostenbesparing.

1 J. Bastiaansen, M. Breedijk, 'Toegang voor iedereen? Een analyse van de (on)bereikbaarheid van voorzieningen en banen in Nederland', 31 oktober 2022, pbl.nl.

2 E. Engel, E. Meesterberends, Y. Verkaik, L. Aarnoudse, 'Ruim 500 bushaltes verdwenen in 5 jaar tijd, vooral in Drenthe en Groningen', 25 februari 2023, pointer.kro-ncrv.nl/

3 'Gebrek aan vervoersmogelijkheden voor 1 op de 12 Fryske huishoudens', 6 december 2022, cbs.nl.

4 D. Bremmer, 'Vervoerslobby legt 5 eisen op tafel: Kaalslag openbaar vervoer in provincies moet stoppen', 8 maart 2023, ad.nl.

5 'Klimaatakkoord', 28 juni 2019, Ministerie van Economische Zaken en Klimaat

De vervoerder die de aanbestedingen 'wint' mag gedurende de afgesproken termijn van ongeveer 10 jaar het vervoer verzorgen volgens de wensen van de opdrachtgever (Provincie). Uit de praktijk blijkt dat vervoerders te goedkoop inschrijven, daardoor te weinig marge blijken te hebben en dan vervolgens bezuinigen of afschalen (minder of geen ritten meer rijden) op 'dunne lijnen'. Dat zijn de lijnen waar minder gebruik van wordt gemaakt en waar minder geld mee kan worden verdiend. Door de systematiek van het aanbesteden is er sinds 2000 veel te hard geconcentreerd op de dienstregeling, waardoor snijden in de (personeels)kosten voor de vervoerders nog de enige manier is om het hoofd boven water te houden.

Dit zien we ook terug in de roosters. Er wordt steeds strakker geroosterd om maximaal kostenefficiënt te kunnen zijn. De menselijke maat lijkt hierbij meer en meer op de achtergrond te zijn geraakt. Vertragingen worden de chauffeurs in de schoenen geschoven en gaan vaak af van de pauze. De ingeplande pauzes (15 min per 4 uur) kunnen door te strakke roosters niet altijd volledig worden genoten. Even snel naar de wc tijdens een overstap is er niet meer bij.

Om een zo efficiënt mogelijke, of in andere woorden een maximaal financieel rendabele, dienstregeling te kunnen draaien wordt gewerkt met digitale rijtijdmeting. Dit is een GPS-kastje dat minutieus volgt of een bus op schema rijdt en mocht dit niet zo zijn, de chauffeur sommeert om zachter of juist veel harder te gaan rijden. De rijtijdmeting speelt een hele grote rol in het steeds strakker maken van de rijtijden. Niet alleen de meting zelf is problematisch, maar ook hoe er door werkgevers met te korte of te lange tijden wordt omgegaan. We zien dat ritten met veel te lange rijtijden geschrapt worden en dat de rijtijden van zeer ambitieuze chauffeurs die er wel in slagen binnen de gestelde rijtijd hun dienst te rijden tot norm worden gemaakt.

Het idee achter de aanbestedingssystematiek was efficiënt en hoogwaardige openbaar vervoer te realiseren door innovatie te stimuleren. Dat wil zeggen Openbaar Vervoer dat duurzaam en comfortabel is. Wat we voornamelijk zien, is dat vervoerders gestimuleerd worden om lijnen te schrappen en te snijden in de kosten om maar die begeerde aanbesteding te winnen. Het systeem van aanbesteden geeft de vervoerder overduidelijk de verkeerde prikkel, waarbij niet of onvoldoende rekening wordt gehouden met de mensen die er uiteindelijk voor moeten zorgen dat de bussen rijden. Een ander gevolg van de aanbestedingssystematiek is dat de neiging om te investeren in mensen en materieel afneemt, aangezien de termijn van de concessie beperkt is en een vervoerder niet weet of hij de aanbesteding in de volgende periode weer zal winnen. Er wordt dus niet geïnoveerd of geïnvesteerd in beter openbaar vervoer. Integendeel: er wordt juist in gesneden. De nadelige effecten worden gevoeld door de reiziger en de werknemer. De aanbestedingssystematiek heeft daarmee niet heeft opgebracht wat het zou moeten opbrengen. Het systeem van aanbesteden heeft niet geleid tot (voor de reiziger) goedkoper openbaar vervoer, een toename van het aantal reizigers of een daling van het autogebruik. De toegankelijkheid is afgenomen, voor veel reizigers is het OV een steeds minder aantrekkelijke optie. En voor werknemers zijn vervoerders steeds minder aantrekkelijke werkgevers.

DE GEVOLGEN: EEN GEBREK AAN BEREIKBAARHEID EN BETROUWBAARHEID

Na bijna 23 jaar aanbesteding zien we dat zowel de bereikbaarheid als de betrouwbaarheid steeds verder onder druk zijn komen te staan.

Bereikbaarheid:

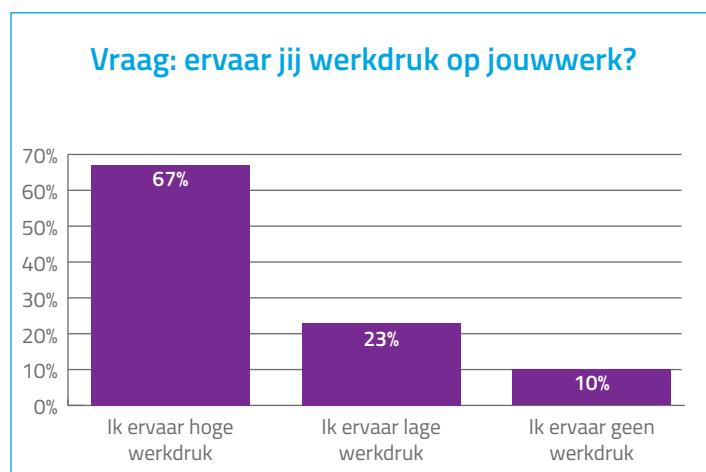
Deze hierboven beschreven manier van werken leidt ertoe dat de aandacht steeds meer op de winstgevende lijnen komt te liggen terwijl de gebieden met relatief minder inwoners en bedrijvigheid steeds minder goed aangesloten zijn op de rest van het land. Op de lijnen met minder reizigers (dunne lijnen) kunnen commerciële bedrijven weinig tot niets verdienen dus hebben de aanbieders de dunne lijnen systematisch onaantrekkelijker gemaakt. Het knippen van lijnen, het buiten het dorp plaatsen van haltes, het verlagen van de frequenties van buslijnen van een half uur, naar een uur naar 4 keer per dag en de dure kaartjes hebben de reiziger uit de bus gejaagd. Onder het mom van "we gaan geen lucht verplaatsen" zijn zo stukje bij beetje hele lijnen geschrapt. Volgens onderzoek van de regionale omroepen zijn er de afgelopen vijf jaar 67 dorpen meer zonder opstaptelek binnen de bebouwde kom⁶. Als dit pad eenmaal is ingezet, ontstaat er een vicieuze cirkel. De toch al dunne lijnen worden nog dunner (want reizigers kiezen door het schrale aanbod andere vervoermiddelen) en de prikkel om die lijnen daarom nog verder af te schalen wordt alleen maar sterker. Hele dorpen werden zo van het openbaar

⁶ 'Ruim 1500 bushaltes minder dan in 2018, impact verschil lokaal sterk', 25 februari 2023, NOS. Geraadpleegd op 8 maart 2023 van nos.nl/collectie/13923/artikel/2465241-ruim-1500-bushaltes-minder-dan-in-2018-impact-verschil-lokaal-sterk

vervoer afgesloten met als gevolg dat de bereikbaarheid afneemt en de vervoersarmoede groeit. Het gat dat ontstaat door het schrappen van reguliere buslijnen probeert men dicht te lopen met de belbus. De drempel voor het gebruik van een belbus is vaak groot. Het wordt door de gebruiker gezien als een allerlaatste redmiddel. De reiziger moet de rit ruim van tevoren plannen en kan er niet meer van af. Dit aanbod maakt een flexibel gebruik van het openbaar vervoer (toch een uurtje later vertrekken, toch iets eerder terug willen) onmogelijk. De belbus is daarom geen echte oplossing en de bereikbaarheid van met name het platteland blijft onverminderd onder druk staan.

In de periode 2014 – 2020 is het aantal lijndiensten in het streekvervoer afgenomen van 615 tot 495 lijnen.⁷ De kloof tussen goed bereikbare en slecht bereikbare plekken lijkt almaar toe te nemen. Onderzoekers van het PBL constateren dat de verschillen in bereikbaarheid steeds groter worden. Zo'n 30 procent van de ouderen kan niet binnen 30 minuten met het openbaar vervoer bij een ziekenhuis komen, 12 procent ook niet binnen 45 minuten⁸. Vervoersarmoede, de situatie waarin mensen geen of minder toegang hebben tot mobiliteit, lijkt in Nederland toe te nemen. Vervoersarmoede is niet alleen schadelijk voor de mensen die hier persoonlijk mee te maken hebben. Of juridisch en ethisch onacceptabel omdat mobiliteit nog altijd een grondrecht is. Vervoersarmoede heeft gevolgen voor de gehele samenleving. Zo blijft er in deze tijd van krapte, arbeidspotentieel onbenut doordat er mensen zijn die willen en kunnen werken maar niet met het openbaar vervoer op een werklocatie kunnen komen. Jongeren die vanwege de hoge woonkosten en de schaarste aan woningen langer bij hun ouders thuis blijven wonen en door de verschraving van het openbaar vervoer niet de opleiding kunnen doen die zij het liefst zouden willen volgen. Vervoersarmoede zorgt met name voor de lagere inkomensgroepen voor meer kansongelijkheid omdat zij vaker en in sterkere mate afhankelijk zijn van het openbaar vervoer. In Nederland zijn negen miljoen mensen die geen auto hebben (deels) afhankelijk van het OV. Bij lagere inkomensgroepen is die afhankelijkheid nog veel groter: daar hebben acht op de tien mensen geen auto⁹.

Betrouwbaarheid: Honderden rituitvalen per dag maakt het voor de reiziger steeds meer een loterij of een bus komt of niet. Te krappe rijtijden zorgen er bovendien voor dat de bussen bijna altijd vertraging oplopen. De betrouwbaarheid staat onder druk, want het personeel staat onder druk. Veel draagt bij aan het groeiende personeelstekort: vergrijzing van het personeel (ondertussen gemiddeld bijna 60 jaar), hoge werkdruk en slechte stoelen in de bussen, fors hoger ziekteverzuim dan het landelijk gemiddelde, niet attractieve arbeidsvoorwaarden en arbeidstijden voor nieuw personeel, het vasthouden aan kleine parttime-contracten om personeel flexibeler in te kunnen zetten en de structurele inzet van uitzendkrachten en AOW'ers op arbeidsplaatsen waar ook een echte baan gerealiseerd zou kunnen worden. 97% van alle FNV leden in streekvervoer, geeft aan dat er te weinig of veel te weinig mensen zijn voor het werk dat gedaan moet worden. Werknemers zijn uitgeput. Het personeelstekort is de hoofdoorzaak van de rituitvalen maar ook het slechte onderhoud van de bussen speelt hierin een rol.

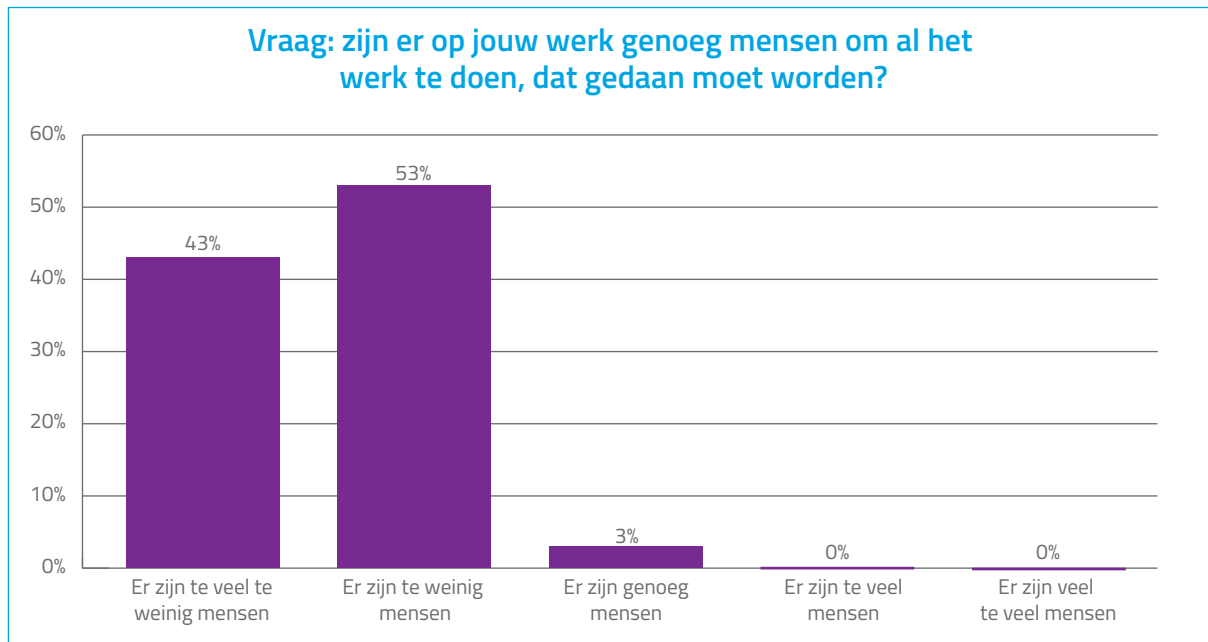


Figuur 1. Bron: Enquête onder FNV-leden naar meer werken d.d. 28 november 2022, uitgesplitst naar streekvervoer (n = 1078)

⁷ 'Staat van het regionale openbaar vervoer 2020', 1 december 2021, KpVV - CROW

⁸ 'Vervoersarmoede – 26 minuten en 34 seconden', 31 januari 2023, pbl.nl.

⁹ 'Open brief aan politiek: "Red het OV nu!"', 14 juni 2022, milieudefensie.nl; P. Jorritsma, J. Berveling, M. de Haas, P. Bakker, L. Harms, 'Mobiliteitsarmoede: vaag begrip of concreet probleem?', 31 oktober 2018, kimnet.nl.



Figuur 2. Bron: Enquête onder FNV-leden naar meer werken d.d. 28 november 2022, uitgesplitst naar streekvervoer (n = 1078)

RISICO'S VOOR DE SAMENLEVING EN DE TOEKOMST

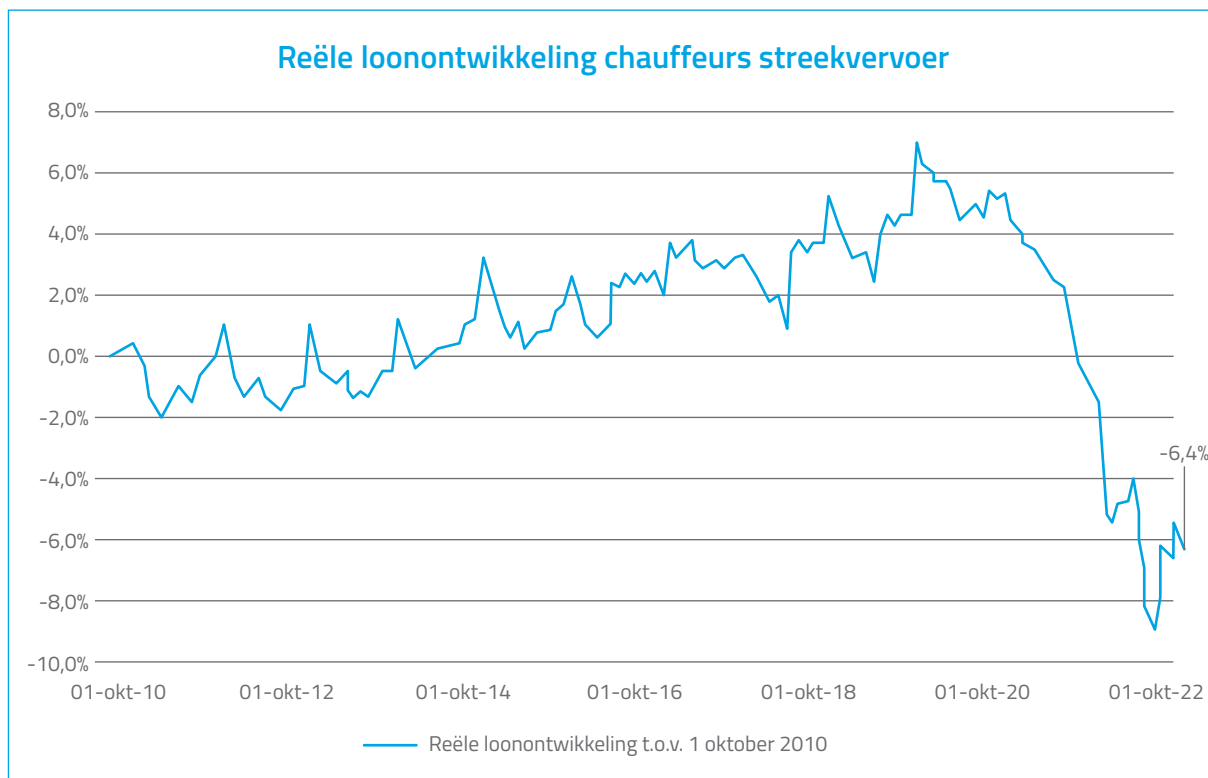
Wij voeren als FNV actie voor betere arbeidsvoorwaarden voor onze leden. Wij voeren actie voor een meer leefbaar loon en een meer leefbaar rooster. Dat zal al een deel van de druk op de chauffeurs weghalen. Zoals we hier uiteen hebben gezet zorgt de manier waarop aanbestedingen georganiseerd zijn voor doorlopende druk op de bereikbaarheid en betrouwbaarheid van het openbaar vervoer. Als er niet ook kritisch gekeken wordt naar de prikkels van het aanbestedingssysteem en het bredere wettelijk kader rondom het openbaar vervoer, dan blijven we vastzitten op de ingezette koers. Een koers die zoals we hierboven kort uiteen hebben gezet, zowel de kwaliteit van werken, de arbeidsvoorwaarden van werknemers in het streekvervoer als zeker ook de toegang tot mobiliteit in Nederland verschralen. Er moet dus ook op hoger, politiek niveau, nagedacht worden over hoe de overheid omgaat met het openbaar vervoer en de werknemers in de sector. Alleen zo behouden we het openbaar vervoer voor de toekomst.

WAAR PLEITEN VAKORGANISATIES VOOR?

Wij zien twee oplossingsrichtingen. Aan de ene kant wat er aan de cao-tafel dient te gebeuren, aan de andere kant zijn er zaken die politiek dienen te worden aangepakt.

Cao-tafel: In de huidige context perst de vervoerder de dienstregeling steeds verder uit en schrapt men lijnen in de regio. Het tegenovergestelde is noodzakelijk om het platteland weer goed bereikbaar te maken. Er moet geïnvesteerd worden in een goede en brede dienstregeling die ervoor zorgt dat alle inwoners van Nederland hun recht op mobiliteit kunnen genieten en ten volle kunnen participeren in de samenleving. Deze brede dienstregeling waarmee het recht op mobiliteit wordt geborgd, is afhankelijk van voldoende en gezonde werknemers. Nieuwe medewerkers aantrekken en bestaande medewerkers behouden lukt alleen als de werknemers in de sector kunnen rekenen op eerlijke arbeidsvoorwaarden. Dat betekent onder andere een loonontwikkeling waarmee de koopkracht van de chauffeurs op peil blijft, lucht terugbrengen in de roosters en meer pauze en hersteltijd voor werknemers. Dan zullen er minder ritten uitvallen vanwege het personeelstekort en vanwege ziekte. Daardoor ontstaat er weer een stabiele en betrouwbare dienstregeling. Zodat chauffeurs ook weer uitoefening kunnen geven aan een in de kern meer dan prachtig beroep. Het werk in het openbaar vervoer is en blijft door mensen uitgevoerd. Dat is de basis. Investeren in mensen in een fatsoenlijke cao is daarom een must.





Figuur 3 De reële loonontwikkeling van chauffeurs in het streekvervoer in de periode 1 oktober 2010 – 1 oktober 2022. Dit betreft de cao-loonstijging gecorrigeerd voor inflatie, de consumentenprijsindex (berekening FNV).

Politiek: De vervoerder zelf staat echter ook onder druk door het systeem van aanbestedingen. We zien dat dit systeem in de praktijk geen innovatie en comfort teweegbrengt, maar een race naar beneden ten koste van arbeidsvoorwaarden bewerkstelligt. De verschillende vervoerders proberen de aanbesteding te winnen, door met name te snijden in de kosten. Wat zich uiteindelijk door vertaalt in verminderde bereikbaarheid en betrouwbaarheid van de dienstverlening en een uitgeput personeelsbestand. Vervoersbedrijven zullen door decentrale overheden voldoende betaald/gesubsidieerd moeten worden om 'onrendabele' lijnen in de dienstregeling te houden en zo de mobiliteit voor alle Nederlanders te garanderen, te kunnen investeren in werknemers, bedrijfsontwikkeling en materieel. De Rijksoverheidsfinanciering zal hoog genoeg moeten zijn om al het door de maatschappij gewenste vervoer van personen te kunnen uitvoeren, waardoor kosten-efficiëntieprikkels voor decentrale overheden en vervoerders worden weggenomen of tot een minimum worden beperkt. Het is een politieke keuze om te investeren in personenvervoer en mobiliteit.

Wij vinden daarom dat bij aanbestedingen de kwaliteit van het openbaar vervoer leidend moet zijn in plaats van de prijs. Bij de aanbestedingen dient ook rekening te worden gehouden met:

- Een minimumbereikbaarheidsniveau van de diensten dient onderdeel te zijn van de voorwaarden om aan te besteden, zodat heel Nederland bereikbaar blijft;
- Monitoring van het ziekteverzuim, als één van de indicatoren voor het welzijn van de werknemers zodat vervoerders gestimuleerd worden te werken aan gezonde roosters wat uiteindelijk ook de betrouwbaarheid van diensten ten goede komt.
- Er moet voldoende rekening worden gehouden met stijging van de loonkosten (die minimaal consumentenprijsindex volgt).

De FNV is eveneens van mening dat in de Wet personenvervoer 2000 deze garanties in het aanbestedingsbeleid ook een plek dienen te krijgen. Daarnaast zou deze wet het niveau van arbeidsvoorwaarden inclusief rusttijden moeten garanderen en ervoor te zorgen dat niet alleen reizigersorganisaties, maar ook de relevante werknemersorganisaties een rol krijgen bij de uitvoering.

Ten slotte en misschien wel bovenal vragen wij de politiek om de impasse aan de cao-tafel los te doorbreken, door een bemiddelaar aan te stellen.

