

Van:
Onderwerp: Doorst: opiniestuk over OV
Datum: 22 augustus 2022
Aan: Tom Ludwig <tludwig@psbrabant.nl>

Hoi Tom,

Zie mijn mail hieronder aan de fractieleiders van de gemeente Tilburg en de bijlage. Wil jij het stuk aub verspreiden onder de **provinciale partijen**.

Alvast bedankt!
Groetjes

----- Forwarded message -----

Van:
Date: ma 22 aug. 2022
Subject: opiniestuk over OV
To: Kostermans, Evelien <evelien.kostermans@tilburg.nl>, <beppie.smit@tilburg.nl>, <hans.smolders@tilburg.nl>, <Maarten.van.asten@tilburg.nl>, <Yusuf.celik@tilburg.nl>, <Henk.van.tilborg@tilburg.nl>, <Anne-miep.vlasveld@tilburg.nl>, <Ineke.couwenberg@tilburg.nl>, Oostelbos, Helma <Helma.oostelbos@tilburg.nl>, <Frans.van.aarle@tilburg.nl>, <Linda.oerlemans@tilburg.nl>, <lvan.otten@tilburg.nl>, <Pim.kooke@tilburg.nl>

Beste Fractievoorzitters,

In mei hebben wij contact gehad en hebben wij jullie steun gekregen toen wij in Tilburg actie hebben gevoerd. Tijdens de actie heeft de directeur van Brabant enkele toezeggingen gedaan. Hij heeft toen ook gezegd dat er bij de start van de scholen per 4 september weer voldoende personeel zou zijn om de winterdienstregeling te kunnen gaan rijden. Het enige wat hij als voorbehoud had was dat er weer corona uit zou kunnen breken. Komt zijn belofte uit?

Nee want het is nu zover dat zowel Tilburg als Den Bosch te maken krijgt met een zomerdienstregeling + enkele pendeldiensten voor belangrijke scholen.

Omdat het OV in geheel NL aardig ziek is heb ik maar een opiniestuk geschreven.

Veel leesplezier en voor degene die invloed uit kunnen oefenen op de Provincie als opdrachtgever; doe je best en breng het stuk aub ook onder de aandacht bij jullie provinciale partijen.

Alvast bedankt,

chauffeur Arriva Tilburg

Augustus 2022: Is het openbaar vervoer in NL ziek?

De grote lijn

Openbaar Vervoer is een cruciale sector. Dit wil zeggen dat het bereikbaar en betaalbaar moet zijn voor iedereen maar ook dat het openbaar vervoer in NL zo belangrijk is dat het er altijd moet zijn, dat is ook gebleken en erkent bij de corona pandemie. De gebruiker is veelal de minima, scholier, student, oudere, forens of toerist.

Vanaf eind jaren '90 is de marktwerking ingevoerd, daarvoor waren het veelal particuliere partijen die werden gesubsidieerd door de overheid. Wat die bedrijven op het eind van het jaar tekort kwamen werd door de overheid bijgelegd.

Op zich was er iets voor te zeggen dat dit niet efficiënt was maar na 25 jaar marktwerking is er nu iets voor te zeggen dat het huidige systeem ziek is.

Het huidige systeem zit zo in elkaar dat de overheid (nu Provincie) ongeveer 50% subsidieert en het overige wordt verdient met inkomsten uit passagiers en studentengelden. Ongeveer iedere 10 jaar is er in een concessie een nieuwe aanbesteding. In NL zijn er ongeveer 35 concessiegebieden die via een Europese aanbesteding steeds opnieuw worden gegund aan een partij. Het directe personeel is beschermd in de Wet Personenvervoer 2000 want zij worden overgenomen door de gegunde vervoerder, maar in de praktijk is dit toch steeds een hekel punt.

Uitleg

Tot zover de grote lijn hoe het OV in Nederland is geregeld. We zijn dus 25 jaar verder en van alleen maar Nederlandse bedrijven in 2000 zijn we nu zover dat er géén Nederlandse Holding meer is. Alle concessiegebieden worden gereden door buitenlandse moederbedrijven die ook beursgenoteerd zijn. Bij elke aanbesteding is gebleken dat er grote financiële belangen zijn en dat heeft met zich meegebracht dat er veel rechtszaken zijn gevoerd tegen de gegunde partij of tegen de opdrachtgever. Het gunningsproces is aan de opdrachtgever en verloopt via een vooraf gemaakte visie op het toekomstig OV en een pakket van eisen. Vervoerders kunnen dan inschrijven en meedoen met de vragenronden voor de ingeschreven partijen waarna ze een offerte in kunnen dienen. Grote adviesbureaus zijn hier ook bij betrokken. We hebben het dan over miljoenen in Euro's die niet aan OV zelf worden besteedt.

Even voor het beeld: Brabant is in totaal een gunning van 10 jaar en de subsidie van de Provincie is voorzien op een bedrag van ongeveer 1,2 Miljard Euro! Veel geld dus, zeker als je dan weet dat dit bedrag ongeveer de helft is van het totaal aan inkomsten in Brabant. Per concessiegebied is dit ongeveer 40 miljoen per jaar aan subsidie (3 gebieden in Brabant).

Bij het uitbreken van de coronapandemie in 2020 werd duidelijk hoe belangrijk openbaar vervoer is voor onze maatschappij. Mensen moeten kunnen reizen om op hun werk en school te kunnen komen maar ook is het erg belangrijk om familie en vrienden te kunnen zien. Heel veel doelgroepen zijn dus echt afhankelijk van goed openbaar vervoer. Gelukkig wordt dit door onze regering ook onderkent. Zij draagt tijdens de corona periode bij door middel van een Beschikbaarheid Vergoeding Openbaar Vervoer (BVOV). Deze vergoeding komt bovenop de bijdrage van 50% volgens het contract dat een vervoerder heeft met de Provincie. Voor 2020, 2021 en 2022 is de vergoeding ongeveer tot aan 93% van de kosten. Voor 2023 is er 150 Mio toegezegd, dit is inclusief het treinvervoer en de 3 gemeentelijke vervoersbedrijven.

Personeel

Als je in NL kijkt bij de OV bedrijven is ruim 20% van het personeelsbestand niet rechtstreeks in dienst bij de vervoerder. Het zijn Uitzendkrachten (UZK) en ingehuurde touringcarbedrijven die ingezet worden. Nadeel voor deze mensen is dat zij niet onder de WP 2000 vallen en dus geen recht van overgang hebben. Jarenlang is dat redelijk goed gegaan maar ook is het zo dat dit een model is

geworden om ervoor te zorgen dat de (personeel)kosten naar beneden zijn gegaan. Bovendien is het in de jaren zo gegroeid dat de sector van nul UZK naar ongeveer 15% UZK is gegroeid. Als je in totaal steeds ruim 20% minder vast personeel in dienst hebt heeft dat ook gevolgen voor aanvulling van onze pensioenfondsgelden, uitholling van ons CAO en opbouwen van werknemersrechten. Dit is ook gebleken bij de coronapandemie want de UZK en inhuur zijn zowat meteen aan de kant gezet omdat er werd overgeschakeld naar een zomerdienstregeling. (minder diensten dan in de winter). Deze zomerdienstregeling is in 2020 en 2021 gereden waardoor er een garantie is geweest dat mensen kunnen reizen.

Vanaf februari 2022 is de pandemie voorbij maar diende zich een nieuw fenomeen aan in onze maatschappij, een krapte op de arbeidsmarkt. Is het raar dat bedrijven eerst ruim 20% van hun personeel aan de kant hebben gezet en dat deze mensen nu ineens niet meer beschikbaar zijn? Nee natuurlijk niet want als je je personeel niet goed meeneemt in jouw verhaal en gebruikt als wegwerpartikel is het niet vreemd dat zij niet terugkeren want dan hebben ze inmiddels wel ander werk gevonden. Als je alleen maar van kwartaal naar kwartaal vooruitkijkt en vast blijft houden aan de gekozen flexconstructie kom je jezelf tegen en roep je het over jezelf af dat je problemen krijgt die niet makkelijk oplosbaar zijn.

Formatie

De dienstregeling wordt ieder jaar afgesproken tussen de opdrachtgever en de vervoerder. De ingang is meestal in december en voorafgaand aan de ingangsdatum is het dus inzichtelijk hoeveel werk er is en hoeveel personeel er nodig is. Dit wordt met een Ondernemingsraad (OR) (of een commissie van de OR) afgesproken in een formatieberekening.

Deze formatieberekening hoort rekening te houden met het aantal verlofdagen (ook overgebleven verlof uit vorige jaren), wie er met pensioen gaat, het ziekteverzuim, scholingsdagen enzovoort. In de praktijk blijkt al jaren dat bedrijven niet goed rekenen want steeds is het zo dat door hun manier van rekenen er met te weinig personeel wordt gewerkt. Als voorbeeld: als je rekent met een ziekteverzuim van 6% maar het werkelijke verzuim is 11% begin je het dienstregeling jaar met 5% FTE te weinig. Als je dat met allerlei getallen doet in de formatieberekening zeg je eigenlijk tegen jouw personeel dat ze maar wat harder moeten werken (in ons geval meer diensten doen). Als dit incidenteel is kan dat wel voor een korte periode maar inmiddels is het al jaren structureel en wordt je als chauffeur zowat dagelijks gevraagd om een andere dienst te doen of om op je vrije dag te komen werken. Ook wordt er veel aangevraagd verlof geweigerd en komen de vakantieregelingen in gevaar omdat het bedrijf steeds meer verlangt om het tekort op te vangen. Het gevolg is dan dat de motivatie zakt en het ziekteverzuim nog verder stijgt. In sommige gebieden in NL is het ziekteverzuim hoger dan 30%.

Arbeidskrapte

Vanaf het moment dat bekend is dat er een krapte is op de arbeidsmarkt (begin 2022) vallen er dagelijks diensten uit in diverse regio's in NL. Je zou zeggen dat er dan een professionele werving op gang komt om nieuw personeel aan te trekken. In 2021 zijn er in totaal 450 mensen geslaagd voor hun bus rijbewijs dus de groep instromers is erg mager. Je moet het dan ook hebben van bestaande rijbewijzen, mensen uit de eigen sector die willen overstappen, vrachtwagenchauffeurs of touringcarchauffeurs. De laatste mogelijkheid is nieuwe mensen werven en opleiden die nog geen rijbewijs hebben maar wel geïnteresseerd zijn. Als bedrijf is het dan nodig om een positieve uitstraling te hebben en baanzekerheid te bieden. Niemand zit te wachten op een flutflexcontract via een uitzendbureau maar toch is dat de weg die nog steeds toegepast wordt door de OV bedrijven. Voor de marktwerking kwam iedereen rechtstreeks in dienst bij de vervoerder met een jaarcontract dat daarna werd omgezet naar een vast contract. Er waren eigen instructeurs en lesbussen en ook werd je vanaf het begin begeleid door een mentor die jou wegwijst maakte op de vestiging waar je ging werken. Nu krijg je als nieuwe UZK enkele dagen een mentor mee en om de lijnen goed te leren hebben ze wel een Garmin waar de routes op staan. Een goede inwerkperiode is er nauwelijks nog want er moet natuurlijk wel productie worden geleverd.

Volgens mij is het beter om mensen dus professioneel te werven bij diverse vervoerssectoren en nieuwe mensen te werven en deze mensen een jaarcontract te bieden met de garantie dat als ze voldoen ook meteen daarna een vast contract krijgen. Geen gesjoemel met parttime contracten meer en gewoon een fulltime contract van 40 uur geven (Een parttime contract moet natuurlijk wel mogelijk zijn op basis van vrijwilligheid) en alle uitzendbureaus contractueel op te zeggen. Iedereen weer rechtstreeks in dienst.

Verder is het erg nodig om een goed personeelsbeleid te ontwikkelen met een visie op leeftijdsfase bewust personeelsbeleid. Hierdoor krijg je een betere visie op de toekomst en op de diverse leeftijdsgroepen binnen je personeelsbestand. Een jongere wil meer maatwerk op zijn/haar ouderschap en rooster en een oudere heeft ook meer behoefte aan regelmaat en vrije tijd of langzaam afbouwen naar het pensioen.

AOW-ers

OV bedrijven willen graag gebruik maken van oud collega's die nu met pensioen zijn. Die krijgen dan een 0-uren contract bij een uitzendbureau waarna ze kunnen worden ingezet als chauffeur. Verdiepende afspraken zijn niet te maken zodat er geen rem is op de inzetbaarheid. Met verdiepende afspraken bedoel ik; maximale leeftijd, jaarlijks een medische keuring, maximale inzet per week/maand/jaar, wat is incidentele en structurele opvang, op orde houden van code 95, geen RVU-ers, eerst UZK doorstromen naar vast, enzovoort.

Er zijn gepensioneerde collega's die op deze manier nog steeds 2,3 of meer dagen per week worden ingezet. Dat kan ook zijn bij een inhuurbedrijf.

Als je daar over nadenkt en weet dat UZK niet of te weinig doorstromen, dat de flutflexconstructie in stand wordt gehouden, de formatie niet op orde is en er geen sprake is van inzet op basis van ziek en piek en formatie op orde maar wel van structurele inzet dan besef je je dat de OV bedrijven alleen maar bezig zijn met reductie op kosten ten koste van het personeel.

Chaos voor passagiers

Elke dag vallen er diensten uit in een groot deel van NL. Het totaal is niet meer bij te houden maar wel is duidelijk dat de passagiers niet meer weten of een bus wel of niet komt. Voor een stadslijn is dat soms nog te overkomen omdat er misschien iedere 10 minuten een bus rijdt op die lijn maar als er maar een keer per half uur of per uur rijdt is dat natuurlijk te gek voor woorden. Ik ben al meer dan 35 jaar buschauffeur en heb dit nog nooit meegemaakt. Wat het des te erger maakt is dat de opdrachtgever géén boetes uitdeelt vanwege deze wanprestatie. Degene die hier dagelijks mee worden geconfronteerd zijn de chauffeurs want die krijgen de hele dag door te maken met de terechte frustraties van de passagiers. Veel agressie, mopperen en schelden maar ook verdriet en teleurstelling dus.

Hulp voor de mensen en chauffeur is er nauwelijks. De toezichthouders doen hun best maar zijn niet altijd op het station en leiding is daar ook niet te bekennen. Verder is er geen informatie op internet of op de matrixborden te vinden want de uitval is veelal ad random in plaats van gecontroleerd.

Materieel

Bij een gunning wordt de vloot van bussen meestal vervangen door een nieuwe vloot. Zeker in het huidige tijdperk is het dan contractueel verplicht om over te schakelen naar Zero Emissie (meestal elektrisch maar ook waterstof is ZE). Enkele busbouwers zijn hier volop mee bezig maar de volledige vloot ineens vervangen brengt problemen. Je moet dan denken aan levertijd, betrouwbaarheid, kinderziekten, reserve materiaal, kostprijs, nazorg, onderhoud en service.

Vervoerders willen natuurlijk goed materiaal maar kijken ook naar de kostprijs want 1 bus kost al gauw minimaal € 300.000,-. Een hele investering dus. Vroeger waren de bussen eigendom maar tegenwoordig worden ze geleased. De leaseprijs is ongeveer € 30.000,- per jaar per bus maar dan komt er nog wel brandstof en onderhoud bij.

In sommige gebieden is dus overgeschakeld naar elektrisch vervoer maar het geeft veel frustratie bij de chauffeurs. Kachels die in de winter niet werken, bussen die veel storing hebben, geen airco in de zomer, rammelen van onderdelen enzovoort. Soms is het zo erg dat er veel tijd en overleg nodig is om problemen op te lossen en het is ook zo dat sommige problemen niet oplosbaar zijn waardoor bussen niet uit de stalling kunnen om diensten te gaan rijden. Frustratie alom maar je moet het er maar mee doen.

Afschaling

Een versoberde dienstregeling houdt in dat er minder wordt gereden. Op stadslijnen worden wijken waar weinig passagiers zijn minder voorzien en op het gehele platteland wordt bezuinigd door na 21.00 uur niet meer te rijden op onrendabele lijnen. Het gevolg is dat de zogenaamde dunne lijnen nog dunner worden en passagiers alternatieven moeten zoeken en niet meer terug komen in de bus.

Een ander gevolg is dat de OV bedrijven per saldo niet veel minder inkomsten hebben omdat zij op de dunne lijnen geld toegeven en dat de dikke lijnen dit compenseren. Met andere woorden; afstoten van verliesgevende lijnen en opschalen van winstgevende lijnen. Dit alles onder het mom van corona en arbeidskrapte. De afschaling ten opzichte van 2019 is inmiddels ruim 20%. En zonder hiervoor een euro boete te krijgen want alles mag van de opdrachtgevers!

Conclusie

Ja, ons openbaar vervoer is ziek! Zowel de provinciale overheid als de werkgevers hebben er voor gezorgd dat ons ov ziek is.

Het is de hoogste tijd dat er door de landelijke politiek wordt ingegrepen en dat er weer naar het welzijn van mijn collega's wordt gekeken in plaats van naar provincie en vervoerders die voor een dubbeltje op de eerste rang willen zitten! Ook gemeenteraden en de provinciale politieke partijen dienen zich af te vragen of zij nog invloed en zeggenschap hebben op dit systeem want zij hebben nauwelijks volledige informatie over wat er speelt maar het provinciaal beleid beïnvloed wel heel erg het openbaar vervoer in elke gemeente!

Chauffeur in Tilburg