

Inspraak Dhr. Kressin tijdens MME 15 januari 2018

Geachte mevrouw Verbeek Nijhof, geachte Commissie MME,

In de nu weer hervatte Cao-onderhandelingen tussen bonden en werkgevers gaat naast een door onze minister-president gevraagde behoorlijke loonsverhoging, anders komt zijn kopkrachtplaatje in gevaar, vooral om vermindering van de in de laatste jaren continue toegenomen werkdruk bij de chauffeurs.

Dat de onderhandelingen zijn vastgelopen, er een staking was en de vrijdag hervatte onderhandelingen ook weer uitgesteld moesten worden, heeft alles te maken dat werkgevers geen concrete, controleerbare en afdwingbare afspraken willen maken.

Dit is ook de reden waarom we dit in deze commissie ter sprake willen brengen, ondanks dat de provincie iedere verantwoordelijkheid en/of betrokkenheid in dit conflict ver van zich wijst, houden wij als bonden de overheid toch verantwoordelijk hiervoor.

De overheid mag zich dan op de borst kloppen de kosten voor het OV teruggedrongen te hebben door de aanbesteding, maar wie betaald eigenlijk die besparingen

Qbuzz heeft onlangs de concessie van het DAVgebied gewonnen met een DRUprijs die weer 10 euro lager ligt dan de DRUprijs in U-OV. U kunt ervan uitgaan dat dit met nog meer efficiëntie terug verdient worden, dus de chauffeurs van Groningen Drenthe, Utrecht en het DAV gebied zullen met een nog hogere werkdruk te maken krijgen. De verlaging van de dru-prijs de hogere efficiëntie en de verhoging van de werkdruk zijn communicerende vaten.

Het water staat de chauffeurs tot aan de lippen en de werkgever weigert de haan dicht te draaien en de stop eruit te halen. Wat moeten de chauffeurs doen, de ondernemingsraad van Qbuzz heeft de instemming voor diensten en roosters geweigerd van de rechter gelijk gekregen en toch legt Qbuzz dit naast zich neer.

En dan maar te zwijgen van de positie van uitzendkrachten, gebruikt om de flexibiliteit te verhogen, bij beide vervoerders. Die positie grenst aan slavernij.

Maar niet alleen de veiligheid en de gezondheid van de chauffeur is in het geding maar ook die van de reiziger en medeweggebruiker

2 voorbeelden waar efficiëntie afgedwongen door aanbesteding toe kan leiden.

Een bus chauffeur wordt gevraagd om een defecte bus naar de garage te rijden, zonder te vertellen wat er precies aan mankeert. De chauffeur is de stad nog niet uit en de motor valt uit, de remmen en stuurbevestiging functioneren niet meer. Ter nauwer nood wist de chauffeur twee kinderen te ontwijken, behalve een behoorlijk schrik heeft de chauffeur een schouderblessure aan over gehouden. De bus had door de grage afgesleept moeten worden, maar kosten besparing is wat de klok slaat.

Tweede voorbeeld: ik werd samen met mijn cnv collega uitgenodigd om het functioneren van de noodknop in de provincie Utrecht te controleren, naar aanleiding van een bericht in de telegraaf. Aanwezig waren daarnaast 3 managers van syntus en een ambtenaar van de provincie. De eerste 3 bussen ging alles voorbeeldig. Toen kwamen we een door de provincie toegestane oude bus tegen. Over de plakband overal hoef ik het niet te hebben, ook niet over de voordeur die niet open ging, wel over het abs systeem wat niet functioneerde en de noodknop deed het ook niet.

2 a-storingen waarvoor de bus direct aan de kant moest. Wat gebeurt er: de verkeersleiding ondertussen telefonisch benaderd gaaf aan dat de bus door moest rijden van Doorn naar Utrecht een half uur verder. Ondanks dat we vakbondsbestuurders de chauffeur steunden reed hij toch door. De managers durfden de bus niet aan de kant te halen, laat staan de ambtenaar van de provincie. En als er iets gebeurt wordt weer na de chauffeur verwezen.

Het verkeersleiding systeem bij Syntus ligt er vaker in alle concessies uit en dit omdat het verouderd is. Investeren in een nieuw functionerend systeem niet dus, immers in 2018 moeten van de directie zwarte cijfers geschreven worden.

Ik heb niet de hoop dat de provincie dit serieus neemt, het is makkelijk om de verantwoordelijkheid door te schuiven. Tot er iets gebeurt maar zelfs dan zal het bij de chauffeur blijven hangen immers hij is de eindverantwoordelijke voor zijn bus. Als hij de regels consequent zal volgen zouden er honderden rituitvallen zijn en enkele werkonderbrekingen, maar doet hij niet onder druk van zijn werkgever maar ook onder druk van de passagiers.

FNV streekvervoer vraagt van de provincie:

- Bij aanbesteding rekening houden met een realistische DRU-prijs, die vooral rekening houdt met de arbeidsvoorwaarden van de chauffeur en de reële rijtijden
- Bonden en medezeggenschap betrekken bij het maken van het programma van eisen
- Lopende de concessie alle dienstregelingen laten voorzien van een advies van de ondernemingsraad Qbuzz Utrecht of de ondernemingsraad Syntus Utrecht