



# Buschauffeurs aan het woord

Een inventarisatie van misstanden onder buschauffeurs in het streek- en stadsbusvervoer in de regio Zwolle

SP Zwolle

Januari 2018



# Inhoudsopgave

<b>1 Inleiding</b>	<b>2</b>
<b>2 Opzet</b>	<b>3</b>
<b>3 Uitkomsten</b>	<b>4</b>
3a Naderend tekort aan buschauffeurs	4
3b Kwaliteitsverslechtering door bezuinigingen	5
3c Kwaliteitsverslechtering door overheidsbeleid	6
3d Een andere kijk op openbaar vervoer	8
<b>4 Conclusies en aanbevelingen</b>	<b>10</b>

# 1 Inleiding

Op 31 juli 2017 verschenen in de media alarmerende berichten waarin vervoersbedrijven ervoor waarschuwden dat buslijnen in de toekomst zullen stilvallen bij gebrek aan buschauffeurs<sup>1</sup>. Er waren, zo spraken vervoerders, onvoldoende jonge mensen om de huidige generatie buschauffeurs te vervangen als die binnen nu en tien jaar met pensioen gaat. De SP Zwolle krabde zich achter de oren en ging op onderzoek uit.

Vanaf augustus 2017 gingen Zwolse SP'ers de straat op en de bus in om met buschauffeurs te spreken en hen aan te sporen deel te nemen aan een online onderzoek, waarmee wij in kaart wilden brengen wat zich onder het oppervlak afspeelt, en wat misstanden zijn waar buschauffeurs zich in hun vakgebied en op de werkvloer mee geconfronteerd zien. In de bus, op het station, per telefoon en onder vier ogen voerden wij gesprekken met buschauffeurs. Dit rapport is de weerslag van ons onderzoek.

Al aan het begin van ons onderzoek bleek dat de zaak complexer in elkaar steekt dan vervoerders in de media deden voorkomen, en ook anders dan men misschien op het eerste gezicht zou vermoeden. Wij bieden dit rapport aan aan de commissie Verkeer en Vervoer van de Provinciale Staten van Overijssel, omdat buschauffeurs, met gerede gronden, ervaren dat het bij de Provinciale Staten is waar binnenkort beslissingen genomen zullen worden die grote invloed zullen hebben op het openbaar vervoer in Overijssel.

Wij danken alle buschauffeurs die op een of andere wijze hebben deelgenomen of bijgedragen aan ons onderzoek. De SP Zwolle zal zich samen met hen blijven inzetten voor goed openbaar vervoer.

Robert Bos, SP Zwolle

---

<sup>1</sup> <https://nos.nl/artikel/2185798-buslijnen-vallen-stil-door-tekort-aan-chauffeurs.html>

## 2 Opzet

41 buschauffeurs hebben deelgenomen aan ons onderzoek. 19 van hen lieten hun contactgegevens achter. 13 buschauffeurs spraken we telefonisch, 2 van hen werden onder vier ogen geïnterviewd.

Sinds augustus hebben SP'ers in de bus, op het station en in de remise met veel buschauffeurs gesproken. Die gesprekken waren ongedwongen en ervan zijn geen aantekeningen van gemaakt. Hoewel leerzaam en waardevol, laten we die gesprekken, waarvan slechts mondeling verslag is gedaan, in dit rapport buiten beschouwing.

Nagenoeg alle respondenten gaven nadrukkelijk aan slechts deel te willen nemen als hun anonimiteit gegarandeerd werd. Daarom worden in dit rapport geen namen genoemd, maar worden respondenten aangeduid met een getal 1 t/m 41. Naar respondenten wordt verwezen alsof zij allen mannelijk zijn.

Schriftelijke (online) antwoorden waren vaak kort en bondig, maar vaak ook lang en uitgebreid, tot antwoorden van enkele honderden woorden per vraag. Hieruit spreekt de betrokkenheid van chauffeurs. Om de leesbaarheid te bevorderen, hebben wij de vrijheid genomen schriftelijke (online) antwoorden van chauffeurs 'samen te voegen' wanneer verschillende van hun antwoorden in feite dezelfde vraag golden.

Van gesprekken per telefoon of onder vier ogen is steeds direct een verslag gemaakt, waarbij zoveel mogelijk de eigen woorden zijn behouden. Niettemin kan hier soms geparafraseerd zijn. Verwijzingen naar specifieke buslijnen, haltes, standplaatsen enzovoort zijn weggelaten om anonimiteit te garanderen. Alle respondenten zijn buschauffeur, 36 van hen in Zwolle, 5 in een andere plaats.

## 3 Uitkomsten

### 3a Naderend tekort aan buschauffeurs

Van de 41 respondenten hebben er 36 geantwoord op onze vraag naar de oorzaak van het door de vervoerders voorspelde tekort aan buschauffeurs. 1 respondent vraagt zich af of jongeren op de hoogte zijn van de opleidingsmogelijkheden; 1 respondent denkt dat zich wel voldoende jongeren aanmelden, maar dat ze het zware werk niet volhouden; 5 respondenten vinden dat het beroep een slecht imago heeft; 31 chauffeurs antwoorden hetzij dat jongeren wegblijven bij gebrek aan toekomstperspectief doordat er geen vaste contracten worden gegeven, hetzij dat zij om die reden weer uitstromen.

We vroegen ook naar een oplossing voor dit probleem en kregen van 39 respondenten antwoord. 1 stelt voor leerlingen op de middelbare school mee te laten rijden op de bus om hen kennis te laten maken met het vak; 1 stelt voor dat examinanten bij hun C- ook hun D-rijbewijs krijgen en vice versa; 3 stellen voor dat de provincie investeert in het OV in plaats van erop te bezuinigen; 8 noemen betere arbeidsvoorwaarden; 29 respondenten vinden dat jongere chauffeurs een vast contract moeten krijgen, of tenminste vaste uren.

**Respondent 1:** *'Ik heb een opleiding gevolgd en nu zit ik twee jaar vast aan Randstad. Zij hebben dus zekerheid, want ik moet blijven, maar ik heb geen enkele zekerheid, want ik werk op basis van een uitzendcontract. Als het druk is, werk ik meer dan 40 uur per week maar als het rustig is mag ik thuisblijven en zoek het maar uit met de huur. Geef jongeren minimaal 32 uur werk en ik weet zeker dat ze staan te dringen voor de poort.'*

**Respondent 3:** *'Door de nulurencontracten hebben jongeren geen zekerheid en zoeken ze verder. Gebroken diensten, cao wordt steeds verder uitgekleet. Arbeidsvoorwaarden moeten beter en jongeren moeten een vast contract krijgen. Het systeem met aanbestedingen moet op de schop, het ov moet weer worden genationaliseerd.'*

**Respondent 6:** *'Vervoerders durven geen vaste contracten te geven omdat ze door de aanbestedingen niet weten of ze over een paar jaar nog wel genoeg werk hebben. Het kan maar zo dat Syntus hier over twee jaar weg is, en dan willen ze niet vastzitten aan allerlei nieuwe vaste contracten.'*

**Respondent 15:** *'Jongeren worden wel buschauffeur, maar binnen Randstad. De eerste anderhalf jaar zitten ze in Fase A, dan weten ze nooit of ze mogen rijden en wanneer. Als ze na anderhalf jaar mogen blijven, komen ze in Fase B. Dan rijden ze gegarandeerd 20 uur per week. Is alsnog niet genoeg.'*

**Respondent 17:** *'Er zijn meer dan genoeg nieuwe buschauffeurs. Alleen in Zwolle rijden er zeker 100 uitzendkrachten op de bus, tegenover 50 à 75 vasten. Deze maand nog zijn er 6 nieuwe uitzendkrachten bijgekomen. Ik vind het mooi werk en zou graag bij Syntus in vaste dienst willen, maar dat zit er waarschijnlijk niet in. Ik snap het ook nog wel, want over twee*

*jaar komt er weer een nieuwe concessie en je moet maar afwachten of Syntus hier dan nog rijdt.'*

**Respondent 27:** *'Er worden wel mensen aangenomen in vaste dienst, maar maar heel weinig. Er bestaat een wachtlijst voor, maar tegelijkertijd is er een regel dat nieuwe buschauffeurs die jonger zijn dan 27 altijd voorgaan bij het krijgen van een vast contract. Dat gun je zo'n jongen van harte, maar als je ouder bent, kun je 't dus wel schudden. Ondertussen zit je daar met je waardeloze contract. Je hebt geen zekerheid, kunt geen huis kopen, geen gezin stichten, je bouwt geen pensioen op.'*

**Respondent 31:** *'Met roosters en werktijden moet meer rekening worden gehouden met de wensen van de werknemer. Als je steeds zo kort van tevoren weet wanneer je moet rijden, heb je maar weinig tijd voor een sociaal leven. Vooral voor jongeren is dat heel belangrijk. Minder gebroken diensten.'*

**Respondent 38:** *'De vraag is niet of jongeren buschauffeur willen worden, maar de vraag is of ze meer dan tien jaar dezelfde rondjes willen rijden, waarbij steeds weer grote concentratie vereist is om het werk veilig te doen, en waarbij door de vele obstakels en rotondes de fysieke belasting groter is dan mensen vooraf verwachten. Het beroep wordt onderschat.*

*Roosters moeten meer worden afgestemd op de werknemer, zodat het beter vol te houden is. Meer diversiteit in het werkpakket en chauffeurs moeten in de gelegenheid gesteld worden opleidingen te volgen die niet samenhangen met beroep van chauffeur.'*

**Respondent 41:** *'Vervoerders klagen over te weinig nieuwe chauffeurs om de oude garde te vervangen als die met pensioen gaat, maar ze bieden nieuwe aanwas te weinig. Geen goede contracten, geen vaste uren of vaste routes, slecht toekomstperspectief voor alle buschauffeurs. Die jonge jongens en meiden kunnen niks opbouwen. Het moeilijke is dat de vervoerders niet echt anders kunnen, vanwege de openbare aanbestedingen. Vervoerders kunnen elke paar jaar aanbestedingen verliezen en hebben geen zekerheid. De provincie kijkt alleen maar naar geld, dus om een aanbesteding te winnen, moeten vervoerders steeds goedkoper rijden. Ze kunnen nu alleen nog maar snijden in personeelskosten en dat doen ze: minimale bezetting en maximale werkdruk.'*

De antwoorden van respondenten 6, 17 en 41 zijn exemplarisch en worden zonder uitzondering door buschauffeurs bevestigd: men constateert dat de vervoerders nieuwe chauffeurs aan het lijntje houden door hun alleen uitzendcontracten te bieden, en ook dat vervoerders chauffeurs die nog wél een vast contract hebben steeds meer onder druk zetten door verslechterende arbeidsvoorwaarden en toenemende werkdruk. Zij houden daarvoor echter niet in de eerste plaats de vervoerders verantwoordelijk, maar 'het systeem van aanbestedingen' en meer bepaald de provincie, die hierop in hun beleving bewust aanstuurt.

### **3b Kwaliteitsverslechtering door bezuinigingen**

Op de vraag of het openbaar vervoer sinds de privatisering beter of slechter is geworden hebben 35 respondenten geantwoord. 6 van hen verklaren daarover geen mening te

hebben; 1 respondent zegt dat de kwaliteit ongeveer hetzelfde is gebleven; 1 verklaart dat het comfort voor de reiziger verbeterd is; 27 respondenten ten slotte, verklaren dat de kwaliteit van het openbaar vervoer sinds de privatisering achteruit is gegaan. 31 respondenten noemen een gerichtheid op kostenvermindering als reden voor de kwaliteitsverslechtering.

**Respondent 5:** *'De provincie bezuinigt op het ov door lijnen te schrappen en bussen minder vaak te laten rijden. Daardoor maken minder mensen gebruik van het ov, en dan zegt de provincie: kijk, er maken minder mensen gebruik van het ov en het moet wel rendabel blijven, dus nu geven we nog minder uit aan het ov en schrappen we nog wat lijnen of verlagen de frequentie. Vicious circle.'*

**Respondent 9:** *'Het gaat mis door de aanbestedingen. Alles moet zo goedkoop mogelijk en bij elke volgende aanbesteding moet het nóg goedkoper. Vervoerders snijden in personeel, veiligheid en kwaliteit.'*

**Respondent 10:** *'Alles wordt steeds slechter, omdat het zo goedkoop mogelijk moet. Je kunt niet eindeloos bezuinigen op ov, want het ov moet een bepaald basisniveau hebben. Als er twaalf bussen per dag van het dorp naar de stad reizen, maakt het halve dorp er op een of ander moment gebruik van, ook al zitten er tussen 1 en 2 uur 's middags maar een paar mensen in de bus. Als je de 'onrendabele' middag- en avonddiensten wegsnijdt, weten de mensen niet meer waar ze aan toe zijn, of ze kunnen niet meer met de bus terug naar huis, en dan laten ze de bus link liggen. 'Onrendabele' lijnen schrappen lijkt efficiënt, maar het is het juist niet.'*

**Respondent 16:** *'Overall wordt op bezuinigd, lijnen worden wegbezuinigd, het werk wordt kapot gemaakt. Gaat de gemeente niet over, maar de provincie.'*

**Respondent 29:** *'De provincie moet geen lijnen schrappen, er moeten juist méér buslijnen rijden. Ze moeten juist investeren, zodat het ov aantrekkelijker wordt dan de auto. We willen met z'n allen toch duurzaam vervoer?'*

**Respondent 35:** *'Door de openbare aanbestedingen en steeds maar bezuinigen wordt in de hand gewerkt dat vervoerders zo laag mogelijk inzetten op personeel, diensten en veiligheid. Steeds minder tijd tussen ritten door de strakke planning. Als je een reiziger met een rolstoel helpt, loop je al een vertraging op die je niet meer kunt inhalen. Vertraging gaat vervolgens van je eigen pauze af, dus als je klantvriendelijk bent of een keer pech hebt, gebeurt het dat je helemaal geen pauze hebt.'*

### 3c Kwaliteitsverslechtering door overheidsbeleid

In het onderzoek was geen vraag opgenomen die specifiek handelde over overheidsbeleid. 31 respondenten noemen doorlopende bezuinigingen als oorzaak van de kwaliteitsverslechtering. Bezuinigingen kunnen beleid zijn, maar 'slechts' 5 van de 41 respondenten brachten in het online onderzoek spontaan en expliciet de (provinciale) overheid door haar beleid in verband met de kwaliteitsverslechtering in het openbaar

vervoer. Tijdens telefonische gesprekken of persoonlijke interviews werden wel veel en gedetailleerde voorbeelden gegeven van provinciaal beleid dat niet slechts gericht lijkt op bezuinigingen, maar specifiek op het verminderen van de kwaliteit van het openbaar vervoer.

**Respondent 14:** *'Als buslijnen niet rendabel zijn, kunnen ze worden opgeheven. Dat controleren gebeurt door op willekeurige momenten in de bus reizigers te tellen. Een bus kan overdag afgeladen vol zijn, maar als de controleur op dinsdagavond om 10 uur maar twee reizigers telt, is die lijn zogenaamd niet rendabel. Wat zijn dat voor controles?'*

**Respondent 27:** *'Op last van de provincie moeten 30.000 dienstregelingsuren (DRU's) worden wegbezuinigd. Om het aantal DRU's niet te overschrijden, moeten we omkeren en naar de remise als onze dienst erop zit. Als we vertraging hebben opgelopen en we nog niet aan het eind van de route zijn, moeten we toch omdraaien. Ik heb al meegemaakt dat ik een reiziger die met de laatste bus naar de eindhalte moest, buiten de bebouwde kom bij een willekeurige halte moest achterlaten, omdat ik terug moest. Ik schaamde me kapot.'*

**Respondent 30:** *'Vanwege de aankomende samenvoeging van concessiegebieden in Overijssel, Gelderland en Flevoland is de huidige concessie Midden-Overijssel voor Syntus met twee jaar verlengd tot 2020. Syntus kan doorgaan met geld verdienen zonder dat ze nieuw materiaal hoeven aan te schaffen en krijgt dat aanbod van de provincie Overijssel op voorwaarde dat ze in 2018 en 2019 elk jaar 15.000 dienstregelingsuren (DRU's) wegsaneren, dus in totaal 30.000 DRU's. Zo wordt het ov goedkoper voor de provincie, want die betaalt per DRU. Ondertussen moeten wel dezelfde lijnen worden gereden, moeten evenveel passagiers worden vervoerd enzovoort. De enige manier waarop dat kan, is door buschauffeurs dezelfde route veel sneller te laten rijden. Op deze manier werkt de provincie achteruitgang van het ov en onveilige situaties in de hand.'*

**Respondent 34:** *'In heel Overijssel zijn maar drie buslijnen gegarandeerd. Alle andere worden voortdurend geëvalueerd en kunnen worden opgeheven als blijkt dat ze niet rendabel zijn. De controleurs die in opdracht van de provincie de rendabiliteit van de buslijnen controleren, zijn ook lid van reizigersbelangenbehartiger ROCOV. Zij moeten tegenover de provincie de belangen van de reiziger behartigen, maar worden tegelijkertijd door de provincie ingezet om lijnen op te heffen. Dit is op z'n minst dubieus.'*

**Respondent 35:** *'De overheid hanteert het principe 'daar waar een trein rijdt, daar hoeft geen bus naartoe'. Dat is dom, want een goed ov-netwerk is fijnmazig en een fijnmazig ov-netwerk is milieuvriendelijk. De provincie heeft de mond vol van het terugdringen van files en duurzaam vervoer door elektrische auto's en fietsen en zelfs ov-fietsen, maar het busvervoer wordt langzaam de nek omgedraaid omdat het 'niet rendabel' is. Bussen zijn veel milieuvriendelijker dan auto's, en helemaal als ze vanaf 2020 allemaal elektrisch zijn, maar als het niet uitkomt is geld belangrijker dan groen.'*

**Respondent 39:** *'De jeugd begrijpt niet dat als er geen bussen rijden, zij niet op school of hun werk komen. De provincie snapt dat ook niet of doet alsof, terwijl die ook nog eens maatschappelijke verantwoordelijkheid heeft. Provincie en de aanbestedingen breken het ov*



*steeds verder af met het idee dat Overijsselaars zelf maar een alternatief systeem moeten verzinnen en gemeenten maar vrijwilligers moeten inzetten. De provincie heeft de mond vol van het goede economische perspectief van Overijssel, maar breekt zelf de werkgelegenheid in het ov af. Is gewoon onbehoorlijk bestuur.'*

**Respondent 40:** *'In Midden-Overijssel is sprake van een opbrengstaanbesteding, waardoor de vervoerder wordt beloond voor 'goed gedrag', zoals op tijd rijden. In IJsselmond is sprake van een kostenaanbesteding. Of de vervoerder op tijd rijdt, of helemaal niet, maakt niks uit voor de hoeveelheid geld die de vervoerder krijgt. Dit is niet een foutje van de provincie, maar een bewuste keuze, want tot de huidige concessie was in IJsselmond ook een opbrengstaanbesteding. Het gaat alleen maar om geld.'*

### 3d Een andere kijk op openbaar vervoer

Van de 41 respondenten spreken 32 zich negatief uit over het openbaar aanbesteden van het openbaar vervoer; 4 van hen spreken uit dat het aanbesteden moet stoppen. 31 respondenten noemt de aanhoudende bezuinigingen (mede) debet aan de voortschrijdende kwaliteitsvermindering.

Wat opvalt is dat veel buschauffeurs benadrukken dat bij de openbare aanbesteding van de concessies en bij de uitvoering ervan geld een te grote rol speelt, en dat zij op een andere manier over ov denken dan de opdrachtgever: de provincie Overijssel.

**Respondent 1:** *'Busvervoer is wat het is: een totaal van regelmatige en voorspelbare lijnverbindingen met een belangrijke maatschappelijke en economische functie. Er alleen vanuit rendement naar kijken is kortzichtig.'*

**Respondent 6:** *'Het ov is een geheel, dat moet je niet in stukjes knippen om de minder winstgevendende stukjes weg te gooien. Mensen maken gebruik van de bus als ze weten dat hij elk halfuur rijdt, want dan is het makkelijk. Als hij maar vier keer op een dag rijdt, zoeken ze een andere manier van vervoer die vaak veel milieuvriendelijker is.'*

**Respondent 22:** *'Al die flexcontracten zijn slecht voor het ov en voor de economie. Mensen verdienen te weinig en ze blijven steken in hun leven, want ze hebben geen zekerheid om door te groeien. Door vaste contracten te stimuleren, stimuleer je de economie. Het is een taak van de provincie om ervoor te zorgen dat vaste banen in het ov behouden blijven en dat flexcontracten worden teruggedrongen.'*

**Respondent 28:** *'De openbare aanbesteding moet totaal anders worden opgezet. Het kan echt wel op een zodanige manier dat mens en milieu erop vooruit gaan. Weg met de regel 'waar een trein rijdt, hoeft geen bus te rijden.' Door parallelisatie terug te brengen kan de bus een oplossing zijn als er iets op het spoor aan de hand is, dat vergroot de mobiliteit. Ook kunnen busmaatschappijen dan echt en eerlijk concurreren met de trein, die nu bevoordeeld wordt.'*

**Respondent 29:** *'De provincie moet niet lijnen schrappen om het rendabel te maken, ze moeten juist méér bussen laten rijden en de prijs voor een kaartje moet omlaag. Als het ov*

*een serieus alternatief wordt voor de auto, gaan er meer mensen gebruik van maken en wordt het vanzelf rendabel.'*

**Respondent 34:** *'Ov is een nutsvoorziening, net als schoon water, zorg en onderwijs. Nutsvoorzieningen hoeven geen geld op te leveren, de overheid moet ervoor zorgen dat ze goed zijn en voor iedereen toegankelijk.'*

**Respondent 35:** *'De openbare aanbesteding is een drama, want bedrijven schrijven veel te laag in en verhalen de tekorten op het personeel en de kwaliteit van het ov. Bedrijven verkeren steeds in onzekerheid. Personeel aan de onderkant verdient te weinig en krijgt geen vast contract, maar aan de top wordt geld verspild. Stop de openbare aanbesteding!'*

**Respondent 39:** *'Overheden moeten in de gaten krijgen dat het station niet de enige bestemming is die met het ov wordt aangedaan. De wijken, het centrum en de dorpen om de stad zijn ook heel belangrijke bestemmingen voor ov-reizigers. Er moet sprake zijn en blijven van een samenhangend netwerk en tarieven moeten in verhouding staan tot de kwaliteit van het product. Nu onredelijk hoog kilometertarief. De markt kan daar niet voor zorgen, dat moet de provincie doen.'*

## 4 Conclusies en aanbevelingen

Aan ons onderzoek namen gedurende de afgelopen maanden 41 buschauffeurs deel. Dat lijkt op het eerste gezicht misschien geen bijzonder grote, of zelfs representatieve groep, maar als daarbij wordt opgemerkt dat een van de respondenten inschat dat er in Zwolle in totaal 150 à 175 buschauffeurs werken, verandert dat de zaak. Dat er onder de deelnemers een vijftal zijn die niet uit Zwolle, maar uit andere gemeenten afkomstig zijn en in andere concessiegebieden werken, doet daaraan minder af dan dat het ons erop wijst dat dit onderwerp breed leeft en serieus genomen moet worden.

Veel buschauffeurs ervaren in hun dagelijks leven sterke achteruitgang in de kwaliteit van het openbaar vervoer. Zij zien dat over hun hoofden heen op puur geldelijke gronden beslissingen worden genomen met verreikende sociaal-maatschappelijke gevolgen. Dat doet hen pijn, want ze voelen zich in sterke mate betrokken bij de waardevolle dienst die alle mensen in het openbaar vervoer samen leveren.

Het cao-akkoord tussen de bonden en de vervoerders dat op 15 januari werd gesloten mag tot vreugde stemmen, want het laat duidelijk zien dat het zin heeft in actie te komen. Het nieuwe cao-akkoord is een verbetering, maar de erin gemaakte afspraken nemen niet de problematiek weg die in dit rapport geschetst wordt. Voor een aanbesteding die recht doet aan de zorgen die chauffeurs hebben en die deze zo veel mogelijk wegneemt, zijn niet de vervoerders, maar is de provincie Overijssel de aangewezen partij.

Het op een verantwoorde wijze aanbesteden van het openbaar vervoer is een taak van de provincie Overijssel en niet van een lokale partij als de SP Zwolle. Wel is de SP Zwolle in staat problemen signaleren en benoemen en op grond daarvan gerichte aanbevelingen doen aan de commissie Verkeer en Vervoer van de Provinciale Staten van Overijssel. Dat is precies wat we hier doen.

- Praat op korte termijn met buschauffeurs in de regio over de concessies die in 2020 in werking zullen treden. Met praten bedoelen we niet: eenzijdige communicatie door middel van 'informatiebijeenkomsten' of 'inspraakavonden', maar het organiseren van herhaalde bijeenkomsten waarop chauffeurs met leden van Provinciale Staten de dialoog en de discussie kunnen aangaan.
- Betrek behalve chauffeurs ook gemeenteraden bij de besluitvorming, om draagvlak te creëren. Het zijn de provincies die gaan over de aanbesteding van het openbaar vervoer, maar het is in de gemeenten dat reizigers ermee geconfronteerd worden.
- Stel bij de volgende concessies de voorwaarde dat het basishoogte van het openbaar vervoer in Overijssel het huidige is. Het ov moet niet verder worden afgebroken, maar moet weer worden opgebouwd. Dat geldt ook voor de buitengebieden.
- Stel bij de volgende concessie de voorwaarde dat het aantal mensen dat op basis van een uitzendcontract contract in het openbaar vervoer werkt, niet mag stijgen. In

plaats daarvan moet het aantal vaste contracten in het openbaar vervoer meetbaar en merkbaar toenemen.



**ZWOLLE.SP.NL**