

Antwoord van Gedeputeerde Staten op vragen van

R.A.H. Kaijser (Groep SvZH)
(d.d. 10 september 2026)

Nummer
4476

Onderwerp
Financiële gevolgen OV-staking 9 september 2026 en positie chauffeurs

Aan de leden van Provinciale Staten

Toelichting vragensteller

Op 9 september 2026 vond een landelijke staking in het openbaar vervoer plaats. RTV Rijnmond¹ berichtte dat het openbaar vervoer in grote delen van de regio stillag, maar dat onder andere in Dordrecht verschillende bussen wel reden. Niet iedere chauffeur nam deel aan de staking, waardoor vooraf niet duidelijk was welke ritten daadwerkelijk zouden worden uitgevoerd.

Voor Stem van Zuid-Holland roept dit vragen op. Niet alleen over de dienstverlening aan reizigers, maar vooral over de financiële afwikkeling binnen de concessie Drechtsteden-Molenlanden-Gorinchem (DMG).

De provincie verstrekt een exploitatiebijdrage voor het openbaar vervoer binnen deze concessie. Wanneer door een vooraf aangekondigde staking een aanzienlijk deel van de afgesproken dienstregeling niet wordt uitgevoerd, wil Stem van Zuid-Holland weten wie daarvan uiteindelijk het financiële risico draagt en in hoeverre publiek geld wordt betaald voor vervoer dat niet is geleverd.

Daarnaast vraagt Stem van Zuid-Holland aandacht voor de chauffeurs die op deze stakingsdag wél hebben gewerkt. Een staking kan ook gevolgen hebben voor de onderlinge verhoudingen op de werkvloer. Werknemers moeten vrij kunnen besluiten om wel of niet aan een staking deel te nemen, zonder druk vanuit werkgever of collega's.

- 1. Kan GS aangeven hoe de financiële afwikkeling binnen de concessie DMG plaatsvindt wanneer als gevolg van een aangekondigde landelijke staking een deel van de overeengekomen dienstregeling niet wordt uitgevoerd?*

Antwoord

De exploitatiebijdrage aan Qbuzz voor de concessie DMG wordt (net zoals de andere concessies) voorafgaand aan een kalenderjaar verleend en een voorschot van 100% van dit bedrag wordt uitgekeerd in 13 termijnen (waarvan 2 termijnen in april). De exploitatiebijdrage wordt voor het leeuwendeel bepaald op basis van het aantal dienstregelingsuren (DRU's), oftewel het aantal uren waarop er daadwerkelijk bussen voor reizigers hebben gereden. Treinen worden per dienstregelingskilometer (voor de leesbaarheid hebben we het in het vervolg van deze beantwoording alleen over DRU's) afgerekend. Niet-gereden DRU's,

¹ <https://www.rijnmond.nl/nieuws/2251195/ov-niet-in-de-hele-regio-plat-hier-kun-je-wel-reizen>

bijvoorbeeld als gevolg van een staking, worden bij de vaststelling van de exploitatiebijdrage ingehouden, tenzij sprake is van niet-verwijtbare rituitval of van overmacht (bijv. door een ongeval op de weg of extreme weersomstandigheden).

Rituitval door staking wordt in de basis gezien als verwijtbaar. Specifiek voor de staking van 9 september (en ook die van 24 juni) heeft het college met de vervoerders afgesproken coulant met deze rituitval te willen omgaan. Dit omdat de staking geen aanleiding vond in een conflict tussen werkgever en werknemer, maar gericht was tegen landelijk overheidsbeleid. Dit is de uitzondering en niet de regel. Rituitval door toekomstige stakingen gericht tegen landelijk overheidsbeleid beschouwt het college als verwijtbaar, tenzij opnieuw bepaald wordt coultance toe te passen.

2. *Ontvangt Qbuzz over een dergelijke stakingsdag de volledige provinciale exploitatiebijdrage alsof de overeengekomen dienstregeling volledig is uitgevoerd? Zo ja, waarom? Zo nee, op welke wijze wordt deze bijdrage gecorrigeerd?*

Antwoord

In de basis wordt de bijdrage bij vaststelling van de exploitatiebijdrage gecorrigeerd naar rato van de niet-gereden DRU's. Het te veel betaalde voorschot wordt dan ingehouden en/of teruggevorderd. Specifiek voor deze stakingsdagen geldt echter dat het college coultance toepast op deze rituitval, zie ook het antwoord op vraag 1.

3. *Kan GS aangeven wie binnen de concessie het financiële risico draagt voor het wegvallen van reizigersopbrengsten als gevolg van een landelijke staking?*

Antwoord

In de basis geldt in alle concessies van de provincie Zuid-Holland dat de vervoerder de (financiële) risico's draagt voor de concessie, dus ook voor de reizigersopbrengsten.

Binnen DMG geldt een gedeelde opbrengstverantwoordelijkheid om grote pieken en dalen te dempen. De kaders hiervoor zijn bepaald in de herijkingsafspraken als gevolg van het implementeren van het transitieplan OV na de coronacrisis. U bent hierover op 14-11-2023 geïnformeerd (kenmerk PZH-2023-842706576).

4. *Maakt het voor de financiële vergoeding aan Qbuzz verschil of op een stakingsdag geen enkele bus rijdt, slechts een deel van de ritten wordt uitgevoerd of de volledige dienstregeling wordt gereden? Zo ja, kan GS toelichten hoe dit verschil financieel wordt verwerkt?*

Antwoord

Ja. Als op een stakingsdag geheel niet wordt gereden, worden alle DRU's ingehouden op de exploitatiebijdrage. Bij gedeeltelijke dienstregeling worden de niet-gereden DRU's ingehouden en de wel gereden DRU's betaald.

5. *In Dordrecht zijn op 9 september verschillende buslijnen geheel of gedeeltelijk blijven rijden. Kan GS aangeven of de kosten van deze daadwerkelijk gereden ritten op enige wijze*

aanvullend worden vergoed, of dat deze reeds onderdeel zijn van de reguliere exploitatiebijdrage?

Antwoord

Nee, voor ritten die tijdens een stakingsdag wel hebben gereden wordt geen aanvullende bijdrage verstrekt. De kosten van gereden ritten zijn onderdeel van de reguliere exploitatiebijdrage.

6. *Worden niet-gereden ritten als gevolg van een staking binnen de concessie geregistreerd als rituitval? Zo nee, hoe worden deze ritten dan geregistreerd? Zo ja, heeft deze rituitval financiële consequenties voor de concessiehouder?*

Antwoord

Ja. Niet-gereden ritten worden als rituitval geregistreerd. Deze rituitval wordt naar rato op de exploitatiebijdrage ingehouden.

7. *Kan GS aangeven wat de totale provinciale exploitatiebijdrage voor de concessie DMG omgerekend per gemiddelde exploitatiedag bedraagt en welk bedrag daarvan betrekking had op 9 september 2026?*

Antwoord

Dit is niet eenduidig per *gemiddelde* exploitatiedag vast te stellen, omdat wordt afgerekend in DRU's en verschillende dienstregelingen gelden voor werkdagen, weekenden en vakanties. Daarnaast wordt de definitieve hoogte van indexatie pas in december van een bepaald jaar vastgesteld. Ook zijn er bepaalde bijdragen buiten de DRU's die niet per DRU maar per jaar wordt betaald.

Een beste benadering is door de verleende exploitatiebijdrage voor DMG te delen door het aantal dagen. De voorlopige exploitatiebijdrage bedraagt in 2026 circa € 33 miljoen. Een gemiddeld bedrag per dag van (€33 mln / 365 dagen ≈) € 90.400 is een globale benadering, maar geen nauwkeurige berekening. Bij vaststelling van de exploitatiebijdrage kan het definitieve bedrag omhoog of omlaag afwijken.

8. *Indien Qbuzz op een stakingsdag de reguliere provinciale bijdrage geheel of grotendeels behoudt terwijl aanzienlijk minder vervoersdiensten worden uitgevoerd, kan GS dan aangeven of hierdoor voor de vervoerder een financieel voordeel kan ontstaan? Zo ja, op welke wijze wordt voorkomen dat publiek geld wordt betaald voor vervoer dat feitelijk niet is geleverd?*

Antwoord

Het college acht het vrijwel onmogelijk dat een stakingsdag voor Qbuzz per saldo financieel voordeliger uitvalt, ook in geval van de toegepaste coulance (zie antwoord op vraag 1). Stakingen kunnen theoretisch tot besparingen leiden, maar niet-gereden DRU's worden ingehouden en ook een (groot) deel van de reizigersopbrengsten valt weg doordat reizigers alternatieve vervoerwijzen hebben gezocht.

9. *Kan GS aangeven of bij het uitvallen van ritten als gevolg van een staking ook sprake is van lagere variabele exploitatiekosten voor Qbuzz, bijvoorbeeld op het gebied van energie, brandstof, inzet van materieel en andere aan het daadwerkelijk rijden van ritten verbonden kosten? Zo ja, worden dergelijke kostenbesparingen op enige wijze betrokken bij de financiële afrekening met de provincie?*

Antwoord

Bij stakingen kunnen variabele kosten voor energie, brandstof, materieel en personeel lager uitvallen. Behalve de korting op de exploitatiebijdrage per DRU worden deze effecten niet extra betrokken bij de afrekening.

10. *Kan GS aangeven of het mogelijk is dat een vervoerder op een stakingsdag per saldo financieel voordeliger uitkomt doordat de provinciale exploitatiebijdrage geheel of gedeeltelijk doorloopt, terwijl tegelijkertijd reizigersopbrengsten wegvallen maar ook exploitatiekosten worden bespaard? Indien dit mogelijk is, acht GS dit wenselijk en welke mogelijkheden heeft de provincie om dit te voorkomen?*

Antwoord

Het college acht het vrijwel onmogelijk dat Qbuzz per saldo financieel voordeel behaalt aan een stakingsdag, ook in geval van de toegepaste coulance (zie antwoord op vraag 1).

Positie van de chauffeurs

11. *Heeft GS bij Qbuzz nagevraagd hoeveel chauffeurs binnen de concessie DMG op 9 september aan de staking hebben deelgenomen en hoeveel chauffeurs hun werkzaamheden wel hebben uitgevoerd? Zo nee, is GS bereid dit alsnog na te vragen?*

Antwoord

Qbuzz meldt dat ongeveer 40% van het rijdend (bus)personeel op 9 september heeft gestaakt. Op de MerwedeLingelijn is geheel niet gereden, omdat ook op de verkeersleiding bij ProRail werd gestaakt.

12. *Is bij GS bekend op welke wijze Qbuzz voorafgaand aan de staking is omgegaan met chauffeurs die niet aan de staking wilden deelnemen? Waren deze medewerkers volgens hun reguliere dienstrooster ingeroosterd of zijn medewerkers actief benaderd om diensten van stakende collega's over te nemen?*

Antwoord

Het college is niet bekend met de wijze hoe stakende of werkwillige chauffeurs in de praktijk zijn behandeld.

13. *Kan GS bij Qbuzz navragen of chauffeurs die op 9 september wel hebben gereden dit volledig op vrijwillige basis en zonder druk vanuit de werkgever hebben gedaan?*

Antwoord

Het college heeft geen signalen hierover ontvangen en beschouwt dit als een zaak tussen werkgever en werknemer.

14. *Heeft GS signalen ontvangen, of is Qbuzz bekend met signalen, dat chauffeurs die wel hebben gewerkt druk, negatieve reacties of andere nadelige gevolgen hebben ervaren in de relatie met collega's die wel aan de staking deelnamen? Zo ja, welke maatregelen zijn genomen om een sociaal veilige werkomgeving voor alle medewerkers te waarborgen?*

Antwoord

Het college is niet bekend met dit soort signalen en beschouwt dit als een zaak tussen werkgever en werknemer.

15. *Kan GS bij Qbuzz navragen of er verschil bestond in de inzet op 9 september tussen werknemers die wel en niet bij een vakbond zijn aangesloten, voor zover dit kan worden beantwoord zonder persoonsgegevens of informatie over individuele werknemers te verstrekken?*

Antwoord

Qbuzz geeft aan deze informatie niet te kunnen aanleveren.

16. *Deelt GS de opvatting dat zowel het recht van werknemers om te staken als het recht van werknemers om niet aan een staking deel te nemen moet worden gerespecteerd en dat werknemers in beide gevallen geen druk of nadelige gevolgen zouden mogen ervaren?*

Antwoord

Ja, het college erkent het recht voor werknemers om te staken. Het werk dat door stakend personeel zou zijn uitgevoerd (in dit geval: de diensten of ritten die zijn uitgevallen) worden gezien als 'besmet werk'. Werknemers die niet staken mogen niet worden verplicht of onder druk gezet om besmet werk te verrichten. Dat wil zeggen dat in de praktijk, vervoerders niet zijn toegestaan om bijvoorbeeld ander personeel op te roepen of uitzendkrachten in te zetten.

Het college betreurt echter de overlast voor de reiziger als gevolg van de staking. Het college is van mening dat een staking gericht tegen het landelijk overheidsbeleid niet in het provinciale openbaar vervoer zou moeten plaatsvinden, waar noch vervoerbedrijven, noch reizigers, noch decentrale ov-autoriteiten partij zijn in de aanleiding van de staking.

17. *Is het welzijn en de sociale veiligheid van chauffeurs onderwerp van gesprek tussen de provincie als concessieverlener en Qbuzz, en zo ja, op welke wijze wordt dit betrokken bij het reguliere concessiebeheer?*

Antwoord

Het college beschouwt de sociale veiligheid specifiek als gevolg van de staking echter als een zaak tussen werkgever en werknemer.

18. *Is GS bereid naar aanleiding van de staking van 9 september met Qbuzz te bespreken hoe zowel de continuïteit van het openbaar vervoer als de vrije keuze en sociale veiligheid van chauffeurs bij toekomstige stakingen zo goed mogelijk kunnen worden gewaarborgd?*

Antwoord

Het college verwijst naar de voorgaande antwoorden en ziet hiertoe geen aanleiding.

19. *Kan GS aangeven hoe de financiële afwikkeling van de staking van 9 september heeft plaatsgevonden bij de overige openbaarvervoerconcessies waarvoor de provincie Zuid-Holland concessieverlener is, en of daarbij dezelfde afspraken gelden ten aanzien van de provinciale exploitatiebijdrage, niet-gereden ritten en eventuele besparingen op exploitatiekosten als binnen de concessie DMG? Indien hierin verschillen bestaan, kan GS deze verschillen toelichten?*

Antwoord

In de basis gelden voor de overige openbaarvervoerconcessies dezelfde afspraken over de provinciale exploitatiebijdrage. Niet-gereden ritten worden gekort op de exploitatiebijdrage. Voor de staking van 9 september wordt voor de overige openbaarvervoerconcessies dezelfde coulance betracht als binnen de concessie DMG.

Den Haag, 12 oktober 2026

Gedeputeerde Staten van Zuid-Holland,
secretaris,

voorzitter,

drs. M.J.A. van Bijnen MBA

mr. A.W. Kolff