

Vragen gesteld door de leden der Kamer, met de daarop door de regering gegeven antwoorden

3522

Vragen van het lid **Van Ginneken** (D66) aan de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat over *het bericht «Minder treinen door personeelstekort»* (ingezonden 14 juni 2022).

Antwoord van Staatssecretaris **Heijnen** (Infrastructuur en Waterstaat) (ontvangen 13 juli 2022).

Vraag 1

Deelt u de opvatting dat de trein en het openbaar vervoer een essentiële publieke voorziening is?¹

Antwoord 1

Ik deel met u de opvatting dat het maatschappelijk belang van het openbaar vervoer (OV) groot is.

Vraag 2

Erkent u dat deze voorziening als gevolg van het aflopen van de beschikbaarheidsvergoeding openbaar vervoer (BVOV) en de personeelstekorten onder druk staat?

Antwoord 2

Het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KiM) verwacht dat het gebruik van het openbaar vervoer in Nederland in 2023 weer bijna op het niveau van voor de coronacrisis in 2019 kan komen. De prognoses laten zien dat de reizigersaantallen tussen de 1 en 4% onder dat van 2019 kunnen komen te liggen. Vervoerders zijn somberder over het herstel van de reizigersaantallen dan het KiM. Vanwege de onzekerheid heb ik voor 2023 besloten een transitievangnet beschikbaar te stellen voor de OV-sector. Ik heb uw Kamer op 8 juli geïnformeerd over deze regeling.²

Vraag 3

Deelt u de opvatting dat dat onwenselijk is?

¹ Het Financieele Dagblad, 11 juni 2022, «Minder treinen door personeelstekort»

² Kamerbrief «Transitievangnet 2023 en gesprekken met de OV-sector», 8 juli 2022, kenmerk: 2022Z14892

Antwoord 3

Uiteraard vind ik het van belang dat volgend jaar het OV-aanbod op peil blijft, ook gegeven de bredere ambities van het kabinet. Ik hecht er aan dat iedere regio in Nederland goed bereikbaar blijft voor de reizigers, dit is en blijft leidend. Ik heb daarom voor 2023 een éénmalig transitievangnet vangnet beschikbaar gesteld.

Vraag 4

Kunt u ingaan op de verwachtingen ten aanzien van het (tijdelijk) afschalen van de treinoperaties (zowel bij NS als overige spoorvervoerders) als gevolg van de personeelstekorten de komende maanden?

Antwoord 4

NS streeft ernaar om een zo volledig mogelijke dienstregeling te rijden voor de reiziger. Dat is gegeven de effecten van de krappe arbeidsmarkt en het aanhoudende verzuim uitdagend. Vanaf week 26 voorziet NS een grote personeelskrapte. NS heeft ons laten weten dat – ondanks de genomen maatregelen om de personeelskrapte te verminderen – verdere (tijdelijke) afschaling van de dienstregeling met een aantal (spits)treinen de komende weken onvermijdelijk is. In ieder geval tot week 33 brengt NS wijzigingen aan in de dienstregeling. Hierover is al vroegtijdig besloten om zo voorspelbaar en transparant te blijven voor de reiziger. Over eventuele verdere afschaling na week 33 zal tijdig worden gecommuniceerd.

De afschalingen in het regionaalreintreinvvoer variëren per regio en van tijd tot tijd. In algemene zin kan er gesteld worden dat alle vervoerders personeelsuitdagingen hebben vanwege de landelijke krapte op de arbeidsmarkt en een hoog ziekteverzuim. Daarnaast heeft er door de coronacrisis een afbouw van de flexibele personeelsschil plaatsgevonden. Onvoorzien ontwikkelingen zijn daardoor lastiger op te vangen voor vervoerders. Vervoersbedrijven doen er echter alles aan om volgens de standaard dienstregeling te rijden. Om ongeplande rituitval door ziekte te voorkomen worden dienstregelingen vooraf bijgesteld. Het doel hierbij is de reiziger zoveel mogelijk zekerheid te bieden en dit goed te kunnen communiceren naar reizigers.

De verantwoordelijkheid voor het regionale reinvvoer ligt bij de provincies, waarbij de provinciale staten toezien op de uitvoering van regionale treinconcessies. Er is vanuit het ministerie een inventarisatie gedaan om uw Kamer te voorzien van de gevraagde inzichten:

Qbuzz heeft laten weten deze zomer van de gebruikelijke kwartierdienst naar een halfuursdienst te moeten gaan op de Merwedelingelijn (MLL) in Zuid-Holland. In de zomerperiode is deze frequentie volgens de vervoerder voldoende voor het aantal reizigers dat er gebruik van maakt. Vanaf september verwacht Qbuzz de normale kwartierdienst op de MLL weer uit te kunnen uitvoeren.

Arriva heeft laten weten op dit moment op verschillende plaatsen een afgeschaalde dienstregeling te rijden als gevolg van de verminderde inzetbaarheid. De omvang van het inzetbare personeel is op niveau, maar door ziekte, uitgestelde operaties, (uitgestelde) opleidingen en verlof wordt er minder gereden. Er is op dit moment niet met zekerheid te zeggen of deze effecten na de zomer geen rol meer spelen.

Connexion en Hermes (Transdev) hebben laten weten dat zij op dit moment in staat zijn om de personeelsroosters volledig te vullen voor zowel in het zomerseizoen als in en na september.

Keolis (Overijssel) heeft laten weten de dienstregeling te kunnen rijden en geen rituitval te ervaren.

Vraag 5

Rijdt NS nog altijd met verkorte treinen?

Antwoord 5

Waar mogelijk en verantwoord kort NS ook nu nog treinen in. NS zoekt voortdurend naar mogelijkheden om zo veel als mogelijk treinen te rijden met minder hoofdconducteurs, om zo verdere afschaling te beperken.

Vraag 6

Zo ja, hoelang verwacht u dat dit nog nodig zal zijn?

Antwoord 6

In de Kamerbrief van 13 mei jl. heb ik uw Kamer laten weten dat de NS heeft aangegeven dat zij verwacht dat de krapte op de arbeidsmarkt – net als bij allerlei sectoren (zoals de Luchtvaart en de evenementenbranche) – langer voelbaar zal zijn.³ De NS stelt dat zij bij aanhoudende krapte, zeker in combinatie met het hoge ziekteverzuim, zich mogelijk ook na de zomer genoodzaakt zal zien om aanvullende maatregelen te nemen, zoals het rijden van minder treinen op enkele trajecten. Hierover neemt de NS pas een besluit zodra zij meer inzicht heeft in de vacatures en verzuimcijfers richting het najaar. Indien ik daar aanleiding toe zie, zal ik uw Kamer hierover informeren.

Vraag 7

Welke procesverbeteringen, onderzoeken of innovaties kent of onderzoekt u om met minder mensen een volwaardige en veilige operatie te rijden?

Antwoord 7

Het personeelsbeleid is de verantwoordelijkheid van NS. In de brief van 13 mei jl. heb ik uw Kamer geïnformeerd over welke beheersmaatregelen de NS neemt om de personeelskrapte te verminderen. Momenteel beziet de NS of er mogelijkheden zijn om parttime-contracten uit te breiden en/of een extra beroep te doen op (recent) gepensioneerd personeel. Vooral nog verwacht de NS dat voldoende treinen zullen blijven rijden voor de huidige reizigersaantallen, en met deze uitsparing haar personeelsroosters op korte termijn rond te kunnen krijgen met een behapbare werkdruk voor haar huidige medewerkers. Uiteraard zal ik de NS blijven aanspreken op de naleving van haar verplichtingen uit de concessie om zo de hinder voor reizigers te beperken.

Vraag 8

Bent u bekend met het feit dat Schiphol met een banenmarkt 1.500 mensen heeft weten aan te trekken?

Antwoord 8

Ja, ik ben ervan op de hoogte dat er 1.500 mensen zich hebben aangemeld voor deze wervingsbijeenkomst.

Vraag 9

Bent u bereid een vergelijkbare markt te organiseren voor de spoorsector?

Antwoord 9

Zoals beschreven, is het voeren van een adequaat personeelsbeleid een verantwoordelijkheid van de NS (of andere vervoerders) zelf. De NS heeft deze wervingscampagnes al reeds opgevoerd. De banenmarkt heb ik onder aandacht gebracht bij de NS. NS heeft zelf bv. een simulator als wervingsinstrument ingezet.

Vraag 10

Kunt u ingaan op de loonsituatie en arbeidsvoorwaarden in de spoorsector, vergeleken met andere modaliteiten en sectoren?

Antwoord 10

Mijn ministerie heeft geen rol bij het vraagstuk rondom de loonsituatie en arbeidsvoorwaarden in de spoorsector.

³ Kamerstuk 29 984, nr. 981.