

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

2729

Vragen van het lid **Veltman** (VVD) aan de Minister van Infrastructuur en Waterstaat over *het bericht «Reiziger vrijdag opnieuw de dupe van NS-staking: wanneer kunnen we weer «normaal» met de trein?»* (ingezonden 13 juni 2025).

Antwoord van Staatssecretaris **Aartsen** (Infrastructuur en Waterstaat) (ontvangen 14 juli 2025)

Vraag 1

Bent u bekend met het genoemde artikel en met het feit dat al meerdere dagen gestaakt wordt door het personeel van de Nederlandse Spoorwegen (NS) en dat de treinreiziger al meerdere dagen de dupe is?¹

Antwoord 1

Ja, het genoemde artikel is bekend, evenals dat in de afgelopen weken op meerdere dagen is gestaakt.

Vraag 2

Deelt u de mening dat de stakingen grote gevolgen kunnen hebben voor reizigers die met de trein naar hun werk, een examen of familie moeten?

Antwoord 2

Ja, stakingen in het openbaar vervoer (hierna: ov) kunnen zeer hinderlijk zijn, zeker voor reizigers die van het ov afhankelijk zijn om onder meer naar werk of onderwijs te komen. Ik baal dan ook van de stakingen voor al deze gedupeerde reizigers.

Vraag 3

Heeft u een beeld bij de economische gevolgen van de stakingen?

Antwoord 3

De economische gevolgen van stakingen zijn lastig exact te kwantificeren. De uiteindelijke impact is onder meer afhankelijk van de mate waarin reizigers zich (hebben) kunnen aanpassen aan de gevolgen van de stakingen. Wanneer een staking tijdig wordt aangekondigd, zijn reizigers in de regel beter in staat

¹ Telegraaf, 11 juni 2025, (<https://www.telegraaf.nl/binnenland/reiziger-vrijdag-opnieuw-de-dupe-van-ns-staking-wanneer-kunnen-we-weer-normaal-met-de-trein/71254481.html>)

hierop te anticiperen, bijvoorbeeld door thuis te werken, afspraken te verplaatsen of alternatief vervoer te organiseren. Tegelijkertijd zijn er groepen voor wie dergelijke alternatieven beperkt of niet beschikbaar zijn. Denk aan scholieren en studenten die examens en tentamens moeten afleggen, of mensen met (bijvoorbeeld medische) afspraken die moeilijk te verzetten zijn. De economische impact hiervan is sterk situatieafhankelijk en laat zich lastig in een eenduidig bedrag vatten. Ook is niet bekend om hoeveel mensen dit gaat.

Vraag 4

Bent u het eens dat tijdens stakingen eigenlijk altijd een basisdienstregeling zou moeten bestaan voor reizigers die met de trein naar hun werk, een examen of familie moeten en geen andere mogelijkheid hebben om te reizen?

Antwoord 4

Ik erken het cruciale belang van de beschikbaarheid van het openbaar vervoer voor reizigers die hiervan afhankelijk zijn. Zoals ook in het antwoord op vraag 2 aangegeven, kunnen stakingen veel hinder opleveren. Tegelijkertijd hebben werknemers een recht om te staken op grond van het Europees Sociaal Handvest (hierna ESH) wanneer de staking redelijkerwijs kan bijdragen aan de doeltreffende uitoefening van het recht op collectief onderhandelen. In dat geval moet de stakingsactie in beginsel worden toegestaan. Een staking die valt onder het beschermingsbereik van artikel 6, lid 4, ESH kan alleen worden verboden of beperkt indien dat maatschappelijk gezien dringend noodzakelijk is vanwege de bescherming van de openbare orde, nationale veiligheid, volksgezondheid, of de goede zeden. Bij de beoordeling van de dringende noodzakelijkheid moeten alle relevante omstandigheden van het specifieke geval worden meegewogen.

Het verplichtstellen van een basisdienstregeling zou betekenen dat een deel van het personeel verplicht zou worden om af te zien van de uitoefening van dit stakingsrecht, wat juridisch en praktisch een heel vergaande stap is. Het stakingsrecht maakt een interventie in de uitoefening hiervan een complexe afweging.

Een vanuit juridisch perspectief minder ingrijpende maatregel is de mogelijkheid voor NS om als werkgever, in overleg met de vakbonden, vrijwillige afspraken te maken over het beperken van de reizigershinder tijdens stakingen, bijvoorbeeld via afspraken over een basisdienstregeling. Gezien het minder vergaande karakter van deze aanpak, geniet deze aanpak mijn voorkeur, waarbij het belang van de reiziger nadrukkelijk wordt meegenomen. Tegelijkertijd moet worden onderkend dat dergelijke afspraken niet afdwingbaar zijn, en dat vakbonden mogelijk terughoudend zullen zijn indien zij dergelijke afspraken als een beperking van de effectiviteit van het stakingsmiddel beschouwen. Zoals onder meer toegezegd aan lid Veltman tijdens het wetgevingsoverleg van 26 juni jl.,² worden de zorgen van de Kamer over reizigershinder tijdens stakingen bij NS onder de aandacht gebracht. Daarbij wordt met NS in gesprek getreden over de mogelijkheden voor NS om, in goede samenspraak met de vakbonden, te komen tot een vrijwillige basisdienstregeling.

Vraag 5

Bent u het eens dat stakingen die regionaal worden georganiseerd niet automatisch tot gevolg moeten hebben dat in een andere regio, niet direct grenzend aan of ver weg van de regio waar gestaakt wordt, de treinen óók niet rijden?

Antwoord 5

In beginsel deel ik de opvatting dat een regionale staking idealiter ook primair een regionaal effect heeft. In de praktijk blijkt dit echter complexer te liggen. De term «regionaal» verwijst naar de standplaats(en) van het stakende personeel. Een machinist of conducteur die gestationeerd is in Amsterdam of Alkmaar rijdt echter ook op treinen richting bijvoorbeeld Rotterdam, Vlissingen of Maastricht, waardoor er ook daar minder treinen beschikbaar

² Toezeggingnummer onbekend.

zijn. Hoewel de staking formeel «regionaal» is, zijn de gevolgen dus landelijk merkbaar.

NS probeert tijdens regionale stakingen de impact te beperken door een aangepaste dienstregeling in te voeren. Daarbij worden stakende medewerkers op de stakingsdag zoveel mogelijk binnen hun eigen regio «ingezet», zodat de effecten van de staking tot een regio beperkt blijven. Als de regio en dus ook de groep stakende medewerkers te groot is, zoals op 6 juni het geval was, dan lukt dat niet en moet NS besluiten in het hele land de treindienst stil te leggen.

Vanuit het perspectief van reizigers is het begrijpelijk dat het verwarrend en frustrerend is wanneer bij een grote «regionale» staking de treinen landelijk uitvallen. Zelf baal ik ook van de vele reizigers die op zo'n moment gedupeerd zijn.

Vraag 6

Bent u in gesprek met de NS om ervoor te zorgen dat bij regionale stakingen toch de mogelijkheid wordt benut om in andere regio's zoveel mogelijk treinen te laten rijden?

Antwoord 6

Zoals in het antwoord op vraag 5 is toegelicht, probeert NS reeds bij regionale stakingen de hinder buiten de betreffende regio zoveel mogelijk te beperken. Zij heeft haar operationele plannen voor deze situatie daar ook op ingericht. Tegelijkertijd geldt dat, wanneer de omvang van de staking te groot is, bovenregionale of zelfs landelijke gevolgen niet altijd te voorkomen zijn.

Vraag 7

Deelt u de mening dat, hoewel staken een recht is, een optie voor een basisdienstregeling onderzocht zou moeten worden?

Antwoord 7

Zoals ook in het antwoord op vraag 4 is toegelicht, zou het verplicht stellen van een basisdienstregeling een beperking inhouden van het stakingsrecht zoals beschermd onder artikel 6, lid 4, van het Europees Sociaal Handvest. Een dergelijke beperking moet juridisch gezien maatschappelijk dringend noodzakelijk zijn, wat een hoge drempel is. Tegelijkertijd erken ik het belang van beschikbaarheid van het openbaar vervoer. Ik vind het daarom belangrijk dat NS als werkgever en de vakbonden in eerste instantie zelf bezien of zij vrijwillige afspraken kunnen maken om de impact van stakingen op reizigers te beperken. Daarom is tijdens het debat op 26 juni jl. toegezegd hierover in gesprek te gaan met NS.

Vraag 8

Welke mogelijkheden ziet u om een basisdienstregeling af te spreken?

Antwoord 8

Zoals toegelicht in de antwoorden op vraag 4 en 7 is tijdens het debat van 26 juni jl. toegezegd om met NS het gesprek aan te gaan over de mogelijkheden voor NS om, in goede samenspraak met de vakbonden, te komen tot een vrijwillige basisdienstregeling.

Vraag 9

Zijn er mogelijkheden om bijvoorbeeld in de huidige Hoofdrailnet (HRN)-concessie, bij de midterm evaluatie van de huidige HRN-concessie of bij de nieuwe HRN-concessie die vanaf 2034 gepland is, afspraken te maken over een basisdienstregeling?

Antwoord 9

Zoals toegelicht in de antwoorden op vraag 4 en 7, zijn er op dit moment geen mogelijkheden om in de hoofdrailnetconcessie een verplichte basisdienstregeling op te leggen. Wel is toegezegd tijdens het debat van 26 juni jl. om met NS het gesprek aan te gaan over de mogelijkheden voor NS om, in goede samenspraak met de vakbonden, te komen tot een vrijwillige basisdienstregeling.

Vraag 10

Hoe kijkt u aan tegen het feit dat in andere Europese landen wel gewerkt kan worden met een basisdienstregeling?

Antwoord 10

Er wordt met interesse gekeken naar de voorbeelden uit andere Europese landen, waar in sommige gevallen minimumdienstregelingen zijn ingevoerd. Het is goed om van deze ervaringen te leren. Tegelijkertijd verschillen juridische kaders, arbeidsverhoudingen en de organisatie van het spoor per land, waardoor die voorbeelden niet zonder meer toepasbaar zijn op de Nederlandse situatie. Uiteraard zullen de voorbeelden uit andere landen worden betrokken bij de gesprekken met NS.