

AH 829
2021Z19301

Antwoord van staatssecretaris Van Weyenberg (Infrastructuur en Waterstaat) (ontvangen 25 november 2021)

Vraag 1

Bent u bekend met het bericht 'Treinen vallen uit door personeelstekort bij ProRail'? Zo ja, wat vindt u hiervan?¹

Antwoord 1

Ik ben bekend met dit bericht. ProRail heeft al enige tijd te maken met personeelskrapte. Dit is uiterst vervelend voor de reizigers, vervoerders en verladers die hiermee geconfronteerd worden, maar ook voor de mensen op de verkeersleidingposten vanwege de hoge werkdruk. Daarom heb ik deze situatie al een aantal keer besproken met ProRail. In mijn brief van 3 september jongstleden heb ik u hier ook over geïnformeerd (Kamerstuk 29984, nr. 942).

Vraag 2

Heeft u in beeld hoe vaak er in de afgelopen jaren treinen niet hebben kunnen rijden als gevolg van personeelstekorten bij ProRail?

Antwoord 2

Dit was een aantal keer het geval in 2020 en vaker in 2021, waarbij dit vooral in de zomer een aantal keer kort na elkaar gebeurde (een paar dagen eind juli en een dag begin augustus) en recentelijk nog op 2, 6, 7 en 8 november. In de meeste gevallen betrof dit trajecten rondom Utrecht of de Valleilijn.

Vraag 3

Hoe staat het met de korte- en langetermijnoplossingen die worden aangedragen vanuit ProRail, zoals verschuivingen in roosters, het inzetten van gepensioneerde verkeersleiders en de wervingscampagnes voor nieuwe verkeersleiders? Wanneer verwacht u dat het personeelstekort is opgelost?

¹ RTL Nieuws, 2 november 2021 (<https://www.rtlnieuws.nl/nieuws/artikel/5264388/treinen-uitvallenpersoneelstekort-prorail>)

Antwoord 3

In september heb ik uw Kamer geïnformeerd over de personeelskrapte op de verkeersleidingsposten. ProRail verwacht dat deze situatie tot in 2023 duurt. ProRail zit in de tussentijd niet stil en blijft werken aan oplossingen. ProRail verzekert mij er alles aan te doen om problemen te voorkomen.

Sinds 2018 is de arbeidsmarktcommunicatie flink opgeschaald. ProRail voert een continue online wervingscampagne via sociale media zoals Facebook, LinkedIn en Instagram. Ook gebruikt ProRail banensites zoals Indeed en Jobrapido en adverteert zij via Google. Daarnaast zette ProRail in augustus en september een campagne in via NPO Start, bij de STER en was een video zichtbaar op in totaal 194 schermen op 8 grote stations. Parallel daaraan is de opleidingscapaciteit voor nieuwe verkeersleiders de afgelopen jaren steeds uitgebreid. Deze gaat bijvoorbeeld van 106 plaatsen in 2021 naar 140 geplande plaatsen in 2022. Daarbij is de opleidingsduur sinds oktober jongstleden verkort naar 8 maanden in plaats van 9 maanden. Tevens wordt de opleiding voortdurend tegen het licht gehouden om zodoende beter te kunnen opleiden en de slagingskans verder te verhogen. De slagingskans is inmiddels gegroeid van 50% naar 70%. Er is een externe opleidingsorganisatie aangetrokken en de opleidingsklassen zijn op dit moment geheel gevuld tot en met februari 2022. Er zijn 31 oud collega's, die voorheen treindienstleider of decentrale verkeersleider waren, bereid gevonden om deel te nemen in een flexibele schil om ook op korte termijn tijdelijk bij te springen als er gaten in de roosters ontstaan door uitval. Deze mensen worden nu her-opgeleid en gekeurd om te worden ingezet op hun oude werkplek. ProRail gaat ook in gesprek met organisaties zoals de Brandweer, Luchtverkeersleiding en de Politie om te onderzoeken hoe daar met personeelstekorten wordt omgegaan. De totale aanpak van de korte en middellange termijn wordt momenteel extern getoetst. Bij de brief over de aandeelhoudersvergadering van ProRail informeer ik u over het plan van aanpak van ProRail. Een aantal elementen daarin heb ik hierboven uitgelicht.

Vraag 4

Wanneer wordt dergelijk treinuitval in de concessie voor het hoofdrailnet gezien als 'overmacht'?

Antwoord 4

Treinuitval is van invloed op de prestatieafspraken die zijn gemaakt met NS en ProRail in de vervoer- respectievelijk de beheerconcessie. Deze prestaties worden jaarlijks beoordeeld door mij als concessieverlener. In het geval prestaties onder het afgesproken minimale prestatieniveau liggen (zogenoeten bodemwaarden) is de

concessiehouder gehouden een boete te betalen, tenzij naar het oordeel van de concessieverlener sprake is van een rechtvaardigingsgrond. Situaties waarin 'overmacht' een rol speelt kunnen hierbij een rol spelen. De concessie voorziet niet in een bepaling over overmacht.

Vraag 5

Bent u het eens met de stelling dat treinuitval – al dan niet vooraf aangekondigd-meegenomen dient te worden in de evaluatie van de prestatieafspraken met de beheerder en exploitanten van het spoornetwerk?

Antwoord 5

Ja. Treinuitval telt, ongeacht de oorzaak, mee in diverse prestatie-indicatoren, zoals reizigerspunctualiteit en aantal impactvolle verstoringen. De treinuitval kan indirect ook meetellen in andere prestatie-indicatoren zoals zitplaatskans en klantoordeel van reizigers- en goederenvervoerders over ProRail en van reizigers over NS.

Vraag 6

Kunt u verklaren waarom er bij de treinuitval op 2 november 2021 niet overal vervangende bussen zijn ingezet?

Antwoord 6

In de vervoerconcessie staat dat NS bussen moet inzetten voor zover dit redelijkerwijs mogelijk is. NS kijkt daarbij vooral naar de omvang van de vervoersstroom in relatie tot operationele haalbaarheid. Om op een druk intercity-traject alle reizigers met bussen te kunnen vervoeren zouden volgens NS in een spits al gauw meer dan zeventig bussen nodig zijn. Deze capaciteit aan bussen en chauffeurs is zelden op zo'n korte termijn beschikbaar, dit was ook op 2 november het geval. Bovendien levert een dergelijke omvangrijke inzet van bussen logistieke vraagstukken op, bijvoorbeeld over de haltering van de bussen nabij de stations en het effect op de verkeersdrukte. NS wijst daarom reizigers via de Reisplanner app op de mogelijkheid per trein om te reizen, in de situatie op 2 november bijvoorbeeld via Den Bosch. De reistijd daarvan is volgens NS vergelijkbaar met de tijd die een bus er in de spits over zou doen. Ik heb enig begrip dat NS in deze situatie geen bussen heeft kunnen inzetten. Ook kan het voor de reiziger een meer comfortabele optie zijn om met de trein via een andere route te reizen, dan in een volle bus te zitten. Desondanks kan het onbevredigend zijn voor de reiziger, met name de reiziger die naar de kleinere tussengelegen stations wil reizen en niet kan omreizen. Zoals ik aan uw Kamer tijdens de begrotingsbehandeling heb toegezegd ben ik met

NS in gesprek gegaan over de mogelijkheden die er – gegeven de omstandigheden – wellicht toch zijn om iets voor de reizigers tussen kleinere tussengelegen stations te betekenen bij toekomstige situaties. NS heeft mij verzekerd dat zij zo goed mogelijk gestand wil doen aan de afspraken uit de concessie ten aanzien van vervangend vervoer, nu en in de toekomst, om zodoende de reiziger ook bij verstoorde situaties zo goed mogelijk te bedienen. Er kunnen desondanks (operationele) beperkingen zijn aan de mogelijkheden daartoe, zoals ik eerder in mijn antwoord heb aangegeven.

Vraag 7

Bent u ook van mening dat reizigers moeten kunnen rekenen op goed en betrouwbaar openbaar vervoer en er daarom altijd vervangend vervoer geregeld dient te worden indien treinen uitvallen op reguliere tijden? Zo ja, op welke manier gaat u dat regelen? Zo nee, waarom niet?

Antwoord 7

Vervoerders zijn uit hoofde van hun concessie en/of de WP2000 ertoe gehouden ook in verstoorde situaties de reizigers zoveel en zo goed als mogelijk te vervoeren. Dit doen zij onder andere door de inzet van vervangend busvervoer. Niet altijd laat het aantal te vervoeren reizigers, het aantal (op korte termijn) beschikbare bussen en chauffeurs, of de logistieke situatie rondom de stations dit toe. Zoals op 2 november voor een deel van de NS-reizigers het geval was. Wanneer omreizen met de trein mogelijk is, is dat in veel gevallen een comfortabelere en snellere optie. Ik vind het belangrijk te melden dat de inzet van vervangend busvervoer met veel inspanning van alle partijen vaak ook wél lukt. Zoals in het weekend van 6, 7 en 8 november.