2022Z15771

(ingezonden 25 augustus 2022)

Vragen van de leden Bouchallikh en Maatoug (beiden GroenLinks) aan de staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat en de minister van Financiën over het afschalen van de dienstregeling van NS vanwege personeelstekorten en de stakingen bij NS

Deelt u de opvatting dat het zeer zorgelijk is dat de NS de dienstregeling met 10% tot 20% gaat afschalen? Zo nee, waarom niet?[1]

Hoe is het mogelijk dat dit in de aangepaste dienstregeling betekent dat er op sommige trajecten op bepaalde dagen 30% tot 50% minder treinen zullen worden ingezet? Wat zijn hiervan de gevolgen?

Deelt u de mening dat wanneer NS op bepaalde trajecten minder treinen laat rijden, de treinen die dan nog wel rijden zo lang mogelijk moeten zijn (bijvoorbeeld: op de trajecten Utrecht-Den Haag, Utrecht-Rotterdam en Amsterdam-Den Haag/Rotterdam waar op sommige dagen overdag de helft van het aantal intercitytreinen en sprinters wordt geschrapt en er dan slechts één treinstel ingezet wordt)? Welke concrete afspraken gaat u hierover als concessieverlener maken met NS?

Bent u bereid om de Kamer de komende periode periodiek te informeren over de stand van zaken met betrekking tot de dienstverlening van NS en hierbij in te gaan op de voortgang van de acties van NS om extra personeel te werven en om periodiek aan te geven op welke trajecten waar NS minder treinen laat rijden er knelpunten ontstaan in de capaciteit? Zo nee, waarom niet?

Op welke wijze gaat NS reizigers tijdig en adequaat informeren over de inkrimping van de dienstregeling?

Erkent u dat het openbaar vervoer een essentiële publieke dienstverlening is en dat de bereikbaarheid van mensen met het openbaar vervoer zo groot mogelijk moet zijn om vervoersongelijkheid te voorkomen? Zo nee, waarom niet?

Is er zicht op welke effecten de afgeschaalde dienstregeling zal hebben op het autogebruik in Nederland? Hoe groot zal de toename zijn? Deelt u de opvatting dat de verschraling van het openbaar vervoer een zeer slechte zaak is voor het stimuleren van duurzaam vervoer?

Wat gaat u concreet doen om het gebruik van het openbaar vervoer de komende periode juist te stimuleren in plaats van te laten gebeuren dat het openbaar vervoer nog verder wordt afgeschaald en reizigers (noodgedwongen) voor de auto zullen gaan kiezen?

Wat vindt u ervan dat de NS heeft aangegeven dat het mogelijk is dat er in 2023 tot wel 15% tot 20% minder treinen ten opzichte van 2019 gaan rijden? Bent u in gesprek met NS om ervoor te

zorgen dat dit scenario voorkomen wordt?

Erkent u dat het kabinet als aandeelhouder medeverantwoordelijk is voor het functioneren van de NS en dat het oplossen van de personeelstekorten en het realiseren van een volwaardige dienstregeling een gedeelde verantwoordelijkheid is? Wat heeft u de afgelopen periode concreet gedaan als concessieverlener en als enig aandeelhouder om te voorkomen dat de dienstverlening aan reizigers fors wordt beperkt?

Deelt u de mening dat het van groot belang is om zo snel mogelijk tot goede afspraken te komen met NS om het personeelstekort op te lossen? Aan welke eisen van het personeel van NS is de NS bereid te voldoen en aan welke eisen niet? Hoe ver liggen de bonden en de NS op dit moment uit elkaar? En welke invloed kunt u daarop uitoefenen?

Erkent u ook dat – gelet op de financiële situatie van NS - loonsverhogingen voor het personeel van NS alleen mogelijk zijn als het kabinet extra middelen beschikbaar stelt? Waarom gebeurt dat nog niet? Hoe staat dat in verhouding tot de oproep van de minister van Financiën en andere leden van het kabinet dat werkgevers de lonen moeten verhogen om de koopkracht te vergroten? Dient u niet het goede voorbeeld te geven?

Hoe staan deze ontwikkelingen in verhouding tot de boodschap in de Nota Deelnemingenbeleid dat deelnemingen een belangrijke rol spelen in de energie- en klimaattransitie? Ziet u daarbij niet een belangrijke voorbeeldrol voor het Rijk als enig aandeelhouder van NS?

Gaat u extra middelen beschikbaar te stellen om betere arbeidsvoorwaarden, waaronder loonsverhogingen, voor het personeel van NS en het spoedig werven van extra personeelsleden mogelijk te maken? Zo nee, waarom niet?

Kunt u een stand van zaken geven met betrekking tot de problemen die deze zomer spelen op het internationale spoor? Wat wordt er concreet gedaan om de regelmatige uitval, het gebrek aan capaciteit en het soms overslaan van de stations Utrecht Centraal en Arnhem Centraal door ICE-treinen tussen Nederland en Duitsland zo veel mogelijk te beperken? Welke acties gaan er de komende periode verder nog ondernomen worden om de betrouwbaarheid en de capaciteit van het internationaal spoorvervoer te verbeteren? Welke rol speelt u hier als concessieverlener en hoe is uw contact hierover met uw Duitse collega’s?

Kunt u een stand van zaken geven met betrekking tot het plan van aanpak van NS om zorg te dragen voor zo veel mogelijk vervangend busvervoer bij werkzaamheden en/of grootschalige verstoringen? Welke acties zijn ondernomen en tot welk resultaat heeft dit geleid?

Kunt u deze vragen één voor één beantwoorden?

[1] ‘Treinuitval kan volgend jaar oplopen tot 20 procent’ | SpoorPro.nl

Toelichting:

Deze vragen dienen ter aanvulling op eerdere vragen terzake van de leden Kuiken en De Hoop (beiden PvdA), ingezonden 24 augustus 2022 (vraagnummer 2022Z15729).