NS

Communicatie & Corporate Affairs

Laan van Puntenburg 100
Postbus 2025
3500 HA Utrecht
Nederland
www.ns.nl

Ministerie van Infrastructuur & Waterstaat
R jnstraat 8
2515 XP Den Haag
Postbus 20904 2500 EX Den Haag

Datum 13 oktober 2022
Ons kenmerk CCA-SHM
Onderwerp Reactie op verzoek t.a.v. stakingen

Geachte ,

Tijdens het commissiedebat OV en Taxi op 14 september 2022 heeft de Tweede Kamer uw ministerie verzocht om een reflectie van NS op de recente stakingsdagen waarbij er in het hele land geen NS-treinen reden. Graag informeer ik u als volgt.

Vakbonden FNV Spoor, VVMC en CNV hebben op verschillende dagen in de maanden augustus en september regionale stakingsacties georganiseerd. Een tweetal actiedagen – 30 augustus en 9 september – raakte de treindienst van NS in het hart. Ondanks dat de stakingen op deze dagen regionaal waren, heeft NS moeten besluiten landelijk geen treinen te rijden gezien de impact van deze regionale stakingen op het gehele hoofdrailnet.

Hieronder ga ik in op onze afwegingen, maar allereerst wil ik benadrukken dat NS het buitengewoon vervelend vindt dat reizigers veel overlast hebben gehad van de impact van de acties. We hebben een groot beroep moeten doen op het begrip en de zelfredzaamheid van onze reizigers. Dat vinden we uiterst vervelend. Niettemin, was het signaal van onze collega's ook duidelijk: staken doe je niet zomaar.

<u>Regionale staking, landelijk geen treinen</u>
De acties op 30 augustus waren gericht op Midden-Nederland. De regio vormt letterlijk en figuurlijk het hart van onze treindienst. Immers, veel treinen rijden van, naar of door dit gebied naar de rest van het land. Daardoor wordt bij een regionale staking van deze regio een groot deel van de treindienst geraakt. Daarbij is Utrecht een plek waar heel veel collega's hun werkdag beginnen en eindigen. Vanuit Utrecht rijden collega's treinen naar alle windrichtingen. Bovendien werken hier veel collega's vanuit het Landelijk Bijsturingscentrum aan de dagelijkse coördinatie van personeel en treinen. Als zij het werk neerleggen, komt het NS-deel van het functioneren van het Operationeel Controle Centrum Rail (OCCR) in het geding en daarmee wordt de dienstregeling in heel Nederland geraakt.

Op 9 september werd gestaakt in twee regio's, namelijk Noordwest en West. Voor deze datum geldt dus dat, in tegenstelling tot de andere stakingsdagen, het stakingsgebied groter was. Bovendien was de aangekondigde staking gepland in het gebied waar normaal gesproken het overgrote deel van de treinenloop begint of eindigt. Daarmee was de inschatting dat er meer collega's tegelijk zouden zijn die wilden en konden staken. Vanuit het Westen en Noordwesten rijden treinen naar het Zuiden, Noorden of Oosten van het land. Omdat een groot deel van deze treinen verder het land in rijden, was het niet mogelijk om een betrouwbare dienstregeling te bieden voor de andere delen van het land. Tot slot was de aangekondigde staking niet beperkt tot het personeel op de trein, ook collega's op de bijsturings-, plannings-, en onderhoudsafdelingen konden het werk neerleggen. Met een dergelijk grote regio, zou dit onvermijdelijk veel impact hebben op de dienstregeling.

De andere vier stakingsdagen heeft NS zich tot het uiterste ingespannen om in de rest van het land wel een betrouwbare en verantwoorde dienstregeling te rijden. Het hoofdrailnet is een integraal en samenhangend netwerk dat ertoe leidt dat dagelijks reizigers in Nederland bijvoorbeeld in 79% van de gevallen geen overstap hebben. Deze samenhang draagt dus bij aan een goed product voor onze reizigers. Voor de stakingen, die de afgelopen jaren nauwelijks hebben plaatsgevonden, op 30 augustus en 9 september zijn alle scenario's op tafel geweest om onze dienstverlening in enige mate te continueren, maar alles afwegende was er geen mogelijkheid om op een verantwoorde, betrouwbare en veilige manier een dienstregeling te rijden. Om die reden hebben we helaas moeten besluiten om in heel Nederland geen treinen te rijden, met uitzondering van het aandoen van station Schiphol.

<u>Alternatieve vormen van vervoer</u>
Het 'verbussen' van reizigers was geen mogelijkheid. Als treinen in een dergelijk groot gebied uitvallen, is het operationeel niet haalbaar om bussen te laten rijden. Het aantal reizigers dat hiervan gebruik zou willen maken is te groot, de (beschikbare) capaciteit van busvervoerders te klein en de fysieke mogelijkheden in en rond stations (vooral in steden) beperkt. Ter illustratie: in een Intercity passen 1000 reizigers en in een bus 50 reizigers.

Ook het organiseren van een pendeldienst zou geen oplossing zijn geweest. Dit zou betekenen dat de dienstregeling zou moeten worden aangepast en dit zou mogelijk onder het breken van de staking kunnen vallen. Hoe vervelend NS een staking en de impact op de reizigers ook vindt, NS respecteert het stakingsrecht.

<u>Evaluatie</u>
Bovenstaande besluiten zijn genomen in de crisisorganisatie van NS. Zoals gebruikelijk wordt het besluitvormingsproces in deze organisatie intern geëvalueerd. Doel is lessen te trekken en, indien nodig, draaiboeken en instructies aan te passen.

Met vriendelijke groet,

Bescherming persoonlijke levenssfeer

Bescherming persoonlijke levenssfeer