

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

828

Vragen van het lid **Madlener** (PVV) aan de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat over *werksfeer en problemen bij de verkeersleiding van ProRail* (ingezonden 17 november 2021).

Antwoord van Staatssecretaris **Van Weyenberg** (Infrastructuur en Waterstaat) (ontvangen 25 november 2021).

Vraag 1

Bent u op de hoogte van de verziekte werksfeer bij de verkeersleiders van ProRail?¹

Antwoord 1

Ik ben op de hoogte van het feit dat ProRail erkent dat er sprake is van onvrede en onrust onder verkeersleiders van ProRail.

Vraag 2

Bent u van mening dat de arbeidsvoorwaarden voor verkeersleiders voldoende aansluiten bij de cruciale rol die zij vervullen in de instandhouding van de spoorinfrastructuur? Zo nee, wat gaat u doen om de arbeidsvoorwaarden te verbeteren? Zo ja, waarom lukt het niet om nieuwe medewerkers aan te trekken?

Antwoord 2

Vanuit mijn rol als aandeelhouder vraag ik in het algemeen aandacht voor het strategische personeelsbeleid. De salariering en arbeidsomstandigheden van personeel zijn onderdeel van dat gesprek. ProRail heeft overigens begin november besloten de bestaande groep verkeersleiders een tijdelijke compensatietoeslag te geven als blijk van erkenning en waardering voor de extra inzet en flexibiliteit. In 2020 heeft ProRail de medewerkers van de verkeersleiding een eenmalige toeslag gegeven voor hun inzet tijdens de Coronapandemie. ProRail gaat daarnaast onderzoeken hoe de toekomstige invulling van de functie van treindienstleider en verkeersleider zich gaat ontwikkelen (o.a. de functiewaardering) en hoe dit past als onderdeel van een integraal loopbaanpad. ProRail gaat dit vormgeven in gesprek met de medezeggenschap en de vakbonden. Het aantrekken van voldoende

¹ NOS, 11 november 2021, «ProRail erkent onvrede en problemen bij verkeersleiding» (<https://nos.nl/artikel/2405171-prorail-erkent-onvrede-en-problemen-bij-verkeersleiding>)

medewerkers is overigens niet alleen afhankelijk van de arbeidsvoorwaarden, maar ook van de mate waarin mensen bekend zijn met het beroep en het aantal opleidingsplaatsen, zie ook het antwoord op vraag 4.

Vraag 3

Bent u bereid om persoonlijk in te grijpen bij ProRail en er zorg voor te dragen dat de problemen bij de verkeersleiding niet in 2023 pas opgelost zijn, maar veel eerder? Zo nee, waarom niet?

Antwoord 3

Ik heb intensief contact met ProRail over de situatie en de mogelijke oplossingen voor de ontstane problematiek. Er zijn diverse maatregelen die op korte en (middel)lange termijn moeten bijdragen aan structurele oplossing van het probleem en de borging van de verbeterde situatie. Alle maatregelen moeten eraan bijdragen dat de problematiek de komende weken en maanden minder acuut wordt, maar daarmee is het risico op het ontstaan van niet in te vullen roosterplaatsen niet meteen opgeheven. Er zijn momenteel ca. 60 vacatures en het duurt ca. 8 maanden om mensen op te leiden (dat is een maand korter dan eerder het geval was). Niet iedereen die de opleiding volgt slaagt voor de opleiding (al is het slagingspercentage inmiddels wel gestegen van 50% naar 70%). Door natuurlijk verloop zullen ook steeds nieuwe vacatures ontstaan, die ook weer opgevuld moeten worden. Hoopgevend is dat de opleidingsklassen tot en met februari 2022 vol zitten dankzij de extra inzet van ProRail op werving. Bovendien is het ProRail gelukt om het aantal geplande opleidingsplaatsen in 2022 verder te verhogen naar 140 (was 106 in 2021). Het opleiden van voldoende nieuwe mensen is een proces van lange adem en zal volgens ProRail tot medio 2023 duren. Tot die tijd kunnen verstoringen zich, zeker op korte termijn, blijven voordoen. Er vindt nu een externe toets op de maatregelen plaats.

Vraag 4

Beseft u dat door deze berichtgeving het voor potentiële medewerkers niet aantrekkelijker wordt om voor ProRail te gaan werken? Wat gaat u doen om van ProRail een aantrekkelijker werkgever te maken?

Antwoord 4

De berichtgeving is inderdaad niet positief, maar zorgt tegelijkertijd voor veel meer bewustwording over het bestaan van dit belangrijke en mooie werk. In november heeft ProRail een piek aan bezoekers op de vacature pagina's gehad. De problemen bij verkeersleiding zijn al langer bekend. Daarom heeft ProRail al eerder verschillende maatregelen genomen om het tekort bij verkeersleiding tegen te gaan. Dit richt zich op het vergroten van de instroom van nieuw personeel en op het verbeteren arbeidsverhoudingen en medewerkerstevredenheid om huidige personeel te behouden.

Voor instroom van nieuwe mensen geldt:

- ProRail zet in op een persoonlijke aanpak om treindienstleiders te werven. ProRail benadert zelf geschikte mensen via LinkedIn, MonsterBoard en NationaleVacatureBank met een persoonlijk bericht om hen te interesseren in werken bij ProRail. Sollicitanten in het selectieproces begeleidt ProRail met steeds meer persoonlijk contact door het (strengere) selectieproces. Daarnaast investeert ProRail in doorlopende arbeidsmarkcommunicatie, campagnes en werkt ProRail met een regionale aanpak, specifiek voor posten met weinig sollicitanten.
- ProRail voert een continue online wervingscampagne via sociale media en ook regelmatig via andere mediakanalen. ProRail zet in op een persoonlijke aanpak om treindienstleiders te werven. Sinds een aantal jaar zet ProRail in op het vergroten van ProRail als werkgever voor net afgestudeerden. ProRail weet uit ervaring dat het werkt om jonge mensen vroeg te interesseren, hierdoor solliciteren de afgelopen jaren meer jonge mensen bij ProRail.

Voor behoud van mensen geldt:

- Binnen ProRail Verkeersleiding wordt sinds oktober 2021 een werkbelevingsonderzoek uitgevoerd waaruit mogelijke aanknopingspunten komen om het vakwerk en de werkomstandigheden van treindienstleiders en decentrale verkeersleiders verder aantrekkelijk te maken. De uitkomsten van dit onderzoek zullen worden vertaald naar praktische interventies die

- per omgaande zullen worden doorgevoerd. Dit onderzoek wordt volgens ProRail in goed overleg met de vakbonden uitgevoerd.
- ProRail gaat onderzoeken hoe de toekomstige invulling van de functie van treindienstleider en verkeersleider zich gaat ontwikkelen en hoe dit past als onderdeel van een integraal loopbaanpad. ProRail gaat dit vormgeven in gesprek met de medezeggenschap en de vakbonden.
 - Alle verkeersleiders krijgen een vanaf 1 december een tijdelijke compensatietoeslag van 300 euro bruto per maand bovenop hun bestaande salaris vanwege het extra beroep dat op hen wordt gedaan.
 - Verminderen van de werkdruk op drukke posten met onderbezetting door tijdelijk fulltime personeel van andere posten in te zetten.
 - ProRail zet in om werkplekken fysiek aantrekkelijker te maken zodat mensen in een fijne omgeving kunnen werken.
 - De voorgenomen samenvoeging van een aantal posten is uitgesteld. Dit leidde tot onrust en dreigend verloop van personeel. Samen met medewerkers gaan we kijken naar dit vraagstuk. Alleen de samenvoeging van de posten in Rotterdam en Kijfhoek gaat wel door omdat hiervoor uit veiligheidsoverwegingen duidelijke noodzaak bestaat.

Vraag 5

Waarom is de continuïteit van onze spoorinfrastructuur afhankelijk van de beschikbaarheid van verkeersleiders? Bent u het eens met de stelling dat de dienstverlening op onze spoorinfrastructuur niet onderbroken mag worden zodra er een personeelstekort is? Zo nee, waarom niet?

Antwoord 5

Treindienstleiders zijn nodig voor de veilige uitvoering van het spoorvervoer in Nederland. Als een roosterdienst echt niet kan worden opgevuld, dan leidt dit ertoe dat lokaal op een of enkele lijnen een tijd geen treinen kunnen rijden, omdat anders de veiligheid niet kan worden geborgd. Zowel ProRail als ik vinden het ontstaan van dergelijke situaties erg vervelend, daarom wordt er ook hard aan gewerkt om de kans van optreden van zo'n situatie zo snel mogelijk te verminderen.

Vraag 6

Kunt u verklaren waarom de uitval van treindiensten naar aanleiding van het tekort aan verkeersleiders vooral in het oosten van Nederland plaatsvindt?

Antwoord 6

De problematiek is momenteel het grootst op de verkeersleidingspost Utrecht, waar onder andere een aantal baanvakken in het midden en oosten van Nederland worden bediend. Treindienstleiders zijn opgeleid voor specifieke baanvakken en kunnen elkaar niet zomaar op ieder baanvak vervangen. Als een dienst van een treindienstleider niet ingevuld kan worden, heeft dit dus gevolgen voor specifieke trajecten over die baanvakken. Het is helaas vaak het geval geweest dat diensten van treindienstleiders op trajecten tussen Utrecht-Arnhem en op de Valleilijn niet ingevuld konden worden. Boven op alle landelijke maatregelen neemt ProRail extra maatregelen voor de post Utrecht, waaronder een extra pool bestaande uit medewerkers van andere posten die tijdelijk fulltime bijspringen op post Utrecht.