

Vergaderjaar 2022–2023

29 984

Spoor: vervoer- en beheerplan

Nr. 1110

BRIEF VAN DE STAATSSECRETARIS VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 26 juni 2023

Als gevolg van een storing op de Verkeersleidingpost te Amsterdam heeft het treinverkeer van en naar Amsterdam vanaf zondagmiddag 4 juni 17:00 uur tot maandagochtend 5 juni circa 09:00 uur stilgelegen. In mijn brief van 7 juni heb ik uw Kamer over deze verstoring, en de door ProRail en NS aangekondigde uitvoerige evaluatie, geïnformeerd¹. In het Commissiedebat Spoor van 8 juni jl., heb ik, naar aanleiding van een vraag van dhr. Madlener, toegezegd uw Kamer te zullen informeren over de inzet van vervangend busvervoer door NS. Met deze brief doe ik aan deze toezegging gestand. De inzet van vervangend vervoer zal nadrukkelijk ook onderdeel zijn van de aangekondigde evaluatie. Zoals aangegeven in mijn brief van 7 juni jl., zal ik uw Kamer over de uitkomsten hiervan informeren.

Beperkte inzet vervangend busvervoer

Ten tijde van de verstoring heeft NS in zeer beperkte mate bussen ingezet als trein vervangend vervoer. Vanaf 19:00 uur hebben er twee bussen gereden tussen Amsterdam en Schiphol en vanaf 22:20 uur is hier nog een derde bus bijgekomen. NS geeft aan dat zij voor zondagnacht en maandagochtend meer bussen heeft aangevraagd bij haar leveranciers, maar dat zij niet in staat bleken meer bussen te leveren. NS heeft ervoor gekozen om het beperkte aantal wél beschikbare bussen als pendeldienst in te zetten tussen Amsterdam en Schiphol om daarmee (internationale) reizigers in staat te stellen hun vlucht te halen. NS-medewerkers hebben de beschikbaarheid van deze bussen mondeling aan reizigers medegedeeld. Vanwege de zeer beperkte capaciteit is de inzet van deze bussen niet breed omgeroepen.

Naast de (in dit geval zeer beperkte) beschikbaarheid van bussen en chauffeurs, spelen volgens NS in algemene zin meerdere overwegingen

¹ Kamerstuk 29 984, nr. 1106

een rol bij de inzet en effectiviteit van vervangend busvervoer, waaronder de omvang van het verstoorde gebied, het aantal gestrande reizigers, veiligheidsoverwegingen en de fysieke ruimte rond de stations. Vanuit Amsterdam bedient NS vele tientallen stations direct. Dit maakt het verzorgen van grootschalig trein vervangend busvervoer in alle richtingen en voor een grote groep reizigers volgens NS een onmogelijke opgave. Bovendien was rond 23:00 uur de verwachting dat NS de treindienst nog kon opstarten. NS stelt dat tegen en in de nacht meer bussen hadden geholpen bij het verzorgen van vervoer naar andere stations, maar dat er vanaf dat moment te weinig treinen verder het land in reden waardoor reizigers alsnog weinig perspectief hadden om thuis te komen. NS geeft aan dat het in die context de voorkeur had om reizigers zoveel mogelijk op één station op te vangen om daar de inzet van medewerkers en het beschikbaar stellen van faciliteiten voor de gestrande reizigers te kunnen concentreren.

Het valt te begrijpen dat het organiseren van vervangend vervoer voor alle of een substantieel deel van de reizigers bij een verstoring van deze omvang niet mogelijk is. Dat blijkt ook uit de evaluatie van de inzet van vervangend vervoer tijdens de (landelijke) IT-storing op 3 april 2022². Ik vind wel dat een pendeldienst van slechts twee à drie bussen heel erg summier is en weinig handelingsperspectief bood voor die groep reizigers die minder zelfredzaam zijn en/of geen gebruik konden maken van alternatief vervoer. Ik vind het belangrijk, en terecht, dat NS als onderdeel van de evaluatie ook de inzet van het vervangende busvervoer kritisch tegen het licht houdt, evenals de buscapaciteit waarover zij in dergelijke situaties kan beschikken. Als onderdeel van de evaluatie heeft NS aangegeven ook te zullen onderzoeken wat alternatieven kunnen zijn voor trein vervangend vervoer in aanvulling op de inzet van bussen en/of taxi's.

De Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat,
V.L.W.A. Heijnen

² Kamerstuk 29 984, nr. 936