

Vergaderjaar 2018–2019

**29 544**

**Arbeidsmarktbeleid**

**29 984**

**Spoor: vervoer- en beheerplan**

**Nr. 948**

**BRIEF VAN DE STAATSSECRETARIS VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT**

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 16 september 2019

Tijdens het AO spoor van 6 juni 2018 hebben de leden Jetten en Sienot (D66) mij het actieplan<sup>1</sup> «Denderende banen op het spoor» aangeboden ter versterking van arbeidsmarkt binnen de spoorsector. Zoals toegezegd reageer ik door middel van deze brief op het actieplan. Gezien de reikwijdte van het plan stuur ik deze reactie mede namens de Ministers van Onderwijs, Cultuur en Wetenschap (OCW) en Sociale Zaken en Werkgelegenheid (SZW).

Het plan geeft aan dat er dringend behoefte is aan meer personeel in de spoorsector om de bereikbaarheid en de kwaliteit van het spoor op peil te houden. Het actieplan bevat met name suggesties voor het versterken van het onderwijsaanbod en de arbeidsmarkt. De volgende vier ideeën om de spoorsector te versterken zijn voorgesteld:

1. Werken in het spoor vanaf 16 jaar
2. Ontwikkel spoormodules voor het mbo
3. Maak werken in de spoorsector aantrekkelijker voor zij-instromers
4. Statushouders aan de slag in de spooraanmerij

Ik herken de problematiek waarvoor het banenplan een oplossing zoekt. Daarom heb ik samen met mijn collega-bewindslieden van OCW en SZW bij het opstellen van deze reactie een aantal partijen intensief betrokken, waaronder verschillende spooraannemers, ProRail en opleidingsinstituut Railcenter. Ook zij erkennen dat er behoefte is aan extra werknemers in de spooraanmerij, onder andere door een vergrijzend personeelsbestand en de concurrerende arbeidsmarkt. Een mooie stap voorwaarts is gezet door ProRail en spooraannemers BAM Infra Rail bv en Strukton Rail bv die

<sup>1</sup> Kamerstuk 29 984, nr. 784.

dit jaar als kopgroep<sup>2</sup> gezamenlijk 15 arbeidsplaatsen voor statushouders gaan verzorgen. Ik vind dit een belangrijk signaal en een voorbeeld voor anderen, zowel binnen als buiten deze sector. Daarnaast heb ik in samenwerking met de Minister van OCW en mbo-branchorganisaties een gesprek georganiseerd tussen werkgevers en opleiders in de spoorsector en mbo-scholen, met als doel te verkennen wat de opleidingsbehoefte vanuit de spoorsector is en in hoeverre het zinvol is meer spoorsector-specifieke keuzedelen of modules te ontwikkelen. Ook wordt bezien of er een mogelijkheid is om, op basis van bestaande kwalificaties in het onderwijs, meer aandacht te geven aan de context van de spoorbouw.

### *1. Werken in het spoor vanaf 16 jaar*

Het actieplan stelt voor jongeren te verleiden om te kiezen voor een baan in de spoorsector door de mogelijkheid te bieden hen (onder begeleiding) al vanaf 16 jaar aan het spoor te laten werken. Spooraannemers en ProRail geven aan geen voorstander te zijn van het verlagen van de leeftijdsgrens.

In de Arbeidstijdenwet en de Arbowet zijn wettelijke regels en (veiligheids-) voorwaarden opgenomen voor 16- en 17-jarigen. Zo mogen jeugdigen arbeid verrichten, mits zij in staat zijn onderwijs te volgen voor zover dat voor hen nog wettelijk verplicht is. In geval van een leer-werktraject, geldt zowel de fysieke arbeid als het theoretisch onderwijs als arbeidstijd<sup>3</sup>. Verder is het zo dat jeugdigen 's nachts niet mogen werken<sup>4</sup>, er rekening moet worden gehouden met de risico's die gebrek aan werkervaring en onvoltooide lichamelijke en geestelijke ontwikkeling met zich mee brengen en er deskundig toezicht dient te zijn<sup>5</sup>. De spoorbranche heeft gezamenlijk afspraken gemaakt over veilig werken. Vanuit het Normenkader Veilig Werken (NVW)<sup>6</sup>, uitgegeven door Stichting RailAlert, is een aanvullende eis opgenomen van 18 jaar voor het vervullen van een veiligheidstaak<sup>7</sup> bij werkzaamheden.

Jeugdigen van 16 jaar mogen onder de huidige wet en regelgeving bijvoorbeeld wel in het materieelbedrijf in de werkplaats werken (mits het geen veiligheidstaak betreft), maar niet aan het spoor. Ook niet onder begeleiding. Daarnaast hebben aannemers in de spoorsector behoefte aan gespecialiseerde werknemers. Iemand moet verschillende opleidingen hebben doorlopen en voldoende analytisch vermogen bezitten om zich te kwalificeren als volwaardig werknemer. Aan deze voorwaarden kunnen 16-jarigen, in nagenoeg alle gevallen, niet voldoen.

### *2. Ontwikkel spoormodules voor het mbo*

Het plan stelt een landelijke samenwerking voor tussen onderwijsaanbieders, spoorbedrijven, het Rijk en ProRail om op basis van succesvolle experimenten uit het (spoor gerelateerd-) onderwijs een brede spoormodule te ontwikkelen.

<sup>2</sup> De kopgroep vervult een voortrekkersrol in de totstandkoming van de pilot en committeert zich aan het bieden van (ongeveer) 15 arbeidsplaatsen voor statushouders in het Spoor. Doelstelling is minimaal 30 statushouders op te leiden voor 2021.

<sup>3</sup> Arbeidstijdenwet artikel 4.4

<sup>4</sup> Arbeidstijdenwet, artikel 5:3.

<sup>5</sup> Arbeidsomstandighedenbesluit, artikelen 1.36 t/m 1.38.

<sup>6</sup> Normenkader Veilig Werken, okt 2013 v1.2, 5.1.1 Veiligheidseisen.

<sup>7</sup> Bij alle (werkzaamheden ter voorbereiding van) activiteiten in of nabij de railinfrastructuur hanteert RailAlert het begrip «veiligheidstaken» voor taken die een directe invloed (kunnen) hebben op de arbeidsveiligheid binnen de railinfrastructuur. Deze functies vereisen (veiligheids-) certificaten.

Op 8 juli jl. heeft een verkennend gesprek plaatsgevonden tussen mijn departement en het Ministerie van OCW, de MBO-raad, Samenwerkingsorganisatie Beroepsonderwijs Bedrijfsleven (SBB), enkele mbo-scholen en werkgevers en opleiders uit de spoorsector. Het doel was om te inventariseren of en waar er een opleidingsbehoefte ligt en om partijen met elkaar in contact te brengen. Naar aanleiding van dit verkennende gesprek wordt een vervolggesprek gepland.

Hierna is het aan de betrokken partijen zelf om het initiatief verder te brengen. Het aanbod van opleidingen op het niveau van middelbaar beroepsonderwijs (mbo) en de locatie waar deze worden aangeboden is namelijk gebaseerd op vraag en aanbod tussen scholen en bedrijfsleven. Dit valt daarmee buiten de verantwoordelijkheid van de (Rijks-) overheid. In SBB werken mbo-instellingen en bedrijven samen bij het opstellen van beroepsopleidingen, die door de Minister van OCW worden vastgesteld. SBB adviseert de Minister van OCW over de aansluiting van het beroeps- onderwijs op de arbeidsmarkt.

Een aantal verschillende mbo-opleidingen leidt studenten op voor beroepen die ook voor de spoorsector van toepassing zijn. De opleidingen, waarvan onder andere keuzedelen onderdeel uitmaken, worden door de onderwijsinstellingen in nauw overleg met het bedrijfsleven ontwikkeld. Aanvullend aan een reguliere mbo-opleiding volgen mensen die in de spoorsector gaan werken een aanvullende specialistische opleiding bij Railcenter. Een opleiding bij Railcenter volgen is overigens niet verplicht, maar het behalen van een certificaat voor het uitvoeren van veiligheidstaken wel.

### *3. Maak werken in de spoorsector aantrekkelijker voor zij-instromers*

Het actieplan stelt voor dat zij-instromers met een Erkenning van eerder Verworven Competenties (EVC) en bijbehorend opleidingstraject aan de slag kunnen in de spooraanmerij.

In het bovengenoemde gesprek op 8 juli jl., is ook ingegaan op de mogelijkheden voor EVC en het opstellen van verkorte opleidingen in de spoorsector voor zij-instromers met relevante werkervaring. Daarbij was een EVC-aanbieder aanwezig. Ook hiervoor geldt dat het aan de betrokken partijen zelf is om dit te realiseren.

Mensen die al op een eerder moment in hun arbeidsloopbaan relevante werkervaring hebben opgedaan kunnen een mbo-diploma in een kortere tijd halen dan mensen die rechtstreeks vanuit het voortgezet onderwijs een mbo-opleiding volgen. Dit kan door eerder opgedane relevante werkervaring te gebruiken. Immers zij beschikken in veel gevallen al over een deel van de kennis en vaardigheden die voor dit diploma nodig zijn. Het verkorten van opleidingen voor mensen die al relevante werkervaring bezitten, kunnen mbo-scholen realiseren op basis van EVC-instrumenten of andere door de scholen zelf ontwikkelde instrumenten.

### *4. Statushouders aan de slag in de spooraanmerij*

Het actieplan verzoekt om statushouders<sup>8</sup> te interesseren voor een baan in de spoorsector. Dit sluit aan bij het programma Verdere Integratie op de Arbeidsmarkt (VIA) van het Ministerie van SZW om de arbeidsmarktpositie van Nederlanders met een niet-westerse migratieachtergrond en

<sup>8</sup> Asielzoekers die als vluchteling worden erkend, krijgen de vluchtelingenstatus en worden ook wel statushouders genoemd. Zij hebben een verblijfsvergunning en mogen een opleiding volgen en werken in Nederland.

statushouders blijvend te verbeteren. Hierover is uw kamer op 30 maart 2018<sup>9</sup> en op 16 november 2018<sup>10</sup> geïnformeerd. Het programma VIA bestaat uit acht experimentele pilots met werkgevers, gemeenten en scholen die nauwgezet gevolgd en geëvalueerd worden.

Ik heb samen met de Minister van SZW en ProRail en spooraanneemers BAM Infra Rail bv en Strukton Rail bv de intentieverklaring «Duurzame arbeidsmarkt op de rails» opgesteld en ondertekend voor een pilotproject dat minimaal 30 statushouders moet gaan interesseren en opleiden voor een baan in de spoorsector. Partijen hebben de intentie dat betrokken werkgevers een kopgroep vormen en samenwerken met gemeenten en opleidings- en kennispartijen, waaronder RailConnect en Railcenter. De verantwoordelijkheid voor de uitvoering en realisatie ligt bij de afzonderlijke partijen en ik blijf tijdens de opstartfase mede betrokken als aanjagende partij. Zodra het onderzoek van de pilot is afgerond, waarvoor de Minister van SZW verantwoordelijk is, wordt dit initiatief aan de spoorsector overgedragen.

Dit pilotproject maakt onderdeel uit van de pilot «Leren en werken» van het programma VIA, waarin wordt onderzocht hoe leerwerktrajecten de arbeidsmarktpositie van Nederlanders met een niet-westerse migratieachtergrond en statushouders verder kunnen verbeteren. Hiermee ontstaan (wetenschappelijk) onderbouwde inzichten in de werkzame elementen van verschillende aanpakken, die vervolgens kunnen worden opgeschaald en daarmee breder kunnen worden toegepast.

De Minister van Sociale Zaken en Werkgelegenheid zal in zijn volgende voortgangsrapportage van het programma VIA in het najaar van 2019 nader ingaan op de pilot «Duurzame arbeidsmarkt op de rails».

#### *Programma TWAS*

Spooraannameers hebben, in aanvulling op de ideeën uit het actieplan, benadrukt dat een stabiele, transparante planning van ProRail van de hoeveelheid aankomend werk van belang is om werknemers (vast) aan te kunnen nemen. Het Programma Toekomstbestendig Werken Aan het Spoor (TWAS)<sup>11, 12</sup> richt zich onder andere op het verder vooruit plannen van werkzaamheden.

Tot voor kort plande ProRail werkzaamheden 1 tot maximaal 3 jaar vooruit. Door TWAS wordt aan de hand van het zogenaamde Masterplan-proces stapsgewijs een meerjarenoverzicht opgebouwd. Het Masterplan-proces is een integrale, landelijke vaststelling van toekomstige vervoersproducten en het daarvoor benodigde werk. Hierdoor kan in de nabije toekomst 5 tot 10 jaar vooruit gekeken worden, waarbij bezien wordt of een periode langer dan 7 jaar nog voldoende toegevoegd waarde biedt in verband met afnemende voorspelbaarheid. In 2019 heeft ProRail het Masterplan 2021 opgesteld, met een doorkijk naar 2023. Begin 2020 zal in het Masterplan 2022 worden vastgesteld met een vastgestelde productie voor 2020 en een doorkijk tot en met 2026, waarbij spreidingsregels worden ontwikkeld – zowel binnen het jaar en over de jaren heen.

Enkele stappen waar ProRail met de spoorsector in het kader van TWAS ook aan werkt zijn de bundeling van onderhouds- en vervangingswerkzaamheden enerzijds en aanleg en of wijziging van het spoor anderzijds.

<sup>9</sup> Kamerstuk 29 544, nr. 821.

<sup>10</sup> Kamerstuk 29 544, nr. 848.

<sup>11</sup> Kamerstuk 29 984, nr. 723.

<sup>12</sup> Kamerstuk 29 984, nr. 737.

Door beter te combineren kan werk goedkoper en met minder hinder worden uitgevoerd. Daarnaast wordt gewerkt aan het verbeteren van de dag-nacht verhouding, door nachtwerk – waar mogelijk – naar de dag te verplaatsen en te spreiden buiten vakantieperiodes en weekenden.

Door deze ontwikkelingen worden spooraanneemers onder andere in staat gesteld beter te anticiperen op het benodigde arbeidspotentieel om de werkzaamheden uit te voeren en wordt het werken in de spoorsector aantrekkelijker.

*Tot slot*

Ik ben blij dat er een mooie stap voorwaarts is gezet om het geprognosticeerde en verwachte arbeidstekort in de spoorsector aan te pakken en te zorgen dat dit een aantrekkelijke branche om in te werken is en blijft.

De onderwerpen uit het actieplan liggen voor het overgrote gedeelte buiten mijn ministeriële verantwoordelijkheid of, in het geval van de totstandkoming van mbo-opleidingen, buiten de verantwoordelijkheid van de (Rijks-) overheid. Het is daarom aan de betrokken partijen om de genoemde initiatieven verder te brengen.

De Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat,  
S. van Veldhoven-van der Meer