

abcdefgh

de voorzitter van de Tweede Kamer
der Staten-Generaal
Binnenhof 4
2513 AA DEN HAAG

Contactpersoon	Doorkiesnummer
-	-
Datum	Bijlage(n)
17 september 2002	-
Ons kenmerk	Uw kenmerk
DGP/SPO/U.02.03099	2010214780
Onderwerp	
Tariefstijging van de NS.	

Geachte voorzitter,

Hierbij ontvangt u het antwoord op de vragen van het lid Duyvendak (Groen Links) over de tariefstijging van de NS. Deze vragen zijn gesteld in aanvulling op die van lid Gerkens (SP).

1. Bent u het er mee eens dat de prijsverhoging van de treinkaartjes op de valreep van 2002, in strijd is met toezeggingen van de NS om in 2002 geen gebruik te maken van het wettelijk recht de prijzen te verhogen, gezien de slechte kwaliteit van het spoorvervoer? Zo nee, waarom niet? Acht u deze dubbele prijsverhoging acceptabel, gezien vanuit het mobiliteitsbeleid?
1. De prijzen van de NS zijn niet gereguleerd op basis van de wet maar van het Overgangscontract II. Ik vind de op de valreep van 2002 doorgevoerde tariefverhoging door de NS teleurstellend voor de reiziger, aangezien de NS eerder aan de consumentenorganisaties in het LOCOV heeft aangegeven dat er voor 2002 geen tariefverhoging zou worden doorgevoerd vanwege de prestaties vorig jaar. Contractueel kan deze tariefverhoging en op zichzelf wordt de reiziger er praktisch pas met ingang van 2003 mee geconfronteerd, maar dat neemt niet weg dat ik het tegen de geest van de eigen belofte van de NS in vind gaan.
2. Hoe ziet u de koppeling die de NS maakt tussen de prijsverhoging en de door u geïnde verhoging van de infraheffing?
2. Onder verwijzing naar het antwoord (DGP/SPO/U.02.03099) op vraag 3 van het lid Gerkens, blijkt dat de invoering van deze gebruiksvergoeding met ingang van 2000 een bekend gegeven was ten tijde van de onderhandelingen over het prestatiecontract - i.c. het Overgangscontract II - voor het hoofdtrainnet (HRN) tussen de Staat en NS. De gebruiksvergoeding is een reguliere kostenpost binnen de HRN-exploitatie. Als de feitelijke gebruiksvergoeding voor de jaren 2000 tot en met 2005 zou gaan wijzigen (toenemen) als gevolg van wijzigingen van de definitie van de spoorweginfrastructuur of van de grondslag van de heffing, dan zou dit effect kunnen hebben op de exploitatie. Daarom is de voorziene gebruiksvergoeding

Postbus 20901, 2500 EX Den Haag
Bezoekadres Plesmanweg 1-6

Telefoon 070 351 61 71
Fax 070 351 78 95

op basis van de AMvB overgenomen in het Overgangscontract II, alsmede de bepaling dat alleen in zo'n geval de NS deze extra gebruiksvergoeding mag doorberekenen in de tarieven, bovenop de afgesproken tariefmaximering. Uw Kamer is hiervan op de hoogte aangezien het Overgangscontract II is besproken en goedgekeurd door de Tweede Kamer.

In zijn verklaringen aan de pers heeft de NS 1,4% tariefverhoging bovenop de inflatiecorrectie gemotiveerd door te verwijzen naar de stijging van de gebruiksvergoeding. Aangezien de tariefstijging binnen de maximeringsafspraken blijft en de NS ook niet spreekt van een extra stijging van de gebruiksvergoeding, is op een dergelijke motivering formeel niets af te dingen. Ik stel alleen vast dat er op zichzelf geen reden is met nadruk de 1,4% tariefopslag te motiveren met de stijging van de gebruiksvergoeding, omdat die niet afwijkt van hetgeen sinds 2000 en bij de afsluiting van het Overgangscontract II bekend was.

3. Erkent u dat een groot deel van de vertragingen en de uitval van treinen veroorzaakt wordt door de slechte staat van de overvolle spoorinfrastructuur?
Erkent u dat een deel van de (financiële en kwaliteits-)problemen bij de NS voortkomen uit de staat van de spoorweginfrastructuur?
3. De kwaliteit en beschikbaarheid van de infrastructuur is één van de randvoorwaarden voor een punctuele treindienst. Dat is ook onderkend in het Overgangscontract II. Daarom zijn in dit contract naast afspraken over de punctualiteit ook afspraken gemaakt over het terugdringen van de verstoringen op de infrastructuur. Tot dusverre zijn de verstoringen teruggebracht conform deze afspraken in het Overgangscontract II en is aan deze randvoorwaarde voor de overeengekomen prestaties voldaan. Mijns inziens zijn de oorzaken van de problemen bij de NS helder uiteen gezet door de NS in het verbeterplan van 31 augustus 2001. Mijn voorganger heeft uw Kamer dit document doen toekomen.
4. Acht u het voortduren van de uitgekilde dienstregeling in de weekends en in de zomer acceptabel?
4. Het is aan de NS om de dienstregeling vast te stellen en in zijn bedrijfsproces af te wegen hoe daarbij de inzet van materieel en personeel is in te passen. Ter motivering van de zomerdienstregeling heeft de NS aangegeven treinen te schrappen vanwege de teruglopende vervoervraag in de zomermaanden, met name in het woon-werkverkeer, gecombineerd met de wens om in de huidige situatie van personeelskrapte het personeel toch in staat te stellen op vakantie te gaan. Gelet op de situatie binnen de NS, is dit een plausibele afweging. Ik acht het echter wel van belang dat de NS het gecontracteerde voorzieningenniveau naleeft. En ik verwacht dat de NS in het kader van het Verbeterplan alles in het werk stelt, waaronder het werven van personeel en beschikbaar krijgen van materieel, ten behoeve van een adequate dienstverlening en verwerking van de reizigersstromen.
5. Bent u bereid de NS te houden aan maximaal één prijsverhoging per jaar van maximaal 2% boven inflatieniveau, en te communiceren dat deze "truc" in strijd is met de afspraken in het overgangscontract?
5. Onder verwijzing naar mijn antwoord (2 september 2002, nr. DGP/SPO/U.02.02652) op de vragen 1, 5 en 6 van lid Gerkens (16 augustus 2002, nr. 2010213890), zal ik de NS houden aan het Overgangscontract II.

Hoogachtend,

DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT,

Roelf H. de Boer