

# Ministerie van Verkeer en Waterstaat

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

Contactpersoon	Doorkiesnummer
Datum	Bijlage(n)
15 april 2002	-
Ons kenmerk	Uw kenmerk
DGP/SPO/U.02.01348	2010208330
Onderwerp	
Kamervragen over dieseltreinen tussen Groningen en Zwolle.	

Geachte voorzitter,

Hierbij doe ik u toekomen de vragen van de leden Dijsselbloem, Witteveen-Hevinga en Van Heemst over dieseltreinen tussen Groningen en Zwolle.

1. Heeft u kennis genomen van het bericht dat er tussen Groningen en Zwolle dieseltreinen zullen worden ingezet door de NS?
  1. Ja.
2. Acht u het gewenst dat de dienstverlening door de NS op dit traject vermindert aangezien deze trein er langer over doet en nog maar één keer per uur aansluit op de verbinding van Noordned naar Delfzijl?
2. In algemene zin is het te betreuren als de dienstverlening afneemt. NS heeft deze maatregel genomen om in het kader van het Verbeterplan het landelijke tekort aan zitplaatsen terug te dringen. Het betreffende elektrisch stoptreinmaterieel wordt ingezet op stoptreinverbindingen in de Randstad. Het levert daar in de spits 1200 extra plaatsen op en is overigens opgenomen in de materieelomloop over de gehele dag.

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

Telefoon 070 351 61 71  
Fax 070 351 78 95

3. Zijn dergelijke ingrepen in de dienstregeling verenigbaar met het prestatiecontract?
3. De NS moet voldoen aan het afgesproken minimum voorzieningenniveau uit het Overgangscontract II, zowel ten aanzien van de bedrijfstijden van de treinen (eerste en laatste treinen), als de stationsbediening (aantal stops per stationsoort). De NS heeft mij gemeld dat ten aanzien van dit voorzieningenniveau er op de verbinding Zwolle-Groningen v.v. geen wijzigingen optreden; er worden alleen andere treinen ingezet op één van de twee stoptreinverbindingen. Er wordt dus niet in strijd gehandeld met het contract.
4. Kan de NS dergelijke maatregelen eenzijdig nemen?
4. Ja, de bedrijfsvoering en de inzet van productiemiddelen is de verantwoordelijkheid van de onderneming NS. Daarom heeft de overheid het publiek belang verankerd in het Overgangscontract II door middel van prestatie-afspraken over de resultaten van de dienstverlening met de NS en niet door middel van afspraken over de wijze waarop productiemiddelen worden ingezet.
5. Heeft overleg met u plaatsgevonden over deze beslissing? Zo nee, was dat wel wenselijk geweest? Zo ja, wat was uw reactie op dit voornemen?
5. Nee. Verwezen wordt naar het antwoord op de vragen 3 en 4. Overleg was wel nodig geweest als de afspraken in het Overgangscontract II in het geding waren.
6. Heeft overleg plaatsgevonden met de Consumentenorganisaties? Zo ja, wat was hun reactie en wat is er met deze reactie gebeurd? Zo nee, waarom niet?
6. Navraag bij de NS heeft mij geleerd dat de NS over de voorgenomen maatregel in de regio op 11 september 2001 een overlegronde heeft georganiseerd met de vervoerbedrijven Arriva en Noordned, Rover (vertegenwoordigd door de afdeling Drenthe) en de provincies Drenthe en Groningen. De provincies hebben zich daarvoor geëxcuseerd en zijn schriftelijk geïnformeerd, aldus de NS. In de overleggen is getracht de gevolgen van de maatregel voor de openbaar vervoerverbindingen zo goed mogelijk uit te werken.
7. Welke maatregelen kunt u nemen om de dienstverlening van de NS op deze verbinding weer te herstellen?
7. Verwezen wordt naar het antwoord op de vragen 3 en 4. Zoals uw Kamer weet heeft de NS in het kader van het Overgangscontract II een verbeterplan opgesteld. Maatregelen om het materieeltekort op te lossen maken onderdeel uit van dit programma.

Met de realisatie hiervan zijn enkele jaren gemoeid. Het doel van dit verbeterplan is om de dienstverlening weer op peil te brengen en in 2005 de uitgangspositie te hebben bereikt van het Overgangscontract II.

Hoogachtend,

DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT,

T. Netelenbos