

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)

24 januari 2003

Ons kenmerk

Uw kenmerk

DGP/SPOU.03.00444

2020305140

Onderwerp

Kamervragen

Geachte voorzitter,

Mevrouw Gerkens heeft mij een aantal vragen gesteld over het spoorbeleid. Deze vragen beantwoord ik als volgt.

1. Is het bericht «Onderhoud spoornet dramatisch» feitelijk juist? Zo nee, op welke punten klopt dit artikel niet?
 1. Het bericht in de Volkskrant is feitelijk juist.
2. Waarom heeft u niet uw best gedaan om een miljard euro te vinden voor onderhoud aan het spoor, als u wel aangeeft dat dit geld nodig is? Bent u bereid om dit alsnog te bewerkstelligen? Zo ja, hoe? Zo nee, waarom niet?
 2. Zodra ik, middels de externe audit die RIB heeft laten uitvoeren, meer zekerheid kreeg dat er inderdaad extra geld nodig is, ben ik op zoek gegaan naar additionele middelen. Overigens ben ik in afwachting van een second opinion. Duidelijk is wel al dat de nu beschikbare middelen tekortschieten. Dergelijke additionele middelen zijn, gelet op de omvang, niet zo maar voorhanden maar de zoektocht is in volle gang.

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

Telefoon 070 351 6171
Fax 070 351 7895

3. Hoe ziet u een minder complexe dienstregeling van de NS voor ogen?
3. In het project benutten en bouwen is geconcludeerd dat het spoorstelsel, opgebouwd uit infrastructuur, materieel, dienstregeling en bedrijfsprocessen, te complex en te kwetsbaar is geworden en niet in staat is om een forse vervoersgroei te accommoderen. Om het aantal verstoringen drastisch te verminderen is het nodig extra te investeren in de beschikbaarheid van productiemiddelen. Zowel materieel als infrastructuur moeten storingsarm worden. Bij de huidige dienstregeling leidt één vertraging tot vier vervolgotravingen. Om de olievlekwerking van vertragingen tegen te gaan en de bedrijfszekerheid te vergroten is het nodig om het hele spoorstelsel sterk te vereenvoudigen. Het gaat om een consequente vereenvoudiging op alle niveaus (product, proces, besturing, informatie en organisatie). De onderlinge beïnvloeding van treindiensten moet worden verminderd. Dit kan door de dienstregeling sterk te vereenvoudigen. Welke betekenis dit heeft wordt nog onderzocht.
4. Erkent u nu dat de verzelfstandiging van de NS in 1995 niet goed is gegaan? Zo ja, wat zijn de grootste knelpunten?
4. Het is te sterk om te stellen dat de huidige problemen op het spoor zijn veroorzaakt door de verzelfstandiging van NS. De NS, dat altijd al een zelfstandige onderneming is geweest, is in 1995 opgedeeld in een infrastructuur- en een vervoersbedrijf. Wel is het zo dat die scheiding niet heeft bijgedragen aan een integrale focus op de kwaliteit van het totale spoorstelsel. Dit terwijl juist de basisprocessen complexer en kwetsbaarder zijn geworden door de ontvlechting in separate bedrijven. Daarom is de nieuwe spoorwetgeving, die thans ter behandeling bij de Eerste Kamer ligt, erop gericht de infrastructuurbeheerder en de vervoerders op basis van goede onderlinge afspraken intensief te laten samenwerken, waarbij de overheid als opdrachtgever concessies voor vervoer en infrastructuur verleent. In die concessies worden verplichtingen opgenomen waarmee de kwaliteit van de prestaties getoetst kunnen worden. Doordat er nu een wettelijke basis is, komt voor het aansturen het zware bestuursrechtelijke instrumentarium beschikbaar.

5. Klopt het dat u een nieuwe holding wilt gaan plaatsen boven RIB en NSR om zodoende weer een integraal spoorbeleid te voeren? Zo ja, laat u deze nieuwe holding dan vallen onder zeggenschap van de overheid? Zo nee, hoe wilt u dan de communicatie tussen RIB en NSR verbeteren?
5. De spoorsector heeft op dit moment behoefte aan rust en herstel. De NS heeft tot 2006 de tijd gekregen voor de uitvoering van hun herstelplan. Een holding-structuur zou weer een reorganisatie van het spoor betekenen en dat zou zeker niet bijdragen aan rust en herstel. De achtergrond van mijn opmerking is dat ik het belangrijk vindt dat partijen gezamenlijk de problemen op het spoor proberen op te lossen, in plaats van met een beschuldigende vinger naar elkaar wijzen. De nieuwe spoorwegwet biedt een aantal instrumenten om de communicatie tussen de vervoerders en de beheerder vorm te geven.

Bij de evaluatie van de nieuwe Spoorwegwet en de Concessiewet in 2006, zal ook gekeken gaan worden de mate waarin partijen gezamenlijk in staat zijn gebleken de problemen op te lossen. Ik vind dat er als onderdeel van die evaluatie serieus gekeken moet worden naar de voor- en nadelen van een holding structuur.

6. Zijn uw bemoeienissen met de NS zoals uit dit artikel blijken een bewuste keuze om toch weer de zeggenschap over dit spoorbedrijf terug te nemen? Zo ja, hoe wilt u dit uitwerken? Zo nee, waarom niet?
6. In de nieuwe Spoorwegwet en Concessiewet, die nu bij de Eerste Kamer liggen, worden de verantwoordelijkheden heel duidelijk omschreven. De minister is daarin verantwoordelijk voor zowel het vervoer als de infrastructuur. Voor de uitvoering schakelt hij de twee bestaande uitvoeringsorganisaties in: NS (vervoer) en Railinfrabeheer (infrastructuur). Als deze wetten zijn aangenomen, heb ik een bestuursrechtelijk instrumentarium ter beschikking om hetgeen middels de concessies wordt opgedragen, ook te handhaven.

Hoogachtend,

DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT,

Roelf H. de Boer