

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)
3 april 2003	-
Ons kenmerk	Uw kenmerk
DGP/SPO/U.03.01149	2020308430
Onderwerp	
Kamervragen.	

Geachte voorzitter,

Hieronder volgen de antwoorden op de vragen van het lid Gerkens over de gevolgen van de verzelfstandiging van de NS.

1. Wat is uw mening over het bericht "NS koos voor winst boven de reiziger"?
1. Ik heb daarvan kennisgenomen.
2. Wat is uw mening over de conclusie van Kees Wessels dat het tekort aan treinen en reizigers het gevolg is van een bewuste keuze van de NS-top om winst boven service te stellen, waardoor noodzakelijke investeringen zijn geschrapt?
2. Ik laat die conclusie aan de heer Wessels. Ik constateer dat de heer Noordzij in de brief aan de minister van Verkeer en Waterstaat van 27 juni 2002 (Dir/KN/2002/50), waarin hij de bevindingen van zijn interim-president-directeurschap rapporteert, reeds is ingegaan op de situatie die hij bij de NS heeft aangetroffen en de problematiek binnen de NS duidelijk heeft toegelicht. Hij gaat daarbij ook in op de te ver doorgeschoten focus op kostenreductie. De minister heeft deze brief op 1 juli 2002, samen met de verlengingsovereenkomst bij het Overgangscontract II, aan de Tweede Kamer verstrekt.

Postbus 20901, 2500 EX Den Haag
Bezoekadres Plesmanweg 1-6, 2597 JG Den Haag

Telefoon +31 70 3516171
Fax +31 70 3517895

Mede op basis van deze analyse heeft de heer Noordzij in deze brief tevens de agenda voor de toekomst weergegeven. Die bestond uit onder andere een verantwoorde mix van enerzijds een verbetering van de dienstverlening vanuit de maatschappelijke verantwoordelijkheid van de NS en haar bijdrage aan het publieke belang en anderzijds voldoende rendement om de continuïteit van de onderneming en de kwaliteit van de dienstverlening veilig te stellen. Voor de korte termijn focust de NS op de uitvoering van het Verbeterplan teneinde de sturing op vijf hoofddoelstellingen te verbeteren: op tijd rijden; informatie en vriendelijkheid verschaffen; aan sociale veiligheid bijdragen; voldoende vervoerscapaciteit creëren; schone treinen en stations realiseren.

3. Bent u bereid maatregelen te nemen om de NS ertoe te zetten om zo spoedig mogelijk de ontstane situatie van slecht onderhouden materieel en tekort aan nieuw materieel ongedaan te maken? Zo ja, wat voor maatregelen gaat u nemen? Zo neen, waarom niet?
3. Zoals aangegeven in het antwoord op vraag 2, zijn die maatregelen reeds in gang gezet met het Verbeterplan van de NS. Dit Verbeterplan maakt integraal onderdeel uit van het Overgangscontract II. Er is geen aanleiding om nu aanvullende maatregelen te treffen.
4. Vindt u het acceptabel dat ex-president-directeur Huisinga in september 2000 zag dat het fout ging maar dit niet naar buiten bracht? Was de aandeelhouder van de Nederlandse Spoorwegen, de Staat, hierover wel geïnformeerd? Zo neen, vindt u dat toelaatbaar? Zo ja, waarom is deze informatie niet aan de Kamer doorgegeven? Kunt u uw antwoord toelichten?
4. De heer Huisinga had het in het krantenartikel over bedrijfsvoeringsprocessen bij NS-onderdelen. Dat is geen zaak van de Staat als aandeelhouder. In het bericht staat verder dat het de heer Huisinga eerst in januari 2001 duidelijk werd dat het misging met de punctualiteit en dat de NS de basisprocessen opnieuw in gang moest brengen. Ik constateer dat dit was nadat het Overgangscontract II was gesloten. Ik neem aan dat dit gegeven anders door NS in de onderhandelingen was ingebracht. Naar aanleiding van de eerste kwartaalrapportage uit hoofde van het Overgangscontract II heeft mijn voorganger de NS gevraagd naar de oorzaken van en de oplossingen voor de lage punctualiteit. Hierover is de Tweede Kamer geïnformeerd bij brieven van 29 mei 2002 (DGP/M/MV/U.02.0144 en DGP/M/MV/U.01.01455). Dit heeft ertoe geleid dat niet meer de jaarrapportages zijn afgewacht alvorens van NS (op basis van het Overgangscontract II) een Verbeterplan te eisen.

5. Deelt u de mening dat dit een bewijs is dat een verzelfstandigde vervoersmaatschappij primair kijkt naar de winstcijfers en daardoor niet altijd ten gunste van het maatschappelijk belang handelt? Zo ja, deelt u de mening dat de politiek hiermee een verkeerde keus heeft gemaakt en wat voor maatregelen gaat u hiertegen nemen? Zo neen, waarom niet?
5. Elke zelfstandige onderneming zal haar continuïteit in het oog houden. Het voordeel daarvan is dat deze onderneming ook op langere termijn in staat is aanbod te bieden aan haar klanten. Binnen die randvoorwaarde heeft een zelfstandige spoorvervoeronderneming er ook belang bij om klanten te werven en daartoe een aantrekkelijk aanbod te bieden (zie ook het antwoord op vraag 2). Voor zover dit alles niet in overeenstemming is te brengen met een breder maatschappelijk belang, dient dit te worden gedefinieerd en vastgelegd in de concessie. Het Nyfer-rapport, dat onlangs is uitgekomen en ook aanleiding heeft gegeven tot vragen van het lid Gerkens, gaat hier nader op in. Zoals blijkt uit mijn antwoord op die vragen (DGP/SPO/U.03.00831), bieden mijns inziens de Concessiewet en de Spoorwegwet die door de Tweede Kamer zijn aangenomen en nu in behandeling zijn van de Eerste Kamer, hiervoor het organisatorische kader. Mijn inzet blijft dan ook de uitvoering van deze wetten en het verankeren van het publiek belang in de concessies.
6. Bent u bereid te onderzoeken wat de gevolgen zullen zijn van het terugdraaien van de verzelfstandiging van de NS? Zo ja, op welke termijn kunnen we hier de resultaten van verwachten? Zo neen, waarom niet?
6. Onder verwijzing naar mijn antwoord op vraag 5, zie ik daartoe geen aanleiding.
7. Kunt u deze vragen uiterlijk woensdag 12 maart 2003 beantwoorden, zodat er spoedig een debat over deze kwestie kan worden gevoerd?
7. Het is mij niet gelukt voor 12 maart 2003 uw vragen te beantwoorden. Overigens lijkt mij bespreking hiervan een principiële debat dat tot nieuw beleid kan leiden. Het komt me voor dat een dergelijk gesprek met een volgend kabinet zou moeten worden gevoerd.

Hoogachtend,

DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT,

Roelf H. de Boer