

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)
17 december 2003	-
Ons kenmerk	Uw kenmerk
DGP/SPO/U.03.04495	03/69/VW
Onderwerp	
kamervragen	

Geachte voorzitter,

Bij brief van 16 december 2003 heeft de voorzitter van de Vaste Kamercommissie voor Verkeer en Waterstaat mij een aantal vragen gesteld naar aanleiding van berichtgeving inzake de bezuinigingen bij NS op materieel en inperking van de dienstregeling. Hierbij geef ik antwoord op de gestelde vragen.

1. Volgens de berichtgeving dreigen de Nederlandse Spoorwegen in een verdere neerwaartse spiraal terecht te komen: minder reizigers, waardoor minder opbrengsten met als gevolg het schrappen in de dienstregeling, waardoor minder reizigers, waardoor minder opbrengsten – enzovoort. Welke instrumenten heeft u op dit moment, dan wel krijgt u ter beschikking bij de concessieverlening om deze negatieve spiraal te keren?
1. NS werkt momenteel hard om de performance van de vijf hoofddoelstellingen uit het verbeterplan te verhogen (op tijd rijden, informatie verschaffen, bijdragen aan sociale veiligheid, voldoende vervoerscapaciteit creëren, schone treinen en stations realiseren). Naar ik begrepen heb stijgen zowel de prestaties als het klantoordeel en dat is verheugend.
De NS verkent de mogelijkheden om de efficiency van het reizigersvervoer per spoor te vergroten om ook in de toekomst goede vervoersdiensten te kunnen blijven aanbieden. Daarbij wordt zowel naar de opbrengsten als naar de kosten gekeken. In hoeverre deze verkenning wordt vertaald in concrete maatregelen, wordt nader bepaald.

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

In de huidige situatie wordt de NS afgerekend op de afspraken uit het verbeterplan en de aanvullende afspraken uit het Overgangscontract-II (OC-II). Hierin staat beschreven welk minimum bedieningsniveau NS moet hanteren. Daarboven heeft NS vrijheid van inrichting van het bedieningsniveau. Als NS het minimum-bedieningsniveau niet nakomt kan de Staat een boete vorderen van fl. 10.000,- per dag (art.14).

In de toekomstige situatie na inwerkingtreding van de nieuwe spoorwetgeving zal de prestatie van NS gemeten worden aan de concessievoorwaarden. Indien niet aan de concessievoorwaarden wordt voldaan staat het bestuursrechtelijk instrumentarium ter beschikking.

2. Een groot deel van de vertragingen zou veroorzaakt worden door mankementen aan de infrastructuur. De rijksoverheid is verantwoordelijk voor de instandhouding van die infrastructuur. Bent u bereid een onafhankelijk onderzoek te laten instellen naar de effecten van alle verstoringen op de ontwikkeling van het reizigersvervoer en in dat onderzoek mee te laten nemen of de aanvullende investeringen in het onderhoud afdoende zijn om verder verval te voorkomen?
2. De afgelopen periode is veel onderzoek gedaan naar de staat van de infrastructuur, waaronder twee onafhankelijke audits. Dit heeft geresulteerd in een herstelplan dat in de begroting 2004 is opgenomen. Zoals u weet loopt momenteel een onderzoek, met inschakeling van een extern bureau, naar de relatie tussen verstoringen aan de infrastructuur en de vertragingen van de treinen. Hierdoor kan het registratie-systeem verbeterd worden. Deze verbeterde registratie is voorwaarde om te kunnen bepalen wat de effecten van verstoringen van de infrastructuur zijn op de ontwikkeling van het reizigersvervoer. Het zal tevens waardevolle informatie geven om gericht te kunnen sturen op de performance van het totale spoorstelsel. Een aanvullend onafhankelijk onderzoek lijkt mij niet zinvol.
3. De financiële positie van NS komt extra onder druk vanwege de verhoging van de gebruikersvergoeding. Bent u bereid een onafhankelijk onderzoek in te stellen naar de effecten op de ontwikkeling van de dienstverlening en het reizigersvervoer vanwege deze verhoging ?

3. Momenteel ben ik in gesprek met NS over de te verlenen vervoerconcessie. Daarbij wordt onder andere gekeken naar het te bieden bedieningsniveau, de kwaliteit van de dienstverlening, te realiseren efficiencyverbeteringen in de bedrijfsvoering en de financiële effecten (concessieprijs, tariefsrestricties, rendement) ervan. Dit zal in samenhang worden gezien. Bij de behandeling van de vervoerconcessie zal ik u uiteraard informeren over de afwegingen die in dat kader zijn gemaakt. Een onafhankelijk onderzoek hiernaar acht ik onnodig.

Hoogachtend,

DE STAATSSECRETARIS VAN VERKEER EN WATERSTAAT

mw drs M.H. Schultz van Haegen