

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)
13 april 2004	-
Ons kenmerk	Uw kenmerk
DGP/SPO/U.04.01368	2030411720
Onderwerp	
Regionale spoorlijnen	

Geachte voorzitter,

Hierbij zend ik u de antwoorden op de door het lid Gerkens gestelde vragen over regionale spoorlijnen.

1. Wat is uw mening over het bericht dat de Nederlandse Spoorwegen overwegen om volgend jaar geen treinen meer te laten rijden op de Hofpleinlijn, Zoetermeerlijn, de lijn Arnhem-Tiel en de lijn Dordrecht-Geldermalsen? ¹
1. De Hofpleinlijn, de Zoetermeerlijn, Arnhem-Tiel en Dordrecht-Geldermalsen zijn contractsectordiensten. De contractsector is een aantal jaar na de verzelfstandiging van de N.V. Nederlandse Spoorwegen (NS) in 1995 tot stand gekomen. Bij de verzelfstandiging van NS is besloten om de generieke exploitatiebijdrage van de Rijksoverheid aan NS voor het vervoer af te bouwen tot 0 in het jaar 2000. In 1997 heeft NS aangegeven dat zij daardoor een aantal treindiensten niet meer rendabel kon exploiteren en dat zij diensten wilden afstoten. In 1998 heeft de Rijksoverheid besloten om contracten te sluiten met NS voor het rijden van deze treindiensten en hen een vergoeding voor te geven voor het vervoer op deze diensten. Dit zijn de contractsectordiensten.

Deze privaatrechtelijke contracten hebben in beginsel een looptijd van 1 jaar, worden jaarlijks stilzwijgend verlengd en kennen een wederzijdse opzegtermijn van 1 jaar, uiterlijk 12 maanden voor ingang van de nieuwe dienstregeling (december).

¹ Rotterdams Dagblad, 27 maart 2004.

De contractering door het Rijk van deze treindiensten is altijd bedoeld geweest als een tijdelijke situatie. Verkeer en Waterstaat heeft in de Derde Eeuw Spoor (1999) aangegeven deze diensten te willen decentraliseren. Dit proces zou eind 2003 afgerond zijn.

Eind 2003 heeft NS aan Verkeer en Waterstaat gemeld dat NS ondanks de overheidsbijdrage verlies blijft maken op de contractsectordiensten en dat NS deze diensten, nu de tijdelijke situatie langer duurt dan gepland, niet meer onder de bestaande voorwaarden kan blijven uitvoeren. NS en Verkeer en Waterstaat hebben daarom besloten voor alle contractsectordiensten gezamenlijk in kaart te brengen wat de financiële en vervoerkundige gegevens zijn. Op basis van deze gegevens zullen NS en Verkeer en Waterstaat bezien welke mogelijkheden er zijn om de resultaten van de diensten te verbeteren en welke consequenties dit heeft voor de contractvoorwaarden. Het onderzoek zal naar verwachting eind mei 2004 zijn afgerond. De uitkomst van dit proces moet een voor beide partijen acceptabele oplossing zijn.

Voor de contractsector geldt, zoals gezegd, dat de contracten jaarlijks in december kunnen worden opgezegd met een jaar opzegtermijn. Voor vier diensten is recent een andere opzegdatum en -termijn afgesproken. Het gaat hierbij om de Zoetermeerlijn, de Hofpleinlijn, Arnhem-Tiel en Dordrecht-Geldermalsen. NS heeft eind 2003 aan V&W aangegeven dat zij deze diensten onder de bestaande contractvoorwaarden niet meer kan uitvoeren en de contractvoorwaarden wil wijzigen. Concreet zou dit betekenen dat deze contracten zouden wijzigen met ingang van december 2004. Ik wil de hierover graag eerst gezamenlijk overleg hebben. Daarom hebben we afgesproken om de opzegdatum voor deze vier diensten te verschuiven naar 31 mei 2004, waarbij NS onder de huidige contractvoorwaarden doorrijdt tot 31 maart 2005.

Overigens is Verkeer en Waterstaat sinds eind 2003 ook samen met de decentrale overheden de feiten en cijfers in kaart aan het brengen in relatie tot de mogelijke decentralisatie van de contractsectordiensten. Op basis van de financiële en vervoerkundige gegevens zullen de betrokken decentrale overheden een afweging maken en besluiten over het wel of niet decentraliseren van de treindienst. In dit proces wordt nadrukkelijk de potentie van de treindienst in relatie tot andere OV-modaliteiten (intermodaal) en de (toekomstige) ruimtelijke ordening meegenomen.

De feiten en cijfers uit het proces met NS enerzijds en het proces met de decentrale overheid anderzijds zijn input om te besluiten over de toekomst van de contractsectordiensten, zowel in het decentralisatieproces als in de concessieverlening aan NS voor deze diensten.

Op dit moment ben ik nog in de fase van beeldvorming. Oordeelsvorming en besluitvorming over de toekomst van de contractsectordiensten zijn nu nog niet aan de orde en is mede afhankelijk van de besluitvorming door de decentrale overheden (nu voorzien in de zomer 2004).

2. Kunt u aangeven welke mogelijkheden er zijn om op deze lijnen treindiensten te behouden? Zijn deze mogelijkheden naar uw mening voldoende? Zo neen, wat voor maatregelen gaat u nemen?

2. Op dit moment is nog te vroeg om hier iets over te zeggen. Ik ben de feiten nog aan het uitzoeken. Op basis hiervan zal ik me een mening vormen.
3. Gaat u zich er voor hard maken om deze treindiensten te behouden? Zo ja, hoe gaat u dit doen? Zo neen, waarom niet?
3. Ook hiervoor geldt dat het te vroeg is om hier een uitspraak over te doen. Ik ben nog in de fase van beeldvorming. Oordeelsvorming en besluitvorming is nog niet aan de orde.
4. Kunt u aangeven wat de stand van zaken is voor alle 17 onrendabele lijnen die nog aanbesteed moeten worden?
4. Zie hiervoor mijn antwoord op vraag 1.
5. Klopt het dat u enkele decentrale overheden verzocht heeft deze lijnen aan te besteden voor 1 juli aanstaande? Kunt u aangeven waarom u deze termijn noemt? Denkt u dat het de decentrale overheden gaat lukken om voor het verstrijken van deze termijn aan te besteden? Zo neen, bent u bereid de decentrale overheden meer armslag te geven?
5. Ik heb alle betrokken decentrale overheden eind 2003 uitgenodigd om met mij in gesprek te gaan over de nog voor decentralisatie in aanmerking komende contractsectordiensten. Gezamenlijk zijn wij een proces gestart dat op basis van een analyse van de vervoerkundige en financiële cijfers (inclusief de kosten voor het beheer en instandhouding van de infrastructuur), moet leiden tot een afweging van de betrokken decentrale overheden over de overname van de verantwoordelijkheid van de treindiensten. Standpuntbepaling en besluitvorming door de decentrale overheden is daarbij voorzien in de zomer van 2004.
Mocht het tot decentralisaties komen, dan is er uiteraard tijd nodig om aanbestedingen voor te bereiden, uit te voeren en tot de keuze van een (nieuwe) vervoerder onder decentrale verantwoordelijkheid te komen. Daarvoor geldt niet de door u genoemde termijn van 1 juli 2004. Ik hecht waarde aan een snelle besluitvorming, maar realiseer mij dat een verantwoorde afweging en keuze tijd vraagt. Evenals de voorbereiding en uitwerking van decentrale aanbestedingen tijd vraagt.

Hoogachtend,

DE STAATSSECRETARIS VAN VERKEER EN WATERSTAAT,

mw drs M.H. Schultz van Haegen