

Vergaderjaar 1995–1996

**18 986**

**Verhouding Rijksoverheid–NS**

**Nr. 16**

## **BRIEF VAN DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT**

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

's-Gravenhage, 24 november 1995

In haar brief van 22 november 1995 (zie bijlage) geeft de vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat drie vraagpunten aan op het punt van de onrendabele lijnen met het oog op de op 11 december 1995 geplande gedachtenwisseling.

De melding van de commissie van het gebrek aan feitelijke informatie over het Trein-seriemodel (TSM) voor IME, heeft mij verbaasd.

NS heeft mij laten weten steeds bereid te zijn geweest, en nog steeds bereid te zijn, om aan IME/NEI inzicht te geven in het TSM én de daarbij behorende cijfers, ook indien gewenst per individuele treinserie. Hiermee worden dezelfde gegevens ter beschikking gesteld als eerder aan McKinsey.

IME/NEI heeft van dit aanbod geen gebruik gemaakt. Overigens was door mij met McKinsey de afspraak gemaakt dat in de externe rapportage geen detailinformatie per treinserie zou worden gepubliceerd. Dezelfde afspraak lijkt redelijk in het geval van IME.

Het voorafgaande laat onverlet dat ik ervan uitga dat in de nadere rapportage van IME recht wordt gedaan aan de onderhandelings situatie over de calculatiebasis voor de onrendabele treinseries tussen beide partijen.

Hiermee refereer ik aan het tweede vraagpunt, zijnde de orde van grootte van het met het contract gemoeide bedrag. Kort gezegd, welke lijnen of beter treinseries staan onder druk en hoe hoog is de prijs die NS hiervoor in rekening brengt.

Alvorens specifiek in te gaan op de vraag, geef ik eerst een wat algemenere notie op dit punt.

Al de signalen die mij vanuit NSR bereiken wijzen naar één richting. NSR streeft naar groei op de reizigersmarkt, en verhoging van het rendement van de bestaande dienstverlening. De door McKinsey bekeken cijfers hadden betrekking op een momentopname, zijnde de begroting

1995. Het geschetste NS-beleid van vervoerontwikkeling en verbetering van efficiency en effectiviteit zal dit beeld beduidend kunnen verbeteren.

Vervolgens zal NS – als goed ondernemer – uit zichzelf een samenhangend pakket van diensten willen aanbieden waarin rendabele en onrendabele diensten voorkomen.

In haar rapportage bevestigt IME deze ondernemersfilosofie. NSR is gelet op de financieringsverplichtingen gedwongen het aangeboden reizigersvolume te maximaliseren.

Inzake de onrendabele treinseries moet opgemerkt worden dat een deel daarvan tot het rompnnet behoort. NSR zal niet alle treinseries die op basis van het rekenmodel onrendabel zijn aanbieden doch zich beperken tot diegene die geacht worden niet tot het rompnnet te behoren.

Desalniettemin zullen er treinseries door NS ter discussie worden gesteld. Zolang er nog geen sprake is van decentralisatie van bevoegdheden kunt u mij hierop aanspreken. Het gegeven dat ik hiervoor begrotingsgeld reserveer, is slechts een financiële blijk van mijn aandacht voor dit vraagstuk. Ook ik hecht sterk aan kwalitatief goed OV, ook buiten de Randstad.

Ik zeg u toe dat ik in de verdere procedure niet over één nacht ijs zal gaan. Ik weet immers welke bestuurlijke gevoeligheid hieraan gekoppeld is. De ter discussie gestelde treinserie zal in overleg met regionale overheden op haar merites worden beoordeeld alvorens een beslissing aan de Kamer wordt voorgelegd.

Onderdeel van de verdere procedure vormt ook het vraagstuk van de prijsvorming.

Het oordeel van McKinsey strekt zich uit over het TSM als model. Zoals in mijn brief d.d 15 november reeds aangegeven, dienen de kwantiteiten en prijzen van het TSM nog te worden geverifieerd door accountants.

Zeer binnenkort ben ik toe aan onderhandelingen met NSR over (de mate waarin) welke kostenposten uit het TSM acceptabel zijn bij het bepalen van de «prijs» van een onrendabele treinserie.

Uit de vraag maak ik op dat de commissie gaarne wenst te beschikken over een overzicht van de onrendabele lijnen en de orde van grootte van het met het contract gemoeide bedrag.

Afgezien van het feit dat een dergelijke specificatie op treinserieniveau slechts bij NSR en McKinsey/IME beschikbaar is, heb ik daar bezwaar tegen uit overwegingen van een zakelijke benadering van het vraagstuk.

Het bij de behandeling betrekken van deze gegevens zal immers zijn uitwerking hebben op de onderhandelingen over de exacte vaststelling van de prijs.

Dit alles laat onverlet dat bij de eerder gemelde zorgvuldige beoordeling en de budgettaire effecten daarvan nadrukkelijk zeggenschap voor de Tweede Kamer voorzien is. Wellicht ben ik op dit punt in mijn brief van 15 november onvoldoende helder geweest.

Ik wil nogmaals benadrukken dat ik geen onomkeerbare beslissingen zal nemen, dan nadat de commissie c.q. de Kamer in finale zin zich over onderhavige kwestie heeft kunnen uitspreken. Dit betekent dat de TK een beslissend oordeel uit mag spreken over welke treinseries voor welke prijs gecontracteerd zullen worden.

Dit betekent dus ook dat er geen enkele treinserie beëindigd zal worden zonder dat dit tijdig aan U is voorgelegd.

Doordat de Kamer niet voor 1 december haar oordeel over het contract «Over de wissel...» kan geven, zal ik met de NS overeenkomen de datum, gebonden aan de ontbindende voorwaarden, te wijzigen in 31 december 1995.

Ik hoop dat ik u heb kunnen overtuigen van het feit dat uw zorg voor een behoedzame omgang met de onrendabele treinseries door mij volledig wordt gedeeld, maar dat ik daarbij pleit voor een zakelijke aanpak waarin aan u alle ruimte zal worden geboden voor een tijdig politiek oordeel.

De Minister van Verkeer en Waterstaat,  
A. Jorritsma-Lebbink

Aan de Minister van Verkeer en Waterstaat

22 november 1995

Met het oog op de op 11 december a.s. geplande gedachtenwisseling met u over de verzelfstandiging van NS verzoek ik u namens de vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat te bevorderen dat het door de commissie ingeschakelde organisatie-adviesbureau IME consult in het kader van de verstrekte adviesopdracht spoedig kan beschikken over het door NS gehanteerde rekenmodel voor de (on)rendabele lijnen. NS heeft genoemd bureau doen weten dat dit wegens in het geding zijnde bedrijfsgegevens niet kan worden verschaft, doch slechts wordt volstaan met het beschikbaar stellen van de methodiekbeschrijving. De commissie acht de met genoemd model samenhangende gegevens onontbeerlijk in het kader van de voorbereiding van het voorziene overleg met u.

Voorts wenst de commissie indicaties te ontvangen over de orde van grootte van het met het contract gemoeide bedrag.

Wellicht ten overvloede duidt de commissie er tenslotte op dat zij ervan uitgaat dat er door u geen onomkeerbare beslissingen zullen worden genomen, dan nadat de commissie c.q. de Kamer in finale zin zich over onderhavige kwestie heeft kunnen uitspreken.

Gaarne ziet de commissie – bij voorkeur per omgaande – uw reactie op het bovenstaande tegemoet.

Namens de commissie verblijft, met vriendelijke groet,

A. J. M. Teunissen,  
waarnemend griffier