

Vergaderjaar 2003–2004

18 986

Verhouding Rijksoverheid – NS

23 645

Openbaar vervoer

Nr. 100

VERSLAG VAN EEN SCHRIFTELIJK OVERLEG

Vastgesteld 17 december 2003

De vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat¹ heeft bij brief van 16 december 2003 een aantal vragen voorgelegd aan de staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat inzake de berichtgeving met betrekking tot de bezuinigingen bij NS op materieel en inperking van de dienstregeling. De staatssecretaris heeft deze vragen beantwoord bij brief van 17 december 2003.

Vragen en antwoorden zijn hieronder afgedrukt.

De voorzitter van de commissie,
Ten Hoopen

De griffier van de commissie,
Roovers

¹ Samenstelling:

Leden: Duivesteijn (PvdA), Dijksma (PvdA), Hofstra (VVD), ondervoorzitter, Timmermans (PvdA), Van Bommel (SP), Van der Staaij (SGP), Oplaat (VVD), Geluk (VVD), Ten Hoopen (CDA), voorzitter, Dijsselbloem (PvdA), Depla (PvdA), Van As (LPF), Van den Brand (GL), Duyvendak (GL), Koopmans (CDA), Gerkens (SP), Van Haersma Buma (CDA), Bruls (CDA), Van Lith (CDA), Van der Ham (D66), Haverkamp (CDA), Boelhouwer (PvdA), Dubbelboer (PvdA), De Krom (VVD), Hermans (LPF), Dezentjé Hamming-Bluemink (VVD) en Van Hijum (CDA).

Plv. leden: Heemskerk (PvdA), Samsom (PvdA), Snijder-Hazelhoff (VVD), Smeets (PvdA), De Ruiter (SP), Slob (CU), De Grave (VVD), Szabó (VVD), Van Winsen (CDA), Van Dijken (PvdA), Waalkens (PvdA), Herben (LPF), Vos (GL), Halsema (GL), Buijs (CDA), Vergeer (SP), Jager (CDA), Mastwijk (CDA), Eurlings (CDA), Giskes (D66), De Pater-van der Meer (CDA), Van Dam (PvdA), Verdaas (PvdA), Van Beek (VVD), Van den Brink (LPF), Luchtenveld (VVD) en Hessels (CDA).

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?

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. 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?

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 aanvullende 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?

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.