

Vergaderjaar 2001–2002

18 986

Verhouding Rijksoverheid – NS

Nr. 88

BRIEF VAN DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 1 juli 2002

Op 1 juli 2002 loopt het (verlengde) Overgangscontract II tussen de Staat en de NS over het vervoer over het hoofdrailnet af. In het Algemeen Overleg op 20 december vorig jaar (Kamerstuk 18 986, nr. 85) heb ik op uw verzoek aangegeven, bereid te zijn om het toen vigerende contract niet met één jaar te verlengen – zoals ik eerder bij brief had voorgesteld – doch met een half jaar, hangende het debat en de besluitvorming rondom de spoorwegwetgeving (Concessiewet en Spoorwegwet).

Oorspronkelijk was het de bedoeling om aansluitend op het (verlengde) Overgangscontract II een (pré-)concessie te verlenen aan NS op basis van de concessiewet. Dit is echter niet mogelijk aangezien de Eerste Kamerbehandeling van de spoorwegwetgeving nog moet plaatsvinden en de daaruit voortvloeiende uitvoeringsregelgeving nog in de ontwerpfase is. De regelingen moeten voor advies worden voorgelegd aan de Raad van State en voor een aantal besluiten en maatregelen, waaronder de concessie, is een parlementaire voorhangprocedure vastgelegd.

Het overgangscontract II wordt per 1 juli verlengd, totdat een concessie onder de concessiewet tot stand is gekomen. Nu het Overgangscontract II op 1 juli van dit jaar afliep en het nog niet mogelijk is om concessies te verlenen, is de verlenging van het vigerende Overgangscontract II noodzakelijk. Met deze contractverlenging blijven afspraken en voorwaarden rondom onder meer het minimumvoorzieningenniveau, de tariefsrestricties voor de beschermde kaartsoorten, opening of sluiting van stations en het adviesrecht van de consumentenorganisaties van kracht. Zonder verlenging van het contract zou NS volledige vrijheid van handelen hebben gekregen. De verlengingsovereenkomst treft u als bijlage aan.¹

Hiernaast vindt u bijgevoegd het door de heer Noordzij opgestelde plan «Herstelkoers NS» en informeer ik u over de wijze waarop ik met dit plan om ben gegaan in relatie tot de verlenging van het Overgangscontract II en de beoogde uiteindelijke verlening van een concessie aan NS op basis

¹ Ter inzage gelegd bij het Centraal Informatiepunt Tweede Kamer.

van de Concessiewet. Alvorens hier nader op in te gaan geef ik u eerst een korte historische schets van de ontwikkelingen gedurende het afgelopen anderhalf jaar.

De brief van de heer Noordzij is een «side-letter» van de NS bij het verlengde overgangcontract. Met deze «side-letter» geeft de NS aan hoe ze invulling zal geven aan de verbeterprogramma's gedurende de looptijd van deze verlengingsovereenkomst. Het in deze brief gestelde over prestatie-indicatoren in de toekomstige concessie en over de lange termijn ambities in relatie tot «Benutten en Bouwen» en de investeringen in infrastructuur zal op zijn merites worden beoordeeld en kan worden ingebracht in de daartoe geëigende wettelijke en democratische besluitvormingsprocedures.

Ontwikkelingen gedurende het afgelopen anderhalf jaar

Eind 2000 is – zoals bekend – een prestatiecontract gesloten tussen NS en de overheid inzake het vervoer op het Hoofdrailnet. Dit prestatiecontract werd in lijn met de wens van de Tweede Kamer vormgegeven als tijdelijk Overgangcontract II in afwachting van een wettelijke basis voor de concessieverlening (concessiewet). In dit prestatiecontract zijn met NS afspraken gemaakt over de kwaliteit van de treindienst en de dienstverlening aan de klant.

Een half jaar na afsluiting van dit prestatiecontract bleek, gedurende de zomer van 2001, dat NS niet in staat was om de gemaakte afspraken na te komen. De treinen reden steeds minder op tijd, vielen vaker uit en waren op sommige trajecten in de spits overvol. NS bleek onder meer niet in staat om de in het contract gemaakte punctualiteitsafspraken waar te maken. In navolging op deze zorgwekkende situatie heb ik de NS gevraagd om een verbeterplan op te stellen om het tijt te keren. De totstandkoming van dit verbeterplan vloeiende voort uit de in het Overgangcontract II gemaakte afspraken (artikel 12, lid 7).

Op 7 september 2001 heb ik u vervolgens een brief gestuurd waarin ik mijn korte en lange termijn voorstellen voor de spoorsector uiteenzette (DGP/VI/U0102797). Bij deze brief was tevens genoemd verbeterplan van NS gevoegd, waarin het bedrijf aangaf hoe het binnen enkele jaren weer zo veel mogelijk aan zijn verplichtingen uit het prestatiecontract met de Nederlandse overheid wilde voldoen.

Over het voorgaande heb ik met u van gedachten gewisseld op 9 oktober 2001. Ten aanzien van het vervoer over het hoofdrailnet was de vastgestelde lijn drieledig. Deze is later bevestigd in de schriftelijke voorbereiding en mondelinge behandeling van de Spoorwegwet en Concessiewet en luidt als volgt:

- De komende jaren moet eerst rust en herstel worden bereikt in de spoorsector, alvorens de oorspronkelijke bedoelingen van het Overgangcontract II hervonden kunnen worden.
- De basis voor rust en herstel is het verbeterplan van NS. Dit verbeterplan is vastgelegd in het per 1 januari 2002 verlengde Overgangcontract II met de NS.
- Deze recuperatieperiode duurt tot en met 31 december 2005. Conform de systematiek van de Concessiewet wordt na inwerkingtreding van de wet aan de NS tot 2015 een concessie wordt verleend voor het hoofdrailnet. Daarin wordt in 2005 een evaluatiemoment opgenomen op basis waarvan de concessie al dan niet kan worden ingetrokken. Zou NS dan geen herstel hebben bereikt, dan kan een alternatieve gunning tot stand komen, conform de procedure zoals die in de Concessiewet is geregeld, met de daarin geregelde waarborgen.

Op basis van de hierboven beschreven uitgangspunten is NS vervolgens gedurende 2001 aan de slag gegaan, teneinde het beoogde rust en herstel te bereiken en het verbeterplan te realiseren. Eind 2001 bleek echter dat het NS, ondanks de grote inspanningen, nog onvoldoende was gelukt om de negatieve spiraal op de verschillende in het verbeterplan aangekondigde kwaliteitsaspecten te doorbreken. Ook bleek dat NS niet in staat was om de door henzelf in het verbeterplan aangegeven bottom-line ten aanzien van de punctualiteit na te komen. Twee leden van de directie en de voltallige Raad van Commissarissen hebben hier rond de jaarwisseling vervolgens consequenties aan verbonden door terug te treden. Teneinde de continuïteit van het bedrijf te kunnen waarborgen heb ik vervolgens de nodige stappen moeten zetten om een bestuursvacuüm te voorkomen. Binnen dit kader is er een nieuwe Raad van Commissarissen onder leiding van de heer Meijer gevormd. Ik heb u hierover bij brief op 2 januari jongstleden nader geïnformeerd (DGP/M/MV/U.02.04102).

In navolging op de benoeming van de nieuwe Raad van Commissarissen is de heer Noordzij vervolgens aangesteld om als president-directeur a.i. voor de periode tot 1 juli 2002, leiding te geven aan het rust- en herstelproces. Zoals ik ook in het Algemeen Overleg van 6 februari jongstleden heb toegelicht, heb ik de heer Noordzij gevraagd om een nadere grondige analyse te maken van de problematiek binnen de onderneming en daarvoor (aanvullende) maatregelen voor te stellen en in gang te zetten. In dit verband heb ik hem gevraagd om voor 1 juli in lijn hiermee een geactualiseerd verbeterplan op te stellen dat als basis kon dienen voor de recuperatieperiode tot 2006.

Het plan van NS: «Herstelkoers NS»

In lijn met mijn verzoek heeft de heer Noordzij op 27 juni het plan «Herstelkoers NS» aan mij ter beschikking gesteld. Dit plan treft u als bijlage bij deze brief aan. De heer Noordzij geeft in zijn plan aan dat in de afgelopen maanden weer rust is gekomen binnen het bedrijf. In het plan wordt bovendien uiteengezet dat:

- het bedrijf op koers ligt;
- de arbeidsrelaties verbeterd zijn;
- de fundamenten van strategie en culturomslag zijn gelegd;
- de managementsturing aangescherpt is;
- een ambitieus kostenreductieprogramma in volle gang is;
- de relaties met belangrijke «stakeholders» verbeterd zijn, en
- De kwaliteitsverbeteringen voor de reiziger gestaag zichtbaar worden.

De heer Noordzij licht hierbij toe dat, hoewel er op al de bovengenoemde aspecten nog een weg te gaan is, de weg naar herstel duidelijk is ingeslagen. Naast een analyse van de problematiek en het doen van oplossingsvoorstellen geeft de heer Noordzij tevens de visie van NS op de invulling van de toekomstige sturingsrelatie tussen Staat en NS en de toekomstvisie van NS op de werking van het spoorsysteem.

De verlenging van het Overgangscontract II en het concessie-uitwerkingsproces

Op dit moment is een uitspraak over de analyses van NS inzake de wijze waarop de toekomstige sturingsrelatie tussen de Staat en NS dient te worden ingevuld niet aan de orde. Dit is onderwerp van nader onderzoek en discussie binnen het kader van de uit te werken (pré-)concessie op basis van de concessiewet. Het door de heer Noordzij gestelde over prestatie-indicatoren in de toekomstige concessie en over de lange termijn ambities in relatie tot «Benutten en Bouwen» en de investeringen in infrastructuur zal op zijn merites worden beoordeeld en kan worden

ingebracht in de daartoe geëigende wettelijke en democratische besluitvormingsprocedures.

Zoals tijdens de behandeling van de spoorwetgeving in uw Kamer is toegelicht, zal het implementatieproces van de spoorwetten en de uitwerking van de concessies worden voorbereid met de betrokkenen in de sector, i.c. de vervoerders en de taakorganisaties. Tijdens dit implementatieproces zal met NS gesproken worden over de aanbevelingen van NS ten aanzien van de vernieuwde sturingsrelatie op basis van de te verlenen concessie.

Ten aanzien van de sturing op punctualiteit, kan ik uw Kamer meedelen dat Railverkeersleiding opdracht is gegeven een systeem te ontwikkelen dat het beter mogelijk maakt de oorzaak, veroorzaker en gevolg van verstoringen te registreren en te monitoren, zodat elke partij in de sector kan worden gestuurd en aangesproken op haar bijdrage aan de totale performance.

Tenslotte

De negatieve neerwaartse spiraal in de prestaties van NS is doorbroken en er is een fundament gelegd voor herstel. Graag wil ik van de gelegenheid gebruik maken om de heer Noordzij te bedanken voor zijn grote inzet gedurende de interimperiode.

De Minister van Verkeer en Waterstaat,
T. Netelenbos