

Vergaderjaar 2002–2003

18 986

Verhouding Rijksoverheid – NS

Nr. 89

BRIEF VAN DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 18 september 2002

Zoals besproken tijdens het vragenuurtje op dinsdag 3 september jongstleden, heb ik inmiddels een indringend gesprek gehad met de directie van de NS over haar tariefvoornemens. Hierbij informeer ik u zoals toegezegd over de uitkomsten van dit gesprek.

Tevens wordt antwoord gegeven op de vraag van het lid Hofstra over de geldigheid van het Overgangscontact II.

1. Ter inleiding

Alvorens in te gaan op het gesprek met de NS, wil ik u meedelen dat ten tijde van het overleg in het vragenuurtje de brief van de NS met de informatie over de tijdstippen en hoogtes van de definitieve tariefvoornemens inmiddels ambtelijk bekend was binnen mijn departement. Dit bericht heeft mij onvoldoende tijdig bereikt, waardoor ik hiervan geen melding heb kunnen maken in de beantwoording van de vragen van de leden Gerkens en Duyvendak van uw Kamer van 2 september jongstleden en tijdens het overleg in het vragenuurtje. De indruk, in de kamer gewekt dat deze informatie nog diende te worden verkregen is achteraf niet geheel juist; de motivering betreffende de tariefvoornemens was op dat moment nog niet voorhanden.

Contractueel is de NS verplicht de minister uiterlijk 3 maanden (i.c. 1 oktober) voor ingangsdatum te informeren over de tariefvoornemens. Vooruitlopend daarop en met het oog op het gesprek heeft de NS de minister aanvullend geïnformeerd over de achtergronden (de financiële situatie) en de motivering bij de tariefbeslissing. Onderstaand volgen de weergave en conclusies van dit gesprek.

2. Weergave van het gesprek met de directie van de NS

Feitelijke tariefvoornemen

De NS licht toe dat zij aan de consumentenorganisaties in het LOCOV een tariefvoornemen ter advisering heeft voorgelegd van een totaal gemid-

delde stijging van 9,8% met ingang van 1 januari 2003. Mede naar aanleiding van het advies van de consumentenorganisaties in het LOCOV heeft de NS die stijging aangepast naar 9,05% en deze gefaseerd in twee tranches. De tariefstijging is als volgt samengesteld. Met ingang van 2003 stijgen de tarieven met gemiddeld 4,9%, gebaseerd op een inflatie van 3,5% voor 2002 plus 1,4%. Deze stijging gaat in op 31 december 2002, na sluiting van de loketten. Per 1 juli 2003 zal de NS de tarieven verhogen met 1,4% plus het dan bekende inflatiecijfer voor 2003 (naar de huidige verwachting 2,75%), totaal naar verwachting 4,15%.

De voor deze tariefverhoging relevante bepalingen zijn geformuleerd in artikel 22, lid 1–4 van het Overgangscontract II. Daarin is bepaald dat de NS tariefvrijheid heeft, behoudens voor de gedefinieerde beschermde kaartsoorten 2e klasse, ter bescherming van de zogenoemde «captive reizigers». Voor deze kaarten geldt dat de NS per kalenderjaar de tarieven tezamen gemiddeld met maximaal de consumentenprijsindex (CPI) plus 2% mag verhogen. Binnen dit totaal heeft de NS nog een differentiatieruimte. Wanneer in het jaar de tariefwijzigingen in dienen te gaan, is niet nader bepaald. De NS mag de tarieven zonder meer laten stijgen met de inflatie. Bij stijgingen boven de CPI, moet advies worden gevraagd aan de consumentenorganisaties vertegenwoordigd in het LOCOV. In bijlage 1¹ heeft de NS inzichtelijk gemaakt dat sinds de verzelfstandiging in 1995 gecumuleerd tot op heden de tariefontwikkeling de inflatie niet heeft overschreden.

De minister concludeert, na toetsing van de tariefvoornemens aan het Overgangscontract II, dat de tariefstijging past binnen het bepaalde in dit contract, aangezien deze de maximering niet overschrijdt en er geen bepalingen zijn opgenomen over het moment waarop tariefstijging in een jaar mag plaatsvinden. Het ministerie heeft er eerder op gewezen dat in 2001 door de NS de indruk is gewekt dat na het adviestraject met de consumentenorganisaties vertegenwoordigd in het LOCOV de tarieven over geheel 2002 niet zouden stijgen en vindt dat de NS dit in zijn besluitvorming over de tarieven zou moeten meenemen. De directie van de NS geeft aan het te betreuren dat toentertijd in een LOCOV-vergadering is aangegeven dat de tarieven over geheel 2002 niet zouden stijgen, maar dat de directie verder in alle externe berichtgeving heeft gecommuniceerd dat de tarieven niet zouden worden verhoogd met ingang van 1 januari 2002 en dat een verhoging in elk geval niet voor het einde van de dienstregeling (15 december 2002) zou plaatsvinden. Bij het publiek kan wat dat betreft geen verkeerde indruk zijn ontstaan. Per saldo is de prijs van het treinkaartje in 2002 gelijk gebleven aan die van het jaar daarvoor.

Onderbouwing tariefsverhoging

De NS licht toe dat bij de kostenstijgingen onderscheid is te maken in kostenstijgingen die reeds voorzien waren bij ondertekening van prestatiecontract en gewijzigde inzichten sindsdien. Kostenstijgingen die al voorzien waren zijn de aanschaf van een deel van het nieuwe materieel (dubbeldekkers) kosten met betrekking tot het «Bestemming: Klant»-programma en de stijging van de kosten voor de gebruiksvergoeding voor de infrastructuur.

Ten aanzien van de gelegde relatie tussen de gebruiksvergoeding en de tariefstijging geeft V&W aan ervan uit te zijn gegaan, en dat destijds ook te hebben aangegeven, dat door de overdacht van de spoorwegpolitie naar Binnenlandse Zaken, decentralisatie van treindiensten op termijn en jaarlijkse efficiencyverbetering binnen de NS de gebruiksvergoeding was te dekken. Tegen deze achtergrond was volgens V&W lid zes van artikel 22² bedoeld om in een voorziening te treffen in geval van extra gebruiks-

¹ Ter inzage gelegd bij het Centraal Informatiepunt Tweede Kamer.

² Artikel 22.6 luidt: Indien de gebruiksvergoeding in enig jaar hoger wordt dan nu in het invoeringstraject wordt voorzien mag NSR deze extra stijging van de gebruiksvergoeding doorberekenen in de reizigerstarieven boven op de overeengekomen tariefontwikkeling. Indien de wijziging in de gebruiksvergoeding substantieel is, leidt dit tot proportionele aanpassing van de relevante prestatie-afspraken (zie artikel 10).

vergoeding boven de voor-ziene. Volgens V&W was de 2% tariefruimte boven CPI bedoeld om de capaciteitsuitbreiding en de contractuele kwaliteitsverbetering te kunnen financieren, terwijl de continuïteit van het bedrijf toch voldoende gegarandeerd was.

De NS stelt dat zij altijd heeft gecommuniceerd dat de gebruiksvergoeding een onontkoombare kostenstijging betrof die niet door efficiency-verbetering te compenseren was en dus binnen de tariefruimte van CPI + 2% gecompenseerd zou moeten worden. Volgens NS is om deze reden ook de ruimte van + 2% afgesproken.

Volgens V&W komt de overheid haar verplichtingen na wat betreft artikel 10 (waarin de berekening van de gebruiksvergoeding conform de AMvB is opgenomen). De NS bevestigt dat de afspraken over de hoogte van de gebruiksvergoeding zoals vastgelegd in artikel 10 van het contract nageleefd worden door de overheid.

Over de gewijzigde inzichten ten aanzien van de kosten geeft de NS aan dat in 2001 door de inzinking in de kwaliteit van zijn dienstverlening aanvullende maatregelen moesten worden genomen om de negatieve tendens te stoppen en om te zetten in een positieve lijn. Dit heeft extra kosten met zich meegebracht voor onder andere extra inzet van personeel, verbetering van de sociale veiligheid en de inhaaloperatie voor onderhoud en revisie van treinmaterieel. Gecombineerd met de stagnatie in de vervoersomvang en de daaraan gekoppelde verminderde opbrengsten door dezelfde achteruitgang in kwaliteit is de financiële positie van NS sterk verslechterd. Daar waar eind 2000 het reizigersbedrijf nog afsloot met een positief saldo van 152 mln. euro, is de positie verslechterd tot – 1 mln. in 2001 en verwacht het reizigersbedrijf dit jaar af te sluiten met een negatief saldo van enkele tientallen miljoenen.

De NS stelt dat de zorgwekkende financiële situatie de NS heeft genoopt tot het nemen van maatregelen. Zo heeft NS een stevig kostenbeheersingsprogramma doorgevoerd per 1 juni (het programma AIDA) met besparingen op indirecte kosten om te komen tot een efficiëntere opzet van de complete staf en het ondersteuningsapparaat. De directe medewerkers als conducteurs, treinsurveillanten, machinisten, perrondienstleiders, monteurs, service- en loketmedewerkers worden buiten beschouwing gelaten in dit programma.

Daarnaast moet gewerkt worden aan opbrengstverhoging door verbetering van de kwaliteit. Daarin moet worden geïnvesteerd en daarom is een tariefverhoging ook onontkoombaar. NS geeft voorts aan dat voor continuïteit van de onderneming een ROI van 10% noodzakelijk is en verwacht dit de komende jaren – ook met het huidige tariefbesluit – bij lange na niet te halen.

De kostenstijgingen (totaal 11,1%) zijn niet één op één zijn doorvertaald in de voorgestelde tariefsverhoging (9,05%), maar er is per saldo sprake van een aanzienlijk efficiencyopdracht (ruim 2%), aldus de NS. Ook de geleverde kwaliteit heeft meegewogen in de besluitvorming over de hoogtes van de tarieven. Onder verwijzing naar de rapportage in de brief van Noordzij d.d. 27 juni 2002 aan de minister, geeft de NS aan dat de negatieve tendens op de prestatie-indicatoren is gestopt en een licht positieve tendens is ingezet op de meeste indicatoren. De meest actuele interne monitoringsgegevens van de NS op de verbeterprogramma's bevestigen dit beeld.

Verwachte trends in vervoersomvang en de kwaliteit van het vervoer

Om de opbrengstenkant te verbeteren is allereerst essentieel dat de groei van het aantal reizigers weer op gang wordt gebracht. NS geeft aan dat het hiervoor nodig is dat de NS blijft investeren in de kwaliteit van de dienstverlening. De (autonome) groei van de reizigers wordt op dit moment afgezwakt door de lagere economische groei en de huidige tariefsverhoging. Desalniettemin verwacht de NS de negatieve spiraal in de vervoersomvang te keren. Voor 2003 is de verwachting dat de vervoersomvang van 13,7 mld. reizigerskilometers op dat niveau gehandhaafd blijft.

Met betrekking tot de kwaliteit heeft de NS aangegeven in de brief van Noordzij eind juni welke prestatie-indicatoren van belang zijn voor de reiziger. Zoals bovenvermeld, is de negatieve spiraal gestopt en is voor de meeste indicatoren de negatieve tendens reeds omgezet in een positieve tendens. De NS tekent daarbij aan de perceptie van de kwaliteitsverbetering door de reiziger over het algemeen later plaatsvindt dan de feitelijke verbetering. Maar ook in de perceptie van de reiziger is de kwaliteit van het vervoer verbeterd. Onder verwijzing naar de rapportage in de brief van Noordzij van 27 juni 2002 aan de minister en de actuele interne monitor op de verbeterprogramma's, stelt de NS, dat de reiziger sinds het dieptepunt rond de jaarwisseling vooral een verbetering ziet bij het beter op tijd rijden, de zitplaatskans en informatie bij vertragingen.

De minister geeft aan dat kwaliteit een belangrijk criterium moet zijn bij de besluitvorming over de tariefsvoorstellen, maar dat hij niet op de stoel van de directie wil gaan zitten. De NS stelt dat de kwaliteit van de dienstverlening is meegewogen als element bij de besluitvorming rondom het tariefbeleid.

3. Antwoord op de vraag van de het lid Hofstra tijdens het vragenuurtje

Tot slot heb ik toegezegd naar aanleiding van de opmerking van de heer Hofstra tijdens het vragenuurtje na te zullen gaan of in het Overgangscontract II een bepaling is opgenomen dat dit contract maar twee keer verlengd mag worden. Welnu, van een dergelijke bepaling is geen sprake.

Het Overgangscontract II is in eerste instantie met ingang van 2001 gesloten met een looptijd van een half jaar met de mogelijkheid van verlenging met een half jaar. De reden hiervoor was de wens van uw Kamer om de afspraken met de NS zo spoedig mogelijk te baseren op een publiekrechtelijke concessie op basis van de Concessiewet. Door de uitloop van de besluitvorming over de Concessiewet was het noodzakelijk het Overgangscontract II in december 2001 nogmaals te verlengen. Uw Kamer heeft ingestemd met een verlenging tot 1 juli 2002, met het oog op concessieverlening vanaf dat moment. Aangezien per 1 juli 2002 het contract afliep en de mogelijkheid nog niet bestond een concessie op basis van de wet te verlenen, heeft mijn voorganger uw Kamer gemeld daarom genoodzaakt te zijn tot een derde verlenging. Die derde verlengingsovereenkomst is met de NS afgesloten en rechtsgeldig en aan uw Kamer toegestuurd. Deze is geagendeerd voor een Algemeen Overleg op 4 juli jongstleden, maar vervolgens weer van de agenda gehaald in verband met de actualiteiten rond het strategisch akkoord van het nieuwe Kabinet.

De Minister van Verkeer en Waterstaat,
R. H. de Boer