

Bibliografische beschrijving

Brief van de min van VW over spoor

Bestand:  [33 Kb](#)

Commissie: Vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat

Documentnr.: vw00000042

Vindplaats: Niet-dossierstuk 2000-2001, vw00000042, Tweede Kamer

Document-id: NDS2924

Omvang: 7 pag.



's-Gravenhage, 16 januari 2001

In de laatste maanden van het vorig jaar heb ik een aantal malen met de Kamer gesproken over diverse aspecten van het spoorvervoer. Op 18 januari staat er een Algemeen Overleg gepland over het overgangscontract II. Het lijkt mij goed u vóór dit AO te informeren over de stand van zaken met betrekking tot een aantal onderdelen van het spoordossier.

In deze brief zullen aan de orde komen:

- I. minimumnormen voor plaatscapaciteit;
- II. kwaliteit spoorvervoer;
- III. compensatieregeling uit hoofde van Overgangscontract II;
- IV. bijdrage NS van f 3 miljard.

I. Minimumnormen voor plaatscapaciteit

Ik heb er behoefte aan de formele positie van Verkeer en Waterstaat in de contractuele relatie zoals die met uw instemming in 1995 vorm is gegeven op dit punt nader toe te lichten. De Overeenkomst op hoofdlijnen tussen de Staat der Nederlanden en de N.V. Nederlandse Spoorwegen van juni 1995, die na het overleg met u op 20 december 1995 nader is ingevuld, vermeldt in bijlage X, Openbare-Dienstcontract overgangperiode reizigersvervoer met daarbij de annexen genummerd 1,2 en 3, in annex 2 voorzover hier relevant, het volgende.

Annex 2 Financiële controle

- «1. De Directeur van de Accountantsdienst voert collegiaal overleg met de accountants van NS over de aard en de omvang van de controle werkzaamheden die zij hebben verricht ten aanzien van:
- de naleving van de minimum plaatscapaciteit als bedoeld in artikel 7 eerste lid;

(...)

Het in dit lid vermelde overleg c.q. de controlewerkzaamheden kunnen nader worden geregeld in een controle protocol.»

Bij brieven van 24-7-1996 en 17-9-1996 zijn nadere afspraken gemaakt met betrekking tot de accountantscontrole, zoals die door de Accountantsdienst van NS zal worden uitgevoerd/gerapporteerd. Deze afspraken zijn vastgelegd in een controleprotocol daterend van 17-9-1996. Voor uw informatie voeg ik hierbij een exemplaar van dat controleprotocol en als voorbeeld de «Accountantsmededeling 1999», zoals die conform dat protocol met betrekking tot dit onderwerp door de Accountantsdienst van NS aan het ministerie van Verkeer en Waterstaat is aangeboden d.d. 26-6-2000 (bijlage I.1 en I.2). Deze procedure heeft tot dan toe niet tot vragen uwerzijds geleid. De accountantsverklaring over het jaar 2000 volgt in de loop van 2001.

In 1998 is door de departementale Accountantsdienst een review gehouden op de toegepaste wijze van accountantsonderzoek. Dit onderzoek gaf geen aanleiding tot aanpassingen van het controleprotocol.

In genoemd Algemeen Overleg heeft u met mij uitvoerig van gedachten gewisseld over de problematiek van de overvolle treinen en de punctualiteit. Naar aanleiding van de door u gestelde vragen en opmerkingen heb ik u toegezegd de (detail)informatie daarvoor toe te zenden.

NSR heeft mij naar aanleiding van de gestelde vragen en opmerkingen in kort bestek haar zienswijze op Annex 1 gegeven. Mede op basis hiervan kan ik u het volgende melden.

In Annex 1 van het Overgangscontract (zie bijlage I.3) worden de toe te passen normen exact beschreven. Kort samengevat komt het op het volgende neer. Er zijn drie normen:

- de comfortabel-norm (zitplaatsen plus klapstoelen);
- de vol-norm (zitplaatsen plus staanplaatsen);
- de acceptabel-norm (het gemiddelde van de comfortabel-norm en de vol-norm).

De toe te passen normen zijn afhankelijk van de klasse (1e of 2e klasse), het soort trein, de periode van de dag en van de week en de reisduur. De normen worden toegepast per trein, per richting en tussen (elke) twee stops.

Daarnaast worden de normen toegepast over de periode van een seizoen. De definitie van de seizoenen is september tot en met mei en juni tot en met augustus. Per seizoen wordt rekening gehouden met de fluctuaties in het aantal reizigers door het gemiddelde aantal reizigers te verhogen met éénmaal de standaardafwijking. Dit betekent (als voorbeeld bij de comfortabel-norm) dat tenminste in 85 % van de gevallen iedere reiziger een zitplaats of klapstoel heeft.

Uit het voorgaande blijkt (met name waar wordt gesproken over «het gemiddelde aantal reizigers») dat deze normen planningsnormen betreffen. Verder moet er op worden gewezen dat de normen niet voorzien in een zitplaatsgarantie (ook niet bij de toepassing van de hoogste norm, de comfortabel-norm). De normen die in 1995 zijn afgesproken waren niet nieuw, maar vrijwel gelijk aan de normen in de jaren '80 en eerste helft van de jaren '90.

Op mijn verzoek heeft NS een aantal gegevens op een rij gezet. Voor de goede orde: deze gegevens hebben betrekking op het werkelijke aantal (getelde) reizigers per trein.

Allereerst heeft NS cijfers geleverd met betrekking tot een concrete corridor, zoals ook door u genoemd tijdens het overleg. Het betreft alle treinen op de corridor Den Haag-Utrecht-Amersfoort-Enschede in de brede ochtendspits (dat is van 6 uur tot 10 uur) op dinsdag 7 september 1999. In bijlage I.4 worden de gegevens gepresenteerd. Van de 368 gemeten trajecten is er op 352 trajecten voldoende capaciteit, dat betreft 96 % van het totaal aantal. In 16 situaties is er sprake van een tekort aan plaatscapaciteit. Deze bijlage omvat 6 pagina's.

Nader uitwerking daarvan voor alle treinen op genoemde corridor gedurende de gehele dag. Bijlage I.5 bevat dezelfde gegevens als bijlage I.4 maar dan van alle treinen op één dag. Deze bijlage omvat 185 pagina's. De omvang van deze gegevens illustreert al dat een gedetailleerde toetsing van de daadwerkelijk aangeboden plaatscapaciteit feitelijk onwerkbaar is. Dit vormde voor beide contractpartijen dan ook de reden waarom in 1996 conform Annex 2 gekozen is voor een accountantscontrole in de boven omschreven vorm. Daarnaast is toetsing of aan de contractafspraken wordt voldaan niet mogelijk op basis van de gegevens van één dag. De normen dienen toegepast te worden op het gemiddelde aantal reizigers per seizoen.

Voorts heeft NS de toetsing van de aangeboden plaatscapaciteit in alle treinen op alle trajecten in de periode september 1999 tot en met mei 2000 en in de periode juni 2000 tot en met augustus 2000 uitgevoerd. Alle daarvoor benodigde gegevens voor het jaar 1999/2000 zijn opgenomen in bijlage I.6 (CD-rom). De omvang van het databestand is 250 MB (een geprinte versie omvat circa 65 000 pagina's). Met deze gegevens is het mogelijk om, bovenop de toepassing van het controleprotocol, te toetsen of aan de contractafspraken («in 85 % van de gevallen wordt voldoende capaciteit conform de geldende normering geboden») is voldaan. Uit een

analyse van de gegevens blijkt dat in ruim 95% van de gemeten situaties voldoende capaciteit wordt geboden. Indien tevens rekening zou worden gehouden met de effecten van wijzigingen in de materieelinzet op de dag van uitvoering, dan wordt dit enkele procenten lager. Op basis hiervan kan de conclusie worden getrokken dat aan de contractafspraken wordt voldaan. Hierbij moet worden aangetekend dat de formele verantwoording over de naleving van de contractafspraken plaatsvindt op basis van het door partijen overeengekomen controleprotocol. De accountantsverklaring over het jaar 2000 volgt in de loop van 2001. Ik wacht die af; de analyses die NS heeft uitgevoerd geven mij op dit moment geen aanleiding voor het uitvoeren van een eigen inhoudelijk onderzoek.

In het genoemde AO hebben we tevens gesproken over de punctualiteit. Hierover zijn in het Overgangscontract geen normen opgenomen, maar wel streefdoelen. Het streven was de verbetering van de punctualiteit tot een niveau van 95 % in 1998 (volgens de internationale definitie: een trein is «op tijd» bij een vertraging tot 5 minuten), «een en ander voor zover beheersbaar door het reizigersbedrijf van NS». De punctualiteit heeft zich de afgelopen jaren als volgt ontwikkeld:

JAAR	PUNCTUALITEIT (vertragingen < 5 minuten) (internationale norm)	PUNCTUALITEIT (vertragingen < 3 minuten) (Nederlandse norm)
1995	93 %	85%
1996	92,5%	85%
1997	91 %	82%
1998	91,5%	83%
1999	93 %	86%
2000	92 %	85%

In 1998 is NS Reizigers gestart met het programma Bestemming: klant, het zogenaamde anti-vertragingsplan. De effecten van dit programma zullen de komende jaren tot uitdrukking komen in de prestaties.

II. Kwaliteit spoorvervoer

Op 6 november jl. heeft op verzoek van de consumentenorganisaties vertegenwoordigd in het Landelijk Overleg Consumentenbelangen Openbaar Vervoer (Locov) een extra bijeenkomst plaatsgevonden over de toestand van het treinvervoer, waarover zij grote zorgen hadden. Op 29 november hebben het ministerie van Verkeer en Waterstaat, NS Reizigers en de consumentenorganisaties (ROVER, Consumentenbond, ANWB, Fietzersbond, Gehandicaptenraad en ouderenorganisatie CSO) in een reguliere bijeenkomst van het Locov hierover verder gesproken. Omdat ook de Tweede Kamer de kwaliteit van het treinvervoer onlangs aan de orde heeft gesteld, wil ik u graag informeren over de afspraken die in het Locov zijn gemaakt.

De consumentenorganisaties hebben de laatste maanden een scherpe terugval gesignaleerd in de kwaliteit van het treinvervoer. Naar hun mening bestaat bij veel reizigers de indruk dat de problemen onvoldoende worden onderkend en onvoldoende serieus worden genomen. Knelpunten zijn het materieeltekort, buitendienststellingen, vertragingen, de infrastructuur en een teruglopende punctualiteit. Wat de reizigers bovendien als zeer vervelend ervaren zijn de slechte informatievoorziening en de slechte dienstverlening. Het op de perrons aanwezige personeel lijkt bovendien te zijn afgenomen. De consumentenorganisaties vinden dat de problemen zo snel mogelijk moeten worden opgelost en hebben gevraagd daarvoor een noodplan op te stellen; de organisaties hebben zelf een aantal oplossingen gesuggereerd.

De analyse van de situatie zoals geschetst door de consumentenorganisaties wordt in grote lijnen gedeeld door NSR en Verkeer en Waterstaat. Zij nemen de problemen echter wel degelijk zeer serieus. Diverse acties zijn al voorbereid of in gang gezet. Hieronder vermeld ik de voorstellen van de consumentenorganisaties; ik voeg daar de (re)acties van NSR en/of Verkeer en Waterstaat aan toe. Ter informatie treft u voorts als bijlagen 2 brieven van NSR ter zake aan (bijlage II.1 en II.2).

1. Afkoppeling van nodeloze treincapaciteit

Na de avondspits rijden veel treinen matig gevuld rond. Deze treinen kunnen worden ingekort; het afgekoppelde materieel slijt dan minder snel en zal dus minder onderhoud vergen. Het argument dat afkoppelen vertraging veroorzaakt is buiten de spits minder relevant, en is gezien de nu ontstane situatie sowieso buiten de orde.

Dit blijkt al in ruime mate te gebeuren en waar het niet gebeurt is dat omdat de nadelen door NSR groter worden geacht dan de voordelen (bijvoorbeeld omdat er geen ruimte is om de afgekoppelde treinstellen te rangeren, of omdat het lastig is om afgekoppelde treinstellen op de plaats te krijgen waar ze de volgende ochtend nodig zijn).

2. Extra preventief en curatief onderhoud:

Dit onderhoud zou gepleegd kunnen worden buiten de normale werktijden. Het materieel wordt minder storingsgevoelig en tijdens de spits staan er minder treinen in de werkplaatsen.

NSR heeft nagegaan of het onderhoud van materieel niet slimmer kan worden gepland: buiten de spits en beter afgestemd met onderhoud aan de infrastructuur. NSR meldt dat preventief onderhoud nauwelijks plaatsvindt in de spits. Correctief onderhoud is niet te plannen. NSR heeft NedTrain gevraagd bij het plannen van onderhoud van materieel rekening te houden met de planning van onderhoud van de infrastructuur.

3. Extra materieel inzetten:

De treinvervoerders geven aan dat er binnen Europa nauwelijks materieel beschikbaar is om over te nemen. Er zal intensief gezocht moeten worden naar materieel. Zo zouden de voormalige rijtuigen van LOVERS in Frankrijk staan en beschikbaar zijn, en zou er in enkele gevallen gebruikt gemaakt kunnen worden van relatief modern ex-NS-materieel, wat nu bij enkele museumspoorbedrijven en -verenigingen aanwezig is.

NSR heeft onderzocht of het voormalige materieel van Lovers zou kunnen worden overgenomen. Vanwege de slechte staat van dit materieel de consequenties daarvan voor benodigde revisietijd en -kosten, in relatie tot het zeer beperkte aantal zitplaatsen, wordt dit niet zinvol geacht. Wel is NSR erin geslaagd in Duitsland extra rijtuigen te huren en tweedehands materieel te kopen. Hiermee komen vanaf 2001 in 2 jaar gefaseerd 11 500 extra zitplaatsen beschikbaar.

4. Bestelling materieel tbv stadsgewestelijk vervoer.

Aanbesteding leidt tot materieelproblemen. De laatste jaren voor een aanbesteding investeert de zittende vervoerder niet meer in materieel. De nieuwe vervoerder kan pas investeren als hij de aanbesteding gewonnen heeft en dan duurt het nog jaren voordat er nieuw materieel beschikbaar is. In de tussentijd worden de reizigers (jarenlang) geconfronteerd met te weinig materieel dat bovendien van slechte kwaliteit is. Over enkele jaren dreigt voor wat betreft het stadsgewestelijke materieel een nog veel ernstigere situatie te ontstaan dan nu op het hoofdrailnet. Dit probleem wordt veroorzaakt door herhaaldelijk uitstel van besluitvorming vanuit de

Rijksoverheid over o.m. decentralisatie en (lightrail-)infrastructuurprojecten. Op korte termijn dient hiervoor materieel gespecificeerd en besteld te worden; indien nodig dient de Rijksoverheid hierbij het initiatief te nemen. Suggesties van de consumentenorganisaties: de overheid moet het materieel beheren of er moet verplichte overname van materieel zijn. Verkeer en Waterstaat is zich van dit probleem bewust. Bij het zoeken naar een oplossing zal mede worden gekeken naar de Concessiewet en de nieuwe Europese richtlijn met betrekking tot de maximale concessieduur. In het Locov van medio februari zal het ministerie een notitie voorleggen waarin wordt aangegeven hoe het probleem zou kunnen worden opgelost.

5. Geplande buitendienststellingen alleen in uitzonderingsgevallen overdag.

Om de overlast voor de reiziger weer tot een acceptabel niveau te beperken, dient het tot voor kort gevoerde beleid omtrent geplande buitendienststellingen hersteld te worden. De reiziger mag in geen geval het slachtoffer worden van tekortschietend onderhoudsbeleid in de voorgaande jaren.

De ruimte om het noodzakelijke onderhoud uit te voeren is op het intensief bereden net zeer beperkt. Vroeger werd veel onderhoud overdag en tussen de treinenloop door uitgevoerd. Door enerzijds de veel intensievere treindienst sinds 1998 en anderzijds een aantal dodelijke ongevallen met baanwerkers kan deze vorm van werkzaamheden nauwelijks meer worden toegepast. Dat betekent dat heden ten dage vrijwel alle werkzaamheden in een buiten gebruik gesteld spoor moeten plaatsvinden. Dit geldt niet alleen voor onderhoud, maar ook voor de vele nieuwbouwprojecten, die raakpunten hebben met de bestaande infrastructuur.

Er zijn verschillende redenen waarom echter niet uitsluitend 's nachts gewerkt kan worden. In de avond en nacht rijden er goederentreinen. De treinvrije perioden kunnen te kort zijn voor een efficiënte uitvoering van de werkzaamheden. Beperkingen worden opgelegd door milieu-eisen, problemen bij het verkrijgen van ontheffingen en het aantal nachten en weekenden dat mensen mogen werken (Arbeidstijdenwet). De gespecialiseerde aannemers maken bovendien gebruik van kapitaalintensief en spoorgebonden machines, wat een reden is dat het park niet onbegrensd is.

Een beperkt aantal inspecties, met name die aan de bovenleiding, zijn in het donker niet goed uit te voeren. Bovendien mag uit de volgende voorbeelden blijken dat uitsluitend 's nachts werken voor de reiziger niet altijd de minste hinder oplevert. Zo heeft het sluiten van de tunnel bij Best op het bestaande spoor plaatsgevonden in een lang van tevoren aangekondigde buitendienststelling van 54 uur. Dit had ook in 6 weken met nachtelijke buitendienststellingen gekund, zij het met een forse beperking van de treindienst in de tussengelegen periode. Een ander voorbeeld is het vernieuwen van de wisselstraten in Wierden. Deze werkzaamheden zijn in een continue buitendienststelling van 4 dagen in de herfstvakantie uitgevoerd. Alternatief was het werk in 40 nachten (= 8 weken!) uit te voeren. Dit was feitelijk onmogelijk gezien de samenhang met andere werkzaamheden op de corridor Hengelo-Amsterdam/Rotterdam/Den Haag.

Railinfrabeheer probeert te zoeken naar tijdstippen die de reiziger de minste hinder oplevert. RIB maakt tegenwoordig voor de hoofdverbindingen een structureel onderhoudsspoorboekje waarin zoveel mogelijk rekening wordt gehouden met de reiziger en de dienstregeling van NSR. Door een slimme planning van de werkzaamheden toe te passen merkt de reiziger weinig van de vooraf ingeplande activiteiten. In de loop van 2001 wordt het onderhoudsboekje ook op emplacementen

ingevoerd. Ook VenW onderschrijft het belang van betere afstemming van beslissingen over infrastructuur, vervoer en materieel. Thans worden concrete afspraken tussen de taakorganisaties en NSR over de invoering van het onderhoudsrooster op het gehele spoornet. Het onderhouds-spoorboekje is ook bruikbaar voor overleg met NedTrain.

6. Verbetering informatievoorziening

NSR dient maatregelen te nemen zodanig dat de informatievoorziening aan reizigers in geval van verstoringen op een acceptabel niveau wordt gebracht. Hierbij dient ook aandacht gegeven te worden aan reizigers met een handicap.

NSR heeft het belang van dit punt erkend. In plaats van ad hoc maatregelen wil men nu structureel de bron van de informatie beter organiseren. De plannen hiertoe zijn in een brief aan het Locov op een rij gezet (zie bijlage).

In het overleg van de taakorganisaties, de personenvervoerders, OVR en Verkeer en Waterstaat wordt de huidige reisinformatie uitgebreid tot dynamische reisinformatie en zijn maatregelen voorgesteld ter verbetering van de reisinformatie op de stations. Thans worden concrete afspraken gemaakt met betrokken over de uitvoering van die plannen.

7. Toezicht van de Minister:

Aangezien prestatieprikkels in het huidige contract tussen Minister en NSR ontbreken zal de Minister via toezicht en mogelijke sancties of eisen ervoor moeten zorgen dat treindiensten volgens de dienstregeling worden uitgevoerd en reizigers op een behoorlijke manier vervoerd en geïnformeerd worden.

In het nieuwe overgangscontract met NSR zijn meer prikkels, boetes en sancties opgenomen. Voorts wordt er gewerkt aan een aparte contract-beheersunit binnen het ministerie die uitsluitend tot taak heeft het contract met NSR en het HSL-contract te beheren en te monitoren. Er is een interne werkgroep bezig dit vorm te geven. In het voorjaar zullen de ideeën van Verkeer en Waterstaat worden voorgelegd aan het Locov. Daarbij zal ook worden aangegeven welke monitoringsinformatie voor het Locov beschikbaar kan komen. Het ministerie heeft tevens toegezegd een notitie aan het Locov te zullen presenteren over de nieuwe verhoudingen in de «driehoek» tussen overheid, taakorganisaties en vervoerder. Ook deze verhoudingen zijn immers van belang voor de kwaliteit van het treinvervoer.

Vanzelfsprekend zal ik ook de Tweede Kamer over dit alles op een passend moment nader informeren.

III. Compensatieregeling Overgangscontract II

Tijdens het AO op 18 januari zal ik het Overgangscontract II uitvoerig met de Kamer bespreken. Ik wil u nu vast schetsen hoe het staat met de compensatieregeling. In het contract staat dat NSR uiterlijk op 1 juli 2001 een compensatieregeling zou invoeren. Inmiddels is bekend geworden dat reeds op 15 februari de regeling «Geld terug bij vertraging» wordt ingevoerd. Deze regeling houdt in dat elke reiziger met 30–59 minuten vertraging recht heeft op terugbetaling van de helft van de ritprijs. Reizigers met 60 minuten vertraging of meer kunnen hun gehele ritprijs terugkrijgen.

Met deze regeling is NSR één van de voorlopers in de Europese spoorwegwereld. Ik vind dat hiermee op meer dan adequate wijze invulling is gegeven aan de afspraak uit het contract.

IV. Eenmalige bijdrage NS van f 3 miljard voor verbetering van de kwaliteit van het spoor en stations

Op 20 december 2000 heeft de NV Nederlandse Spoorwegen een contract afgesloten met Railinfrabeheer waarin is overeengekomen dat NS een eenmalige extra bijdrage van 3 miljard gulden levert voor de verbetering van de kwaliteit van het spoor en de stations in Nederland. Met deze kwaliteitsimpuls wil NS de service en kwaliteit verder verbeteren. De overeenkomst is in overleg met het ministerie van Verkeer en Waterstaat tot stand gekomen en sluit aan op de afspraken die onlangs zijn gemaakt tussen NS en de overheid in het Overgangscontract II, de voorloper van het prestatiecontract voor het hoofdrailnet. De bijdrage wordt mogelijk gemaakt door de verkoop van het NS-aandeel in Telfort aan British Telecom. Railinfrabeheer zal deze bijdrage aanwenden voor de beheerste toegang van stations en de ontwikkeling van de chipcard, de kwaliteitsverbetering van stations en additionele verbeteringen in de kwaliteit van de infrastructuur.

Beheersing toegang van de stations

Door beheerste toegang van stations zullen alleen reizigers met een geldig kaartje toegang hebben tot de trein. Hierdoor wordt de controle van treinkaartjes verplaatst van de trein naar de stations en kan de conducteur zich meer gaan richten op service en informatievoorziening aan de reizigers. Daarnaast wordt de sociale veiligheid op de stations en de perrons substantieel verbeterd door de introductie van een groot aantal toegangspoortjes. Reizigers krijgen toegang tot de stations en de treinen door middel van een chipcard. Bij de ontwikkeling van deze chipcard zal als randvoorwaarde gelden dat deze ook bruikbaar wordt voor alle andere vormen van openbaar vervoer. Verder worden extra camera's geplaatst en wordt een betere verlichting aangebracht. Verwacht wordt dat deze maatregelen zullen leiden tot vermindering van agressie in de trein en tot verbetering van de werkomstandigheden van het NS-personeel.

Kwaliteitsverbetering van stations

De kwaliteitsverbetering van stations is vooral gericht op de verbetering van de bereikbaarheid en stationsvoorzieningen zoals wachtruimten, toiletten, parkeerfaciliteiten en extra liften en roltrappen. Ook zal de bewegwijzering en de reisinformatie op de stations worden verbeterd. Doelstelling is om de reiziger een prettig verblijf te bieden op een veilig en aangenaam station en tijdige reisinformatie te verschaffen.

Additionele verbeteringen in de kwaliteit van de infrastructuur

Vanwege het belang dat NS heeft om een betere punctualiteit en groei in de spits te realiseren worden additionele verbeteringen in de rail-infrastructuur van het hoofdrailnet aangebracht. Deze verbeteringen betreffen het terugdringen van het aantal storingen en het uitbreiden van de capaciteit.

Ik neem aan dat ik u met dit alles voldoende heb geïnformeerd.

Hoogachtend,

De Minister van Verkeer en Waterstaat,
T. Netelenbos

Bijlage is niet elektronisch beschikbaar.