

Vergaderjaar 1999–2000

18 986

Verhouding Rijksoverheid–NS

Nr. 49

VERSLAG VAN EEN ALGEMEEN OVERLEG

Vastgesteld 12 juli 2000

De vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat¹ heeft op 20 juni 2000 overleg gevoerd met minister Netelenbos van Verkeer en Waterstaat over:

- **de brief van 25 april 2000 van de minister van Verkeer en Waterstaat inzake «memorandum van overeenstemming» uitplaatsing taakorganisaties NS (VW-00-506);**
- **de brief van 12 mei 2000 van de minister van Verkeer en Waterstaat ten geleide van de notitie «Verbetering relatie overheid en NS» (18 986, nr. 48);**
- **de brief van 12 mei 2000 van de minister van Verkeer en Waterstaat inzake dienstregeling NS Reizigers 2000/2001 (VW-00-565);**
- **de brief van 16 juni 2000 van de minister van Verkeer en Waterstaat in reactie op de brief van de vaste commissie over de dienstregeling NS Reizigers 2000/2001 (VW-00-713).**

Van dit overleg brengt de commissie bijgaand beknopt verslag uit.

Vragen en opmerkingen uit de commissie

De heer **Hofstra** (VVD) verklaarde dat hij de vervolgstappen in het uitplaatsingsproces afwachtte.

De notitie over de verbetering van de relatie tussen de overheid en de NS is eigenlijk uit het niets gekomen. Er hebben zich weliswaar enkele aanvragen voorgedaan tussen de NS en de minister, maar er zijn in het recente verleden toch allerlei afspraken gemaakt. Dat het prestatiecontract niet is ingegaan per 1 januari 2000, is ondervangen door het met één jaar verlengen van het oude contract, na het aanbrenge van enkele kleine wijzigingen. Welke wijzigingen zijn dat precies? Krijgt de Kamer vóór 1 oktober a.s. het concept van het prestatiecontract dat per 1 januari 2001 kan worden ingevoerd?

De heer Hofstra had geen enkele behoefte aan een zware afdeling spoorwegen op het departement. Zijn voorkeur ging uit naar een onafhankelijk toezicht. Wanneer komt er een onafhankelijke toezichtsinstantie voor het spoor, niet alleen voor de capaciteitsverdeling, maar ook voor de verdeling tussen de maatschappijen?

De heer Hofstra zag liever de tucht van de markt dan de tucht van de overheid. Waarom wordt er zo voorzichtig omgesprongen met het

¹ Samenstelling:

Leden: Blaauw (VVD), voorzitter, Van den Berg (SGP), Reitsma (CDA), Biesheuvel (CDA), Rosenmöller (GroenLinks), Valk (PvdA), Van Gijssel (PvdA), Leers (CDA), ondervoorzitter, Feenstra (PvdA), Van Heemst (PvdA), Verbugt (VVD), Van Zuijlen (PvdA), Stellingwerf (RPF/GPV), Giskes (D66), Klein Molekamp (VVD), Hofstra (VVD), Van der Steenhoven (GroenLinks), Ravestein (D66), Niederer (VVD), Van der Knaap (CDA), Eurlings (CDA), Van Bommel (SP), Herrebrugh (PvdA), Hindriks (PvdA) en De Swart (VVD).

Plv. leden: Te Veldhuis (VVD), Bakker (D66), Th. A. M. Meijer (CDA), Stroeken (CDA), Van Gent (GroenLinks), Waalkens (PvdA), Crone (PvdA), Atsma (CDA), Duivesteijn (PvdA), Witteveen-Hevinga (PvdA), Voûte-Droste (VVD), Spoelman (PvdA), Schutte (RPF/GPV), Augusteijn-Esser (D66), Geluk (VVD), Luchtenveld (VVD), Vendrik (GroenLinks), Van Walsem (D66), Weekers (VVD), Buijs (CDA), Dankers (CDA), Poppe (SP), Dijkzma (PvdA), Dijsselbloem (PvdA) en Nicolai (VVD).

toelaten van concurrentie op het spoor? Het was voor hem zeker bespreekbaar om afzonderlijke bundels aan te besteden aan een andere maatschappij dan de NS.

Overigens staat in de notitie dat «werd» gedacht aan privatisering. Het kan geen toeval zijn dat het op deze manier is opgeschreven.

In de notitie staat ook dat het erop lijkt dat er binnen het NS-bedrijf normale verhoudingen tussen directie en vakbonden zijn. Dat is echter nog lang niet het geval. De heer Hofstra sprak de hoop uit dat de minister niet zou schromen haar mogelijkheden te benutten, mochten zich weer uitzonderlijke omstandigheden voordoen.

De minister en nog minder de Kamer gaat over de dienstregeling van NS Reizigers. Voor 2000/2001 zitten er weer enkele verbeteringen in. Er doen zich wel in een of twee gevallen problemen voor in de voorrangsverhouding tussen goederen- en personenvervoer. Krijgt de Kamer voor de komende jaren nog uitvoeriger voorstellen? Zolang de Betuwelijn nog niet in gebruik is, zal het probleem immers nog groter worden.

Bij NoordNed doen zich capaciteitsproblemen voor. Kunnen er op basis van het contract met NoordNed sancties worden doorgevoerd als NoordNed niet in staat is om de passagiers in treinen te vervoeren?

Bij de huidige hoge temperaturen doen zich veel problemen in de treinenloop voor. Hebben die te maken met een gebrek aan vakmanschap en productiviteit?

Uit de media had de heer Hofstra vernomen dat er voor de «HSL-Noord» vijf varianten in beeld zijn in plaats van de drie varianten die door de Kamer zijn geaccepteerd. Hij had geen behoefte aan het uitwerken van extra varianten, omdat dat meer tijd en geld kost.

De heer **Van Walsem** (D66) deed het deugd dat de afgelopen maanden is geïnvesteerd in het verbeteren van de relatie tussen de overheid en de NS. Het doel is het vervoersproduct voor de reiziger zo goed mogelijk te maken. Dat doel heeft een hoge prioriteit. Het beste product kan worden verkregen in een PPS-constructie met partners die elkaar vertrouwen en die beide deskundig zijn. Per 1 februari 2001 gaan de taakorganisaties, waar zeer veel knowhow zit, van de NS naar het ministerie. Daardoor kan de overheid weer als een goede countervailing partner van de NS dienen. De heer Van Walsem ging ervan uit dat de uitwerking van de uitplaatsing van de taakorganisaties nog werd besproken met de Kamer.

Omdat de NS een van de grootste grondeigenaren is in Nederland, is de opstelling van de NS van grote invloed op de ruimtelijke ontwikkeling in Nederland, vooral als het gaat om de ontwikkeling van knooppunten. De taakorganisatie NS Vastgoed gaat niet over naar de overheid. De heer Van Walsem pleitte ervoor de grond die de NS in bezit heeft buiten de spoorbanen, terug te laten gaan naar de overheid, opdat de overheid meer grip krijgt op de ruimtelijke ordening.

De minister heeft erop gewezen dat zij niet veel kan doen als aandeelhouder in een structuur-NV. De heer Van Walsem was van mening dat de overheid in deze situatie haar publieke verantwoordelijkheid voldoende gestalte kan geven, omdat zij concessieverlener en toezichthouder op de marktwerking is en omdat zij het mobiliteitsbeleid, de wet- en regelgeving, het infrabeheer en de capaciteitstoedeling in handen heeft. Het is dan ook niet nodig de statuten van deze structuur-NV te wijzigen om meer invloed te kunnen uitoefenen, tenzij de overheid de statuten van alle structuur-NV's wil veranderen om als aandeelhouder meer zeggenschap te krijgen. Voor een goede scheiding tussen publiek en privaat belang van de overheid is het wellicht zelfs beter om het beheer van de aandelen aan het ministerie van Financiën te geven.

In de notitie «Verbetering relatie overheid en NS» schrijft de minister dat de NS zich moet concentreren op de vervoersgerelateerde activiteiten. Betekent dit dat de NS geen andere activiteiten mag verrichten? Hoe verhoudt zich dit met de nieuwe richtlijnen van de EU?

In de notitie staat heel weinig over de eigen verantwoordelijkheid van de overheid voor de aanleg en het beheer van de rails. Wordt dit punt ook voldoende bekeken?

Hoe worden de informatievoorziening op de stations ten behoeve van de reizigers en de financiële vergoeding geregeld?

De heer **Reitsma** (CDA) herinnerde aan de toezegging die op 10 februari jl. in een AO is gedaan om nadere cijfers te leveren over de trajecten Leiden-Utrecht en Nijmegen-Roermond en de trajecten in Noord-Holland, teneinde te kunnen beoordelen of deze trajecten behoren tot het regionale net of het kernnet. Waar blijven die cijfers?

Het memorandum van overeenstemming over de uitplaatsing van taakorganisaties is een goede zaak. Ligt de uitplaatsing per 1 januari 2001 op schema? Is het niet verstandig om de commissariaten te clusteren in plaats van invulling van de commissariaten per taakorganisatie? Vinden er personele unies plaats als clustering voorlopig niet kan?

De notitie «Verbetering relatie overheid en NS» is een aardige aanzet, maar is toch summier en geeft relatief weinig nieuwe informatie.

Markeringspunten, zoals aangenomen moties, zijn niet terug te vinden in de notitie, hoewel zij wel van invloed zijn op de invulling van het beleid inzake de relatie tussen de overheid en de NS. Waarom zijn die markeringspunten niet bij de notitie betrokken?

In de notitie marginaliseert de minister enerzijds haar rol als aandeelhouder, terwijl zij anderzijds die rol vreemd oppoetst. Wat bedoelt de minister met de opmerking op blz. 8 dat de overheid haar publieke belangen niet als aandeelhouder zal behartigen, maar wel een actief aandeelhouder zal zijn? De minister komt met een aanpassing van de statuten, waarin een goedkeuringsrecht van de overheid wordt opgenomen bij strategische beslissingen die een aantasting inhouden van de zeggenschap van de aandeelhouder. Waarom wil de minister enerzijds haar rol als aandeelhouder niet verzwaren en wil zij anderzijds wel een statutenwijziging? Dit is niet zo consequent. De heer Reitsma was het ermee eens dat het gewenst is dat de minister meer grip op de NS krijgt, ook bij strategische beslissingen.

Ondanks een gedane Kameruitspraak schrijft de minister in de notitie dat uiteindelijk toch de privatisering met beursgang aan de orde kan komen. Het is beter dat de minister de zaak omdraait. Hoe ziet zij de NS als bedrijf in Europa? Wat mag de NS wel of niet doen? Welke conclusies trekt zij hieruit voor de toekomst van de NS? Is de minister bereid hierover een fundamenteel debat te voeren met de Kamer?

Uit de notitie blijkt onvoldoende hoe de minister omgaat met het onafhankelijk toezicht op de spoorwegen. Kan zij hierover meer helderheid verschaffen?

De heer Reitsma zei dat hij de brief over de dienstregeling van NS Reizigers en de capaciteit op het spoorwegnet onbevredigend vond. De Kamer heeft steeds gezegd dat het personenvervoer niet weggedrukt mag worden door het goederenvervoer. In de brief wordt nu aangegeven dat het personenvervoer toch weggedrukt wordt op lijnen waarvan heel veel scholieren gebruik maken. Kan de minister hierop een nadere toelichting geven? Is de minister bereid het interim-besluit capaciteitstoewijzing, dat nu bij de Raad van State ligt na advisering door de Raad van State eerst met de Kamer te bespreken, alvorens Railned overgaat tot implementatie en toedeling?

De heer Reitsma constateerde dat er bij NoordNed een gebrek aan materieel is, dat er slecht materieel is en dat er in Groningen niet eens vervoer in de eerste klas wordt aangeboden. Deze uitwassen van de marktwerking gaan te veel lijken op het Engelse model. Zijn er in de contracten voor het regionale spoor garanties opgenomen dat er voldoende en goed materieel is en dat de dienstregeling wordt nagekomen?

Gelet op de problemen die zich in de treinenloop voordoen bij de huidige hoge temperaturen, zei de heer Reitsma dat in concessieverlening en prestatiecontract duidelijk moet worden bij wie de verantwoordelijkheid voor de treinenloop ligt, opdat de reizigers en de Kamer weten wie daarop kan worden aangesproken. Nu wordt de verantwoordelijkheid te veel heen en weer geschoven tussen de NS en de minister.

De heer **Van Gijzel** (PvdA) merkte op dat in de discussie over de relatie tussen de overheid en de NS moet worden gekozen tussen de tucht van de markt en de tucht van de Staat. De punten waarop de overheid kan sturen, waren er al tijdens de discussie over de aanbesteding van het binnenlands vervoer over de HSL-Zuid, maar bleken toen niet voldoende te zijn. Het gaat niet om persoonlijke verhoudingen, maar om de vraag of de minister de instrumenten heeft om de maatschappelijke belangen op een adequate manier in te vullen. Er is nu meer invulling gegeven aan die instrumenten. Omdat de minister ten aanzien van de aanbesteding van het HSL-vervoer er toch toe heeft besloten de tucht van de markt te hanteren, doet zich de vraag voor of de reconstructie, die wordt doorgevoerd in de relatie tussen de overheid en de NS nog wel noodzakelijk en wenselijk is. Ook om de discussie over het prestatiecontract op een verantwoorde manier te kunnen voeren, moet de minister over voldoende inzicht beschikken. Op dat punt heeft de minister echter nooit het argument gehanteerd dat zij niet voldoende gegevens had. Waarom is een versterking van de positie van de overheid in die situatie nodig? Het prestatiecontract is voor één jaar verlengd. Straks wordt verder gewerkt met het prestatiecontract, terwijl de wetgeving nog niet is behandeld. Waarom is het een probleem om de wetgeving op tijd bij de Kamer te krijgen?

Er zijn geen echte signalen dat er verdergaande liberalisering in Europa komt. De heer Van Gijzel sloot zich aan bij de opvatting van de minister dat de overheid voor het afgeven van de concessie meer inzicht moet hebben in de gegevens op basis waarvan de NS opereert. De minister schrijft echter ook dat er benchmarking plaatsvindt, waarbij de markt als tuchtinstrument wordt gebruikt. De minister hinkt dus eens beetje op twee gedachten. Kan zij hierop een toelichting geven?

De PvdA-fractie is voorstander van een langjarige NS-concessie voor het kernnet met daarbovenop eventueel benchmarking. Hierbij moet de tucht van de Staat gewaarborgd worden. Bij de HSL gaat het eventueel via een tender. Als de NS 6 mld. wil investeren in Engeland, wordt het buitengewoon lastig om ten aanzien van het binnenlands vervoer over de HSL-Zuid nog iets ondershands te regelen met de NS.

De cijfers die de minister indertijd heeft verstrekt over het vervoer in Noord-Holland, Flevoland en Limburg, waren onder de maat. Waar blijven de nadere cijfers? De Kamer heeft de nadere cijfers bijvoorbeeld nodig om te beoordelen of er een knip in Noord-Holland moet komen. Als de cijfers er niet komen, blijft er een meerderheid in de Kamer bestaan om geen knip door te voeren.

De heer Van Gijzel wees erop dat er in het kader van een prestatiecontract wordt afgerekend op punctualiteit, niet alleen bij slecht weer in de herfst en de winter maar ook bij hoge temperaturen in de zomer. Dan kan zich de situatie voordoen dat de overheid aan de NS moet betalen, als een gebrek aan punctualiteit te wijten is aan een gebrekkige infrastructuur waarvoor de overheid verantwoordelijk is. Waarom is er bijvoorbeeld niets gedaan met de relatief goedkope Tsjechische vinding van kleine blokjes onder de wissels om vastvriezen te voorkomen?

Er ligt een memorandum van overeenstemming over de uitplaatsing van taakorganisaties, maar dat is nog niet erg geruststellend. Zo is het VPT-systeem voor de NS noodzakelijk om te kunnen functioneren. Ook voor de taakorganisaties is het echter noodzakelijk om op een goede manier te kunnen opereren. In het memorandum is overeengekomen dat

«partijen in ieder geval samenwerken en afspraken maken gericht op het oplossen van operationele verwevenheden op, in het bijzonder, maar niet beperkt tot, de gebieden van (...) het beheer, de zeggenschap over en de eigendom van het VPT-systeem». Men is dus overeengekomen dat er nog iets overeengekomen moet worden. Dat moet vóór het einde van 2000 rond zijn, terwijl ook de Kamer daarover nog haar oordeel moet geven. Kan de uitplaatsing wel op deze manier vóór 2001 gestalte krijgen? In de dienstregeling 2000/2001 zitten enkele verbeteringen, maar ook twee verslechtingen. Er is een argumentatie gegeven om de stoptrein uit Tiel in de daluren niet meer door te laten rijden naar Arnhem Velperpoort. Die verslechting is overkomelijk, gelet op de argumentatie. Problematischer ligt het met het in de spits schrappen van de overstap in Boxtel. Deze verslechting wordt geargumenteed met een toename van het goederenverkeer. Is dit argument voldoende om in de spits een voorziening te schrappen die niet op een andere manier wordt opgevangen?

De heer **Van den Berg** (SGP) kon zich in grote lijnen vinden in het memorandum van overeenstemming over de uitplaatsing van taakorganisaties. De drie criteria die de minister stelt bij de uitwerking, namelijk veiligheid, continuïteit in het spoorvervoer en een sociaal verantwoorde invulling voor het personeel, zijn een goede basis voor het vervolg van het proces. Zal de wetgeving ten behoeve van de daadwerkelijke uitplaatsing per 1 januari 2001 echter wel tijdig gereed zijn? Ligt de ontwerpwetgeving nog steeds bij de Raad van State? Bij het hele verzelfstandigingsproces van de NS is de grote grondfout dat er geen goede wetgevingsbasis is. Daardoor ontstaan er iedere keer problemen. Omdat er nog steeds geen wetsvoorstel bij de Kamer ligt, mag verwacht worden dat er per 1 januari 2001 nog geen verantwoorde wetgeving zal zijn. Wat betekent dit voor de uitplaatsing van de taakorganisaties en voor het prestatiecontract? Komt er op 1 januari 2001 een nieuw overgangscontract?

De heer Van den Berg was een groot voorstander van een heldere afbakening van bevoegdheden en verantwoordelijkheden tussen het rijk en de NS. De notitie «Verbetering relatie overheid en NS» vormt een goede aanzet om het probleem aan te pakken. Wel bevat de notitie meer een exposé van feitelijke invloedsmogelijkheden van de Staat dan concrete beleidsvoornemens. Tot nu toe is niet de algemene lijn gevolgd van het eerst scheppen van het kader via de wetgeving, vervolgens het sturen via contracten en concessies en ten slotte het uitoefenen van de rol van aandeelhouder.

In de probleemanalyse staat op blz. 3: «Bij de verzelfstandiging van de NS lijkt onvoldoende aandacht te zijn besteed aan de uitplaatsing van taakorganisaties, de vormgeving van het toezicht, professioneel opdrachtgeverschap en het effectief waarborgen van publieke belangen.» Die analyse is vernietigend voor het tot nu toe gevolgde proces. Welke concrete lessen worden hieruit getrokken?

Het is opvallend dat in de voorwaarden die de minister op blz. 6 noemt waaraan de te kiezen oplossing moet voldoen, de borging van publieke belangen niet terugkomt. Onlangs heeft de WRR gesignaleerd dat publieke belangen bij liberaliserings- en privatiseringsprocessen te vaak sluitpost zijn. Moeten de minister en de Kamer hieruit geen lessen trekken? Hebben de minister en de Kamer eigenlijk wel voldoende grip gehad op het hele proces van liberalisering en privatisering? De heer Van den Berg was van mening dat de borging van publieke belangen primair via wetgeving, dus publiekrechtelijke instrumenten, dient plaats te vinden en niet via concessies en contracten.

De stations vervullen een belangrijke publieke functie als toegangspoort tot de treindiensten. Verdient de relatie tussen het rijk en NS Stations derhalve ook niet de aandacht?

Op blz. 8 van de notitie staat dat de overheid haar publieke belangen niet als aandeelhouder zal behartigen. Waarom wordt dit zo expliciet gesteld?

Wat is de meerwaarde van het aandeelhouderschap als de overheid de publieke belangen er niet mee kan behartigen?

De heer Van den Berg merkte op dat hij bij de bespreking van het rapport ToeRGoed wilde terugkomen op de capaciteitsverdeling op het spoor. In relatie tot de problemen die zich in de treinenloop voordoen als gevolg van de hoge temperaturen, wees hij erop dat de overheid het onderhoud van de infrastructuur stelselmatig heeft verwaarloosd. Daardoor is de infrastructuur overmatig gevoelig voor weersinvloeden.

De heer **Stellingwerf** (RPF/GPV) zei dat de huidige situatie in de relatie tussen de overheid en de NS, waarbij de overheid verschillende petten op heeft, niet bevredigend is. Het is goed om een nieuw wettelijk kader te creëren waarin de verantwoordelijkheden volstrekt helder zijn geformuleerd, zodat allerlei incidentele discussies over het sluiten van loketten, de dienstregeling en de tarieven tot het verleden kunnen behoren. De notitie «Verbetering relatie overheid en NS» geeft een duidelijke denkrichting aan voor de toekomstige taakverdeling. De heer Stellingwerf deelde de conclusie van de minister dat zowel voor het corrigeren van marktimperfections als voor het waarborgen van publieke belangen een sterke overheidspositie nodig is.

De minister streeft ernaar het nieuwe wettelijke kader voor onder andere de uitplaatsing van de taakorganisaties per 1 januari 2001 van kracht te laten zijn. Het is hard nodig om een adequaat sturings- en toezichtskader te ontwikkelen, ook gelet op de forse kritiek die de Algemene Rekenkamer vorig jaar in haar rapport uitte. Worden de aanbevelingen van de Rekenkamer vertaald in de uiteindelijke wettelijke regeling?

Wat het toezicht betreft heeft de heer Stellingwerf in februari jl. in de commissie geruchten over mogelijke fraude bij RIB aan de orde gesteld. De commissie heeft hierover een brief van de minister gekregen, met als bijlage een brief van RIB. In de brief is sprake van een onderzoek dat door RIB en NS zelf is gedaan naar «mogelijke betrokkenheid van enkele werknemers bij eventuele onrechtmatige beïnvloeding van leveranciers en/of opdrachtnemers». Opvallend in de brief van RIB was de zin dat de mogelijke betrokkenheid en beïnvloeding op zichzelf staan en volstrekt los staan van de wijze waarop Verkeer en Waterstaat toezicht houdt op RIB. Uit het rapport van de Algemene Rekenkamer blijkt dat er de afgelopen jaren veel schortte aan het toezicht. De minister heeft gesteld dat de normale procedure via de ECD en eventueel het OM zal worden gevolgd. De officier van justitie heeft in de aangeleverde informatie geen basis gezien om tot vervolging over te gaan. Onlangs is in een artikel in FEM Week gesuggereerd dat er meer aan de hand is dan een incident, dat het om een cultuur gaat en dat de financiële gevolgen onduidelijk zijn, omdat jarenlang een adequate Europese aanbesteding niet goed van de grond is gekomen. Hierdoor zijn mogelijke voordelen niet binnengehaald. Mede gelet op het rapport van de Algemene Rekenkamer over het toezicht, vroeg de heer Stellingwerf zich af of niet gedacht moet worden aan een breder en diepgravender onderzoek. Hij kondigde aan hierop binnenkort terug te komen in een procedurevergadering van de commissie.

De verantwoordelijkheid voor de capaciteitsverdeling op het spoorwagennet ligt bij de minister. De heer Stellingwerf wachtte concrete voorstellen voor ministeriële regelingen af. Het is wenselijk dat het capaciteitsmanagement in handen van één organisatie blijft. Een van de uitgangspunten moet zijn dat het personenvervoer in principe voorrang heeft op het goederenvervoer. Het lijkt erop dat er in de Kamer een breder draagvlak voor dit uitgangspunt komt.

Kan de minister aangeven hoe de onderhandelingen over het prestatiecontract verlopen? Wordt hierbij ook aandacht geschonken aan het terugdringen van het roken in treinen?

De heer **Van der Steenhoven** (GroenLinks) merkte op dat in het parlement heel vaak over de relatie tussen de overheid en de NS wordt gesproken. Die onduidelijke relatie is terug te voeren op het te snel genomen besluit om tot verzelfstandiging over te gaan. Er is sprake van een diffuse situatie, waarbij afwisselend sprake is van de tucht van de overheid en de tucht van de markt. Kennelijk zit het er steeds meer tussenin. Welke nieuwe dingen kan de minister in de relatie met de NS doen, als de notitie «Verbetering relatie overheid en NS» wordt overgenomen? Krijgt de minister een grotere invloed?

De heer Van der Steenhoven zei dat de notitie op twee gedachten hinkt. Enerzijds wordt gezegd dat de markt leidend is en anderzijds moet de minister meer mogelijkheden krijgen om in te grijpen. Hoe wil de minister invulling geven aan een actief aandeelhouderschap zonder in juridische problemen te komen? Is de NS bereid om daarin mee te gaan?

De heer Van der Steenhoven was van oordeel dat het publieke belang bij het openbaar vervoer goed bewaakt moet worden, omdat het onmisbaar is in het beleid van mobiliteit, milieu en leefbaarheid. De overheid dient dan ook maximaal gebruik te maken van de middelen die zij heeft. Hoe denkt de minister bij belangrijke beleidswijzigingen van de NS invloed uit te oefenen via het aandeelhouderschap?

Het is op zichzelf een goede zaak dat de NS zich concentreert op de kern-taak, namelijk het personenvervoer. Hoe verhoudt de invloed van de overheid zich tot de investering die de NS in Engeland wil doen? Is het niet belangrijker dat er in Nederland geïnvesteerd wordt? De notitie «Verbetering relatie overheid en NS» geeft geen bevredigend antwoord op de vraag naar de verhouding tussen de markt en de overheid.

NS Vastgoed is een belangrijke grondeigenaar. In die grond zit veel overheidsgeld. NS Vastgoed maakt met overheidsgrond en overheidsgeld belangrijke strategische keuzen. Moet de overheid niet een grote invloed kunnen uitoefenen op de strategische beslissingen van NS Vastgoed?

De heer Van der Steenhoven was het eens met de uitplaatsing van de taakorganisaties. Hoe zal die uitplaatsing precies verlopen? Wil men serieus werk maken van de rol van de overheid in de activiteiten van RIB en Railned, dan zullen er op het ministerie mensen met een grote knowhow moeten zitten. Het hoeft echter niet meteen een ZBO te worden, gelet op het rapport van de Algemene Rekenkamer over het functioneren van de ZBO's.

Hoe groot is het achterstallig onderhoud aan het spoor dat naar de overheid gaat? Hoe wordt dat achterstallig onderhoud aangepakt?

De heer Van der Steenhoven was niet optimistisch over de mogelijkheden om veel goederen over het spoor te vervoeren. Andere mogelijkheden, zoals vervoer over water en over de weg, zijn financieel interessanter en milieuvriendelijker. Het is daarom niet verstandig, in de huidige dienstregeling ruimte te maken voor meer goederenvervoer. Zeker in de spits moet meer prioriteit worden gegeven aan het personenvervoer.

Antwoord van de minister

De **minister** wees erop dat de mogelijke fraudezaken die genoemd zijn, betrekking hebben op de periode vóór 1995, toen de klassieke NS nog bestond. De officier van justitie, die op verzoek van de minister onderzoek heeft gedaan, heeft laten weten dat vooralsnog het vermoeden van strafbare handelingen niet ernstig en deels afwezig is. Op grond van de hem ter beschikking staande gegevens deelt de officier van justitie niet de conclusie gekomen dat het een omvangrijke fraude betreft. De minister herinnerde eraan dat over fraude in relatie tot de Schipholtunnel een afspraak is gemaakt. De journalist die in FEM Week een artikel over fraude heeft geschreven, heeft geen hoor en wederhoor toegepast. Het is een ernstige zaak dat mensen die gerehabiliteerd zijn, met naam en toenaam worden genoemd in dat artikel.

De minister merkte op dat de overheid niet zo goed is in uitvoeringszaken. De overheid is wel de hoedster van het algemeen belang, via wet en via concessieverlening. In relatie tot het busvervoer moeten ook decentrale overheden goed definiëren wat het algemeen belang is. In de huidige situatie is er evenwel nog geen sprake van hierop toegesneden wetgeving en van marktcorrecties. In de discussie over het belangrijke dossier van de HSL-Zuid was de minister tot de conclusie gekomen dat een aandeelhouder in een structuur-NV slechts het belang van de totale holding heeft te dienen. Het aandeelhouderschap in een structuur-NV is voor een overheid dan ook geen aantrekkelijke positie. Vandaar dat het kabinet van mening is dat moet worden bezien of het dode geld dat in het aandeelhouderschap van de overheid in de NV zit, benut kan worden voor andere interessante zaken. In dat kader is in een motie die bij de algemene beschouwingen aan de orde is geweest, uitgesproken dat aangetoond moet worden dat met privatisering een meerwaarde wordt bereikt. In de notitie «Verbetering relatie overheid en NS» staat duidelijk dat een beursgang voorlopig nog niet aan de orde is. Ook in de overgangsfase moet het publieke belang in het oog worden gehouden.

De minister wees erop dat Europa steeds belangrijker wordt voor de vervoerders. Het is zaak dat Nederlandse vervoerders geen kleine spelers blijven, maar spelers van formaat worden. Alliantievorming in het spoorvervoer is niet ondenkbaar. Kabinet en Kamer moeten de positie van de NS niet uitsluitend nationaal bekijken.

Onder leiding van minister Maij-Weggen is besloten de NS te verzelfstandigen. Dit besluit heeft geleid tot een slagvaardiger Nederlandse Spoorwegen. Het tempo van het wetgevingstraject is echter anders geweest dan in 1995 werd gedacht. De minister heeft de heer Wijffels gevraagd aan te geven hoe het zit met correctiemechanismen, waar in het huidige stadium zwakheden zitten enz. In de notitie «Verbetering relatie overheid en NS» is op blz. 8 aangegeven wat er moet gebeuren in de periode tot het van kracht worden van de wetgeving, dus in de overgangperiode. Vanwege de zeer beperkte zeggenschap van de overheid over de taakorganisaties worden deze organisaties uitgeplaatst. Er is ook gekeken naar deelnemingen, verkoop, fusies en de bestemming van winsten van de concernonderdelen. De minister kon bijvoorbeeld slechts achteraf oordelen over het samengaan van NS Cargo en DB Cargo. Afgesproken is dat er bij majeure zaken instemming aan de Nederlandse Staat dient te worden gevraagd, vanwege het publieke belang. Dit soort zaken wordt statutair vastgelegd.

De minister verklaarde dat het kabinet veel heeft geleerd van de procedure die in Engeland is gevolgd. In Nederland gaat de infrastructuur, met alles wat erbij hoort, naar de Staat, teneinde het publieke belang te kunnen reguleren. Concessieperiodes brengen de overheid periodiek in een positie om goede afspraken te maken. Verder zijn er de prestatiecontracten, die ook gebaseerd zijn op het publieke belang. De conceptwetgeving (Concessiewet en Spoorwegwet) bevindt zich nu in de fase van afwerking van de procedure bij de Raad van State. De minister hoopte het ontwerp van de concessiewet in de loop van het zomerreces bij de Kamer in te dienen en vlak daarna de ontwerp-spoorwegwet. Zij nam aan dat het niet mogelijk is de wetten al op 1 januari 2001 te laten ingaan. Zij zegde toe bij de toezending van de ontwerpen inzicht te geven in de consequenties voor de onderscheiden trajecten, overgangscontracten, de uitplaatsing en dergelijke. Ten aanzien van de taakorganisaties moet al worden bekeken hoe uitplaatsing kan plaatsvinden. Er wordt op dit moment bekeken of er nog lijken in de kast zitten. Eerst zal worden gewerkt met drie NV's met raden van commissarissen die dezelfde samenstelling hebben en later met één of twee ZBO's en raden van toezicht. De minister had een principiële voorkeur voor één ZBO, maar wellicht zijn er argumenten om voor twee ZBO's te kiezen.

De minister wees erop dat door middel van de concessiewet concessie-

afspraken kunnen worden gemaakt. Verder is er het prestatiecontract. De notitie «Verbetering relatie overheid en NS» gaat echter vooral over de modernisering van de statuten. Grote investeringen, deelnemingen en dividenduitkeringen moeten in overeenstemming met de Nederlandse Staat tot stand komen.

Het onafhankelijk toezicht, dat iets anders is dan de capaciteitstoedeling, zal worden geregeld via een kamer bij de NMA.

Het interim-besluit capaciteitstoewijzing op basis van de huidige Spoorwegwet ligt voor advies bij de Raad van State. Na het uitbrengen van het advies moet een AMvB worden gepubliceerd – dat is de zogenaamde nahangprocedure – waarvoor vier weken beschikbaar is. Omdat de publicatie eigenlijk in het zomerreces valt, zal de procedure worden opgehouden totdat de Kamer terug is van het reces. Op basis van de AMvB wordt er een nadere invulling aan de capaciteitstoedeling gegeven en wel voor de dienstregeling 2001–2002.

De minister achtte het een goede zaak afzonderlijk te spreken over het rapport ToerGoed. Zij merkte op dat de capaciteitstoedeling voor de periode tot de ingebruikname van de Betuwelijn steeds lastiger wordt. Er is sprake van groei in het goederenvervoer. Als er geen groei van het goederenvervoer op het spoor meer wordt toegestaan, zal de situatie in 2005 zeer slecht zijn. In de periode tot 2005 moet daarom zo goed mogelijk aan conflictbeslechting worden gedaan.

In het memorandum van overeenstemming zijn uitsluitend procesafspraken en aandachtspunten opgenomen waarover beide partijen het eens zijn. De minister wilde de Kamer rond 1 oktober 2000 de stand van zaken laten weten. In het kader van MOVER (markt, overheid en railvervoer) is door de NS, de taakorganisaties en het ministerie een afspraak gemaakt over het VPT-systeem.

Het economisch en juridisch eigendom van de spoorlijnen en de perrons berust bij Railinfrabeheer (RIB) en Railinfratrust (RIT). Het is de bedoeling dat dit per 1 januari 2001 overgaat naar de Staat. Het zogenaamde commerciële vastgoed blijft bij de NS, als onderdeel van de marktorganisatie. Het commerciële vastgoed wordt in samenhang NS Reizigers en NS Stations ontwikkeld. Ook dit vloeit voort uit de MOVER-afspraken. De minister was van oordeel dat kruissubsidiëring van NS Reizigers naar NS Vastgoed geen goede zaak is. Omgekeerd is het echter wel prima. De minister zegde toe de cijfers over de decentrale lijnen direct aan de Kamer te zenden.

Dat er in de treinen van NoordNed niet in de eerste klas kan worden gereisd, heeft te maken met het contract dat NoordNed heeft gesloten met de regionale overheid. In het plan van eisen van de provincie Groningen stond niet dat er vervoer per eerste en tweede klas moet worden aangeboden. Het is geen slechte zaak als het afstoten van de eerste klas leidt tot een sterke verhoging van het aantal passagiers. De enorme groei in de vervoerscijfers van NoordNed was niet geprognosticeerd. De situatie met het materieel bij NoordNed is problematisch. Er wordt onderzoek gedaan naar nieuw materiaal, dat in de richting van lightrail zal gaan. Ook bij Syntus komt er lightrailmaterieel. De aanbesteding in Friesland is gewonnen door NoordNed. In de contracten met Groningen en Friesland zijn sancties opgenomen. In Groningen is er een boetebeding bij een te late trein. Overigens is het te kort door de bocht om een algemeen debat over concessieverlening op de contractlijnen te commentariëren aan de hand van de ervaringen die tot nu toe zijn opgedaan.

De minister zei dat zij met enige zorg kennis heeft genomen van de wilde stakingen die zijn gehouden. Zij heeft de leiding van NS laten weten dat zij, waar nodig, haar verantwoordelijkheid wil nemen, bijvoorbeeld via het doen van uitspraken over de situatie. Wilde stakingen passen niet in het systeem van algemeen verbindend verklaarde afspraken tussen werkgever en werknemer. Degenen die meedoen aan een wilde staking, moeten weten dat er grote belangen op het spel staan. Als het rijden op

vaste trajecten leidt tot een beter product voor de reiziger, dan is dat een goede zaak.

Hoe meer varianten er bij de Zuiderzeelijn worden bekeken des te beter het is, want anders zegt de Algemene Rekenkamer wellicht dat de regering een variant over het hoofd heeft gezien.

Benchmarking is voor de Nederlandse overheid nodig om inzicht te hebben in situaties en ontwikkelingen in andere landen. Benchmarking is ook belangrijk ter vergroting van de beoordelingskracht om de juiste ontwikkelingen te kunnen stimuleren.

De Europese samenwerking is mislukt als de landen niet in staat zijn de liberalisering van het vervoer over spoor vergelijkbaar te regelen als het vervoer over de weg. Overigens zijn alle ministers in de EU ervan overtuigd dat het noodzakelijk is om deze zaak goed aan te pakken. Het gaat weliswaar langzaam, maar bij het goederenvervoer is de procedure gestart om tot een richtlijn te komen. De Europese Commissie heeft volgens het conceptvoorstel de competentie om te beoordelen of er uitsluitend sprake is van een papieren constructie. Overigens is het ook belangrijk niet al te grote stappen te zetten, omdat er anders meer kapot wordt gemaakt dan er kan worden gebouwd. Voor het personenvervoer liggen er nog geen Europese afspraken.

De minister merkte op dat zij niet van plan is om over bepaalde onderwerpen, zoals het roken in de treinen, afspraken te maken in het prestatiecontract. Men moet altijd argumenten hebben om de proportionaliteit van maatregelen aan te tonen. In die zin is een algeheel rookverbod in de trein niet vol te houden.

De voorzitter van de commissie,
Blaauw

De griffier van de commissie,
Roovers