

Vergaderjaar 1995–1996

18 986

Verhouding Rijksoverheid-NS

Nr. 18

LIJST VAN VRAGEN EN ANTWOORDEN

Vastgesteld 8 december 1995

De vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat¹, heeft de eer de regering een aantal vragen voor te leggen inzake de brieven van de regering d.d. 29 juni 1995 en 15 november 1995 over de verzelfstandiging van de N.V. Nederlandse Spoorwegen (18 986, nrs. 12 en 14) en het onderzoeksrapport van IME Consult ter voorbereiding van het nota-overleg op 11 december 1995.

De regering heeft de vragen beantwoord bij brief van 8 december 1995.

De voorzitter van de vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat,
Biesheuvel

De griffier van de vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat,
Tielens-Tripels

¹ Samenstelling:

Leden: Blaauw (VVD), ondervoorzitter, Van den Berg (SGP), Lilipaly (PvdA), Biesheuvel (CDA), voorzitter, Reitsma (CDA), Versnel-Schmitz (D66), Van Gijzel (PvdA), Leers (CDA), Van Heemst (PvdA), Verbugt (VVD), Van Rooy (CDA), Poppe (SP), Van 't Riet (D66), Duivesteijn (PvdA), H. G. J. Kamp (VVD), Stellingwerf (RPF), Crone (PvdA), Roethof (D66), M. B. Vos (GroenLinks), Verkerk (AOV), Van Zuylen (PvdA), Van Waning (D66), Keur (VVD), Hofstra (VVD), Assen (CDA).
Plv. leden: Blauw (VVD), Schutte (GPV), Van Gelder (PvdA), Soutendijk-van Appeldoorn (CDA), Dankers (CDA), Jeekel (D66), Zijlstra (PvdA), Terpstra (CDA), Huys (PvdA), Korthals (VVD), Esselink (CDA), vacature (CD), Hillen (CDA), H. Vos (PvdA), Remkes (VVD), Leerkes (U55+), Witteveen-Hevinga (PvdA), Augusteijn-Esser (D66), Rosenmüller (GroenLinks), Boogaard (Groep Nijpels), Valk (PvdA), Hoekema (D66), Klein Molekamp (VVD), Te Veldhuis (VVD), Van der Linden (CDA).

I. Overeenstemming ontvlechtingsoperatie Rijksoverheid-NS

1

Waarvoor draagt de regering onder welke omstandigheden nog verantwoordelijkheid als het voorliggende overgangscontract in werking is getreden?

De vraagstelling suggereert dat de overheid zich «alleen maar» terugtrekt. De werkelijkheid is anders: de verzelfstandigingsoperatie brengt een herverdeling van taken en verantwoordelijkheden over de publieke en private sector mee, niet louter een eenzijdige afdracht van de overheid naar NS.

De publieke zaak¹ strekt zich uit tot:

- a. Infrastructuur
 - pro-actieve rol RO bij ontwikkeling infrastructuur
 - aanleg, instandhouding, beheer rail infrastructuur
 - beschikbaarstellen rail infrastructuur
 - financiering railinfrastructuur
 - heffing voor gebruik infrastructuur (gebruiksvergoeding);
- b. Toelating, toedeling en verkeersleiding
 - toegangsrecht spoorvervoerders tot infrastructuur
 - randvoorwaarden exploitatie railvervoer (vergunning)
 - toedeling van infrastructuur
 - verkeersleiding
 - bezwaar en beroep
 - Raad van Toezicht;
- c. Veiligheid
 - veiligheidsattest
 - normering zorgsysteem
 - vakbekwaamheidseisen
 - verkeersvoorschriften
 - procesvoorschriften
 - spoorwegtoezicht;
- d. Reizigers
 - maatschappelijk voorzieningenniveau («contractsector»).

Private aangelegenheden² betreffen:

- a. Exploitatie personen- en goederenvervoer
 - investeringen bedrijfsmiddelen
 - tariefstelling
 - vervoersvoorwaarden
 - voorzieningenniveau (relatie met «contractsector»);
- b. Stations- en vastgoedexploitatie.

Binnen het domein van de publieke zaak vindt een nadere afbakening van posities plaats, nl. tussen de Rijksoverheid en de taakorganisaties. In de Intentienotitie relatie Rijksoverheid/Nederlandse Spoorwegen inzake de functies capaciteitsmanagement, infrastructuurvoorziening en spoorwegveiligheid is een scheiding tussen beleid en uitvoering verankerd, waarbij de beleidsvaststelling ten aanzien van de genoemde functies geschiedt door de minister en de uitvoering door de taakorganisaties. De verantwoordelijkheid van de minister strekt zich uit tot de aansturing (tot uiting komend in de taakopdracht en in de beleidsbepaling) en de bekostiging van de taakorganisaties. Dat betekent dat de minister zich moet kunnen verantwoorden voor de overeengekomen taakverdeling, voor de instrument-keuze in dat opzicht en voor het gebruik van de aansturing-instrumenten, maar niet voor de concrete uitvoering. In dit verband zij voorts verwezen naar het antwoord op vraag 43.

¹ Zie considerans bij Overeenkomst op Hoofdpijnen, Intentienotitie relatie Rijksoverheid-Nederlandse Spoorwegen inzake de functies capaciteitsmanagement, infrastructuurvoorziening en spoorwegveiligheid en Openbare-dienstcontract overgangperiode reizigersvervoer NS.

² Zie NS-visie op de kerntaken van de onderneming (annex 1 bij Memorandum concernstructuur).

2

Kan een actuele opgave worden verstrekt van het aandeel treinen met vertraging van vijf minuten of meer en het aandeel treinen dat niet volgens de dienstregeling vertrekt?

NS Reizigers heeft mij het volgende medegedeeld. De norm die NS Reizigers hanteert voor een vertraging is 5 minuten of meer. Gedurende het jaar 1995 tot op heden had 7,5% van het aantal treinen een aankomstvertraging op de circa 40 knooppuntstations (grote- en overstapstations). Het aantal vertrekvertragingen op deze stations bedroeg in dezelfde periode 8%.

3

Welke instrumenten staan de overheid na verzelfstandiging van de Nederlandse Spoorwegen ter beschikking om de doelstellingen van het SVV-II te kunnen realiseren?

De verzelfstandigingsoperatie zoals die nu door het Rijk en de Nederlandse Spoorwegen in gang is gezet, is een instrument dat het Rijk in vervolg op Europese regelgeving inzet om te komen tot een toekomstgericht, markt- en klantgeoriënteerd spoorvervoer dat bijdraagt aan het SVV-2-beleid.

Na de verzelfstandiging van NS staan de landelijke en regionale overheid een aantal instrumenten ter beschikking om de doelstellingen van het SVV-2 te realiseren en een bijdrage te leveren aan de beïnvloeding van de modal-split ten gunste van het spoorvervoer.

Het gaat daarbij om:

- investeringen in het spoorwegnet;
- goede afstemming van ruimtelijke ordening op de mogelijkheden van het openbaar vervoer;
- contracten voor onrendabele treindiensten, die gelet op het verkeers- en vervoersbeleid wenselijk zijn;
- infrastructuurheffing voor spoorvervoerders;
- prijsbeleid t.a.v. de auto, waaronder rekening rijden;
- selectief investeren in het wegennet;
- parkeerbeleid.

4

Mag werkelijk worden verwacht dat de Nederlandse Spoorwegen op afzienbare termijn buiten de contractsector concurrentie zullen krijgen van andere railbedrijven? Hoe wordt de toewijzing van infrastructuurcapaciteit aan zo'n bedrijf georganiseerd? Geschiedt dit op objectieve gronden, waarbij rekening gehouden wordt met capaciteit, veiligheid en dergelijke of wordt ook rekening gehouden met de concurrentiepositie ten opzichte van NS, dat wil zeggen: wordt ook bekeken hoe het treindienstenpakket dat de potentiële concurrent wil aanbieden zich verhoudt tot dat van NS? Indien naar dit laatste niet wordt gekeken, hoe kan dan worden voorkomen dat een nieuwe aanbieder «krenten uit de pap» zal nemen? Indien er wel naar wordt gekeken, is er dan nog sprake van werkelijk vrije concurrentie?

Er is een verkennend onderzoek gedaan naar de eisen en wensen van potentiële vervoerders tot de spoorvervoermarkt om te kunnen bepalen of er sprake zal zijn van concurrentie. Daaruit is gebleken dat toetreding van andere vervoerders per marktsegment zal verschillen:

- de goederenvervoermarkt zal naar verwachting meerdere toetreders krijgen, waarvan enkele ook eigen materieel zullen gaan gebruiken;
- de internationale personenvervoermarkt zal ook enkele toetreders kunnen krijgen, waarschijnlijk in samenwerking met de NS;

- op de nationale personenvervoermarkt blijft de NS Reizigers voorlopig de enige aanbieder;
- op de regionale personenvervoermarkt kunnen enkele toetreders verwacht worden.

Bij het verder vormgeven van het concurrentiebevorderende beleid, zal nader onderzoek moeten worden gedaan naar de toetredingsdrempels van de spoorvervoermarkt en de mogelijkheden om deze drempels te slechten.

Als andere vervoerders dan de NS railvervoer willen verrichten, dan dienen zij een verzoek om capaciteit in bij Railned. Bij het beoordelen van de capaciteitsclaims zal Railned objectieve, non-discriminatoire toedelingsprincipes hanteren. NS Reizigers, NS Cargo en eventuele andere vervoerders worden op gelijke voet behandeld. Veiligheid is een harde randvoorwaarde voor de toedeling. In mijn antwoord op vraag 74 heb ik de toedelingsprincipes aangegeven.

Er vindt in het toedelingsproces geen beoordeling plaats van het dienstenpakket van NS Reizigers en dat van een eventuele andere vervoerder, omdat een dergelijke beoordeling in strijd zou zijn met een objectieve en non-discriminatoire toedeling. Voor het railvervoer is geen sprake van een concessiesystematiek op grond waarvan netwerken worden toegedeeld.

5

Welke kansen op daadwerkelijke realisering van concurrentie op het rompnet van de Nederlandse Spoorwegen bestaan op middellange en langere termijn? Als die kansen voorlopig vrijwel nihil zijn, hoe wordt in het voorliggende contract dan voorkomen dat de overheden in een nagenoeg absolute afhankelijkheidsrelatie met de Nederlandse Spoorwegen terecht komen? Welke waarborgen zijn er in dit opzicht voor de «captive» klanten? Zijn er afspraken gemaakt tussen de Nederlandse Spoorwegen en de spoorwegbedrijven in buurlanden over toekomstige concurrentie? Zo ja, hoe zien die afspraken er uit? Wat zijn de belemmeringen die internationale concurrentie op het spoor tussen bestaande spoorwegmaatschappijen en of andere (nieuwe) ondernemingen in de weg staan? Zullen deze belemmeringen naar verwachting worden weggenomen? Zo ja, op welke termijn?

Voor de verwachtingen over toetreding van andere vervoerders op het Nederlandse net verwijs ik naar mijn antwoord op vraag 4. Voor de waarborgen voor de «captive» klanten verwijs ik naar mijn antwoord op vraag 109. De verwachting is dat de toetreding van nieuwe personenvervoerders zich zal voordoen op de regionale markt. Dit is tevens het marktsegment waar naar alle waarschijnlijkheid sprake zal zijn van te contracteren diensten.

Dit kan betekenen dat in deze situaties geen sprake hoeft te zijn van een captive situatie.

Volgens informatie van de NS zijn er geen afspraken gemaakt met spoorwegbedrijven in buurlanden over toekomstige concurrentie.

Een belangrijke belemmering voor internationale concurrentie zijn de technische verschillen tussen de verschillende spoorwegnetten. In EU verband zijn al voorstellen gedaan om te komen tot meer technische harmonisatie.

6

Wat is het oordeel van de regering over de beschouwing van IME-consult over de mogelijkheid van concurrentie op het net? Is de regering het eens met de vaststelling dat echte concurrentie op het rompnet eigenlijk niet te verwachten valt?

In mijn antwoord op vraag 4 heb ik aangegeven welke toetreders op korte termijn op de te onderscheiden marktsegmenten kunnen worden verwacht. Voor de korte termijn zal, onder de huidige omstandigheden, NS Reizigers de enige aanbieder zijn voor het nationale reizigersvervoer. Afhankelijk van de intensiteit van het concurrentiebevorderende beleid en van de ontwikkelingen in EU verband, kan hierin een verandering komen. Ik heb in hetzelfde antwoord aangegeven dat nader onderzoek nodig is naar de toetredingsdrempels en de mogelijkheden om deze te slechten. In EU verband is relevant dat de Commissie onlangs een voorstel heeft gedaan om richtlijn 91/440 zodanig aan te passen dat de liberalisatie van het spoorvervoer wordt voortgezet.

Het voorstel houdt in dat het goederenvervoer geheel wordt geliberaliseerd en ook het internationale reizigersvervoer op de lange afstanden, met het recht reizigers op te nemen of af te zetten op ieder punt tussen het beginpunt en het eindpunt van de dienst. De besluitvorming over dit voorstel bevindt zich pas in de eerste fase en het is nog niet duidelijk welke steun er binnen Europa voor is.

7

Zal een concurrent afhankelijk zijn van bepaalde onderdelen van de Nederlandse Spoorwegen, anders dan de door het rijk aangestuurde taakorganisaties? Zo ja, welke? Kan dit de concurrentie belemmeren?

De afhankelijkheid van een nieuwe vervoerder van onderdelen van de NS zal afhangen van de faciliteiten waarover deze vervoerder beschikt. Als een nieuwe vervoerder eigen materieel heeft, een eigen onderhoudsvoorziening, een eigen schoonmaakdienst e.d. dan zal er weinig afhankelijkheid zijn van onderdelen van de Nederlandse Spoorwegen. Heeft een nieuwe vervoerder daarentegen zelf weinig faciliteiten, dan kan hij diensten inhuren van onderdelen van de NS of van een andere onderneming. Het zal dan gaan om bijvoorbeeld, het huren van materieel of het verrichten van onderhoud. De NS onderdelen kunnen werkzaamheden verrichten voor andere dan NS bedrijven. NS Stations moet op grond van de gemaakte afspraken (bijlage II bij de Overeenkomst op hoofdlijnen) aan de vervoerders op non-discriminatoire basis ruimte ter beschikking stellen, bijvoorbeeld loketruimte.

Aangezien er nog geen andere vervoerders dan de Nederlandse Spoorwegen zijn, is nog niet bekend of eventuele afhankelijkheden van NS-onderdelen, concurrentiebelemmerend zullen zijn. In mijn antwoord op vraag 4 heb ik aangegeven dat er nader onderzoek dient plaats te vinden naar toetredingsdrempels en de mogelijkheden om deze te slechten.

8

Zal bij het toestaan van concurrenten uit het buitenland gekeken worden naar reciprociteit, dit wil zeggen: zullen concurrenten worden toegelaten uit landen die zelf geen geliberaliseerd railvervoer kennen?

Ja, er zal gekeken worden naar reciprociteit.

Bij de toegang tot het Nederlandse net is het uitgangspunt dat gestreefd wordt naar een non-discriminatoire openstelling. Ik beoordeel verzoeken van buitenlandse spoorwegondernemingen om toegang tot het Nederlandse net als volgt. Als er nog geen sprake is van gelijke toelatingsvoorwaarden op de Nederlandse en de betrokken buitenlandse markt, dan zal een verzoek om toelating worden beoordeeld, rekening houdend met het belang van concurrentie en het belang van vervoerders op het Nederlandse net tegenover de formele en feitelijke toegankelijkheid van het betreffende buitenlandse net.

9

Wat zijn voor beide contractpartners de consequenties van onthouding van goedkeuring aan het overgangscontract?

Bij de beantwoording van deze vraag ga ik ervan uit dat met het «overgangscontract» bedoeld wordt het gehele contract dat 29 juni jl. is ondertekend.

De verzelfstandigingsoperatie vormt één geheel. Dit geheel heeft zijn neerslag gevonden in de documenten, die ik U met mijn brief van 4 juli 1995 heb aangeboden. In overeenstemming hiermee bepaalt artikel 2 van de Overeenkomst op hoofdlijnen dat indien sprake is van vervulling van de ontbindende voorwaarde aan alle in artikel 1 genoemde overeenkomsten de gelding komt te ontvallen. Dit betekent dat de verhouding tussen de Rijksoverheid en NS wordt beheerst door de vóór de verzelfstandiging geldende overeenkomsten en beleidslijnen en dat alle elementen van het contract, dus ook die waarmee de Kamer zich kan verenigen, voor hernieuwde onderhandeling vatbaar zijn.

Terugvallen op de oorspronkelijke overeenkomsten zal zowel financieel als beleidsmatig grote consequenties hebben. Zo zal NS-Reizigers weer recht hebben op een volledige FOR-FIMT-bijdrage in plaats van het nu voorziene 5/7 deel. Daarnaast vervalt ook de grondslag onder de afspraken met de taakorganisaties, en wordt in ernstige mate afbreuk gedaan aan de contractueel bedongen bevoegdheid van de Rijksoverheid op het vlak van o.m. de infrastructuur, het capaciteitsmanagement, verkeersleiding, spoorwegveiligheid. Een eventuele beslissing tot onthouding van goedkeuring zal derhalve genomen moeten worden in het licht van bovengenoemde zwaarwegende consequenties.

10

Welke ruimte heeft de Kamer om wijzigingen aan te brengen in de voorlopige overeenkomst met de Nederlandse Spoorwegen?

De overeenkomst biedt de minister de mogelijkheid de ontbindende voorwaarde in te roepen indien de Kamer van mening is dat de overeenkomst niet zonder wijzigingen definitief gelding kan krijgen. Het gevolg van het inroepen van de ontbindende voorwaarde is dat aan alle in artikel 1 van de Overeenkomst op hoofdlijnen genoemde overeenkomsten de gelding komt te ontvallen. Bij gebreke van daaropvolgende overeenstemming tussen de Rijksoverheid en NS wordt de verhouding tussen partijen beheerst door de vóór de voorgenomen verzelfstandiging geldende overeenkomsten en beleidslijnen. Aan een beroep op de ontbindende voorwaarde behoort dan ook een afweging vooraf te gaan tussen het gewicht van het specifieke onderwerp en het belang van het geheel van de verzelfstandigingsoperatie.

11

Wat zijn de financiële gevolgen voor de exploitatie van de Nederlandse Spoorwegen van het onlangs tussen Raad van Bestuur van de Nederlandse Spoorwegen en de vakorganisaties gesloten principe-akkoord? Heeft dit akkoord ook gevolgen voor de onderhandelingen met de Nederlandse Spoorwegen over de contractsector? Heeft de Raad van Bestuur van de Nederlandse Spoorwegen zich, zoals een landelijk ochtendblad onlangs meldde, naar aanleiding van het gesloten akkoord opnieuw tot de rijksoverheid gewend met een aantal financiële wensen?

Het onlangs tussen NS en vakorganisaties gesloten principe-akkoord is tot stand gekomen nadat ik overeenstemming heb bereikt met de NS. De Rijksoverheid is geen partij geweest bij de onderhandelingen tussen NS en vakorganisaties. Ik ga er echter vanuit dat bij deze onderhandelingen het door mij getekende contract als kader heeft gefungeerd. In concreto

kan ik derhalve niet aangeven wat de financiële gevolgen zijn voor de exploitatie. De Raad van Bestuur heeft zich niet tot mij gewend met een aantal nieuwe financiële wensen.

12

Kan de minister een reactie geven op de door de OR Infraservices uitgesproken vrees dat met name het uitbesteden van storingsopheffing en onderhoud aan veiligheidsvoorzieningen zal leiden tot hogere kosten, meer veiligheidsrisico's en minder efficiënte storingsopheffing.

Onderhoud wordt door de rijksoverheid i.c. door de taakorganisatie NS Railinfrabeheer aanbesteed. Bij de aanbesteding gelden voor wat betreft de veiligheidsrisico's als uitgangspunten:

- bij het uitvoeren van werkzaamheden dienen de regels en maatregelen m.b.t. de persoonlijke veiligheid in acht te worden genomen;
- de werkzaamheden mogen alleen uitgevoerd worden door personeel dat aantoonbaar vakbekwaam is.

De condities/eisen voor gelijksoortige werkzaamheden zijn voor Infraservices en andere bedrijven gelijk. Bij de gunning zal, naast beoordeling van de kosten en de kwaliteiten van de aanbieders (w.o. Infraservices) op de genoemde aspecten, apart worden getoetst of de veiligheidsmaatregelen volledig zijn opgenomen.

Door de invoering van mededinging wordt een scherpere prijs voor de uit te voeren werkzaamheden beoogd. Er is geen reden om uit te gaan van een mindere efficiëntie.

13

Op welke termijn zal de wetgeving worden aangepast aan de situatie na de verzelfstandiging?

De totstandkoming van wetgeving zal in enkele stappen plaatsvinden.

Allereerst is het zaak om, in een «voortraject», de relevante Europese richtlijnen te implementeren. Voor de implementatie van richtlijn 91/440 is reeds een voorstel van wet bij de Tweede Kamer aanhangig (kamerstuk II, 1994/95, 24 042). Implementatie van de in vervolg op richtlijn 91/440 vastgestelde richtlijnen 95/18 en 95/19, betreffende de verlening van vergunningen aan spoorwegondernemingen respectievelijk de toewijzing van spoorweginfrastructuur en de heffing van gebruiksrechten) is in voorbereiding.

Vervolgens zullen de resultaten van het verzelfstandigingstraject – waar nodig beleidsmatig uitgewerkt – wettelijk verankerd moeten worden. Deze wettelijke verankering zal betrekking hebben op de volgende onderwerpen:

- infrastructuur (ontwikkeling, beheer, financiering, gebruiksheffing)
- toegangsrecht spoorvervoerders tot infrastructuur
- exploitatievergunning railvervoer
- toedeling van infrastructuur (capaciteitsmanagement)
- verkeersleiding
- «contractsector»
- veiligheid
- algemene aspecten taakorganisaties (opdracht, vormgeving, bekostiging, toezicht, beïnvloedingsinstrumenten).

De fasering in twee tranches is ingegeven door de overweging dat de implementatie van de genoemde Europese richtlijnen 95/18 en 95/19 medio 1997 moet zijn voltooid. In dit tijdsbestek is het niet mogelijk om de op onderdelen globale inhoud van «Over de wissel» tot op het voor wetgeving vereiste niveau uit te werken en in wetteksten neer te leggen. De beleidsmatige uitwerking in deze tranche zal mede betrekking hebben op onderwerpen die in het voortraject (richtlijn-implementatie) al aan de

orde zijn gekomen maar in die fase, gelet op het spoedeisend karakter van implementatiewetgeving, niet konden worden «verrijkt» met nationaal beleid. In samenhang met de beleidsmatige uitwerking van «Over de wissel» en parallel daaraan zullen in de tweede tranche tevens die bepalingen van de spoorwegwetgeving worden gemoderniseerd/ gesaneerd die zodanig verouderd zijn dat zij geen bruikbaar kader meer vormen voor de wettelijke inbedding van de verzelfstandigingsoperatie.

Het reizigersvervoer

14

Waarom is gekozen voor een afbouw van de overheidsbijdragen tot en met het jaar 2000? In hoeverre is het mogelijk het betalingsritme van deze bijdragen te laten doorlopen tot enkele jaren na 2000?

Bij de keuze hiertoe is het Kabinetsstandpunt Wijffels – in lijn met het advies van de Commissie Wijffels – gevolgd om voor de ontvlechtingsoperatie Rijksoverheid–NS een overgangperiode van een aantal jaren in acht te nemen. Het Kabinetsstandpunt ging daarbij uit van de periode 1994–2000.

In het kader van de ontvlechtingsoperatie zijn NS en ik het jaar 2000 overeengekomen, omdat deze termijn wederzijds redelijkerwijs haalbaar wordt geacht.

15

In de voorlopige overeenkomst is opgenomen dat het rijk na het jaar 2000 jaarlijks 80 miljoen beschikbaar stelt voor «maatschappelijk gewenste» lijnen. Wat is de reactie van de regering op het akkoord van 1 november 1995 tussen NS en vakbonden, waarin is opgenomen dat er voor de onrendabele lijnen tientallen miljoenen extra nodig zijn? Wat is de reactie van de regering op de uitspraken van de directeur van de Nederlandse Spoorwegen de heer Den Besten in Elsevier 18 november 1995, dat de 80 miljoen jaarlijks voor onrendabele lijnen onvoldoende is, dat minstens 200 miljoen nodig is en dat provincies en regio's zullen moeten betalen als ze lijnen in stand willen houden?

Het is niet in de voorlopige overeenkomst opgenomen dat het rijk na 2000 jaarlijks 80 miljoen beschikbaar stelt voor «maatschappelijk gewenste» lijnen. Dit bedrag is opgenomen in de begroting.

Naar mijn weten is in het akkoord van 1 november 1995 tussen de Nederlandse Spoorwegen en vakbonden, niet opgenomen dat er voor de onrendabele lijnen tientallen miljoenen extra nodig zijn. Daarnaast heeft NS zich niet tot mij gewend met deze financiële verlangens.

Voor wat betreft de reactie op de uitspraken van de directeur van de Nederlandse Spoorwegen de heer Den Besten in Elsevier 18 november 1995 verwijs ik naar de beantwoording van kamervraag 107.

16

Bestaat geen gevaar, dat de tarieven als ze eenmaal zijn vrijgelaten, onevenredig stijgen om toch de benodigde winst te behalen?

Kern van de ontvlechtingsoperatie rijksoverheid–NS is, dat NS een zelfstandig commerciële onderneming wordt. Het bepalen van de hoogte van de tarieven als een van de essentiële ondernemingsvrijheden is daarmee onlosmakelijk verbonden. Daarbij zij opgemerkt, dat de vrijheid voor NS op dit punt nadrukkelijk wordt beperkt zowel door de mate waarin de (toekomstige) reiziger eventuele prijsverhogingen accepteert als door de prijs-kwaliteitsverhouding van het spoorvervoer in relatie tot die van andere vormen van openbaar vervoer en die van de auto.

Vastgesteld kan worden, dat NS de afgelopen twee jaar van de mogelijkheid tot het verhogen van de tarieven zeer beheerst gebruik heeft. Ter vergelijking kan tevens worden opgemerkt, dat de PTT de laatste jaren de geboden ruimte om over te verhoging van de tarieven niet volledig gebruik heeft gemaakt.

17

Op welke manier denkt de regering de openbare nutsfunctie van de Nederlandse Spoorwegen te garanderen, terwijl in de voorlopige overeenkomst met de Nederlandse Spoorwegen is opgenomen, dat de Nederlandse Spoorwegen vanaf 1 januari 1996 zelf de tarieven mag vaststellen en vanaf 1 juli 1996 zelf de dienstregeling mag bepalen?

Kern van de ontvlechtingsoperatie is een scheiding van verantwoordelijkheden tussen de Rijksoverheid en de NS. Het vervoersbedrijf is in feite reeds een geheel zelfstandige commerciële onderneming met alle daarbij behorende ondernemingsvrijheden. Daarmee is de eenzijdig aan het bedrijf op te leggen dienstverplichting vervallen. De overheid is verantwoordelijk voor het voorzieningenniveau en kan op grond van deze verantwoordelijkheid besluiten tot aanvullende aankoop van diensten daar waar de commercieel opererende markt op maatschappelijke gronden tekort schiet. Zie voorts het antwoord op vraag 52.

18

Kunnen de na 1996 eventueel te vervallen plaatskilometers – 15% in 2000 – al dan niet ten dele gaan behoren tot de contractsector? Kunnen de Nederlandse Spoorwegen buiten de maximaal 15% minder plaatskilometers nog meer plaatskilometers voor de contractsector aanbieden? Zo nee, kan dan gezegd worden dat het rompnet – dus exclusief treindiensten op contract – minimaal 85% van de huidige plaatskilometers bevat?

Het is correct dat de na 1996 eventueel te vervallen plaatskilometers – 15% in 2000 – al dan niet ten dele gaan behoren tot de contractsector. Dit is de maximumgrens, dus buiten de maximaal 15% minder plaatskilometers mag NSR niet meer plaatskilometers voor de contractsector aanbieden.

Dit staat echter los van de definitie van het rompnet. Wat onder het rompnet wordt verstaan staat verwoord in de beantwoording van kamervraag 30.

19

Hoeveel procent van de totale hoeveelheid plaatskilometers valt bij benadering in de categorie onrendabele treindiensten (excl. stoptreinen in de Randstad en nabijgelegen agglomeraties)?

Ik beschik niet over informatie omtrent het aantal plaatskilometers dat met – volgens de definitie van NSR – onrendabele treinseries is gemoeid. Dit komt aan de orde op het moment dat concrete aanmeldingen voor de contractsector worden gedaan (zie ook kamervraag 29).

20

Welke lijnen zullen worden afgestoten?

De vraag of er lijnen zullen worden afgestoten kan momenteel niet worden beantwoord. Voordat hiervan sprake kan zijn, dient NSR deze lijnen aan te melden bij de RO. Hiervan is nog geen sprake (zie ook kamervraag 34). Bij aanmelding kan vervolgens worden overgegaan tot contractering van de lijn door de RO middels de contractsector. Bij contractering zal de facto ook geen sprake zijn van afstoot.

Wellicht ten overvloede vermeld ik tenslotte dat ik conform mijn brief aan de kamer van 24 november geen treinseries zal beëindigen zonder dat deze aan de kamer zijn voorgelegd (zie ook antwoord kamervraag 33).

21

Waarom voorziet het contract in de mogelijkheid van een daling van de hoeveelheid plaatskilometers met maximaal 15%? De Nederlandse Spoorwegen gaan toch uit van een groei van het reizigersvervoer. En voor het geval van onvoorziene omstandigheden (exogene factoren zoals toetreding van nieuwe aanbieders, onvoldoende beschikbaarheid van infrastructuur) voorziet het contract toch al in de mogelijkheid van een herziening, respectievelijk ontbinding?

NSR voorziet inderdaad een groei van het reizigersvervoer. De inspanningsverplichting van artikel 8 van het Overgangscontract geeft daarvan blijk.

De achterliggende gedachte van beide partijen bij het opstellen van het Overgangscontract is geweest een contract te sluiten voor de gehele overgangperiode. Een contract is immers primair bedoeld voor «slecht weer»-omstandigheden. Daarom is rekening gehouden met de mogelijkheid van een daling van het door NSR te leveren aantal plaatskilometers bijvoorbeeld als gevolg minder gunstige markt-omstandigheden.

Bovendien is in het Kabinetsstandpunt Wijffels de mogelijkheid geopperd, dat door middel van netwerkrationalisatie de prestatie van plaatskilometers kan dalen als de overheid geen maatschappelijke redenen ziet om tot contractering van aanvullende diensten over te gaan. Herziening of ontbinding van het contract is in de ogen van partijen inderdaad alleen aan de orde, indien zich exogene omstandigheden van een zodanige orde voordoen, dat redelijkerwijs van een van beide partijen niet meer kan worden verwacht gehouden te zijn aan de contractverplichtingen in ongewijzigde vorm.

22

Waarom zijn aan de mogelijkheid van een daling van de hoeveelheid plaatskilometers met maximaal 15% geen nadere voorwaarden gesteld?

Deze vraag is op een misvatting gebaseerd. De mogelijkheid van een daling van 15% is in het Overgangscontract bepaald niet ongeclausuleerd. In de eerste plaats gaat het contract uit van een stijging en niet van daling van het aantal reizigerskilometers. Het gaat dan met name om de bepalingen van artikel 8 (inspanningsverplichting voor NSR tot groei van het aantal reizigerskilometers ten opzichte van nu). Voorts beperkt het Overgangscontract de mogelijkheid van een eventuele daling. Artikel 7, lid 3, onder a, bepaalt, dat het aantal door NSR met de trein te bedienen stations, behoudens enige uitzonderingen, tenminste gelijk blijft aan het aantal van 1 januari 1995. Artikel 7, lid 3b bepaalt, dat een mogelijke daling van het aantal plaatskilometers in enig dienstregelingsjaar ten opzichte van het voorafgaande jaar niet groter mag zijn dan 7,5%.

23

Moet uit de passage over het sluiten van de stations worden begrepen, dat de regering busvervoer in principe evenwaardig acht aan treinvervoer? Ligt het niet volstrekt voor de hand, dat waar stations worden gesloten, behalve wellicht bij «een zeer gering aantal kleine en slecht bezochte stations», er vervangend busvervoer komt? Wie is verantwoordelijk voor dit busvervoer?

De passage in de brief van de Minister van Verkeer en Waterstaat heeft betrekking op artikel 7 lid 3 onder 3a van het Overgangscontract.

De essentie van dit artikel is, dat het aantal stations en haltes dat door NS gedurende de overgangperiode wordt bediend per saldo tenminste gelijk blijft aan dat van 1 januari 1995 met een drietal uitzonderingsmogelijkheden. Een daarvan bepaalt, dat de bediening van een station of halte per trein mag worden vervangen door bediening met een alternatieve vervoerstechniek gedurende de looptijd van het contract en met een vergelijkbaar voorzieningenniveau. Of deze alternatieve vervoerstechniek de bus betreft is primair de verantwoordelijkheid van de vervoerder. Exploitatie met «light rail» is in beginsel ook een optie.

Ja, zie tevens het tweede deel van het antwoord vraag 4.

Overeenkomstig het Overgangscontract is het NSR, dat verantwoordelijk is voor het creëren van een gelijkwaardig alternatief gedurende de overgangperiode.

24

Welke stations zullen, zonder overheidsingrijpen, door de Nederlandse Spoorwegen worden gesloten?

Het Overgangscontract bepaalt in artikel 7, lid 3, dat het aantal stations en haltes dat per trein door NSR wordt bediend gedurende de overgangperiode in principe gelijk blijft, behoudens enkele uitzonderingsmogelijkheden. NSR heeft de mogelijkheid om de bediening van een aantal stations of haltes met zeer kleine aantallen in- en uitstappers te staken. Het bepalen van de vraag of van deze contractmogelijkheid zal worden gebruik gemaakt en zo ja welke stations dat betreft behoort primair tot de verantwoordelijkheid van NSR. Daarnaast bestaat de mogelijkheid tot beëindiging van de bediening van een station of halte in het geval de overheid na aanbod tot contractering van de zijde van NS tot contractering niet wenst over te gaan.

Op dit moment is bij mij niet bekend om welke stations of haltes dat eventueel zou kunnen gaan.

25

Kan een overzicht worden gegeven van de huidige voorstellen en voornemens van de Nederlandse Spoorwegen voor wat betreft de sluiting van stations en loketten?

Voor de beantwoording van deze vraag verwijs ik naar kamervraag 34.

26

Kan een lijst worden verstrekt met de stations die op dit moment niet voldoen aan het in het contract opgenomen criterium van 10 in- en uitstappers per uur per richting buiten de spits respectievelijk lager dan 25 in de spits ?

Neen, deze informatie is bij mij niet beschikbaar. Zie voorts het antwoord op vraag 24.

27

De Nederlandse Spoorwegen zijn van plan om op veel stations de loketten te sluiten. Voor veel mensen en zeker voor ouderen, is de aanwezigheid van een bemand loket een (bijna) noodzaak om een kaartje te kunnen kopen. Automaten bieden geen totaalpakket, kunnen geen vragen beantwoorden en zijn niet eenvoudig te bedienen. Er zijn zelfs cursussen nodig om ouderen het gebruik te leren. Kan de regering overigens meedelen hoeveel cursussen met hoeveel oudere deelnemers inmiddels zijn gegeven?

De Nederlandse Spoorwegen hebben mij medegedeeld dat er geen sprake is van het systematisch verzorgen van cursussen voor oudere deelnemers om het gebruik van de kaartautomaat te leren. Ik ben van mening dat het de verantwoordelijkheid van de NS is om te zorgen voor kaartautomaten die gemakkelijk te gebruiken zijn door de reiziger. De mogelijke problemen die bij de kaartautomaten zijn ontstaan zullen na een gewenningsperiode waarschijnlijk voorbij zijn.

28

Sluiten van loketten en deze vervangen door automaten betekent geen alternatief. Daarbij zorgen bemande loketten voor veiligheid op de stations. Al eerder is aangedrongen op meer veiligheid voor ouderen op de stations. Welke invloed heeft het rijk in de toekomst nog op de kwaliteit van het openbaar vervoerpakket, met name de kwaliteit op de stations ten aanzien van de reizigers?

Bij de bouw van nieuwe stations kan de overheid eisen stellen die onder andere betrekking kunnen hebben op de kwaliteit en de sociale veiligheid. Bij bestaande stations kan overheid eisen stellen die onder andere betrekking hebben op een voldoende niveau van afwikkeling en logische en overzichtelijke looproutes. Ook betaalt de overheid de schoonmaakkosten van de stations, voor zover betrekking hebbend op de «transfer-ruimte».

29

Kan de regering bij benadering medelen welk percentage van de treindiensten onrendabel is? Bepalen de Nederlandse Spoorwegen wat onrendabel is, of zijn hier objectieve maatstaven voor? Indien dit laatste het geval is, wordt het «feederkarakter» van de desbetreffende treindienst dan meegenomen in de berekening?

Of een treindienst rendabel of niet rendabel is hangt af van de criteria die daarvoor worden gehanteerd. Zo wordt in het treinseriemodel van NSR wordt onder uitgegaan van integrale kostprijsberekening en een ROI van 10%. Zoals uit de McKinsey-rapportage is gebleken zijn, uitgaande van deze grondslagen, 88 van de 100 treinseries onrendabel (88%). In het treinseriemodel van NSR wordt geen rekening gehouden met de feederwaarde. In mijn brief van 24 november heb ik reeds gemeld dat NSR onder condities het rompnet zal blijven bedienen. Dit betekent dat een aanzienlijk deel van de onrendabele treinseries niet ter discussie zal worden gesteld door NSR.

Voor haar eigen bedrijfsbeleid kan NSR uiteraard haar eigen criteria aanleggen. In principe kan NSR dus op basis van haar eigen rendementseisen bepalen of een treinserie onrendabel is of niet, en deze desgewenst aanmelden voor de contractsector. Het is echter niet zo dat de uitkomst van het integrale TSM-model gelijk is aan de door de RO te betalen vergoeding in geval van contractering. Zoals gemeld in mijn brieven aan de kamer ben ik hierover nog in onderhandeling.

30

Kunnen de Nederlandse Spoorwegen in principe alle onrendabele treindiensten voor de contractsector voordragen of is het rompnet zo gedefinieerd dat ook op zich onrendabele feederdiensten eronder vallen?

In principe kan NSR inderdaad alle onrendabele treindiensten aanmelden voor de contractsector. Wel is voor de contractperiode een minimum-norm afgesproken met NSR ten aanzien van onder meer de productie van plaatskilometers en de bediening van stations en haltes (artikel 7 van bijlage X van het Openbare-dienstcontract reizigers).

Hierdoor wordt voor de contractperiode het aantal aan te melden treinseries beperkt.

Onder rompnnet wordt verstaan de intercity-treinseries, alsmede de interregionale en stoptreinseries op het intercity-net. In totaliteit betreft dit 63 treinseries, waarvan dus 51 op basis van de NS-calculatie onrendabel.

31

Welke lijnen zijn onrendabel? Is een lijn ook onrendabel wanneer rekening wordt gehouden met het feit dat deze lijnen voor een belangrijk deel de toevoer naar de zogenaamde rendabele lijnen verzorgen?

Zie kamervraag 29.

32

Welke stations en lijnen is de regering bereid open te houden?

Hierop kan momenteel nog geen antwoord worden gegeven.

Dit hangt enerzijds af van de aanmeldingen die NSR voor de contractsector verricht (zie ook de kamervragen 20, 24 en 34).

Anderzijds zal hiervoor in de procedure van de contractsector tot een zorgvuldige afweging gekomen moeten worden. In de procedure zijn een tweetal instrumenten voorzien die daarbij gehanteerd zullen worden. Enerzijds betreft dit een norm voor het minimum-voorzieningsniveau. Anderzijds gaat het om een multi-criteria analyse-instrument (MCA) waarmee verschillende aanbiedingen voor de contractsector kunnen worden geprioriteerd. Beide instrumenten zijn momenteel in ontwikkeling. Met behulp van deze procedure en instrumenten kan tot een objectieve en evenwichtige afweging worden gekomen, mede in relatie tot het beschikbare budget.

Tenslotte verwijs ik naar het antwoord op kamervraag 33, waarin ik zeg dat ik conform mijn brief van 24 november geen treinseries zal beëindigen zonder dat dit aan de kamer is voorgelegd.

33

Er is momenteel nog niets bekend over de omvang van het onrendabele deel en de kosten die daar aan verbonden zijn. Volgens de brief van de regering van 24 november aan de Tweede Kamer is er nadrukkelijke zeggenschap voor de Tweede Kamer in voorzien. Daarnaast geeft de regering aan dat geen enkele treinserie beëindigd wordt zonder dat dit aan de Kamer is voorgelegd. Moet dit niet in het contract met de NS worden opgenomen?

In mijn brief van 24 november heb ik mijn handelswijze uiteengezet. Dit is aldus de gedragslijn van één van de partijen. Ik geef er de voorkeur aan om als minister mijn relatie met de Tweede Kamer niet te regelen met een contractpartner, in dit geval NSR. Derhalve zal ik een dergelijke voorwaarde niet opnemen in het contract met NS Reizigers.

Dit laat echter onverlet dat ik mij richting de Tweede Kamer uiteraard aan de brief van 24 november zal houden, en dus geen treinseries zal beëindigen zonder dat dit aan de kamer is voorgelegd.

34

Welke contracten worden gesloten voor onrendabele lijnen? Welke omvang zal een te contracteren vervoersdienst hebben? Kan het daarbij ook om niet-treinseries gaan? Zo ja, wat dan?

Op de vraag welke contracten feitelijk zullen worden gesloten kan op dit moment geen antwoord worden gegeven. Zoals reeds door mij is aangegeven zal, voordat de RO overgaat tot de bepaling of vervoersdiensten worden gecontracteerd, eerst aanmelding van onrendabele

diensten moeten plaatsvinden door NSR. Daarvan is tot op heden geen sprake. Ook over de omvang van een mogelijk te contracteren vervoersdienst kan ik derhalve geen uitspraak doen. Wel is in Annex 3 artikel 2 van het Openbare-dienstcontract overgangperiode reizigersvervoer NS afgesproken dat het contracteren betrekking zal hebben op vervoersdiensten van substantiële omvang. Tevens staat in het artikel vermeld dat het daarbij in principe gaat om treinseries.

35

Welke verantwoordelijkheid houdt de overheid voor wat betreft het in stand houden openbaar vervoersdiensten in het hele land, ook in de landelijke gebieden?

Ik neem aan dat de vraag alleen betrekking heeft op het spoorvervoer. Mede ingegeven door EG-regelgeving is een splitsing aangebracht tussen de verantwoordelijkheid voor infrastructuur en exploitatie. De overheid draagt zorg voor de aanleg en instandhouding van infra. De exploitatie is de verantwoordelijkheid voor vervoerders.

In principe heeft NSR dus de vrijheid om zelf de dienstregeling vast te stellen. Daarbij zijn echter twee kanttekeningen te plaatsen. Ten eerste is voor de contractperiode een minimum-norm afgesproken met NSR ten aanzien van onder meer de produktie van plaatskilometers en de bediening van stations en haltes (artikel 7 van bijlage X van het Openbare-dienstcontract reizigersvervoer NS). Ten tweede kan de overheid invloed uitoefenen op het voorzieningenniveau via de contractsector.

Ten aanzien van de verantwoordelijkheid van de overheid maak ik geen onderscheid tussen landelijk en niet-landelijk gebied.

36

Kan de overheid voorwaarden stellen aan het openhouden van stationsloketten en het in stand houden van treindiensten?

In het Openbare-dienstcontract overgangperiode reizigers NS is voor de contractperiode een minimum-norm afgesproken met NSR ten aanzien van onder meer de produktie van plaatskilometers en de bediening van stations en haltes (artikel 7 van bijlage X van het Openbare-dienstcontract reizigers). Dit geldt voor alle vervoersdiensten van NSR, dus ook buiten de contractsector om.

Op het moment dat vervoersdiensten worden gecontracteerd door de RO via de contractsector kunnen voorwaarden worden gesteld. Dit geldt zowel bij aanbesteding als bij bilaterale onderhandeling met NSR. De voorwaarden zullen bij aanbesteding worden opgenomen in het programma van eisen. Bij bilaterale onderhandeling maken de voorwaarden onderdeel uit van de onderhandeling.

Ervan uitgaande dat voldoende mogelijkheid tot kaartverkoop wordt geboden, stel ik mij niet voor om specifieke voorwaarden te stellen aan loketdiensten.

37

Verwacht de regering dat met een bedrag van f 80 miljoen in 2000 de door de Nederlandse Spoorwegen voor de contractsector voor te dragen onrendabele treindiensten behouden kunnen blijven? Wordt er bij treindiensten die wellicht moeten vervallen alleen gedacht aan diensten buiten de Randstad of ook aan stoptreinen in de Randstad?

Of het bedrag van 80 miljoen toereikend om alle aangemelde treinseries te behouden, kan momenteel door mij niet worden voorzien. NSR heeft eerder aangegeven dat zij van mening is dat 200 miljoen moet worden gereserveerd voor de contractsector (zie ook het IME-rapport). Dit bedrag is echter gebaseerd op integrale kostprijsberekening.

Een nadere uitspraak kan momenteel niet worden gedaan omdat enerzijds tot op heden NSR geen concrete aanmeldingen voor de contractsector heeft verricht. Anderzijds zijn momenteel nog onderhandelingen gaande met NSR over de grondslagen voor vergoeding in captive situaties.

Of er treindiensten moeten vervallen is dus nog de vraag. Tenslotte merk ik op dat tot op heden door de overheid geen onderscheid is gemaakt in treinseries in de Randstad en treinseries daarbuiten. Wel heeft NSR aangegeven dat zij in ieder geval buiten de contractsector om het rompnet zal blijven bedienen.

38

Wat zijn de kosten die zijn verbonden aan het open houden van stations en lijnen?

Dit kan ik momenteel nog niet aangeven.

Om de kosten te kunnen bepalen die verbonden zijn aan het openhouden van stations en lijnen is het nodig om te weten om welke stations en treinseries het exact gaat, en anderzijds welke financieringsgrondslagen hierbij zullen worden gehanteerd.

Beide vragen staan nog open. Voor wat betreft het eerste punt verwijs ik naar het antwoord op vraag 32. Ook de financieringsgrondslagen in captive situaties staan nog niet vast (zie antwoord op kamervraag 37).

39

Wanneer zijn de jaarlijkse financiële consequenties van de onderhandelingen met de Nederlandse Spoorwegen over de zogenaamde contractsector bekend? Als die financiële consequenties uitstijgen boven de in de begroting en meerjarenramingen voorziene bedragen, bestaat dan de bereidheid de ontbrekende bedragen alsnog in de meerjarenramingen op te nemen? Zo ja, kan nu al aangegeven worden hoe die bedragen financieel gedekt zullen worden? Bestaat overeenstemming met de Nederlandse Spoorwegen dat de 10% ROI-norm niet van toepassing is op de contractsector? Zo nee, hoe hoog is dat percentage dan wel?

Er kan nog niet worden aangegeven wanneer de financiële consequenties van de onderhandelingen met de NS over de zogenaamde contractsector bekend zijn. De feitelijke onderhandelingen kunnen mogelijk starten op het moment dat de eerste aanmeldingen van onrendabele treinseries bij de RO binnen komen. Naar verwachting zal dit rond de jaarwisseling plaatsvinden. Derhalve kan nog niet worden voorzien hoe groot de financiële consequenties zouden kunnen zijn.

Als die financiële consequenties uitstijgen boven de in de begroting en meerjarenramingen voorziene bedragen, zal ik, zo mogelijk na aanbesteding, een prioriteitsstelling aanbrengen in de verschillende projecten. Op dat moment zal ik in overleg met de kamer mijn voorstellen bespreken. Hoewel dit niet mijn insteek is, zou dit kunnen leiden tot een aanpassing van het budget voor de contractsector. Hoe dit vervolgens financieel gedekt zal worden kan en wil ik momenteel niet aangeven, omdat dit mijns inziens nu niet aan de orde is.

Voor wat betreft de ROI-norm voor de contractsector verwijs ik naar het antwoord op kamervraag 37.

40

Welke financiële risico's draagt het Rijk als de Nederlandse Spoorwegen na 2000 verlies lijdt?

De kosten van de taakorganisaties worden, gegeven het te ontwikkelen bekostigingsmodel, vergoed door de Rijksoverheid. De risicobalans tussen NS-concern, taakorganisaties en Rijksoverheid maakt daarvan

onderdeel uit. In afwachting hiervan zijn er voor de komende jaren afspraken gemaakt (zie paragraaf 8 Memorandum NS-Concernstructuur).

Voor de NS-marktsector geldt dat alle financiële risico's zelf gedragen moeten worden. Ik verwijs u in dat kader ook naar het antwoord op de vraag 117.

Zeggenschap over infrastructuur

41

Hoe kan de overheid op termijn gegarandeerd krijgen dat nieuw aangelegde infrastructuur ook daadwerkelijk wordt gebruikt?

Bij de investeringsbeslissingen zal net als in het verleden worden gekeken naar de vervoerswaarde en de exploitatiemogelijkheden van nieuw aan te leggen infrastructuur. Dit zal in samenspraak met de betrokken bestuurlijke partners en de betrokken vervoerders moeten gebeuren. Bij de investeringsbeslissingen spelen zowel exploitatieve argumenten als het maatschappelijk gewenst zijn van de verbinding een rol. Terughoudendheid is op zijn plaats bij investeringsvoorstellen waarvan de exploitatiemogelijkheden onvoldoende zeker zijn. Zoals u bekend, is recent het Tweede Tactisch Pakket Railinfrastructuur goedgekeurd. Dit investeringspakket voor de middellange termijn richt zich in belangrijke mate op het wegnemen van bestaande knelpunten bij het gebruik van de infrastructuur en aangenomen kan worden dat deze investeringen zullen worden geëxploiteerd; mede ook omdat de exploitatiemogelijkheden een zwaarwegende rol hebben vervuld bij de beoordeling.

Pure verkeers- en vervoersinfrastructuur

42

Kan een overzicht worden gegeven van oude contracten tussen de Nederlandse Spoorwegen, gemeenten en provincies inzake het kostenveroorzakingsbeginsel in gevallen waar bijvoorbeeld railinfrastructuur andere vormen van infrastructuur, in beheer bij mede-overheden, kruist? Wat is de toekomstige status van deze contracten? Treedt de rijksoverheid als contractpartner in de plaats van de Nederlandse Spoorwegen?

Er bestaan honderden contracten van NS met provincies en gemeenten voor kruisingen van de spoorweg met infrastructuur, die door deze overheden worden beheerd. De overeenkomsten hanteren in het algemeen als uitgangspunt dat de partij die een situatie wenst te wijzigen, de daaraan verbonden kosten voor zijn rekening neemt. Wenst de (vaar)wegbeheerder de (vaar)weg aan te passen, dan zijn de kosten voor zijn rekening. Wenst NS de spoor situatie te wijzigen dan komen de kosten voor NS-rekening. Bij een gezamenlijk belang bij wijziging van de situatie, worden de kosten verdeeld.

Deze contracten blijven ook in de nieuwe situatie hun geldigheid behouden.

Contractpartner in dezen is RIB. Volgens het op de Spoorwegwet gebaseerde RDHL moeten contracten ter goedkeuring worden voorgelegd aan de Rijksverkeersinspectie-Spoorwegtoezicht. Deze regeling blijft onverkort van toepassing.

43

Welke zeggenschap heeft de rijksoverheid over de taakorganisaties die onder haar verantwoordelijkheid taken uitoefent maar nu nog onder de NS-holding vallen?

De taakorganisaties zijn belast met publieke taken: taken vervuld in het algemeen belang voor de continuïteit waarvan de overheid de zorg draagt. Dat betekent dat de overheid zeggenschap moet kunnen uitoefenen over de taakvervulling door de taakorganisaties. In de Intentienotitie relatie Rijksoverheid/Nederlandse Spoorwegen inzake de functies capaciteitsmanagement, infrastructuurvoorziening en spoorwegveiligheid is uit dien hoofde een scheiding tussen beleid en uitvoering verankerd, waarbij de beleidsvaststelling, mede op basis van beleidsvoorbereidende werkzaamheden door de taakorganisaties, geschiedt door de Rijksoverheid en de uitvoering door de taakorganisaties. De taakorganisaties zijn rechtspersoon naar privaatrecht. Zij hebben een speciale positie in het concernverband van NS. Dat betekent dat de minister, anders dan ten aanzien van een dienst die deel uitmaakt van de departementale organisatie, geen hiërarchische zeggenschap (o.a. tot uiting komend in de bevoegdheid om instructies te geven over de dagelijkse bedrijfsvoering en in het benoemings- en ontslagrecht) uitoefent over de taakorganisaties. De zeggenschap van de overheid komt tot uitdrukking in de taakopdracht en in de vaststelling van het beleid waarnaar de taakorganisatie zich bij het vervullen van haar opdracht moet richten.

Bedacht moet worden dat de zeggenschapsrelatie tussen Rijksoverheid en taakorganisaties vooralsnog een contractuele grondslag heeft, totdat wetgeving tot stand is gekomen.

44

Waarom gaat het juridisch eigendom van infrastructuur en perrons naar NS Railinfratrust (RIT)?

Zonder nadere voorziening zou de juridische eigendom van de railinfrastructuur bij NS-Holding zijn gebleven. Positionering bij de Holding brengt naar de mening van Verkeer en Waterstaat echter onaanvaardbare risico's van financiële kruisverbanden met zich mee. Een ander nadeel is dat in geval van eigendom bij de Holding de infrastructuur minder zichtbaar is; door de verwevenheid met andere vermogensbestanddelen van de Holding is niet duidelijk hoeveel en welke infrastructuur er precies is.

Positionering buiten de Holding bij NS Railinfrabeheer (RIB) was een voor NS niet aanvaardbare optie, omdat de eigendom daarmee naar de opvatting van NS tezeer in de invloedssfeer van de overheid zou komen. Gekozen is uiteindelijk voor een oplossing waarbij tegemoet wordt gekomen aan de wensen van beide partijen. RIT heeft een bijzondere en met waarborgen omklede plaats binnen het NS-concern.

45

Waarom is gekozen voor de constructie dat het juridisch eigendom van de publieke infrastructuur berust bij de Nederlandse Spoorwegen? Ligt het in de bedoeling, conform de aanbevelingen van IME-consult, om na de verzelfstandiging een audit uit te voeren om de bestaande verwachtingen ten aanzien van financiële risico's voor de lange termijn te toetsen? Zo ja, wanneer is dat gepland?

De juridische eigendom van de railinfrastructuur berust van oudsher bij NS. Het Kabinetsstandpunt Wijffels heeft wat de positionering van de eigendom betreft als uitgangspunt genomen dat de eigendom bij NS blijft. Alleen als de bestaande publiekrechtelijke en privaatrechtelijke instrumenten onvoldoende zouden zijn om de overheidszorg voor de infrastructuur waar te maken, zouden andere mogelijkheden kunnen worden overwogen. De uitkomst van de discussies over dit onderwerp is dat de juridische eigendom niet langer bij de N.V. Nederlandse Spoorwegen blijft, maar in handen komt van een daartoe opgerichte en met speciale waarborgen omklede vennootschap NS Railinfratrust B.V. Deze

aanpak dwingt tot een volledige juridische ontvlechting van de railinfrastructuur en de overige NS-activa en voorkomt financiële kruisverbanden, waardoor de railinfrastructuur geen risico meer loopt op verhaal door NS-marktbedrijven.

Naar mijn mening bevatten de bestaande instrumenten voldoende waarborgen om die overheidszorg te garanderen. Zowel via statutaire bepalingen als contractueel is de beschikbaarheid van de infrastructuur voor publieke doeleinden verankerd. Uiteindelijk zal deze verankering mede zijn grondslag vinden in wetgeving met betrekking tot de taken die thans aan de taakorganisaties zijn opgedragen.

Voorbeelden van statutaire bepalingen zijn de vastlegging van de publieke bestemming van infrastructuur en een verbod tot vervreemding of bezwaring zonder goedkeuring van de Minister van Verkeer en Waterstaat. Daarnaast is contractueel onder meer geregeld dat NS Railinfrabeheer met uitsluiting van ieder ander bevoegd is de infrastructuur te beheren en daarover te beschikken.

Perrons en tunnels

46

Is de regering daadwerkelijk van plan tot beursgang van NS over te gaan? Zo ja, op wat voor termijn zou dat kunnen gaan gebeuren?

Een beursgang van (delen van) de NS is thans niet aan de orde.

In sommige contracten is er rekening gehouden met de consequenties van een eventuele beursgang, nl. indien:

- er gevolgen te verwachten zijn van de beursgang op de desbetreffende bepaling(en), dan wel
- indien de looptijd van het contract van dien aard is dat een beursgang in die periode mogelijk is.

Stations en telecommunicatie

47

Kan een mogelijke concurrent ook tot commerciële exploitatie van stations overgaan? Zo nee, behouden de Nederlandse Spoorwegen dan niet een automatische voorsprong die daadwerkelijke concurrentie bemoeilijkt?

De juridische en economische eigendom van de stations(gebouwen) berust bij NS. De commerciële exploitatie daarvan ligt bij NS Stations.

De mogelijkheid dat de commerciële exploitatie van stations kan overgaan in handen van een mogelijke concurrent is derhalve uitgesloten.

De overheid beoogt primair concurrentie in het vervoer te bewerkstelligen. Daartoe zijn voorwaarden en condities gesteld die voorzien in de non-discriminerende behandeling van vervoerders en hun reizigers t.a.v. de transferfunctie. NS Stations is verplicht aan vervoerders desgevraagd ruimte ter beschikking te stellen voor kaartverkoop en overige vervoersgerelateerde activiteiten (reizigersaccommodatie, personeelsverblijven e.d.). Indien en voorzover een vervoerder andere dan vervoersgerelateerde activiteiten wenst te ontplooiën, wordt deze beschouwd als een potentiële commerciële klant van NS Stations.

Goederenvervoer

48

Wat is het standpunt van de regering over het businessplan van NS Cargo? Hoe hoog zal de kapitaaldotatie moeten zijn om NS Cargo een goede uitgangspositie te geven?

Door de CDA- en SGP-fracties zijn vragen gesteld over het businessplan en de kapitaaldotatie NS Cargo.

Zoals U in de overeenkomst tussen de Staat en NS hebt kunnen lezen diende NS – met ondersteuning van McKinsey – een nieuw businessplan op te stellen.

U hebt inmiddels waarschijnlijk via de pers vernomen, dat dit tot een omvangrijk reorganisatieplan voor NS Cargo heeft geleid. Dit plan is inmiddels aan de Ondernemingsraad van NS Cargo voorgelegd, die hierover begin volgend jaar advies zal uitbrengen.

De kern van het reorganisatieplan is:

- substantiële vergroting van de efficiency o.a. door minder rangeren en andere bedieningspatronen;
- beëindigen van structureel onrendabele vervoeren;
- dit leidt tot een forse reductie van het aantal locomotieven in gebruik en
- tot een substantiële reductie van het personeelsbestand (ca. 600 van de 1600 arbeidsplaatsen vervallen; voor een deel van de betrokken medewerkers is herplaatsing mogelijk; het Sociaal Plan van NS is van toepassing)
- forse reductie van de overhead en reorganisatie van de staven.

Op basis van dit reorganisatieplan heeft NS Cargo een nieuw voorlopig businessplan opgesteld; voorlopig omdat het advies van de Ondernemingsraad nog niet is ontvangen. Door de omvang van de reorganisatie is het NS Cargo niet gelukt het voorlopige businessplan in oktober in te dienen, zoals in de overeenkomst was vastgelegd. Dit is pas medio november gebeurd. Momenteel vindt hierover intensief overleg plaats met mijn ambtenaren en die van Financiën en Economische Zaken.

Conform de overeenkomst toetsen zij of een goed levensvatbaar bedrijf is neergezet, zodanig dat op afzienbare termijn zicht op rendabele exploitatie bestaat. Dit is een voorwaarde voor het verstrekken van een kapitaaldotatie.

De toetsing is nog niet afgerond. Daarom volsta ik hier met enkele eerste indrukken.

Het is duidelijk dat een substantiële reorganisatie nodig is om binnen afzienbare termijn tot een rendabele exploitatie te komen. Als de voorgestelde reorganisatie snel en volgens plan wordt doorgevoerd kan op grond van de voorhanden zijnde informatie over enkele jaren in principe een gezonde onderneming tot stand komen. Onduidelijkheid bestaat nog over de liberalisatie van het goederenvervoer per spoor in Europa en de gevolgen hiervan voor NS Cargo. Dit is van wezenlijk belang voor de toekomst en de levensvatbaarheid van het bedrijf op iets langere termijn.

De hoogte van de kapitaaldotatie hangt samen met de uitkomst van de toetsing en is afhankelijk van het benodigde eigen vermogen en het wenselijk geachte investeringsprogramma.

Ik hoop dat de toetsing, het overleg over de kapitaaldotatie en de contractvoorwaarden binnen afzienbare tijd kan worden afgerond. Duidelijkheid hierover is van groot belang voor NS Cargo en de realisatie van het reorganisatieplan. Formeel is echter afronding van de onderhandelingen pas mogelijk als NS Cargo het advies van de Ondernemingsraad heeft ontvangen en een definitief besluit over het reorganisatieplan heeft genomen. Ik zal de Kamer zo spoedig mogelijk over de verdere gang van zaken informeren.

49

Welke kapitaaldotaties vindt plaats bij NS Cargo? Leidt het verstrekken daarvan tot 100% eigen vermogen?

Zie antwoord op vraag 48.

Milieu

50

De financiële afspraken met betrekking tot de bodemsanering van de terreinen van de Nederlandse Spoorwegen betekenen dat het naar schatting meer dan 50 jaar zal duren voordat voldoende middelen zijn gegeneerd om alle urgente en zeer urgente gevallen aan te pakken? Acht de minister dit een aanvaardbare termijn? Zo ja, waarom? Hoe zijn de bedragen voor de jaarlijkse bijdragen aan het saneringsfonds tot stand gekomen?

Het convenant heeft betrekking op de (zeer) urgente gevallen van ernstige bodemverontreiniging en het vaststellen van de totale omvang van de (zeer) urgente bodemverontreiniging van ernstige bodemverontreiniging. Het convenant vormt de basis voor een landelijke en uniforme aanpak in samenspraak met het bevoegde gezag van de (zeer) urgente verontreiniging van ernstige bodemverontreiniging in NS-percelen. Met ingang van 1996 zal met de reeds beschikbare financiële middelen onderzoek en sanering van NS-percelen ter hand worden genomen. Hierbij worden de doelstellingen van NMP-2 als gegeven beschouwd. In het geval van het convenant betekent dit dat de milieu-urgente gevallen van ernstige bodemverontreiniging in het jaar 2010 zijn gesaneerd of beveiligd en dat de omvang van de totale bodemverontreiniging in beeld is gebracht. Geconcludeerd kan worden dat het convenant aansluit op de doelstellingen zoals die geformuleerd zijn in het NMP-2.

Het behalen van de doelstellingen zal worden meegenomen in de 5-jaarlijkse herijking waarin het convenant in voorziet.

De bedragen voor de jaarlijkse bijdragen aan het saneringsfonds is gebaseerd op de gewogen verantwoordelijkheden van de betrokken partijen NS, VROM en V&W. Uitgegaan wordt in eerste instantie van een budget van f 35 mln. in 1996 en oplopend tot f 50 mln. in jaar 2000. Vanaf het jaar 2000 wordt het bedrag van f 50 mln. structureel.

Het door de partijen bij elkaar gebracht budget maakt het mogelijk de bodemverontreiniging gebruik makend van een fondsconstructie aan te pakken. Door de samenloop met maatschappelijke en bedrijfsmatige projecten, door schaalvoordelen vanwege de landelijke en uniforme aanpak, door mogelijke medefinanciering van derden en door het verhalen van onderzoek- en saneringskosten op derden kan naast het reeds ter beschikking staande budget de bodemoperatie van NS-percelen worden versneld. Ook technologische ontwikkelingen gedurende de looptijd van het convenant zullen naar verwachting bijdragen tot het versneld aanpakken van bodemverontreiniging. Het huidige beschikbare budget kan worden aangepast naar aanleiding van de 5-jaarlijkse herijking door de convenantpartijen.

Budgettaire consequenties

51

Hoe ziet het bekostigingsmodel van de taakorganisaties eruit (Railned, NS Railinfrabeheer, NS VL)?

In afwachting van een nieuw bekostigingsmodel, wordt de bekostiging van de taakorganisaties in 1996 voortgezet op basis van de vigerende

regelingen, die per taakorganisatie zijn vastgelegd in een overeenkomst voor 1995 resp. 1996.

De intentie is om het nieuw te ontwikkelen bekostigingsmodel zoveel mogelijk te baseren op bekostiging van gedefinieerde produkten/resultaten.

Naar verwachting zal dit niet voor alle activiteiten van de taakorganisaties realiseerbaar zijn.

Beter spoorvervoer!

52

Kan de regering garanderen, dat de positie van de reiziger niet onder druk komt te staan door uitvallen van treindiensten of opheffen van stopplaatsen of loketten?

Kern van de ontvlechtingsoperatie Rijksoverheid en NS is, dat de verantwoordelijkheid voor de exploitatie van vervoersdiensten primair de verantwoordelijkheid van de vervoerder wordt. De vervoerder besluit op grond van commerciële redenen en zijn inschattingen van de (potentiële) reizigersmarkt zelfstandig over de omvang en kwaliteit van het dienstenpakket. De overheid kan overigens om maatschappelijke redenen besluiten contracten voor onrendabele treinseries te sluiten. Zie voorts het antwoord op vraag 7.

53

Staat in het voorliggende contract de reiziger nog wel centraal en zo ja, hoe uit zich dat?

De kern van de ingang gezette verzelfstandigingsoperatie is het stimuleren van vervoerders, i.c. het NS-bedrijf, om meer klantgericht te opereren. De voornaamste klant van het NS-bedrijf is de reiziger.

Het afgesloten contract richt zich primair op dit doel. Ik verwijs daarbij onder andere naar de Overeenkomst op Hoofdlijnen (blz. 3), annex 1 bij het Memorandum Concernstructuur, etc. Overigens vormt dit hoofddoel de rode draad door de gemaakte afspraken heen.

Om dit doel te bereiken is het onder meer noodzakelijk om de verantwoordelijkheden van NS en Rijksoverheid te scheiden en te ontvlechten. Daarbij moet NS (marktsector) zich richten op de markt en de Rijksoverheid met name een taak krijgt in de voorwaardenscheppende sfeer (infrastructuur en capaciteitsmanagement).

54

Op 23 november is er een brief van de regering naar de Tweede Kamer gekomen over de consumentenbescherming in het openbaar vervoer. Moeten de intenties die in deze brief aan de orde komen niet in het contract worden opgenomen?

Mij is gebleken dat Rover, Consumentenbond ANWB en NS Reizigers de door mij ontwikkelde aanpak, dat wil zeggen een gezamenlijk inrichtingsproject in 1996, geheel onderschrijven. Ik heb er daarom geen behoefte aan de bereidheid van NSR ook nog eens in het overgangscontract reizigers vast te leggen. Dat geldt temeer omdat ik niet vooruit wil lopen op de resultaten van het overleg dat partijen in 1996 gaan voeren. Ik zou in het contract dus niets meer kunnen vastleggen dan de bereidheid van NSR tot participatie aan het overleg. De door NSR getoonde bereidheid is wat mij betreft voldoende. Bovendien heb ik in de nota (bijlage bij mijn brief, blz. 12) aangegeven dat het, in verband met toekomstige concurrentie op het spoorwegnet, niet in de rede ligt consumentenbescherming te verankeren middels bilaterale contracten tussen overheid en spoorweg-exploitant(en). Ook om die reden vind ik het niet wenselijk om nadere

bepalingen betreffende consumentenbescherming op te nemen in het overgangscontract reizigers.

55

Wat gebeurt er indien producenten en consumentenorganisaties niet tot overeenstemming komen over het handvest waarin het vereiste kwaliteitsniveau moet worden vastgelegd?

Laat ik voorop stellen dat ik verwacht dat partijen in 1996 wèl tot overeenstemming komen over een handvest voor de reiziger. Maar mocht dat onverhoopt toch niet lukken dan zal ik in de eerste plaats proberen de oorzaken van de blokkade weg te nemen, bijvoorbeeld door met partijen nader overleg te voeren. Levert ook dit geen resultaat op dan zal ik mij laten leiden door ontwikkelingen terzake op andere beleidsvelden alsook in het buitenland. Dat zou er toe kunnen leiden dat de overheid, zoals dat in Engeland gebeurd is, eenzijdig een handvest publiceert. Een dergelijk, van overheidswege vastgesteld handvest, kan echter niet anders dan kadergevend zijn. Ik hecht er daarom zeer aan dat partijen zelf overeenstemming bereiken over een handvest.

56

Kan nader worden toegelicht op welke wijze de niet-vrijblijvendheid van afspraken tussen producenten c.q. de overheid enerzijds en de consumentenorganisaties anderzijds, vorm zou kunnen krijgen?

Afspraken die partijen met elkaar maken zijn als zodanig niet vrijblijvend. Waar het om gaat is dat partijen daadwerkelijk tot afspraken komen en deze vervolgens naleven. Voor wat het komen tot afspraken betreft heb ik in mijn brief aan de Kamer over consumentenbescherming in het «Rijkskader 1996» (blz. 2 en 3) aangegeven over welke onderwerpen mijns inziens afspraken gemaakt moeten worden. Voor wat betreft de naleving zal ik in 1998 waar nodig tot wet en/of regelgeving overgaan. Het is ook denkbaar dat dat laatste op verzoek van de betrokkenen gebeurt teneinde consumentenbescherming ook van toepassing te laten zijn op andere producenten dan NS-Reizigers.

Ik acht dit geheel van maatregelen voldoende om te voorkomen dat er sprake zou kunnen zijn van vrijblijvendheid bij de inrichting van consumentenbescherming in 1996.

57

Hoe groot zal de aanloopsubsidie zijn voor het inrichten van een gezamenlijk secretariaat bij de consumentenorganisaties? Zal er na deze aanloopfase ook nog sprake zijn van subsidiëring van de consumentenorganisaties om de belangen van de treinreizigers te blijven behartigen?

Voor het inrichten van een secretariaat bij de consumentenorganisaties heb ik gedurende 3 jaar f 400 000 per jaar uitgetrokken. Ik ga er vanuit dat na 3 jaar de betreffende organisaties zo op elkaar ingespeeld zijn dat, of een gezamenlijk secretariaat niet meer nodig is, of zij er zelf voor zorgen als continuïteit noodzakelijk is. Ik beschouw de subsidie inderdaad als een aanloopsubsidie. In lijn met het consumentenbeleid van mijn collega van Economische Zaken, acht ik het geen goede zaak als consumentenorganisaties structureel financieel afhankelijk van de overheid zouden worden.

Volledigheidshalve vermeld ik nog dat ik naast de middelen voor het zojuist genoemde secretariaat, in 1996 f 1,2 miljoen uitgetrokken heb voor de onafhankelijke projectorganisatie die bedoeld is voor de daadwerkelijke inrichting van consumentenbescherming door de consumentenorganisaties en NSR.

58

Welke mogelijkheden/wegen staan er na de verzelfstandiging open voor (consumenten-)organisaties en reizigers indien zij bezwaar willen aantekenen tegen (wijzigingen) in de dienstregeling?

In het «Rijkskader 1996» in mijn brief aan de Kamer (blz. 2) heb ik aangegeven dat de consumentenorganisaties en NSR over dit punt wat mij betreft in 1996 niet-vrijblijvende afspraken moeten maken. Ik wil nu niet op het resultaat hiervan vooruitlopen.

Verder wil ik in herinnering roepen dat in het Kabinetsstandpunt Wijffels werd aangegeven dat de NSR zeker ook gevoelig is voor de maatschappelijke opinievorming. Dat laatste blijkt bijvoorbeeld uit het feit dat NSR nu reeds aangekondigd heeft weinig wijzigingen in de dienstregeling 1996/97 aan te zullen brengen. Deze informele weg kan dus zeker zo effectief zijn als formele regelgeving.

59

In het contract zijn op het punt van consumentenbescherming geen bepalingen opgenomen. Waarom is hiervan afgezien? Acht de regering het niet gewenst op dit punt alsnog afspraken in het contract op te nemen? Wat wil de regering doen om de consumenteninvloed en consumentenbescherming tot zijn recht te laten komen met betrekking tot beslissingen van de Nederlandse Spoorwegen die actueel zijn en reeds op korte termijn van kracht worden. (denk aan de Gooilijn, Driebergen-Zeist en Limburg)?

Zie antwoord op vraag 54.

De dienstregeling 1995/96 is de laatste die door mij is vastgesteld. Het consumentenbelang is in deze dienstregeling dus nog door de overheid ingevuld. Voor de situatie in de toekomst verwijs ik naar de beantwoording van vraag 56.

OVER DE WISSEL TUSSEN MARKT EN OVERHEID; DE VERZELFSTANDIGING VAN DE NEDERLANDSE SPOORWEGEN EN DE NIEUWE RELATIE TOT DE STAAT

Overeenkomst op Hoofdpijnen tussen de Staat der Nederlanden en de N.V. Nederlandse Spoorwegen

60

Welke concrete maatregelen van flankerend beleid zijn er genomen respectievelijk in uitvoering, aangezien deze de beoogde verzelfstandiging van de Nederlandse Spoorwegen als het ware moeten faciliteren.

Met name de mate waarin het treinprodukt aansluit bij de wensen van de (potentiële) klant, zoals de reistijd, prijs, betrouwbaarheid en het comfort, bepaalt de keuze van de klant. Deze keuze wordt ondersteund door het mobiliteitsgeleidende beleid van landelijke en regionale overheid. Bij het mobiliteitsgeleidende beleid gaat het om prijsbeleid t.a.v. de auto en parkeerbeleid. Ook het beleid op het gebied van ruimtelijke ordening is van belang.

Tenslotte stimuleert Verkeer en Waterstaat het vervoersmanagement van bedrijven.

De afgelopen jaren is door het kabinet een aantal maatregelen genomen t.a.v. de kosten van het autorijden:

- aftopping reiskostenforfait (1990)
- verhoging van de brandstofaccijnzen medio 1991 («kwartje van Kok»)

– verhoging in 1994 van benzine en dieselaccijnzen met 11 en 8 cent exclusief btw; tevens verhoging van prijs lpg met 5 cent en heffing van accijnzen op lpg (8 cent exclusief btw) In de jaren 1991 t/m 1994 zijn jaarlijks de NS-tarieven reëel verhoogd.

Over de periode 1986–1994 bezien is de prijsverhouding auto (brandstofprijzen) en spoorvervoer (tarieven) niet gewijzigd.

Ten aanzien van de brandstofprijs is onlangs besloten dat de tarieven van de betreffende accijnzen jaarlijks aan de inflatie worden aangepast. Indien de situatie in buurlanden dit toelaat, zou naar mijn mening overwogen moeten worden de dan ontstane binnenlandse ruimte te benutten.

Door een groot aantal gemeenten is parkeerbeleid gevoerd, zowel t.a.v. invoering danwel uitbreiding van betaald parkeren, als t.a.v. de normering in het kader van het zogeheten A-B-C-beleid en belanghebbenden parkeren. Dit beleid zal de komende jaren worden gecontinueerd.

Overigens geldt dat de parkeertarieven en fiscale maatregelen ook een rol spelen bij de ontwikkeling van de variabele autokosten; deze maatregelen zijn echter niet in de bovengenoemde prijsverhouding auto–OV opgenomen. Vanzelfsprekend oefent een zelfstandige NS invloed uit op de ontwikkeling van de NS-tarieven in vergelijking tot de variabele autokosten.

Tevens is gestart met uitvoering van het VINEX-beleid, dat o.a. moet leiden tot een goede afstemming tussen ruimtelijke ordening en het openbaar vervoer.

Vervoersmanagement is door veel bedrijven opgepakt.

Het heeft bij deze bedrijven geleid tot een gevoel van eigen verantwoordelijkheid t.a.v. de mobiliteit binnen het bedrijf.

61

Hoe kunnen de Nederlandse Spoorwegen de taakstelling uit het reizigerscontract realiseren, indien het door de rijksoverheid door te voeren flankerend beleid uitblijft?

Zoals in antwoord op vraag 60 is aangegeven, is de beoogde groei van het reizigersvervoer in belangrijke mate afhankelijk van het beleid van de verzelfstandigde NS en de mogelijkheden die investeringen in het spoorwegnet (Prorail, Tweede Tactisch Pakket) vervoerders bieden om te komen tot produktverbeteringen en betere afstemming van vervoersproducten op de markt en de wensen van de (potentiële) klant.

Het beleid t.a.v. parkeren en ruimtelijke ordening is in uitvoering.

Ditzelfde geldt voor prijsbeleid t.a.v. de auto in het kader van uitvoering van het NMP-2 (zie antwoord op vraag 60).

62

De taken met betrekking tot infrastructuur, verkeersleiding en veiligheid komen totaal onder verantwoordelijkheid en voor rekening van het Rijk. Zij worden uitgevoerd door Nederlandse Spoorwegen-bedrijven in de taaksector. Op welke wijze is de zeggenschap van het rijk en de controle door het parlement gegarandeerd?

De minister is verantwoordelijk voor het beleid aangaande railinfrastructuur voorzieningen en voor de regulering van het gebruik daarvan. Daartoe beschikt de rijksoverheid over de volgende instrumenten:

- de zeggenschap over kwaliteit, kwantiteit, planning en bekostiging van railinfrastructuur
 - de waarborging dat vervoersexploitanten op gelijke voorwaarden toegang krijgen tot het spoornet
 - de bepaling van het toedelingsregime voor het spoornet
 - de normering van de veiligheid van het spoorvervoer
 - de waarborging van een maatschappelijk gewenst vervoersaanbod.
- Deze ministeriële verantwoordelijkheden, alsmede de toepassing van genoemde instrumenten, zijn onderworpen aan de parlementaire instemming en controle.

63

Welke voorwaarden wil de regering stellen aan het toelatingsbeleid (toelatingseisen) voor het spoorwegennet?

Het algemene uitgangspunt voor de toelating is dat het Nederlandse spoorwegennet zo open mogelijk is. De toelatingsregeling dient een efficiënte, objectieve, non-discriminatoire en toetsbare toelating te garanderen en de kwaliteit van de spoorwegondernemingen te waarborgen. Bij het opstellen van een regeling voor toelating zal onderscheid gemaakt worden naar:

- de toegang tot het beroep:

Hieronder vallen eisen die betrekking hebben op het verkrijgen van de exploitatievergunning. Dit zijn eisen inzake vakbekwaamheid, kredietwaardigheid en betrouwbaarheid.

- de toegang tot het verkeer:

Hieronder vallen de veiligheidseisen en eisen bijvoorbeeld m.b.t. de verzekeringsplicht.

- de toegang tot de markt:

Hieronder valt de afweging die wordt gemaakt op basis van het reciprociteitsprincipe.

Ik verwijs hiervoor naar mijn antwoord op vraag 8.

Het streven is het aantal toelatingseisen zo beperkt mogelijk te houden en alleen het strikt noodzakelijke te regelen.

64

Wat zijn maatschappelijke gewenste vervoersdiensten?

Een maatschappelijk gewenste vervoersdienst is een vervoersdienst waarvan de overheid vindt, dat deze, in aanvulling op hetgeen om commerciële redenen aan vervoersdiensten in de markt tot stand komt, gerealiseerd zou moeten worden. Op grond van haar uiteindelijke verantwoordelijkheid voor het voorzieningsniveau kan de Rijksoverheid – en desgewenst wellicht de lagere overheden – beslissen tot (aanvullende) contractering van zo'n dienst.

65

Welke ruimte geeft de regering de Kamer wat betreft een wijziging van het contract?

Ik beschouw de tussen Rijksoverheid en NS gemaakte afspraken als een totaalpakket, dat een belangrijke bijdrage levert aan het realiseren van de lange termijn doelstellingen van het verkeers- en vervoersbeleid, met name voor een verdere verbetering van het openbaar vervoer per spoor.

Voorts zij opgemerkt, dat in artikel 2 van de overeenkomst op hoofdlijnen is bepaald, dat de afspraken met NS zijn gemaakt onder voorbehoud van goedkeuring door de Tweede Kamer (zie ook vraag 68).

66

Heeft ten aanzien van de nieuwe Nederlandse Spoorwegen-organisatie een beoordeling plaatsgevonden op mededingingsaspecten? Zo ja, wat zijn de bevindingen? Is het Ministerie van Economische Zaken hierbij betrokken geweest?

Het hoofddoel van de verzelfstandigingsoperatie is grotere klantgerichtheid. Een van de daarbij te hanteren instrumenten is een vergroten (van de mogelijkheid) van concurrentie, conform de EG-richtlijn 91/440. Zo kunnen nu andere vervoerders hun diensten aanbieden met gebruikmaking van de infrastructuur. Met de NS zijn afspraken gemaakt over aanbesteding (zie paragraaf 8 van het Memorandum Concernstructuur). Voorts zal binnen het NS-concern, na een geleidelijke overgangperiode, de gedwongen winkelnering worden afgeschaft. De Wet economische mededinging is niet van toepassing op de wijze waarop het NS-concern wordt ingericht. De gedragingen van de diverse NS-onderdelen vallen uiteraard wel volledig onder deze wet. Daar waar relevant, is hiervoor, is in de contracten hierin voorzien. Bij de totstandkoming van de contracten is het Ministerie van Economische Zaken betrokken geweest.

67

Wat is de stand van zaken met betrekking tot de EG-richtlijn dat Lid-Staten de openbare dienstverplichting van de spoorwegen opheffen? Wat heeft dit voor consequenties?

Verwezen zij naar het antwoord op een vergelijkbare vraag nummer 119.

IME-consult constateert terecht dat de Europese regelgeving vrijwel geen ruimte laat om – eenzijdig – in te grijpen in dienstregelingen en tarieven van NS. De daarop betrekking hebbende bepalingen van de Wet personenvervoer zijn inmiddels buiten toepassing verklaard (kb van 19 mei 1993, Stb. 291). Zoals in de toelichting bij het voorstel van wet tot aanpassing van de Spoorwegwet en de Wet personenvervoer aan Richtlijn nr. 91/440/EEG en Verordening (EEG) nr. 1893/91 (kamerstuk II 1994/95, 24 042, nr. 3) reeds is uiteengezet, beoogt de richtlijn om spoorwegondernemingen de status te geven van een volgens commerciële beginselen functionerende onafhankelijke onderneming die zich richt naar de behoeften van de markt. In verband daarmee bepaalt de richtlijn onder meer dat de spoorwegondernemingen vrijheid toekomt ten aanzien van de levering en marketing van diensten en de tarieven. De verordening schrijft voor dat de met het begrip openbare dienst verbonden wettelijke verplichtingen op het gebied van onder andere het vervoer per spoor moeten worden opgeheven. Teneinde toereikende vervoersdiensten te waarborgen, biedt de verordening de mogelijkheid om zogenaamde openbare dienst contracten af te sluiten (de «contractsector»). Eenzijdige, door de overheid opgelegde verplichtingen ten aanzien van het nationale openbaar spoorvervoer kunnen niet gehandhaafd blijven; het gaat hierbij om onderwerpen als goedkeuring of vaststelling van de dienstregeling en de tarieven.

De consequentie van een en ander is dat de overheid haar wensen ten aanzien van dienstregeling en tarieven niet eenzijdig op kan leggen aan NS, maar daarover overeenstemming moet bereiken met een vervoerder.

68

Welke formele en materiële ruimte zal er in de besprekingen over de opstelling van het definitieve contract bestaan om de verzelfstandigingsoperatie eventueel – op basis van ervaringen – geheel of gedeeltelijk terug te draaien?

Alvorens in te gaan op de gestelde vraag wil ik de status van het op 29 juni jl. getekende totaalcontract nog eens belichten. Dat contract is in die zin definitief, dat daarin de uitgangspunten voor de relatie tussen de Rijksoverheid en de N.V. Nederlandse Spoorwegen, daaronder begrepen de taakorganisaties van de overheid, zijn neergelegd. Dit definitieve karakter geldt ook het overgangscontract reizigersvervoer. Het ligt niet in mijn bedoeling na afloop van de contractperiode in 2000 een vervolgccontract te sluiten; het overgangscontract reizigersvervoer bouwt de relatie overheid en het bedrijf NS Reizigers af. Dit betekent uiteraard niet dat daarmee de betrokkenheid van de overheid bij het reizigersvervoer van de baan is. De overheid blijft door middel van contractering van onrendabele diensten verantwoordelijk voor een toereikend voorzieningenniveau.

Het contractpakket van 29 juni jl. zal de komende jaren op onderdelen nog nader worden uitgewerkt. Die onderdelen betreffen met name de genoemde relatie met de taakorganisaties Railned, NS Railinfrabeheer en NS Verkeersleiding.

Dan de vraag welke ruimte er nog is om de verzelfstandingsoperatie eventueel terug te draaien. Het besluit om de NS-organisatie te verzelfstandigen is reeds door het kabinet genomen in februari 1993, welk besluit groen licht gekregen heeft van de Tweede Kamer in september van dat jaar. De inspanningen van de afgelopen jaren zijn er dan ook op gericht geweest die verzelfstandiging op een verantwoorde wijze vorm te geven. De mogelijkheid de gehele verzelfstandiging terug te draaien is daarbij, gezien de genoemde besluiten en de enorme consequenties die een dergelijke terugdraai-operatie zou hebben, niet meegenomen. Wel is uiteraard rekening gehouden met de mogelijkheid dat op onderdelen een andere koers moet worden gevaren dan op dit moment voorzien. Om die reden is afgesproken dat voor wat de betreft de relatie van de overheid met de taakorganisaties binnen NS, zijnde de organisaties die een deel van de overheidsverantwoordelijkheid voor de infrastructuur moeten waarmaken, een evaluatie plaatsvindt uiterlijk in 1999.

Ook de totstandkoming van wetgeving biedt de gelegenheid tot een bijstelling; de Overeenkomst op Hoofdpijnen bevat daartoe een voorbehoud (artikel 4).

Overigens is het zo, dat de Europese regelgeving een terugkeer naar de verhouding, die in het recente verleden bestond tussen RO en NS, niet toelaat.

Bijlage I bij de Overeenkomst op Hoofdpijnen Intentienotitie relatie Rijksoverheid-Nederlandse Spoorwegen

69

Waarom is gekozen voor een constructie waarbij de taaksector van de Nederlandse Spoorwegen onderdeel van het Nederlandse Spoorwegenconcern blijft? Waarom is uit het oogpunt van effectiviteit en bestuurlijke efficiency niet gekozen voor een grotere organisatorische binding tussen de taakorganisaties Railned en Verkeersleiding? Immers, vooral deze twee organisaties moeten zorgdragen voor een optimalisatie van het spoorgebruik. Waarom wordt er in het contract voor gekozen, delen van de voorziene evaluatie door de taaksector zelf te laten verzorgen?

Een verzelfstandigingsoperatie, zoals deze zich nu bij de NS voltrekt, grijpt diep in op structuur en cultuur. Tegelijkertijd moet de «winkel open blijven».

Het bleek mogelijk om zodanige afspraken tussen NS en Rijksoverheid te maken, zodat recht werd gedaan aan de in het Kabinetsstandpunt opgenomen randvoorwaarden (zie paragraaf 10 van het Kabinetsstandpunt).

Om deze redenen zag ik geen noodzaak om de NS-taaksector af te splitsen van de rest van het concern, onverlet de evaluatie die voorzien is in 1998/99.

Met betrekking tot de inrichting voor het NS-concern heb ik de NS gevraagd mij een voorstel te doen. Zij heeft daarbij voorgesteld om een organisatorische scheiding aan te brengen tussen Railned en Verkeersleiding. Ik heb dit voorstel getoetst aan de hand van de vraag of de door mij beoogde taakuitoefening gewaarborgd is. Dit kon bevestigend beantwoord worden. Overigens is mede omwille van het veiligstellen van de langere termijn adviesfunctie van Railned, en deze niet te belasten met de operationele uitvoering (Verkeersleiding), gekozen voor een organisatorische scheiding.

Delen van de voorziene evaluatie zijn bewust bij de taakorganisaties ondergebracht. Daarbij is de gedachtenlijn geweest dat de organisaties zelf primair verantwoordelijk zijn voor een optimalisatie van de taakuitoefening. Wel zal in een aantal gevallen de Rijksoverheid als opdrachtgever fungeren. De Rijksoverheid is uiteraard verantwoordelijk voor het trekken van beleidsconclusies uit de evaluatie.

70

Wat betekent de Europese richtlijn die bepaalt dat de railinfrastructuur alleen wordt opengesteld voor gecombineerd goederenvervoer en internationale samenwerkingsverbanden voor de positie van de verzelfstandige Nederlandse Spoorwegen. Blijft hierdoor een monopoliepositie in stand?

Met het oog de bevordering van de concurrentie in de sector van het spoorvervoer bepaalt Richtlijn nr. 91/440/EEG van de Raad van de Europese Gemeenschappen van 29 juli 1991 (PbEG L 237/25) betreffende de ontwikkeling van de spoorwegen dat internationale samenwerkingsverbanden en spoorwegondernemingen die in één van de lid-staten van de Europese Unie zijn gevestigd een recht van toegang en/of doorvoer hebben voor het verrichten van internationale vervoersdiensten en/of internationale gecombineerde goederenvervoersdiensten.

Dat deze toegangs- en doorvoerrechten – vooralsnog – beperkt zijn, belet de lid-staten niet om voor hun grondgebied een verdergaande openstelling van spoorweginfrastructuur mogelijk te maken. De richtlijn stelt het minimum vast.

De strekking van de richtlijn is niet het instandhouden van monopolies, maar het – geleidelijk – doorbreken daarvan.

71

In hoeverre is onafhankelijkheid van het capaciteitsmanagement gewaarborgd, aangezien de organisaties die met die taak belast zijn opereren binnen concernverband van de Nederlandse Spoorwegen?

De volgende elementen zullen de onafhankelijkheid van Railned en NS Verkeersleiding doeltreffend waarborgen:

1. Railned en NS Verkeersleiding zijn juridisch zelfstandige dochters binnen het NS-concern;
2. De toedelingsprincipes en -procedure worden door de rijksoverheid bepaald;
3. Er wordt een Raad van Toezicht ingesteld die toezicht zal houden op de uitvoering van het toedelingsproces;
4. Er komt een bezwaar- en beroepsprocedure voor belanghebbenden bij besluiten over de toedeling van railinfracapaciteit.

In 1999 vindt een evaluatie van de taakorganisaties Railned en NS Verkeersleiding plaats. Een van de criteria daarbij zal zijn de onafhankelijke taakuitoefening.

72

Op welke termijn kan de taaksector uit de Nederlandse Spoorwegen ontvlecht worden en buiten de Nederlandse Spoorwegen-holding geplaatst worden?

Met de herschikking van de taakorganisaties binnen het geheel van het NS-concern en de sturings- en toetsingsbevoegdheden van de Rijks-overheid ten aanzien van die taakorganisaties is een balans gevonden tussen de eisen die voortvloeien uit het publieke karakter van deze taakuitoefening en de binnen de NS-organisatie gebundelde expertise op deze terreinen. De afgesproken evaluatie in het jaar 1999 biedt het kader om onder ogen te zien of die balans in de praktijk aan de verwachtingen heeft beantwoord. Zonder enige pretentie van volledigheid kunnen in het kader van die evaluatie onderwerpen als de non-discriminatoire behandeling van andere vervoerders van NS, de juistheid van toerekening van kosten tussen de markt- en taaksector, de efficiency van de taakuitvoering, de getrouwheid aan het publieke karakter etc. de revue passeren. Zou ooit, bij gelegenheid van de evaluatie of op een ander tijdstip, het besluit worden genomen dat de taakorganisaties buiten NS geplaatst moeten worden, dan zal daaraan uitvoering moeten worden gegeven met een de belangen passende zorgvuldigheid.

Het met die uitvoering genoemde tijdsbeslag zal onder meer worden bepaald door de nieuwe organisatorische inbedding die de taakorganisaties zullen krijgen. Daarbij moet worden bedacht dat aan de verschillende juridische mogelijkheden om aan zo'n besluit uitvoering te geven verschillende termijnen verbonden zijn.

73

Hoe gaat de Raad van Toezicht van het capaciteitsmanagement er uit zien en wat voor een mensen komen er in deze Raad?

De Raad van Toezicht zal uit drie leden bestaan. Het doel van de Raad is het bevorderen van een objectieve en non-discriminatoire toedeling. De Raad krijgt tot taak toezicht te houden op de uitvoering van het toedelingsproces door Railned en NS Verkeersleiding. De Raad krijgt een aantal bevoegdheden om zijn taak uit te oefenen, zoals het opvragen van informatie, het gevraagd en ongevraagd adviseren van de minister en het geven van een aanwijzing aan Railned en NS Verkeersleiding over de wijze waarop zij uitvoering geven aan hun werkzaamheden van toepassing zijnde beleidskaders en -regels.

De Raad dient te beschikken over actuele en operationele kennis van het railvervoer. Daarnaast dient de Raad te beschikken over logistieke, bestuurlijke, mededingings-, capaciteitsverdelende en verkeerskundige kennis. Mogelijke kandidaten kunnen worden gezocht in de bestuurlijke sector, in de universitaire wereld en bij andere sectoren waar sprake is van capaciteitsverdeling.

De Raad krijgt een eigen secretariaat.

74

Waarom zijn de toelatings- en toedelingseisen nog niet bekend? Krijgt de Kamer daar zeggenschap over?

Met betrekking tot toelating gelden de eisen die in de Spoorwegwet en de Wet personenvervoer zijn neergelegd. Momenteel wordt onderzocht of deze eisen, gelet op de nieuwe verhoudingen in het railvervoer, aanpassing behoeven. De toedelingsprincipes worden neergelegd in een

beleidsdocument en vervolgens door Railned uitgewerkt. Ik zal u dit beleidsdocument en de uitwerking door Railned in het voorjaar van 1996 doen toekomen.

Het aantal toedelingsregels zal zo beperkt mogelijk worden gehouden, omdat de toedeling, mede vanwege de schaarste aan capaciteit, zoveel mogelijk gebaseerd zal zijn op het marktmechanisme. Gegeven de beleidsdoelstellingen voor verkeer en vervoer en gegeven de noodzaak van onderhoud, is toch enige regulering noodzakelijk. De toedelingsregels zullen betrekking hebben op de verdeling tussen onderhoud en vervoer, tussen reguliere en dedicated infrastructuur en tussen reizigers- en goederenvervoer. Voor wat betreft dat laatste is in het Tweede Tactisch Pakket Railinfrastructuur opgenomen dat het aantal reizigerstreinen tijdens de spitsuren niet zal worden beperkt en dat op enkele met name in het TTP genoemde baanvakken zich de noodzaak kan voordoen van prioriteit voor het goederenvervoer. Dit principe wordt door Railned uitgewerkt in een concrete toedelingsregel. Voor wat betreft de verdeling tussen onderhoud en vervoer is in bijlage VII bij de Overeenkomst op hoofdlijnen vastgelegd dat aan de infrabeheerder het capaciteitsvolume zal worden gegarandeerd dat redelijkerwijs noodzakelijk is voor de uitvoering van de instandhoudingswerkzaamheden. De verdeling van dit volume voor de afzonderlijke instandhoudingswerkzaamheden zal plaatsvinden in concurrentie met het capaciteitsbeslag voor vervoer.

75

Waarom kunnen de Nederlandse Spoorwegen algemene richtlijnen/ aanwijzingen geven aan de taakorganisaties, waardoor er zeggenschap is over de bedrijfsvoering, de inrichting van de taakorganisaties (m.n. de benoeming van het management), de arbeidsvoorwaarden en het personeelsbeleid, de organisatie van de samenwerking met andere bedrijfsonderdelen? Waar kan in deze constructie de onafhankelijkheid van de taakorganisaties ten opzichte van de Nederlandse Spoorwegen terug gevonden worden?

De onafhankelijke positie van de taakorganisaties is op verschillende wijzen gewaarborgd: allereerst door onderbrenging van de desbetreffende functies in afzonderlijke vennootschappen onder vermijding van financiële kruisverbanden met NS-concernonderdelen die tot de marktsector behoren en – daarmee samenhangend – door de bepaling dat statutaire wijzigingen ten aanzien van de taaksector de goedkeuring van de rijksoverheid behoeven; voorts door een scheiding van beleid en uitvoering waarbij de vaststelling van het beleid is voorbehouden aan de rijksoverheid en de taakorganisaties belast zijn met de uitvoering daarvan; vervolgens, door een geschillenregeling op grond waarvan belanghebbenden geschillen inzake de toedeling van spoorwegcapaciteit ter beslechting aan een arbitragecommissie kunnen voorleggen (Railned) en tenslotte door de instelling van een Raad van toezicht capaciteitsmanagement (Railned en Verkeersleiding).

N.V. NS draagt zorg voor de kwaliteit van de bedrijfsvoering en van de bemensing van de taakorganisaties; uitsluitend daartoe strekt de aanwijzingsbevoegdheid van N.V. NS.

Dat N.V. NS bevoegd is om de taakorganisaties algemene aanwijzingen te geven met betrekking tot bedrijfsvoering, inrichting, arbeidsvoorwaarden en samenwerking met andere bedrijfsonderdelen doet geen afbreuk aan de onafhankelijke positie van de taakorganisaties: dergelijke aanwijzingen moeten passen binnen het met de overheid overeengekomen samenstel van afspraken en moeten stroken met de statutair verankerde publieke doelstelling van de taakorganisatie.

Bijlage II bij de overeenkomst op hoofdlijnen; Intentienotitie definitie en zeggenschap infrastructuur

76

Waarom is er gekozen voor een constructie waarbij economisch en juridische eigendom gescheiden zijn, en allebei bij onderdelen van de holding van de Nederlandse Spoorwegen zijn geplaatst?

De keuze voor eigendomspositionering zoals deze nu wordt voorgesteld is het resultaat van een intensieve discussie met NS.

Vorop staat dat NS Railinfrabeheer (RIB), als dagelijks beheerder van de infrastructuur, de aangewezen economische eigenaar is van de infrastructuur. Voor wat betreft de juridische eigendom heeft Verkeer en Waterstaat steeds als uitgangspunt gehanteerd dat de primaire zeggenschap over de infrastructuur zoals die voortvloeit uit het zijn van juridisch eigenaar ofwel bij de overheid ofwel binnen de invloedssfeer van de overheid moet liggen, bijvoorbeeld bij RIB. Bij deze laatste optie zouden de economisch en juridisch eigenaar een en dezelfde zijn. In ieder geval zouden geen vennootschappelijke kruisverbanden mogen bestaan tussen de juridisch eigenaar en NS-markt. NS-Holding als juridisch eigenaar was voor Verkeer en Waterstaat ondermeer uit het oogpunt van dergelijke kruisverbanden onaanvaardbaar. Met de door Verkeer en Waterstaat voorgestelde opties (bij overheid of bij RIB) kon NS zich echter niet verenigen.

Besloten is uiteindelijk tot een tussenvorm, waarbij enerzijds de juridische eigendom noch bij NS-Holding, noch bij de overheid of RIB geplaatst wordt, maar in een nieuw op te richten en met waarborgen omklede B.V. binnen het NS-concern en anderzijds door de toedeling van de economische eigendom aan RIB de met de infrastructuur samenhangende bevoegdheden en verantwoordelijkheden bij RIB komen te liggen. Deze oplossing past binnen de randvoorwaarden van het Kabinetsstandpunt Wijffels.

Bij de evaluatie in 1999 zal worden bezien in hoeverre de gekozen oplossing bevredigend is.

77

Waarom is er mede in het kader van het versterken van de positie van de overheid als contractpartner van de Nederlandse Spoorwegen niet voor gekozen in het contract ook vóór het jaar 2000 reeds de mogelijkheid te scheppen voor het opleggen van een infraheffing?

In het Kabinetsstandpunt over het advies van de Commissie Wijffels is neergelegd dat het in zijn algemeenheid wenselijk is dat de vervoersmodaliteiten bijdragen aan de kosten van de infrastructuur. Er is voor gekozen de heffing voor de railinfrastructuur tot 2000 op nul te zetten om het reizigers- en het goederenbedrijf de ruimte te geven tot een rendabele exploitatie te komen. Als er al voor 2000 een heffing zou zijn, zou dit kunnen leiden tot een minder snelle afbouw van de generieke subsidie dan wel een grotere contractsector. De infraheffing zal een wettelijke basis krijgen.

78

Indien de werkelijke kosten voor NS Railinfrabeheer waarvoor NS stations moet betalen belemmerend werken voor een gezonde bedrijfs-economische exploitatie, draait NS Railinfrabeheer dan op voor de kosten of betekent dit dat deze activiteit van NS stations dan niet uitgevoerd kan worden, zoals dit in een marktsituatie gebruikelijk is?

NS Railinfrabeheer draagt alleen de kosten verbonden aan de railverkeers- en vervoersinfrastructuur (w.o. perrons en tunnels) en draagt

bij in de exploitatiekosten van bestaande stations en combi-perrongebouwen gebaseerd op de transferruimte, die zij in gebruik heeft. Eenzelfde regeling geldt voor de bijdrage in de exploitatiekosten van nieuwe stations.

Er is in beginsel geen sprake van een bijdrage van NS Railinfrabeheer in de kosten van commerciële activiteiten van NS Stations.

De railverkeers- en vervoersinfra (perrons/tunnels) zijn het juridisch eigendom van RIT (economische eigendom berust bij Railinfrabeheer). NS Stations heeft, binnen voorwaarden, een exclusief recht tot commerciële exploitatie. Vanaf 2000 kan een bijdrage van NS Stations in de RIB-exploitatiekosten aan de orde komen. Indien de bijdrage belemmerend werkt voor een gezonde bedrijfseconomische exploitatie van de commerciële activiteit kan NS Stations afzien van verdere exploitatie of kan een «maatwerk»-bijdrage worden ontwikkeld.

79

Wat betekent de verzelfstandiging van de Nederlandse Spoorwegen voor de exploitatie van de bestaande en nieuw aan te leggen stations? Kunnen eerder gedane toezeggingen (bijv. in VINEX-verband) niet worden nagekomen, vanwege de verwachte onrendabele positie van het station?

De overheid beslist vanuit de optiek van het verkeers- en vervoersbeleid over het bouwen resp. sluiten van stations. Deze beslissing betreft de primaire infrastructuur (perrons ca.) en noodzakelijke transfercapaciteit (ruimte); samen vormen deze het «basisstation».

Toezeggingen zoals aan de orde in VINEX-verband zijn/worden gebaseerd op verkeers- en vervoersbeleid; er zijn geen redenen om daarop nu terug te komen.

De bediening van nieuwe stations zal ofwel binnen de context van commercieel te exploiteren treinseries plaatsvinden, ofwel onderdeel kunnen uitmaken van de contractsector.

80

Hoe is de scheiding tussen het publieke deel en het NS deel van stations en perrons aangebracht in het contract?

Stationsgebouwen en perrons hebben publieke functies (kort gezegd: waarborgen voor de voor het verkeer- en vervoerbeleid noodzakelijke voorzieningen en non-discriminatoire behandeling van vervoerders). Daarnaast bieden zij mogelijkheden voor commerciële exploitatie. Deze commerciële functie kan, altijd binnen de uit de publieke functies voortvloeiende randvoorwaarden, versterkend werken op het openbaar vervoer per spoor. Dit uitgangspunt heeft een naar gelang het gaat om stationsgebouwen dan wel perrons verschillende uitwerking gekregen.

De scheiding tussen het publieke deel en het NS-deel is op hoofdlijnen beschreven in de Intentienotitie definitie en zeggenschap infrastructuur (bijlage II bij de Overeenkomst op hoofdlijnen). Nadere uitwerking vindt plaats in twee overeenkomsten waarbij NS Railinfratruster B.V. (RIT) en NS Railinfrabeheer B.V. (RIB) partij zijn, en welke door de Minister van Verkeer en Waterstaat moeten worden goedgekeurd.

Ten aanzien van perrons krijgt deze scheiding als volgt vorm. De economische eigendom van perrons ligt bij RIB, die deze perrons voor verkeers- en vervoersdoeleinden gebruikt. Het is RIB die in beginsel bepalend is bij het verwezenlijken van deze doeleinden. NS Stations krijgt op basis van het contract een algemeen en exclusief exploitatierecht om op perrons commerciële activiteiten te verrichten. Dit recht geldt in principe voor periodes van 15 jaar. Tussentijdse heroverweging is onder omstandigheden mogelijk. Concrete commerciële exploitatie (kiosk, reclameborden e.d.) van het recht is alleen mogelijk indien dit geen

onaanvaardbare consequenties heeft voor de publieke functies van het perron. Een voornemen van NS Stations tot het ontwikkelen, vernieuwen of verlengen van commerciële activiteiten op perrons wordt voorgelegd aan de directeur van RIB, die de activiteit toetst aan het publieke belang op grond van in het contract genoemde criteria zoals het afwikkelingsniveau van de reizigersstromen, logische en overzichtelijke looproutes en gelijke behandeling tussen reizigers van verschillende vervoerders. In geval van grote consequenties voor de transfer(publieke-)functies stemt RIB af met Railned. Afhankelijk van de aard van de commerciële activiteit kan het recht in een specifiek geval zowel een juridisch meer flexibele vorm krijgen (bijv. huur) als een meer duurzame vorm (bijv. opstalrecht). In een regeling voor geschillen tussen RIB en NS Stations is voorzien.

De economische eigendom van stations ligt bij NS Stations. NS Stations heeft zich contractueel vastgelegd dat de voorzieningen die de overheid noodzakelijk acht vanuit het verkeer- en vervoerbeleid zowel kwalitatief als kwantitatief gerealiseerd worden en beschikbaar zijn. Ook mogen de verschillende vervoerders en hun reizigers niet gediscrimineerd worden m.b.t. de transferfunctie binnen stations en het aansluitend vervoer. De in het bovenstaande voor perrons reeds genoemde criteria voor toetsing van de commerciële activiteit aan de transfer/publieke functie zijn ook voor stations van toepassing. RIB ziet er in overleg met Railned op toe dat NS Stations de genoemde regels naleeft. Ook voor meningsverschillen tussen RIB en NS Stations is voorzien in een geschillenregeling.

Afgesproken is dat de bestuurslast voor de overheid en NS bij uitvoering van de afspraken zo gering mogelijk is.

81

Kan nader worden ingegaan waarom het essentieel is dat de rijks-overheid via de HID zoveel mogelijk vanaf het begin wordt betrokken bij de voorbereiding van inrichtingsplannen voor pleinen en aansluitend vervoer bij Nederlandse Spoorwegen-stations?

De betrokkenheid van het ministerie is van belang vanwege de mogelijkheid dat de rijksoverheid in voorkomende gevallen financieel bijdraagt in dergelijke inrichtingsplannen.

Deze betrokkenheid van rijksoverheid wijzigt (wordt beperkt) waar sprake is van een gebundelde doeluitkering voor infrastructuur (voor projecten < 25 mln).

Bijlage III bij de overeenkomst op hoofdlijnen; Intentienotitie overige afspraken

82

Op welke wijze zijn de bedragen voor instandhouding van infrastructuur (NS RIB) gemotiveerd?

De onderbouwing door NS van de bedragen voor instandhouding bestaat uit de volgende onderdelen:

instandhoudingsbudget (op basis van onderzoek McKinsey), REF/GEF-uitbreidingsinvesteringen, milieu, effecten wijziging toedeling vreemd vermogen, herberekening t.g.v. definitie infrastructuur, verzekeringen en loon/prijspeil 1995.

Over de precieze bedragen die bij deze onderdelen horen vinden thans nog gesprekken met NS Railinfrabeheer plaats.

Algemeen gesteld is de volgende systematiek gehanteerd: uitgegaan is van de oorspronkelijke totale rijksbijdrage t.b.v. NS. Deze is gesplitst in een bijdrage voor NS Reizigers, Railned, NS Verkeersleiding en NS Railinfrabeheer t.b.v. instandhoudingskosten. Deze laatste bijdrage is gemuteerd voor een bijdrage van NS Railinfrabeheer aan NS Stations

t.b.v. de onderhouds- en kapitaalslasten van de transferruimtes in de stations (totaal 50 mln. per jaar).

Bijlage V bij de overeenkomst op hoofdlijnen; Intentienotitie uitwerking tweede fase

83

Kan een actueel voortgangsoverzicht worden verstrekt van de in bijlage V beschreven werkzaamheden?

Ten aanzien van alle werkzaamheden die in bijlage V beschreven worden vindt thans overleg plaats met de NS. Hierbij krijgt u een actueel overzicht van de verwachte afronding van deze onderwerpen:

- Beschrijven aansprakelijkheidsverdeling tussen overheid, taakorganisaties en vervoersbedrijven.

Er wordt nu specialistisch advies ingewonnen over een gedetailleerde afbakening van de wederzijdse aansprakelijkheden en verantwoordelijkheden. Dit advies wordt ultimo januari 1996 verwacht.

- Opstellen bekostigingsmodel taakorganisaties.

De huidige bekostigingssystematiek is «input»gericht. Het ligt in de bedoeling de nieuwe systematiek meer aan te laten sluiten op de gewenste effecten, of wel «output»gericht. Op een dergelijke wijze wordt meer recht gedaan aan de gewenste afstandelijke sturing.

Naar verwachting zal het bekostigingsmodel voor Railned en NS Verkeersleiding in de tweede helft van 1996 gereed komen, en het bekostigingsmodel voor Rail Infra Beheer medio 1997.

- Ten behoeve van de volgende onderwerpen:

- Beschrijven werkwijze infravoorziening.
- Beschrijven besturingsmodel instandhouding.
- Uitwerken sturingsrelatie RO-RIB.

is een projectmatige aanpak gestart. Deze werkzaamheden staan in relatie met de nieuwe bekostigingsmodellen voor de taakorganisaties. Naar verwachting zal dit ultimo 1997 zijn afgerond.

- Innovatie en systeemontwikkeling.

Er is nu duidelijkheid over de taakafbakening tussen de NS-taakorganisaties. De afronding van dit onderwerp wordt in de tweede helft van 1996 verwacht.

- Milieu en externe veiligheid.

Er is een inventarisatie gemaakt van de betrokkenen en hun belangen. Op basis daarvan wordt een structuur ingericht waarin die belangen worden samengebracht en gewogen. Naar verwachting zal dit in de eerste helft van 1996 zijn beslag krijgen.

- Uitwerken sturingsrelatie RO-Spoorwegveiligheid.

Overleg vindt thans plaats over de onderlinge relaties. Afronding wordt medio 1996 verwacht.

- Uitwerken sturingsrelatie RO-Railned en RO-NS Verkeersleiding capaciteitsmanagement.

Uitwerking van de sturingsrelatie vindt plaats in het kader van de jaarcontracten voor de jaren 1996 en verder.

Bijlage VI bij de overeenkomst op hoofdlijnen; Memorandum concernstructuur Nederlandse Spoorwegen

84

Is de onderlinge afstemming van taken tussen de verschillende NS-bedrijven wel voldoende geregeld om misverstanden en communicatiestoornissen, die een negatief effect hebben op onder meer de veiligheid, te voorkomen?

In de oude structuur was er sprake van een sterke verwevenheid van taken binnen het NS concern. De juridische verzelfstandiging van de verschillende NS dochters, heeft deze verwevenheid doorbroken. Dat heeft er toe geleid dat er op onderdelen nieuwe overlegvormen en procedures tot stand zijn gekomen. Deze hebben juist als oogmerk misverstanden en communicatiestoornissen te voorkomen, mede met het oog op het waarborgen van de veiligheid.

Bijlage VII bij de overeenkomst op hoofdlijnen; Overeenkomst tussen de Staat der Nederlanden en Railned B.V. voor het jaar 1995

85

Waarom is in bijlage VII, artikel 7, gekozen voor een hernieuwde beoordeling van bezwaren door Railned? Zou een meer onafhankelijke beoordeling niet wenselijk zijn?

Bij een bezwaarprocedure is het gebruikelijk dat de instantie die het besluit heeft genomen, het bezwaar krijgt voorgelegd. Na de bezwarenprocedure kan het besluit worden voorgelegd aan – onafhankelijke – arbiters. Naar analogie daarvan zal de afdeling toedeling van Railned het capaciteitsbesluit nemen en zal de directeur van Railned het bezwaar beoordelen.

De bezwaar- en beroepsprocedure die in bijlage VII is opgenomen is een tijdelijke regeling. Als capaciteitsmanagement een wettelijk basis heeft, zal op de besluiten over toedeling naar verwachting de Algemene wet bestuursrecht van toepassing zijn.

86

Kan een nadere specificatie gegeven worden van het budget voor het capaciteitsmanagement?

Het budget voor capaciteitsmanagement bedraagt 170,2 mln. Dit budget is verdeeld over Railned en NS Verkeersleiding.

De taakorganisatie Railned ontvangt voor 1995 een budget van 20,2 mln., voor de volgende taken: capaciteitsplanning (4,1), capaciteitstoe-deling (3,0), innovatie (3,9), spoorwegveiligheid (5,5) en de directie (3,7).

De taakorganisatie NS Verkeersleiding ontvangt een budget van 150 mln (waarvan 9 mln voor reorganisatiekosten) voor het operationele beheer van de infrastructuur, de operationale bijsturing van de dienstregeling en de registratie en analyse van het verloop van de treindienst.

Bijlage X bij de overeenkomst op hoofdlijnen; openbare dienstcontract overgangperiode reizigersvervoer Nederlandse Spoorwegen

87

Kan een toelichting gegeven worden op de precieze uitwerking van artikel 3 Bijlage X, openbare dienstcontract overgangperiode NS reizigersvervoer? Wat houdt de nog nader te verdelen f 350 miljoen in? Hoe wordt dit bedrag verdeeld?

In dit artikel is geregeld de omvang van de financiële bijdrage van de rijksoverheid aan het NS-reizigersbedrijf. Hierbij is uitgegaan van een geleidelijke afbouw in vijf jaar. Daarbij wordt een onderscheid gemaakt in enerzijds een bijdrage voor de overeengekomen vervoersverplichting en anderzijds een afkoop van de eerder overeengekomen regeling in het kader van de verzelfstandiging van het Spoorwegpensioenfonds.

Financieel ontvangt NS-reizigers van de rijksoverheid de volgende bedragen (exclusief contractsector; bedragen in miljoenen gulden en op prijspeil 1994):

1995	1996	1997	1998	1999	2000
280	224	168	112	56	0

Met NS zal een aanvullend contract worden afgesloten om de bedragen op prijspeil 1995 te brengen. Dit was onbedoeld niet voorzien in het contract.

Daarboven op komt de afkoopsom van f 350 miljoen (contante waarde 1995). Het precieze kasritme hiervan is nog niet vastgesteld. Bij betaling over meerdere jaren wordt rekening gehouden met een rentecomponent (zie artikel 5, lid 1).

88

De Nederlandse Spoorwegen streeft naar een behoud van de hoeveelheid reizigerskilometers van 1993 van 15 miljard in het jaar 2000 en naar een groei naar 17 miljard reizigerskilometers in het jaar 2010. Zijn dit de cijfers inclusief studentenkaart? Hoe verhouden deze cijfers zich tot de in het SVV II beoogde groei van het aandeel van het spoorvervoer in de totale mobiliteit?

Ja. De genoemde cijfers betreffen de beoogde ontwikkeling van het totale NS-vervoer, dus inclusief de studentenkaart.

Uit het onderzoek naar de effecten van de circa 1 jaar vigerende «studentenkaart nieuwe formule» – dat onlangs naar de Tweede Kamer is gezonden – blijkt dat er sprake is van een daling van het aantal reizigerskilometers bij studenten met ongeveer 11%. Deze daling is overigens minder groot dan eerst werd verwacht.

De ontwikkeling van het niet-studentenkaartvervoer is relevant gelet op de bijdrage van het spoorvervoer aan het SVV-2. In het MIT94-98 is ingegaan op de uitkomsten van de prognoses voor het treinvervoer in het kader van de SVV-evaluatie. Hieruit blijkt dat het niet-studentenkaartvervoer in de periode 1995-2000 met ca. 10% zal kunnen groeien. Gecombineerd met de verwachting omtrent het vervoerseffect van de nieuwe studentenkaartformule is een omvang van ca. 15 mld reizigerskilometers te verwachten. In 1993 bedroeg de omvang 14,8 mld reizigerskilometers.

De groei bij niet-studenten van ca. 10% in de periode 1995-2000 is geconcentreerd op de Prorail-corridors en corridors met verbetering van de dienstuitvoering.

Na 2000 zal het spoorvervoer – afhankelijk van het tariefbeleid van de vervoerders – tot 2010 gestaag verder kunnen stijgen tot ca. 17 à 18 mld reizigerskilometers (zie pagina 21 van de nota «Tweede Tactisch pakket Investeringsprogramma spoorweginfrastructuur»).

Deze verwachting is gebaseerd op uitvoering van de investeringen in het spoorwegnet die zijn opgenomen in het Tweede Tactisch Pakket; met groei als gevolg van investeringen na 2005 is overigens nog geen rekening gehouden.

De bovenbedoelde selectieve groei van het spoorvervoer past bij de beoogde groei van het spoorvervoer bij uitvoering van het SVV-2-beleid.

Ik acht het niet ondenkbaar dat NS-R meer «uit de markt halen» dan nu in het reizigerscontract is voorzien. De eerste ervaringen met nieuwe produktformules (o.a. Spitspendel, Citypendel e.d.) zijn positief en bieden

in de toekomst verdere mogelijkheden. (Zie ook het antwoord op vraag 89.) Het reizigerscontract geeft NS-R de zelfstandigheid die nodig is op optimaal te kunnen acteren en reageren op de personenvervoermarkt.

89

Wat is de voorspelling van de groei van de hoeveelheid reizigerskilometers voor dit jaar en wat is daarin het aandeel van de studentenkaart. Wat zijn de voorspellingen voor de komende jaren?

Op basis van de cijfers tot en met oktober 1995 verwacht NS in 1995 ongeveer 14 mld reizigerskilometers te realiseren. In 1994 bedroeg de omvang 14,4 mld reizigerskilometers.

De daling is volledig het gevolg van een daling bij het studentenkaartvervoer; bij het overige vervoer (excl. studenten) is volgens NS een lichte vervoerstoeiname te constateren van 2 à 3% ten opzichte van 1994. De groei is zichtbaar in alle segmenten van de markt, binnen en buiten de Randstad.

Maatregelen op het gebied van produktverbeteringen als de Spitspendel en Citypendel, instroom van nieuw materieel, meer zitplaatsen, marketingcampagnes en een gematigde tariefsverhoging pakken positief uit. Ook economische groei en de toegenomen fileproblematiek spelen volgens NS bij de groei in 1995 een rol. De groei is beperkt neerwaarts beïnvloed door de (tijdelijk) toegenomen vertragingen en aanpassingen in de dienstregeling in verband met werkzaamheden aan de infrastructuur.

NS verwacht dat in 1996 de groei bij niet-studenten versterkt zal kunnen doorzetten, gelet op de gematigde tariefsverhoging in 1996, de voorgenomen verbeteringen in de dienstregeling (o.a. als gevolg van Prorail) en vermindering van de vertragingen.

Met deze ontwikkeling bij niet-studenten lijkt NS al met al de opgaande lijn uit de jaren 1986–1990 – toen het treinvervoer in totaal met 24% groeide – weer te kunnen oppakken.

90

Volgens het contract heeft de Nederlandse Spoorwegen een inspanningsverplichting om in 2000 15 mld en in 2010 17 miljard reizigerskilometers rendabel te exploiteren. Deze afspraak betekent een verdere daling van het aandeel personenvervoer per spoor in het totale personenvervoer. Hoe verhoudt dit zich tot de doelstellingen van het SVV?

In het SVV-2 staat voor wat betreft de automobilititeit een streefbeeld genoemd van 30% groei in 2000 ten opzichte van 1986. De groei van het treinvervoer in de periode 1986 t/m 2000 bedraagt – uitgaande van 15 mld reizigerskilometers in 2000 – bijna 70%. Zonder studentenkaart bedraagt de groei van het treinvervoer ruim 35%.

Zowel inclusief als exclusief studentenkaart is derhalve sprake van een modal-split wijziging ten gunste van het treinvervoer.

Hierbij is ter verduidelijking het beeld als volgt omtrent de totale groei bij niet-studenten in de periode 1986 t/m 2000: vervoersgroei van 24% in de periode 1986–1990, enige daling in de periode 1991–1994 en een lichte stijging in 1995. In combinatie met ca. 10% groei (of mogelijk meer) in de periode 1995–2000 leidt dit tot een totale groei van ruim 35% sinds 1986. (Zie ook antwoord op vraag 88 en 89.)

91

Kan een nadere toelichting gegeven worden over wat de C (comfortabel-norm), A (acceptabel-norm) en V (vol-norm) inhouden?

De normen hebben betrekking op de mate van bezetting van een trein afhankelijk van reisduur, treintype en al of niet spitstijd. Voor een verdere detaillering verwijs ik naar annex 1 van bijlage X (openbare dienstcontract overgangperiode reizigersvervoer NS). Deze normen zijn overigens ongewijzigd overgenomen uit het Normeringssysteem Voorzieningen-niveau Treindienst (NVT) van de (oude) Exploitatie-Overeenkomst Rijksoverheid-NS (EO-RONS).

92

Betekent de vol-norm (redenerend naar analogie van de comfortabel-norm) dat reizigers in 85% van de gevallen een zit- of staanplaats kunnen vinden? Met andere woorden dat in 15% van de gevallen het acceptabel is dat een reiziger geen plaats kan vinden in de trein waarmee hij wil reizen?

De normen worden toegepast op de technische vervoerscapaciteit van de wagons. Tussen de technische capaciteit en werkelijke maximale capaciteit zit een ruime marge. In de praktijk blijft er daarom nooit iemand op het station staan omdat de trein te vol is, ook niet bij de vol-norm, behoudens incidentele calamiteiten. Zie ook het antwoord op vraag 111.

93

Moet uit annex 3 van bijlage X, onder nr. 3 van de overeenkomst op hoofdlijnen worden geconcludeerd dat de bedragen die voor de instandhouding van onrendabele treindiensten beschikbaar zijn op korte termijn zullen worden gedecentraliseerd? Zal dit reeds zeer spoedig geschieden voor de drie noordelijke provincies? Is er al een verdeelsleutel voor deze bedragen?

Zoals ik in mijn brief d.d. 15 november 1995 over de contract-sector heb aangegeven, onderzoek ik thans in het kader van het decentralisatiebeleid, samen met de betrokken instanties in een externe discussieronde de mogelijkheid om de verantwoordelijkheden voor het regionaal vervoer per spoor te decentraliseren naar provincies c.q. stadsprovincies.

In de discussieronde hebben een aantal gesprekspartners kenbaar gemaakt dat het jaar waarin het overgangscontract met de NS eindigt (2000), als een geschikt moment voor decentralisatie wordt beschouwd. Ik heb aan partijen medegedeeld dat indien tot decentralisatie wordt besloten, ik tegelijkertijd de hiervoor beschikbare middelen zal mee-decentraliseren. De hierbij te hanteren verdeelsleutel dient in het vervolg van de discussieronde nog te worden besproken. De provincies Friesland en Groningen hebben aangegeven dat zij, bij voorkeur op korte termijn, graag bereid zijn deel te nemen aan eventuele decentralisatie-experimenten.

Samenvattend geldt dat als gevolg van het feit dat de genoemde discussieronde nog niet is afgerond omtrent de vraag of, en zo ja wanneer al dan niet door middel van experimenten tot decentralisatie wordt overgegaan alsmede de hierbij te hanteren verdeelsleutel nog geen definitieve standpunten zijn ingenomen.

94

Soms wordt zowel door de Nederlandse Spoorwegen, als door de regering, gesproken over het afsluiten van contracten met de rijks- en/of lagere overheden. In welke omstandigheden zal sprake kunnen zijn van het afsluiten van contracten met lagere overheden? Welke concrete voornemens tot decentralisatie bestaan thans? Om welke spoorverbindingen gaat het en welke financiële consequenties zijn daaraan verbonden?

Zoals in vraag 93 reeds is aangegeven, zijn over de decentralisatie nog geen definitieve standpunten ingenomen. In de overeenkomst tussen de Rijksoverheid en de NS is opgenomen dat NS Reizigers onrendabele verbindingen ter contractering aan de overheid en het bedrijfsleven kan aanbieden. Tot op heden heeft NS Reizigers geen onrendabele lijnen ter contractering aangeboden. Op dit moment is dan ook niet bekend welke onrendabele verbindingen door NSR ter contractering zullen worden aangeboden en welke bedragen hiermee zijn gemoeid.

Ofschoon de rijksoverheid vooralsnog verantwoordelijk is voor de contract-sector, zal ik mede gezien mijn wens tot decentralisatie, de regionale autoriteiten nauw betrekken bij de besluitvorming over de potentiële contracten.

Indien de rijksoverheid een door NS-Reizigers aangeboden onrendabele treinserie niet contracteert, kan de lagere overheid c.q. het bedrijfsleven een contract met NS-Reizigers sluiten (bijvoorbeeld om de bereikbaarheid van een of meer bedrijven te bevorderen).

95

Wanneer zal de nota decentralisatie regionaal spoorvervoer aan de Kamer worden toegestuurd?

De in het NRC/Handelsblad d.d. 2-12-1995 genoemde nota «Decentralisatie regionaal spoorvervoer» d.d. 15-11-1995 is vandaag aan de Kamer aangeboden. De nota betreft een korte gespreksnotitie met een overzicht van het gedachtengoed voor zover het tot nu toe ontwikkeld is over de mogelijke decentralisatie van het regionaal spoorvervoer. Deze notitie is naar de deelnemers aan de externe discussieronde verzonden.

96

Hoe zijn de plannen voor decentralisatie van de (financiële) verantwoordelijkheid voor het spoorvervoer (zoals verwoord in annex 3) te rijmen met de toezegging van de minister aan de Kamer dat zij «een beslissend oordeel uit mag spreken over welke treinseries voor welke prijs gecontracteerd zullen worden»?

Zolang en voor zover de verantwoordelijkheid en het budget voor het contracteren van treindiensten niet is gedecentraliseerd, is de Minister van Verkeer en Waterstaat verantwoordelijk voor het al dan niet contracteren van de door NS-Reizigers aangeboden onrendabele treinseries.

Ik heb de Kamer toegezegd dat zij bij de besluitvorming omtrent de contractsector zal worden betrokken.

97

Welk instrumentarium zullen de provincies tot hun beschikking krijgen met betrekking tot delen van de contractsector?

Ik ben van plan om de verantwoordelijkheden en bevoegdheden voor het regionale spoorvervoer te decentraliseren. Bij de overdracht van de contractsector aan de provincies krijgen zij het vigerende budget mee gedecentraliseerd.

98

Wat is de inhoud van het door derden uit te voeren onderzoek betreffende de kostenstructuur van de verschillende soorten vervoersdiensten?

Dit onderzoek wordt verricht om de grondslagen voor vergoeding vast te kunnen stellen voor te contracteren vervoersdiensten in captive situaties (contractsector). Voor de redenen dat het noodzakelijk is deze grondslagen vast te stellen verwijs ik naar de antwoorden op de vragen 29 en 109.

99

De mogelijk onrendabele lijnen liggen vooral in regio's met een zwakke economische structuur en op het platteland. De dreigende ontvolking van deze gebieden zal door het daadwerkelijk opheffen van deze lijnen worden versneld. Welk alternatief biedt de overheid deze gemeenten, bij opheffing van spoortracés, in het openbaar vervoer?

Als besloten zou worden dat een railverbinding niet langer in stand kan blijven, dan kan busvervoer het alternatief zijn.

100

Het is nog niet duidelijk waar de nieuwe reizigerskilometers vandaan moeten komen, aangezien het flankerend beleid van de regering nog geen gestalte heeft gekregen. Hoe moeten de Nederlandse Spoorwegen in de komende jaren renderend worden zonder groei van de hoeveelheid reizigerskilometers?

De NS zal in de nieuwe verhouding meer ruimte krijgen voor commerciële activiteiten. Het bedrijf zal als gevolg daarvan meer klantgericht gaan opereren. Daarbij biedt de verbetering van de infrastructuur ruimte voor meer treinen en een meer gedifferentieerd en punctueel aanbod van treinen. Als NS effectief weet in te spelen op de wensen van de reiziger, zullen zij meer reizigers aantrekken en zullen zij meer renderend worden.

II

Procesgang rond de rapportage

101

Waarom wordt in de rapportage van McKinsey inzake de beoordeling van het door de Nederlandse Spoorwegen gehanteerde rekenmodel voor de rentabiliteitsbepaling van haar vervoersvoorzieningen geen rekening gehouden met het verschil in aanbod tussen piek- en daluren en de «feeder»-functie van slecht renderende lijnen voor renderende treinseries (zie aanvullende IME-rapportage). Onderschrijft de regering dit? Welk deel van de onrendabele treinseries behoort tot het rompnnet?

In Annex 3 artikel 2 van het Openbare-dienstcontract overgangperiode reizigersvervoer NS is afgesproken dat het contracteren betrekking zal hebben op vervoersdiensten van substantiële omvang. Tevens staat in het artikel vermeld dat het daarbij in principe gaat om treinseries. Het onderzoek van McKinsey heeft zich daarom gericht op de rentabiliteit van gehele treinseries. Op het moment dat concrete aanmeldingen voor de contractsector worden gedaan, zal zonodig verder worden onderzocht wat de verklarende factoren zijn voor het onrendabel zijn van de betreffende treinseries.

In het antwoord op vraag 30 wordt uiteengezet welke treinseries onder het rompnnet vallen.

Overwegingen bij benaderingswijze in vervolgtraject

102

Uit het McKinsey rapport blijkt, hoe NS-reizigers onrendabele lijnen berekent. Hieruit blijkt dat NS-reizigers aangeeft welke treinseries in discussie komen voor de contractsector. Wat is de rol van Railned, als adviseur van NS-reizigers en de overheid, hierin?

Railned is een taakorganisatie van de overheid, met de volgende taakstelling: capaciteitsmanagement, spoorwegveiligheid, capaciteits-

planning en innovatie van infrastructuur. Railned is derhalve geen adviseur van NSR.

Welke treinseries in discussie komen voor de contractsector is zowel een zaak voor NSR als de overheid. NSR kan besluiten een onrendabele treinserie ter discussie te stellen, waarna de overheid zal afwegen of zij de betreffende treinserie ook feitelijk zal inkopen.

Via Railned zal de overheid desgewenst in dit afwegingsproces nagaan of en in welke mate de beschikbare capaciteit voor infrastructuur feitelijke bediening toelaat.

103

Wat is de stand van zaken in de onderhandelingen over de aard en omvang van de contractsector?

Er is nog geen sprake van aanbesteding of bilaterale onderhandeling met NSR over concrete treinseries, omdat er nog geen aanmeldingen binnen zijn.

Wel is het overleg aangevangen over de bekostigingsgrondslagen voor de contractsector in captive situaties. De onderhandelingen kennen de volgende drie fasen.

Ten eerste is door McKinsey onderzocht of het treinseriemodel van NSR in principe geschikt is voor het bepalen van de rentabiliteit. Het antwoord hierop is positief.

Binnenkort zal een accountantstoets plaatsvinden naar de validiteit en betrouwbaarheid van de gegevens in het treinseriemodel.

Hierna kan de derde fase starten, namelijk de feitelijke onderhandeling over welke kostensoorten wel en welke niet zullen gaan gelden als vergoedingsgrondslag voor de contractsector in captive situaties.

104

Is het bericht (onder andere in de NRC van 29 november 1995) waar dat volgens de Nederlandse Spoorwegen 88 van de 100 treinseries onrendabel zijn? Zo ja, welke zijn dat? Zo nee, hoeveel treinseries zijn volgens de Nederlandse Spoorwegen dan onrendabel en welke zijn dat?

Uitgaande van deze rendementseis van 10% die NS intern hanteert, zijn inderdaad 88 van 100 treinseries onrendabel. Dit is bevestigd door het onderzoek van McKinsey, wat u is toegezonden. In de beantwoording van kamervraag 110 ga ik hier nader op in.

Welke treinseries dit betreft is mij niet bekend en dat behoef ik ook niet te weten. Een aantal van deze lijnen zal NSR naar alle waarschijnlijkheid aanmelden voor de contractsector. Nadat deze treinseries zijn aangemeld zal ik de kamer hiervan op de hoogte stellen.

105

Wat zijn op basis van de voorlopige overeenkomst precies de gevolgen voor de treinseries die de NS als onrendabel bestempelt?

Op grond van het overgangscontract mag NSR de onrendabele treinseries ter contractering aanbieden, althans indien ook voldaan wordt aan de overige bepalingen van het overgangscontract. Met name mag de drempel van 15% niet onderschreden worden.

106

Wil de regering de concrete berekeningen aangeven op grond waarvan de Nederlandse Spoorwegen bepaalde lijnen tot onrendabele lijnen bestempelt?

NSR gaat uit van integrale kostprijsberekening, waarbij ook alle overheadkosten worden doorberekend. Tevens hanteert men een

rendementseis van 10%. Het treinseriemodel, waarin de integrale kostprijsberekening is uitgewerkt, is onderzocht door McKinsey en adequaat bevonden. Meer concrete berekeningen zijn mij niet bekend. Verder inzicht kan voor mij eventueel pas zinvol zijn als er concrete aanmeldingen voor de contractsector binnenkomen.

107

Op basis waarvan worden voor de jaren 1995–2000 voor de contractsector bedragen gereserveerd tot f 80 miljoen in het jaar 2000?

Er is voor de NS nog een lange weg te gaan voordat een reëel zicht ontstaat op de totaliteit van een realistische contractsector.

Ik hecht groot belang aan een uiterste inspanning van de NS om tot efficiencyverbetering en inkomstengroei te komen. Naar mijn inschatting is het dan ook mogelijk om tot een politiek-maatschappelijk verantwoord voorzieningenniveau (al dan niet gecontracteerd met NS-reizigers) te komen in de orde van grootte van uiteindelijk circa f 80 miljoen in het jaar 2000. Overigens is een en ander nog onderwerp van onderhandeling.

108

Wat voor een effect heeft de taakstellende verlaging van de overheidsbijdrage in de exploitatie van de Nederlandse Spoorwegen tijdens de contractperiode op het voorzieningenniveau?

Omdat NSR verantwoordelijk zal zijn voor de bepaling van het voorzieningenniveau valt het effect van de verlaging van de generieke bijdrage door de overheid niet te voorspellen. In principe heeft NSR de vrijheid om de dienstregeling vast te stellen.

Daarbij zijn twee kanttekeningen te plaatsen. Ten eerste is voor de contractperiode wel een minimum-norm afgesproken met NS ten aanzien van onder meer de productie van plaatskilometers en de bediening van stations en haltes (artikel 7 van bijlage X van het Openbare-dienstcontract reizigersvervoer NS). Ten tweede kan de overheid invloed uitoefenen op het voorzieningenniveau via de contractsector.

Tenslotte merk ik op dat de bedrijfsfilosofie en het zgn. business-plan van NSR gericht is op vervoersgroei op het spoor.

109

Wat voor een effect heeft de monopoliepositie van de Nederlandse Spoorwegen op de regionale aanbesteding van de contractsector?

Gaat het hier over aanbesteding waar verschillende modaliteiten op kunnen inschrijven of waar alleen spoorvervoer op kan inschrijven?

Zo ja, hoe verhoudt zich dit tot de verschillende financieringsmechanismen waarin de bus 50% exploitatiesubsidie kan krijgen en de Nederlandse Spoorwegen niet?

Momenteel is er de facto geen marktwerking op het spoor en heeft NSR een monopoliepositie. Dit betekent uiteraard dat het extra inspanning zal vergen om potentiële toetreders te interesseren om in te schrijven op een openbare aanbesteding. Om diezelfde reden zal het niet altijd zinvol zijn om tot openbare aanbesteding over te gaan.

In principe zal per treinserie worden bekeken welke handelswijze van de overheid het meest adequaat is (maatwerk). Grofweg onderscheid ik twee situaties, namelijk zogenaamde captive en non-captive situaties. In een captive situatie is de overheid in de contractsector afhankelijk van de dienstverlening van NSR. In die situatie zal sprake zijn van bilaterale onderhandeling. Zoals u weet wordt momenteel met NSR onderhandeld over de bekostigingsgrondslagen in captive situaties.

In non-captive situaties bestaat wel de mogelijkheid tot aanbesteding. Per geval zal in overleg met de regionale overheden worden onderzocht of kan worden overgegaan tot aanbesteding van vervoer per spoor en/of vervoer per bus.

Of intermodaal zal worden aanbesteed hangt af van de mogelijkheden daarvoor en de problemen die we daarbij kunnen tegenkomen. Vanzelfsprekend zal bij deze afweging een rol spelen welke mogelijkheden er zijn voor busvervoer en welke rijksbijdrage daar dan mee zou zijn gemoeid.

Overigens is de gemiddelde 50% kostendekking van stads- en streekvervoer niet zonder meer vergelijkbaar met de NS-financiering. In de 50% kostendekking zijn immers ook de instandhoudingskosten van infrastructuur begrepen.

Bijlage McKinsey & Company

110

McKinsey geeft aan dat er sprake is van een 10% rendementseis op het geïnvesteerd vermogen. Wat voor een effect heeft dit op het onrendabele deel van de Nederlandse Spoorwegen?

De 10% rendementseis op het geïnvesteerd vermogen is onderdeel van de bedrijfsfilosofie van NSR. Deze rendementseis komt ook tot uiting in het treinseriemodel van NSR, het model waarmee NSR de integrale kosten van treinseries berekent. Uitgaande van deze rendementseis, zo is gebleken uit het onderzoek van McKinsey, zijn 88 van 100 treinseries onrendabel. Hoe deze verhouding komt te liggen bij een lagere rendementseis is mij onbekend.

Deze rendementseis is echter geen vast gegeven voor de overheid. Zeker waar het de contractsector betreft ben ik van mening dat integrale kostprijsberekening geen goed uitgangspunt vormt en een marginale benadering meer passend is. Zoals ik reeds aan de kamer heb aangegeven ben ik momenteel in onderhandeling met NSR over de grondslagen voor vergoeding in captive situaties in de contractsector.

111

Welke normen voor plaatscapaciteit hanteren de Nederlandse Spoorwegen in de huidige situatie? Kunnen deze gegevens in vergelijkbare (tabel)vorm worden gegeven als in annex 1? Worden de huidige normen in de praktijk ook gerealiseerd? Zo nee, wat is de huidige praktijksituatie?

In de huidige situatie zijn de normen van toepassing die opgenomen zijn in het Normeringsstelsel Voorzieningsniveau Treindienst (NVT) van de (oude) Exploitatie-Overeenkomst Rijksoverheid-NS (EO-RONS, annex 1.1). De daarin beschreven normen voor C(omfortabel), A(ceptabel) en V(ol) zijn ongewijzigd overgenomen in het nieuwe overgangscontract reizigers (annex 1). In de huidige situatie worden deze normen gebruikt voor de planning van de inzet van de treincapaciteit. Behoudens uitzonderingen en verstoringen wordt de planmatige inzet ook gerealiseerd.

112

Welke rendementsnorm zal gehanteerd worden bij de beoordeling van de rentabiliteit van treinseries?

NSR gaat bij haar eigen bedrijfsbeleid uit van een rendementsnorm van 10%. Bij het mogelijk contracteren van treinseries via de contractsector staat de RO een marginale kostentoe rekening voor. Over de grondslagen van vergoeding in captive situaties wordt momenteel onderhandeld met NSR. Verder verwijs ik naar het antwoord op kamervraag 29.

113

Op welke manier leveren de onrendabele treinseries een positieve bijdrage in de rendementseis? (blz. 4)

Ik interpreteer uw vraag als volgt: dragen ook de onrendabele treinseries bij aan de ROI van NSR?

Uitgaande van de NSR-rendementseis van 10% wordt op 12 van de 100 treinseries winst gemaakt. Dit betreft voornamelijk de intercities. Onder deze rendementseis is volgens NSR sprake van onrendabele treinseries. Zolang er op de directe exploitatiekosten echter geen verlies wordt geleden, is er nog wel een bijdrage aan dekking van vaste kosten en aan het rendement van geïnvesteerd vermogen. Bovendien zal zonder instandhouding van een groot aantal van deze «onrendabele» treinseries naar verwachting ook de winst op de «rendabele» treinseries afnemen. Anders gezegd, de winstgevende treinseries zijn in deze mate onder meer winstgevend omdat ze gevoed worden met reizigers afkomstig van minder rendabele treinseries (feederwaarde).

Mede hierop is mijn insteek bij de verdere onderhandelingen met NSR over de grondslagen voor vergoeding via de contractsector gebaseerd. In mijn visie leveren onrendabele treinseries dus een positieve bijdrage aan het rendement als de opbrengsten hoger zijn dan de marginale kosten (NB. gemiddeld rendement zakt, dus geen bijdrage aan rendementseis).

III

Onderzoeksrapport IME-Consult

114

Hoe beoordeelt de regering de suggestie van de onderzoekers van IME-consult om na het jaar 2000 gedifferentieerde heffingen op te leggen voor het gebruik van de infrastructuur te leggen die indirect de exploitatie (en daarmee dienstverlening) beïnvloeden?

In het Kabinetsstandpunt over het advies van de Commissie Wijffels is neergelegd dat er een gebruiksbijdrage zal zijn voor de marginale kosten van de infrastructuur. Aangezien de uitwerking van de gebruiksbijdrage net van start is gegaan, is het te vroeg om al een oordeel uit te spreken over een gedifferentieerde gebruiksheffing. Bij het uitwerken van de gebruiksheffing zal onder andere worden onderzocht wat de mogelijkheden en effecten zijn van een heffing die naar tijd en plaats is gedifferentieerd.

115

Wat betekent het feit dat niets is geregeld omtrent de verdeling van het treinaanbod over het netwerk voor het bereiken van de mobiliteitsdoelstellingen van de overheid? Kunnen de belangen van de Nederlandse Spoorwegen en die van de overheid uiteen gaan lopen? Hoe reëel acht de regering dit gevaar? Beschouwt de regering het overigens als een gevaar?

Het investeringsbeleid voor railinfra is er o.a. op gericht capaciteit beschikbaar te hebben voor maatschappelijk gewenste verbindingen. Tegelijkertijd blijken de mogelijkheden voor vervoersgroei zich voor te doen op regionaal en stadsgewestelijk niveau. Marktperspectieven en beleidsprioriteiten liggen derhalve in elkaars verlengde. Ik zal mijn opvatting nader toelichten.

In bijlage VII bij de Overeenkomst op hoofdlijnen is in artikel 4 opgenomen dat de toedeling plaatsvindt overeenkomstig het NS-document «Leidende principes capaciteitsmanagement» dan wel een in overleg tussen de Staat en Railned opgesteld en door de Staat vast te stellen

daarvoor in de plaats komend document. Momenteel wordt gewerkt aan dit document. Dit document zal vervolgens zijn neerslag vinden in de te herziene spoorwegwetgeving. In mijn antwoord op de vragen 4 en 74 heb ik aangegeven waar de toedelingsprincipes betrekking op zullen hebben. Ook heb ik aangegeven dat een van die principes zal zijn dat in de spitsuren het aantal reizigerstreinen niet beperkt mag worden ten gunste van goederentreinen.

Ik interpreteer de vraag zo dat gevraagd wordt of voldoende railinfrastructuurcapaciteit beschikbaar zal zijn voor vervoersdiensten die een bijdrage leveren aan de mobiliteitsdoelstellingen van de overheid, gegeven het feit dat NS ook andere afwegingen, zoals commerciële, zal maken in haar vervoersaanbod. Ik vind het niet aannemelijk dat de belangen van NS en overheid sterk uiteen gaan lopen. Het aanbod van vervoersdiensten zal immers aansluiten bij het aanbod van – potentiële – reizigers. Met name op regionaal en stadsgewestelijk niveau is er een groot potentieel aan reizigers, omdat daar zich de congestieproblematiek voordoet. NS Reizigers beschouwt dit als een groeimarkt, dus aangenomen kan worden dat hun vervoersaanbod daarop zal inspelen.

116

Op welke wijze zullen tegengestelde financiële belangen tussen de exploitant (de Nederlandse Spoorwegen en mogelijke concurrenten) en de verantwoordelijke voor de infrastructuur (overheid) worden opgelost, bijvoorbeeld in het geval dat een keuze moet worden gemaakt tussen de inzet van dubbeldekkers en de aanleg van langere perrons?

In beginsel is de infrastructuur een gegeven waarbinnen vervoerders, na toelating, een capaciteitsclaim bij Railned indienen. De vraag naar capaciteit zal de vervoerder baseren op de eigenschappen van de infrastructuur en voorts op de mogelijkheden van de vervoerder in termen van personeel en materieel.

De rijksoverheid zal de infrastructuurcapaciteit dimensioneren op verwachte vervoersstromen en de vervoerstechnische mogelijkheden/beperkingen.

117

Wat is het oordeel van de regering over de aanbeveling om halverwege de periode 2000–2005 een audit uit te voeren, om de nu bestaande verwachtingen ten aanzien van financiële risico's voor de langere termijn te toetsen?

Het afgesloten contract richt zich onder meer op een ontvlechting van de financiële relatie tussen Rijksoverheid en NS. Daarbij is het de taak van de «NS-marktsector» om, na een overgangperiode, financieel zelfstandig te kunnen opereren. Dat wil zeggen zonder algemene rijksbijdrage dan wel zekerheidsstelling via rijksgaranties op aan te trekken leningen.

Ik heb McKinsey gevraagd om deze veronderstelling te toetsen. Zij concludeert dat deze veronderstelling reëel is. Gezien deze zorgvuldige analyse en voorbereiding acht ik voorshands een audit halverwege de periode 2000–2005 niet noodzakelijk.

Mocht er, om welke reden dan ook, twijfels ontstaan over de (financiële) levensvatbaarheid en NS(-marktsector) wendt zich tot de overheid, dan kan dan in het te voeren overleg het instrument «audit» potentieel een rol spelen. Als kapstok zou dan kunnen dienen het gestelde onder artikel 1, lid 8 van de Overeenkomst op Hoofdlijnen.

Overigens heb ik op dat moment geen formele bevoegdheid om een audit van de NS-marktsector dwingend uit te laten voeren.

118

Zullen er voor de periode na het jaar 2000 nog afspraken worden gemaakt over een maximale hoeveelheid af te stoten treindiensten? Zo nee, bestaat dan niet het risico dat de Nederlandse Spoorwegen nu gemakkelijk kunnen voldoen aan de afspraken omdat het bedrijf het afstoten van treinseries zal uitstellen tot na het jaar 2000?

In principe ga ik er vanuit dat afspraken na 2000 niet nodig zijn. Aan deze visie ligt onder meer de bedrijfsstrategie van NSR ten grondslag. Deze is immers nadrukkelijk gericht op groei van het reizigersvervoer, NSR stelt zich op als «national carrier».

Indien na 2000 onverhoopt toch blijkt dat de ontwikkeling in het reizigersvervoer tegenvalt en NSR een voor de overheid onacceptabele afstoot van treinseries voorstelt, zal ik overwegen om ook over de periode na 2000 afspraken te maken met NSR. Dit zal ik doen in overleg met de Tweede Kamer.

119

Is de regering het met de stelling van de onderzoekers van IME-consult eens dat de EG-regelgeving zeer weinig speelruimte biedt om in te grijpen in door de Nederlandse Spoorwegen vastgestelde dienstregelingen en tarieven?

IME-consult constateert terecht dat de Europese regelgeving vrijwel geen ruimte laat om – eenzijdig – in te grijpen in dienstregelingen en tarieven van NS. De daarop betrekking hebbende bepalingen van de Wet personenvervoer zijn inmiddels buiten toepassing verklaard (KB van 19 mei 1993, Stb. 291). Zoals in de toelichting bij het voorstel van wet tot aanpassing van de Spoorwegwet en de Wet personenvervoer aan Richtlijn nr. 91/440/EEG en Verordening (EEG) nr. 1893/91 (kamerst. II 1994/95, 24 042, nr 3) reeds is uiteengezet, beoogt de richtlijn om spoorwegondernemingen de status te geven van een volgens commerciële beginselen functionerende onafhankelijke onderneming die zich richt naar de behoeften van de markt. In verband daarmee bepaalt de richtlijn onder meer dat de spoorwegondernemingen vrijheid toekomt ten aanzien van de levering en marketing van diensten en de tarieven. De verordening schrijft voor dat de met het begrip openbare dienst verbonden wettelijke verplichtingen op het gebied van onder andere het vervoer per spoor moeten worden opgeheven. Teneinde toereikende vervoersdiensten te waarborgen, biedt de verordening de mogelijkheid om zogenaamde openbare dienst contracten af te sluiten (de «contractsector»). Eenzijdige, door de overheid opgelegde verplichtingen ten aanzien van het nationaal openbaar spoorvervoer kunnen niet gehandhaafd blijven; het gaat hierbij om onderwerpen als goedkeuring of vaststelling van de dienstregeling en de tarieven.