

Vergaderjaar 2002–2003

18 986

Verhouding Rijksoverheid – NS

Nr. 95

VERSLAG VAN EEN ALGEMEEN OVERLEG

Vastgesteld 24 januari 2003

De vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat¹ heeft op 28 november 2002 overleg gevoerd met minister De Boer van Verkeer en Waterstaat over:

- de brief van de minister van V en W d.d. 4 november 2002, inzake verlenging Overgangscontract II en tariefvoornemens van de Nederlandse Spoorwegen (18 986, nr. 91);
- de brief van Houthoff/Buruma-advocaten te Den Haag d.d. 4 november 2002 (VW-02-662);
- de brief van de minister van V en W d.d. 25 november 2002, inzake tarieven NS;
- de brief van de minister van V en W d.d. 26 november 2002, inzake tariefstijgingen NS.

Van dit overleg brengt de commissie bijgaand beknopt verslag uit.

Vragen en opmerkingen uit de commissie

Mevrouw **Dijksma** (PvdA) meent dat de tariefverhoging bij de NS een slepende kwestie dreigt te worden. Het probleem van de dubbele tariefverhoging heeft inmiddels gezelschap gekregen van het probleem van de per traject verschillende tariefverhogingen. De minister van Verkeer en Waterstaat, verantwoordelijk voor het openbaar vervoer in het algemeen en de NS in het bijzonder, is dan ook aan zet.

De dubbele tariefverhoging, niet meer dan een truc van de NS, valt niet in goede aarde. De Kamer heeft zich inmiddels laten adviseren dat de minister kan ingrijpen om de tariefverhoging van juli 2003 tegen te gaan. De afspraak tussen de Staat en de NS komt er immers op neer dat de spoorwegen niet twee keer per jaar de tarieven mogen verhogen. De NS stelt voor om op 31 december, na sluiting van de loketten, de tarieven te verhogen met 4,9%. Die verhoging is daarmee per saldo een tariefverhoging voor het jaar 2002, die in de plannen van de NS na zes maanden gevolgd wordt door een nieuwe tariefverhoging. Dit is duidelijk in strijd met het Overgangscontract tussen de minister en de Nederlandse Spoorwegen. Kan de minister uitleggen waarom hier volgens hem niets aan te doen valt?

Mevrouw **Dijksma** wijst erop dat BusinessNieuws en De Telegraaf een onderzoek hebben gedaan naar de tarieven op de verschillende trajecten.

¹ Samenstelling:

Leden: Te Veldhuis (VVD), Van Heemst (PvdA), Duivesteijn (PvdA), Giskes (D66), Dijksma (PvdA), Hofstra (VVD), ondervoorzitter, Klein Molekamp (VVD), Meijer (CDA), Buijs (CDA), Halsema (GroenLinks), Van der Staaij (SGP), Eurlings (CDA), Oplaat (VVD), Ten Hoopen (CDA), Dijsselbloem (PvdA), De Pater-van der Meer (CDA), voorzitter, Alblas (LPF), Jense (Leefbaar Nederland), Herben (LPF), Duyvendak (GroenLinks), Gerkens (SP), Van Haersma Buma (CDA), Bruls (CDA), Schone-wille (LPF) en Van der Velden (LPF).
Plv. leden: Van Hoof (VVD), Bos (PvdA), Netelenbos (PvdA), Bakker (D66), Timmermans (PvdA), Monique de Vries (VVD), Van Aartsen (VVD), Hessels (CDA), Koopmans (CDA), Huizinga-Heringa (ChristenUnie), Jager (CDA), Verbugt (VVD), Van Winsen (CDA), Tichelaar (PvdA), Ormel (CDA), Van Ruiten (LPF), Teeven (Leefbaar Nederland), De Graaf (LPF), Rosenmøller (GroenLinks), Van Bommel (SP), Van Lith (CDA), Mastwijk (CDA), Jukema (LPF) en Stuger (LPF).

Tot grote verbazing blijken de tarieven niet allemaal met 4,9% te stijgen. De prijsverhoging differentieert per traject en dus per groep reizigers. Het is vooralsnog volstrekt onduidelijk wat hiervan de meerwaarde is. Bovendien is voor de Kamer niet controleerbaar of sprake is van een gemiddelde prijsverhoging van 4,9%. Waarom is deze volgens de NS budgettair neutrale operatie überhaupt nodig? De minister moet ook op dit punt terug naar de NS.

Het is opvallend dat minister De Boer erg terughoudend is bij toezeggingen aan de Kamer om opnieuw te onderhandelen met de NS. De Kamer biedt de minister immers ruimte om een duidelijk nee te verkopen, bijvoorbeeld op het vlak van de tariefverhogingen. Hoe verantwoordelijk voelt de minister zich voor het openbaar vervoer en het spoor? Valt de terughoudendheid van de minister te verklaren omdat hij de NS weinig te bieden heeft? Hoe valt het inzetten van een sociaal veiligheidsplan te rijmen met het achterwege laten van 200 man extra spoorweggpolitie? Waarom is het potje van 10 mln voor schoonmaak van stations en treinen verdwenen? De minister komt hiermee zijn toezeggingen niet na om de kwaliteit van de spoorwegen te verhogen. Bovendien gebeurt er niets met de motie-Rosenmöller, die vraagt om de verhoging van de railinfraheffing tijdelijk te stoppen.

Als de minister de Kamer niet tegemoetkomt, zal de fractie van de PvdA de bij de behandeling van de begroting Verkeer en Waterstaat ingediende motie op korte termijn in stemming laten brengen.

De heer **Duyvendak** (GroenLinks) vindt het diep tragisch dat deze kwestie, die sinds het zomerreces aan de orde is, nog niet tot een goed einde is gebracht. Dat ligt echter in lijn met de slecht geregelde controle van de politiek in de derde verlenging van het overgangscontract. De fractie van GroenLinks heeft hierover een motie ingediend bij de begrotingsbehandeling, omdat alle eisen over het op tijd rijden van de treinen en de reizigersgroei zijn geschrapt. Als de minister niet toezegt binnen een week met een nieuw contract te komen bij de Kamer, zal deze motie in stemming worden gebracht. Men kan in het geval van de NS immers moeilijk spreken van een goed lopend bedrijf.

Zoals bekend ligt er tevens een motie dat de tweede prijsverhoging in juli 2002, 4,1%, onaanvaardbaar is. De kwaliteit van de trein en de reis is immers slecht. Deze verhoging is bovendien juridisch gezien in strijd met het overgangscontract aangezien er de facto sprake is van een prijsverhoging van 9% in het jaar 2003, terwijl volgens het contract een prijsverhoging van maximaal 2% plus inflatie is toegestaan. Op sommige trajecten blijkt daarnaast sprake van een veel hogere prijsverhoging dan op andere trajecten. Is er niet reeds voldoende onrust en verwarring op het spoor? Is dit niet onhandig van de spoorwegen als bedrijf? Is het ook niet in strijd met een gelijke behandeling van de reizigers? De briefwisseling van afgelopen zomer tussen NS en de toenmalige minister Netelenbos laat zien dat zij stom genoeg heeft verzuimd om zich tegen de voorgenomen prijsverhoging te verzetten.

De heer Duyvendak vindt dat de minister zich laat kennen als iemand die de reiziger in de steek laat. Bij de kwesties van het contract, het punctueel rijden en de prijsverhogingen is men geen steek verder gekomen. Als de minister niet naar de Kamer luistert, zal de eerdergenoemde motie in stemming worden gebracht. Het is simpelweg aan de minister om een brief aan de NS te schrijven dat hij niet akkoord is.

De heer **Eurlings** (CDA) vindt deze slepende kwestie afbreuk doen aan het imago van het openbaar vervoer. De slechte kwaliteit, in samenhang met de kwestie van de prijsverhoging, bevordert niet dat het openbaar vervoer een goed alternatief vormt voor de auto.

De fractie van het CDA verzet zich tegen de voorgenomen prijsverhoging in de tweede tranche, in juli 2003. Daarbij hoeft het niet tot een juridische

procedure te komen. De NS is er immers bij gebaat om onrust te voorkomen. De Kamer heeft reeds eerder duidelijk aangegeven dat twee tariefverhogingen in zes maanden tijd tegen de geest is van de regels. De randvoorwaarden in de overeenkomst moeten naar de letter worden gevolgd, zowel wat betreft de prestatie-eisen als de prijsafspraken. De door de NS voorgenomen prijsverhoging in de eerste tranche, gemiddeld met 4,9%, is overigens reëel. De wijze van invoering is echter «getruct».

De heer Eurlings wijst erop dat juridisch advies duidelijk maakt dat de voorgenomen prijsverhoging in de eerste tranche, na sluiting van de loketten op 31 december 2002, de facto een prijsverhoging in het jaar 2003 betekent. Dit besluit kan dan ook snel door een rechter onderuit worden gehaald. Dit vormt reden te meer voor de minister, die de Kamer achter zich weet, om zich te verzetten tegen dit voornemen. De uitkomst moet zijn dat er slechts sprake is van één verhoging, waarbij pas eind volgend jaar bekeken wordt of er behoefte is aan een prijsverhoging in het jaar 2003. De naar boven gekomen briefwisseling tussen de NS en minister Netelenbos doet overigens niet ter zake. Een en ander is indertijd ook niet aan de Kamer bericht.

De uitwerking van de prijsverhoging van 4,9% op 31 december 2003 wekt bevreemding. Er is immers sprake van een niet eerder gecommuniceerde differentiatie in de prijsverhoging per traject, die de Kamer via Business-Nieuws en De Telegraaf heeft moeten vernemen. Was de minister op de hoogte van deze grote verschillen? Welke categorieën reizigers worden hierdoor extra getroffen? Hangt deze kwestie samen met de nieuwe systematiek waarbij het tarief per kilometer wordt vastgesteld? Kan de minister garanderen dat het hier geen strategie betreft om op drukke lijnen het aantal reizigers te verminderen door een prijsverhoging? Vindt de minister een totale prijsstijging van bijna 10% niet drastisch? Kan de minister garanderen dat de reiziger inderdaad te maken heeft met een gemiddelde prijsverhoging van 4,9%? Steekt de minister een stokje voor een en ander als uit het aangekondigde accountantsrapport blijkt dat dit niet juist is?

De heer Eurlings benadrukt het grote belang van een snelle invoering van de door de Kamer aangenomen Concessiewet, die veel meer prestatie-eisen stelt met het oog op de reiziger dan het geldende overgangscontract. Wanneer gaat de Concessiewet in? Waarom zijn de na het verbeterplan verlaagde prestatie-eisen nooit als wettelijke eisen vastgelegd voor de tussenliggende periode? Is de minister bereid aan te geven dat hij vasthoudt aan de prestatie-eisen van het verbeterplan?

De heer **Abblas** (LPF) is van mening dat de reiziger gebaat is bij een kwalitatief goed en betrouwbaar openbaar vervoer. Dit vraagt om investeringen en maakt tariefstijgingen dan ook onvermijdelijk. De voorgenomen prijsverhoging op de late avond van 31 december 2002 kan echter gezien worden als de facto een prijsverhoging voor het jaar 2003. De minister heeft dan ook alle aanleiding om de tweede prijsverhoging in juli 2003 in overleg met de NS naar achteren te schuiven. De zeer recent gegeven uitleg van de NS over de verschillen in de tariefverhogingen per traject zijn een voorbeeld van slechte voorlichting van dit bedrijf.

Mevrouw **Kant** (SP) wijst erop dat er een duidelijke relatie bestaat tussen de tarieven en de prestaties en dienstverlening. Bij de NS gaan echter de tarieven omhoog terwijl de service minder wordt. Er ligt een motie over de tariefverhogingen voor, waarbij duidelijk is dat de Kamer die zal steunen. Er is immers geen partij te vinden die de prijsverhoging in de tweede tranche steunt. De minister moet deze verhoging dan ook simpelweg tegenhouden. Is de minister bereid om actie te ondernemen en, zo ja, welke? Vindt de minister, die verantwoordelijk is voor het openbaar vervoer, het niet belachelijk dat voor het tegenhouden van de prijsverhoging wellicht een gang naar de rechter nodig is? De tariefverhoging

van december 2002 is onverkoopbaar gezien de slechte kwaliteit van het vervoer door de Nederlandse Spoorwegen. Kenmerkend daarbij is dat de reiziger over wijzigingen in de dienstregeling nooit op een fatsoenlijke manier wordt voorgelicht. De tarieven moeten dan ook worden bevroren, wat maatschappelijk gezien alleszins redelijk is.

Een blik op het verleden maakt duidelijk dat de overheid verantwoordelijk is voor de huidige chaos op het spoor. Daarvoor moeten dan ook de financiële consequenties worden gedragen. De rijksoverheid doet er goed aan de zeggenschap weer bij de politiek te leggen en onder democratische controle te brengen. De verzelfstandiging van de NS heeft immers geen verbetering voor de reiziger gebracht.

Mevrouw Kant is verrast door de berichten van De Telegraaf en Business-Nieuws dat door verandering van het tariefsysteem, berekeningen per kilometer in plaats van groepen, voor bepaalde trajecten en dus bepaalde reizigers enorme prijsverhogingen in het verschiet liggen. Op bepaalde trajecten zou het gaan om meer dan 10%. Kan de minister dit bevestigen en tevens toelichten? Het nieuwe systeem is wellicht budgettair neutraal voor de NS, maar niet voor de reiziger. Wat is hierop de reactie van de minister?

Mevrouw **Giskes** (D66) noemt de vervoerssituatie in een welvarend land zoals Nederland treurig nu de trein geen alternatief vormt voor de auto. Het totale pakket deugt niet en laat vooral een beeld zien van chaos. Het lijkt erop dat de wil ontbreekt om tot een goed treinvervoer te komen. Bovendien is er sprake van steeds schevere verhoudingen in de afspraken tussen overheid en NS. De NS wil niet gebonden worden aan concrete criteria omdat men zegt bezig te zijn met een verbetertraject. In dit verband wil de NS ook de vrijheid om de tarieven flink te verhogen. Voor de politiek lijkt hierbij niet meer weggelegd dan de rol van toeschouwer. De Kamer wacht al enige tijd met smart op de definitieve regeling van het overgangcontract, dat verwacht wordt per 1 januari 2004. Heeft men zo veel tijd nodig omdat er nieuwe criteria moeten worden ontwikkeld? In welke richting gaat die ontwikkeling, nu punctualiteit en reizigersaantallen als criteria zijn weggevallen?

Mevrouw Giskes keert zich tegen de voorgenomen dubbele tariefverhoging. De minister moet hier een stokje voor steken. De samenstelling en opbouw van de tariefverhoging met 4,9% verschilt blijkbaar per traject. In het systeem bestaan beschermde en niet-beschermde kaartsoorten. De beschermde kaartsoorten zijn de enkele reis, een retour, de vijfretourkaart, het maandabonnement en het jaarabonnement. Is 4,9% de norm voor de beschermde kaartsoorten of is hierbij sprake van differentiatie en dus hogere tariefverhogingen? Kan de minister hierover helderheid verschaffen?

De heer **Hofstra** (VVD) spreekt met schroom over de NS, dat immers een verzelfstandigd bedrijf is met een overigens weinig jaloersmakend imago: blaadjes, vierkante wielen, seinstoringen, niet-gemotiveerd personeel en een directeur die ooit zei dat de NS in het Spoorwegmuseum opgenomen moet worden. De NS heeft de kwestie van de dubbele prijsstijging overigens aan zichzelf te danken. Op 1 januari 2002 hebben de spoorwegen immers afgezien van het recht op tariefverhoging, inflatie plus 2%, gezien de slechte prestaties. De NS moet dan ook gehouden worden aan deze dappere uitspraak. Daarbij hoeft niet gedreigd te worden met juridische procedures. De minister heeft, met de steun van de gehele Kamer, voldoende gezag om te zorgen dat er geen prijsverhoging komt in het jaar 2002. Het tegelijkertijd met deze dubbele tariefverhoging doorvoeren van een ander systeem van tariefberekening is dom van de NS. Het roept immers de vraag op wat de concrete verhoging is, waarschijnlijk een vervoersgewogen gemiddelde dat niet meer dan inflatie plus 2% mag zijn.

De problemen hebben voor een groot deel te maken met het monopolistische karakter van de NS. Vandaar dat het Overgangscontract II niet zo veel effect heeft in de praktijk, zeker nu uit de verlengingen blijkt dat de wezenlijke punten worden geschrapt. Het contract zal geen effecten hebben op de korte termijn. Het wachten is dan ook op de Concessiewet, die zo snel mogelijk moet ingaan. Meer in het algemeen moet overigens duidelijk zijn dat de NS orde op zaken zal moeten stellen zonder aandrang van de Kamer. De treinen moeten op tijd rijden omdat de NS het wil en niet omdat de Kamer het wil. Het is overigens de taak van de rijksoverheid om de infrastructuur op orde te krijgen.

Antwoord van de minister

De **minister** wordt niet vrolijk van de kritiek van de Kamer op het functioneren van de NS, die echter duidt op serieuze problemen. Het is van belang dat de treinen op tijd rijden en dat de reiziger tevreden is. Op 1 oktober is met de Kamer gesproken over verlenging van het Overgangscontract II en de tariefvoornemens van de NS. Toen is geconstateerd dat de tariefstijging in het jaar 2002 een gegeven is. De inzet van de minister was om de aangekondigde verhoging van even boven de 9% voor het einde van dit jaar tegen te houden. Tevens is toegezegd de NS te vragen om de tariefvoornemens voor het jaar 2003 te heroverwegen op basis van de ontwikkeling van de inflatie en de financiële situatie bij de NS. De verhoging voor het jaar 2002, op 31-12 net voor twaalf uur, in eerste instantie gevolgd door eenzelfde verhoging op 01-01-2003, komt neer op een truc en verdient dan ook niet de schoonheidsprijs. Eerder in het jaar heeft de directie immers aangekondigd op basis van de geboden kwaliteit af te zien van een tariefverhoging.

De minister vindt het wenselijk dat de tarieven van de NS een keer per jaar worden verhoogd. Dat moet voor de toekomst ook zeker langs die lijn worden geregeld. In de huidige situatie is getracht de rigoureuze verhoging eind van dit jaar tegen te houden. Dat heeft geleid tot een «knip» en tot een tariefverhoging in het volgende jaar op basis van actuele gegevens. Het is duidelijk dat een grote meerderheid van de Kamer eveneens van mening is dat de NS de tarieven slechts een keer per jaar mag verhogen. Bij dit alles geldt echter dat de mogelijkheden worden beperkt door de ruimte in het overgangscontract. Ingewonnen juridisch advies geeft op dit vlak minder speelruimte dan de Kamer suggereert. Het is bovendien maar de vraag of het juridisch haalbaar is om via de rechter een stokje te steken voor de tweede tariefverhoging.

Wellicht kan een oplossing gevonden worden door de NS voor te stellen af te zien van de tariefverhoging voor het jaar 2002 op 31-12 en die door te schuiven naar 01-01-2003. In het jaar 2003 wordt vervolgens een pas op de plaats gemaakt, zodat in het jaar 2004 de volgende prijsverhoging aan de orde is.

De minister plaatst enige kanttekeningen bij het juridische fundament voor een eventuele procedure. De impact van de procedure kan groot zijn, omdat de door de minister geraadpleegde juristen aangeven dat er sprake is van een spanningsveld. Bij de voorgestelde tariefverhogingen moet bovendien niet uit het oog worden verloren dat de NS te maken heeft met kosten voor de kwaliteit van de trein als product. In dit licht is het tevens van belang om de nieuwe directie de kans te geven om orde op zaken te stellen en te bezien wat nodig is aan investeringen in, bijvoorbeeld, treinen of informatievoorziening.

Desgevraagd geeft de minister aan dat de inzet is de tweede tariefverhoging van de baan te krijgen. Het idee is om de tariefverhoging van 31-12 door te schuiven naar 1 januari van 2003 en volgende tariefverhogingen pas in het jaar 2004 te bekijken.

Nadere gedachtewisseling

Mevrouw **Dijksma** (PvdA) vindt dat de minister de Kamer in verwarring achterlaat nu zijn inzet gepaard gaat met enige kanttekeningen. De minister solliciteert toch niet alsnog naar het in stemming brengen van de motie? Heeft de minister die nodig om de zaak te regelen?

De heer **Duyvendak** (GroenLinks) verwelkomt de inzet van de minister als een eerste stap. De minister moet echter tevens nadrukkelijk verklaren indien noodzakelijk het juridische gevecht met de NS aan te willen gaan. Die stok achter de deur is nodig om te voorkomen dat het gesprek met de NS niet meer is dan een beleefd gesprek tussen heren. Daarnaast moet het gegoochel met de tariefstijgingen er niet toe leiden dat de gemiddelde reiziger te maken krijgt met een tariefstijging van meer dan 4,9%.

De heer **Eurlings** (CDA) is blij met de toezegging van de minister. Er is door de minister echter tevens op gewezen dat hij juridisch gezien de zaak niet hard kan maken. Ziet de minister een juridische procedure als stok achter de deur? Is de minister bereid de NS binnen een week de gevraagde mededeling te doen?

Mevrouw **Kant** (SP) is tevreden met de inzet van de minister. Is de minister echter van mening dat de inzet, namelijk dat de dubbele tariefverhoging van tafel is, ook de enige uitkomst van het gesprek kan zijn?

Mevrouw **Giskes** (D66) is gerustgesteld als de minister kan toezeggen dat het hier gaat om een resultaatsverplichting in plaats van een inspanningsverplichting.

De **minister** heeft goed gehoord dat er geen sprake zal zijn van een gesprek, maar van een mededeling aan de NS over hoe de zaken in elkaar steken. Als dat juridische consequenties tot gevolg heeft, moet dat worden geaccepteerd. Als blijkt dat bepaalde zaken niet kunnen in de bedrijfsvoering van de NS, moet dat eveneens worden geaccepteerd. Over de verschillen in de nieuwe tarieven is de minister via De Telegraaf op de hoogte gesteld. Het ministerie zal eerst enige studie daarop los moeten laten om een analyse te maken. Vooralsnog kan geen antwoord worden gegeven op de vragen of het percentage een gemiddelde is over de gehele rit en wat precies de uitwerkingen zijn. Het LOCOV (Landelijk overleg consumentenbelangen openbaar vervoer) is overigens uitermate lovend over de nieuwe tariefstructuur. De minister zegt toe de Kamer zo snel mogelijk schriftelijk op de hoogte te stellen van de bevindingen van het ministerie over de nieuwe tariefstructuur bij de NS.

De minister zegt toe de NS te zullen houden aan een prijsstijging van 4,9% uitgaande van een gewogen vervoersgemiddelde als uitgangspunt. De NS geeft overigens aan dat het percentage van 4,9 een gemiddelde tariefstijging is conform de bepalingen in het contract. Aan het eind van deze maand zal hierover een, eveneens contractuele, accountantsverklaring verschijnen. De Kamer zal direct daarna op de hoogte worden gesteld van de resultaten.

De minister legt in verband met de motie van de heer Duyvendak uit dat het Overgangscontract II ongewijzigd is verlengd. In dat overgangscontract was het verbeterplan reeds vastgelegd, inclusief de vaststelling dat de contractuele groei in de spits en de eisen ten aanzien van de punctualiteit niet konden worden gehaald. Voor het verbeterplan is daarom een realistisch herstelpad uitgestippeld om in het jaar 2005 de uitgangspositie van Overgangscontract II te bereiken. Bij de derde contractverlening is gestuurd op herstel van de kwaliteit en de voorwaarden voor vervoer op het hoofdrailnet. Het verbeterplan is gekoppeld aan het overgangscontract, inclusief de kwaliteitseisen. Een en ander moet in de nieuwe

concessiewet met ingang van 1 januari 2004 goed verankerd worden. Het sturen op de kwaliteitseisen is echter niet gemakkelijk. De minister wijst erop dat de nieuwe directie de tijd moet krijgen de zaken in kaart te brengen en ervoor zorg te dragen dat de kwaliteit en de punctualiteit verbeteren. Anders blijft men directies naar huis sturen en ingrijpen in de managementsituaties. Dat betekent niet dat er niemand wordt aangesproken op de resultaten. Er zijn overigens geen concrete aanwijzingen dat de verlaagde eisen van het verbeterplan niet worden gehaald. De NS zal binnen een week mededeling van de minister ontvangen over het verzet tegen de voorgenomen tariefstijging.

De voorzitter van de vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat,
De Pater-van der Meer

De griffier van de vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat,
Roovers