

Vergaderjaar 1994–1995

18 986

Verhouding Rijksoverheid–NS

Nr. 12

BRIEF VAN DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

's-Gravenhage, 29 juni 1995

Hierbij zend ik u een samenvatting toe van het complex van afspraken over de verzelfstandiging van de N.V. Nederlandse Spoorwegen (NS), zoals dat hedenavond door de voorzitter van de Raad van Bestuur van de NS, de heer drs R. den Besten, en mij is ondertekend. Dit complex is als volgt samengesteld:

– een overeenkomst op hoofdlijnen, die de koepel vormt voor het afsprakencomplex:

* een aantal intentie-notities, waarin op hoofdlijnen afspraken zijn vastgelegd over wederzijdse taken en verantwoordelijkheden, waarborging van belangen over en weer, werkwijzen, bekostiging etc.;

* een aantal «overgangscontracten», waarin voor één of meerdere jaren is vastgelegd welke rechten en plichten partijen op zich nemen.

Het geheel betreft een omvangrijk pakket, waarvan de hoofdlijnen voor u zijn samengevat in de bijlage¹. Het totale pakket zal u zo snel mogelijk worden nagestuurd. Op zeer korte termijn krijgt u tevens ter vertrouwelijke kennisname toegezonden de resultaten van het onderzoek naar de financiële positie van de onderdelen van NS, dat is uitgevoerd door McKinsey and Company.

Overeenstemming ontvlechtingsoperatie Rijksoverheid–NS

De Rijksoverheid en de Nederlandse Spoorwegen hebben harde afspraken gemaakt over taken, verantwoordelijkheden en hun financiële verhoudingen. Zij realiseren zich dat de nieuwe relatie ook in hun wederzijds gedrag tot uitdrukking moet komen.

Het Rijk bepaalt het beleid op het gebied van de railinfrastructuur en regelt het gebruik daarvan. Inzet daarbij is groei en verbetering van het spoorvervoer als een onmisbaar onderdeel van een samenhangend verkeers- en vervoersbeleid. NS wordt een geheel zelfstandige onderneming, gaat in opdracht van de overheid de railinfrastructuur beheren, moet z'n reizigersbedrijf binnen vijf jaar financieel en zakelijk op eigen benen hebben staan en streeft naar grotere vervoersstromen. Essentieel

¹ Ter inzage gelegd bij de afdeling Parlementaire Documentatie.

daarbij is, dat NS op jacht gaat naar de (toekomstige) reiziger. NS kan voorts concurrentie krijgen van andere railbedrijven.

Een stelsel van afspraken en contracten regelt de nieuwe verhoudingen. Bijna twee jaar is daarover onderhandeld. Beide partijen zijn ervan overtuigd, dat daarmee in de toekomst beter tegemoet kan worden gekomen aan de wensen van reizigers en verladers. De onderhandelingsresultaten worden, behalve aan u, ter goedkeuring voorgelegd aan de Raad van Commissarissen van NS en voor overleg aan de Centrale Ondernemingsraad van NS. Uitwerking en vertaling in wetgeving vormen het vervolgtraject.

Het reizigersvervoer

De Staat stopt met het generiek subsidiëren van het reizigersvervoer. In gelijke stappen tot het jaar 2000 gaat de bijdrage terug tot nul. Daar staan grotere vrijheden van het Reizigersbedrijf van NS tegenover. Vanaf 1 januari 1996 bepaalt dit zelf de tarieven en algemene voorwaarden. Tot medio 1996 blijft de huidige dienstregeling in grote lijnen gehandhaafd. Daarna is ook het voorzieningenniveau een zaak van NS. Het bedrijf mag ook experimenteren met nieuwe vormen van reizigersvervoer. Verbetering van de kwaliteit en groei vormen centrale uitgangspunten. Voor het geval het reizigersvervoer zich onverhoopt zeer ongunstig zou ontwikkelen, is een aantal zekerheden ingebouwd. Het aantal plaatsen in de treinen en het aantal stations moet zo goed mogelijk op peil blijven. In 2000 mag het aantal plaatskilometers niet meer dan 15 procent gedaald zijn ten opzichte van de dienstregeling 1995/1996. En in geen enkel jaar mag de terugloop meer dan 7,5 procent bedragen. Een zeer gering aantal kleine en slechtbezochte stations kunnen het loodje leggen. Wil NS de bediening van andere stations staken, dan moet voor de reizigers bus- of ander vervoer geregeld zijn.

De overheid kan ook reizigersdiensten van NS kopen. Het gaat hier met name om activiteiten waarop NS stelselmatig geld moet toeleggen. Het kan voorkomen dat het bedrijf die diensten wil opheffen, maar dat de samenleving instandhouding verlangt. Een speciaal contract tussen overheid en NS biedt dan mogelijk uitkomst. Dit gaat op z'n vroegst per 1 juni 1996 in. De overheid trekt hiervoor voorlopig een bedrag uit, dat oploopt tot f 80 miljoen in 2000.

Zeggenschap over infrastructuur

De Rijksoverheid bepaalt waar spoorlijnen komen: wanneer, hoeveel en van welke kwaliteit en bepaalt ook de spelregels: wie erop mag rijden, onder welke voorwaarden en tegen welke kosten. Eveneens beslist ze over financiering en de veiligheidsmaatstaven. In de nieuwe, met de overheidseisen sporende, concernstructuur heeft NS aan een aantal onderdelen de zorg voor infrastructurele taken toegekend: NS Railinfra-beheer, Railned en NS Verkeersleiding. De Rijksoverheid is opdrachtgever. Dat geldt zowel voor de beleidsvoorbereiding als de -uitvoering. Ze geeft aan welke resultaten ze geboekt wil zien en spreekt daarover een prijs af. Het NS-concern is verantwoordelijk voor een goede bedrijfsvoering van deze taakorganisaties. Voor 1995 zijn reeds de benodigde contracten gesloten. In feite verlangt de Staat daarbij het voortzetten van de huidige werkzaamheden en het ontwikkelen van een aantal specifieke plannen, studies en scenario's.

Om te zorgen dat alle toekomstige gebruikers van het railnet een gelijkwaardige behandeling krijgen, keurt de minister de regels voor toelating vooraf goed en komt er een onafhankelijk toezicht.

Pure verkeers- en vervoersinfrastructuur

Bij de infrastructuur die geheel ten dienste staat van de publieke verkeers- en vervoersfunctie is de invloed van de overheid dominant. Tijdelijk en onder strikte voorwaarden is een aantal rechten aan NS-onderdelen toegekend.

Bij dit type infrastructuur gaat het voornamelijk om de doorgaande rails, de emplacements, de bijbehorende verkeersvoorzieningen en de perrons. Het juridisch eigendom hiervan is binnen NS ondergebracht bij een aparte rechtspersoon: NS Railinfratrust. Railned bereidt plannen voor, NS Railinfrabeheer houdt zich bezig met de uitwerking van de projecten en de regie over aanleg en onderhoud. In dat verband verplicht de Vastgoed-poot van NS zich om gronden die binnen afzienbare tijd onder uitbreiding van de infrastructuur vallen, te reserveren en te zijner tijd over te dragen aan NS Railinfrabeheer. Met deze constructie is de zeggenschap van de overheid in voldoende mate gewaarborgd. Zijn gronden niet noodzakelijk voor de infrastructuur, dan gaan ze over naar NS Vastgoed om te trachten er zakelijke voordelen mee te halen.

Perrons en tunnels

Perrons en tunnels op stations behoren tot de pure infrastructuur. In verband met de gewenste uniforme uitstraling van de stations ligt het dagelijks beheer bij werkmaatschappij NS Stations. Deze heeft de komende vijftien jaar ook het recht tot commerciële exploitatie. Dit mag een goede doorgang van de reizigersstromen echter niet in de weg staan. NS Railinfrabeheer ziet daarop toe en verleent de benodigde goedkeuringen.

Eventuele conflicten worden voorgelegd aan een Curatorium waarin naast de beide NS-ondernemingen ook externe deskundigen zijn opgenomen. Het recht tot commerciële benutting wordt telkens met vijftien jaar verlengd. Dat gebeurt niet automatisch als de verantwoordelijkheid voor de betreffende infrastructuur is overgedragen aan een regionale overheid of als de exploitatie te weinig toevoegt aan de samenhang met de primaire NS-activiteit, het railvervoer.

Als tot een beursgang van NS zou worden overgegaan, de zeggenschap van de overheid door concernreorganisaties drastisch zou inkrimpen of de huidige samenhang van activiteiten zou verdwijnen, kan dat tussentijds tot een herziening van het exploitatierecht leiden.

De Rijksoverheid blijft eerstverantwoordelijk voor verkeers- en vervoersvoorzieningen met betrekking tot tunnels en perrons. Ze betaalt deze via NS Railinfrabeheer.

NS Vastgoed heeft tien jaar lang een streepje voor op projectontwikkelaars als het gaat om het opzetten van commerciële activiteiten boven of onder de spoorwegen. Buiten de directe stationsomgeving vervalt deze voorkeurspositie in 2005. Op en rond de stations is er steeds een verlenging met tien jaar mogelijk als de door NS Vastgoed ontwikkelde en gerealiseerde projecten belangrijk hebben bijgedragen aan het aantrekkelijker maken of vergroten van het spoorvervoer.

Stations en telecommunicatie

Stationsgebouwen en delen van de telecommunicatie hebben een gemengde functie. Dit type infrastructuur is er voor verkeer en vervoer, maar ook om er ander zakelijk voordeel mee te behalen. De kosten worden dan ook gedeeld door de Rijksoverheid en NS. Daartoe is een verdelingssysteem in ontwikkeling. Ook de spelregels voor publieke benutting zijn in de maak. Daarmee wordt veilig gesteld dat de stations

voldoende reizigers aankunnen en dat de loopstromen logisch en overzichtelijk zijn.

Bij stations wordt rekening gehouden met de mogelijkheid dat ook andere ondernemingen vervoersdiensten via het spoor gaan aanbieden. Deze en ook hun klanten moeten ongehinderd toegang hebben. Ze moeten er tegen concurrerende tarieven noodzakelijke ruimten kunnen betrekken; denk daarbij aan kaartverkoop. Diezelfde toegankelijkheid door alle gebruikers van de railinfrastructuur geldt voor de telecommunicatie-verbindingen.

Uiterlijk in 2005 bekijken de Rijksoverheid en NS of met de afspraken over de stations ieders belangen voldoende zijn veilig gesteld.

Goederenvervoer

NS stelt voor z'n goederenvervoer een nieuw businessplan op. Een heldere strategie voor de levensvatbaarheid van het bedrijf moet daaruit naar voren komen. Op basis daarvan zal de overheid in het najaar van 1995 een besluit nemen over een mogelijke financiële injectie in NS Cargo.

Milieu

Een aantal NS-terreinen is ernstig vervuild. Er komt een convenant tussen overheid (VROM/V&W) en NS met afspraken over een landelijke aanpak van bodemsanering en -beheersing, nu en in de toekomst.

Het convenant, dat er eind 1995 moet liggen, geeft ook duidelijkheid over financiering, organisatie en besluitvorming van de operatie. Een meerjarenplan en bodembeheersplan maken daarvan deel uit. Alle bevoegde bestuursorganen worden daarbij betrokken. Een voorlopige raming geeft aan dat onderzoek en schoonmaak zo'n f 2,5 miljard kosten. Vanaf het jaar 1995 stellen het Rijk en NS gezamenlijk een bedrag ter beschikking voor bodemsanering, dat in 2000 oploopt tot f 50 miljoen per jaar. Met deze afspraken zijn de grondslagen gelegd voor de grootste vrijwillige saneringsoperatie van bodemvervuiling in ons land.

Eurofima

Per 1 januari 1994 zijn de staatsgaranties voor leningen voor de marktsector van NS afgeschaft. NS mag, onder voorwaarden, tot het jaar 2000 een bedrag van f 800 miljoen aan leningen voor rollend materieel onder het Eurofima-verdrag opnemen.

Budgettaire consequenties

Een overzicht van de budgettaire consequenties vindt u bij de samenvatting gevoegd. Het budgettaire overzicht impliceert, dat naar verwachting in de periode tot 2000 per saldo geen extra middelen voor de aanleg van infrastructuur beschikbaar zullen komen. In de periode na 2000 komt er naar verwachting voor de aanleg van infrastructuur substantieel extra ruimte vrij.

De budgettaire consequenties zullen worden verwerkt in de najaarsnota en in de begroting 1996 en voorts nader worden toegelicht bij de behandeling van de begroting 1996 in uw Kamer.

Beter spoorvervoer!

De NS is de afgelopen jaren onomkeerbaar het pad van de verzelfstandiging opgegaan. Er zijn ingrijpende maatregelen genomen ten aanzien van de organisatie, kostenbeheersing en cultuurvernieuwing. Dat alles past, wat mij betreft, in het beleid ten aanzien van de totale spoorvervoer-

sector. De prikkel van de concurrentie zullen de reiziger en de verlader zeker ten goede komen. Ik ben ervan overtuigd, dat we met dit complex van afspraken weer een nieuwe stap hebben gezet in de richting van verdere verbetering van het spoorvervoer in Nederland.

Met het oog op duidelijkheid omtrent de positie van de NS en de voortgang van het verzelfstandigingsproces binnen de NS, acht ik het van groot belang, dat de Kamer zo spoedig mogelijk haar oordeel geeft over dit geheel van afspraken. Ik zou het daarom zeer op prijs stellen als u de agenda zo wilt inrichten, dat besluitvorming in uw Kamer plaats kan hebben voor 1 november a.s.. Ik heb u eerder laten weten, dat ik gaarne bereid ben op uw verzoek een toelichting te geven op het bereikte onderhandelingsresultaat.

De Minister van Verkeer en Waterstaat,
A. Jorritsma-Lebbink