

Vergaderjaar 2000–2001

18 986

Verhouding Rijksoverheid – NS

Nr. 55

## VERSLAG VAN EEN ALGEMEEN OVERLEG

Vastgesteld 19 februari 2001

De vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat<sup>1</sup> heeft op 18 januari 2001 overleg gevoerd met minister Netelenbos van Verkeer en Waterstaat over **haar brief van 13 december 2000 inzake overgangscontract Staat-NSR Hoofdrailnet (18 986, nr. 54)**.

Van dit overleg brengt de commissie bijgaand beknopt verslag uit.

### Vragen en opmerkingen uit de commissie

De heer **Van Gijzel** (PvdA) kan niet direct zeggen dat het overgangscontract II zoveel beter is dan het oude contract. Dat betreft in ieder geval de zitplaatsgarantie die in een aantal opzichten toch een verslechtering is in vergelijking met het huidige contract, maar wellicht niet in vergelijking met de huidige situatie, want zelfs aan dat lopende contract wordt thans niet helemaal voldaan. Hij herhaalt het standpunt van zijn fractie, ook afgelopen december neergelegd in een motie dat er een compensatie moet komen voor de reiziger. Volgens het vigerende contract moet er een bepaald serviceniveau geleverd worden wat betreft het aantal zitplaatsen, punctualiteit e.d., waarvoor ook een bepaalde prijs kan worden gevraagd. In december was er sprake van een tariefstijging, maar die zou volgens zijn fractie achterwege moeten blijven als het serviceniveau zoveel achterblijft bij wat er is afgesproken. De motie strekte er dan ook toe om de minister te bewegen de NS in gebreke te stellen en in ieder geval het overleg daarover zou moeten openen. Het resultaat van dat overleg is o.a. dat de NS de compensatiemaatregel vervroegd hebben van 1 juli naar 15 februari. Zijn fractie vindt dat ook een terechte geste ten opzichte van de reiziger en is van mening dat er wat dit betreft met het voorgelegde contract wel een halfjaar kan worden gewerkt.

Dat wil niet zeggen dat er in juni sprake zal zijn van een vlekkeloze overgang van dit contract naar een eventuele nieuwe concessie. Er komt immers nog een onderzoek van de Kamer en de resultaten daarvan wil hij voluit kunnen meewegen bij de vormgeving van die eventuele concessie in de wetgeving, maar ook bij de uiteindelijke concessie. Zo wil zijn fractie er bij de behandeling van het desbetreffende wetsvoorstel nauwgezet op toezien dat de consumentenrechten wettelijk worden verankerd, zowel de individuele als de collectieve rechten. Wat dit betreft ondersteunt hij ook

<sup>1</sup> Samenstelling:

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

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

van harte de uitspraak van de Consumentenbond van hedenmorgen dat er een onafhankelijk orgaan, een onafhankelijke vervoersautoriteit moet komen.

Bij de uiteindelijke concessieverlening zullen uiteraard de ervaringen van de afgelopen jaren een belangrijke rol spelen. In het debat in 1995 heeft minister Jorritsma erop gewezen dat de NS op geïnvesteerd vermogen een rendement vragen van 10% en dat zij als aandeelhouder gaat afromen als het rendement hoger is. Het laatste jaar zitten de NS op 13%. De Kamer maakte zich destijds grote zorgen over het onrendabele net, de onderkant van het net en op basis daarvan zijn er met de NS ook nadere afspraken gemaakt. Bovendien maakte de Kamer zich zorgen over de wijze waarop de NS zouden omgaan met de spits, want het is voor een bedrijf niet interessant om het materieel en personeel af te stemmen op de spitscapaciteit. Toch moet dat gebeuren vanuit maatschappelijk en mobiliteitsoogpunt, maar dat betekent wel dat veel materieel en personeel in de spits moeten worden ingezet, maar overdag verder niet gebruikt kan worden. De Kamer was bereid daarvoor een prijs te betalen en die is ook in het huidige contract opgenomen. Zij mocht er dan ook wel van uitgegaan dat de NS ook in de spits zouden voldoen aan bepaalde zitplaatsgaranties. Minister Jorritsma zei destijds ook dat de Kamer zich geen zorgen hoefde te maken, maar volgens de heer Van Gijzel hebben de NS zich in hun beleid teveel gericht op de toekomstige belegger en niet op de bestaande klant en heeft het ministerie daartegen niets gedaan.

De ervaringen van de afgelopen jaren en de resultaten van het onderzoek zullen zijns inziens moeten meewegen in de uiteindelijke vormgeving van de concessie en de manier waarop die moet worden gehandhaafd. Als de NS verzelfstandigd zijn, acht de PvdA-fractie het wel noodzakelijk dat zij een prikkel houden om, binnen de afgesproken voorwaarden, een zo hoog mogelijke rendement te halen, dus om zo efficiënt mogelijk te werken. Wellicht kan er nog een zogenaamde earn-outformule worden afgesproken als dat rendement boven een bepaald niveau komt.

In de nieuwe concessie moeten ook de spitszitplaatsgarantie en de punctualiteit goed gestalte krijgen. Er worden landelijke gemiddelden genomen voor de punctualiteit, maar zijns inziens zou het moeten gaan om gemiddelden per lijn. Uit de gepresenteerde groeioprognose van 3% blijkt dat de NS marktaandeel verliezen. De gemiddelde mobiliteitsgroei is de laatste jaren immers 5% – 7%.

Dit overgangscontract biedt overigens wel een goede mogelijkheid om het komende halfjaar ervaringen op te doen met de compensatieregeling en ook die zouden eventueel nog tot bijstellingen kunnen leiden.

Art. 23.2 gaat over toekomstige samenwerking met andere vervoerders en de kaartintegratie. Biedt de gebruikte formulering de NS niet te veel mogelijkheden om daaronder uit te komen, terwijl de andere partijen dat niet kunnen?

Naar de mening van de heer Van Gijzel is de chipkaart eigenlijk voorwaarde voor een goede compensatieregeling. Die moet er dan ook zo snel mogelijk komen. Ziet de minister geen mogelijkheden om daarin het voortouw te nemen en wellicht de voorinvestering voor te financieren?

In art. 22.6 over de gebruikersvergoeding die de NS wordt opgelegd voor het gebruik van de infrastructuur staat de nogal merkwaardige redenering dat als die bovenmatig is, zij mag worden doorberekend in de tarieven, gelet op het feit dat er ook een bandbreedte wordt bepaald voor tariefstijging.

Tot zijn spijt heeft de heer Van Gijzel geen gelegenheid gehad om de brief van 16 januari te lezen en hij kan er dus ook geen oordeel over geven.

Wat betreft de structuurdiscussie herinnert hij aan het argument van de minister waarom zij bij de privatisering van Schiphol niet heeft kunnen kiezen voor een beperkte concessieduur, namelijk vanwege de breuk in het investeringsklimaat op de luchthaven en onzekerheid over de continuï-

teit van de exploitatie. Hoe korter de concessieduur, hoe groter het risico, maar waarom geldt dat wel voor Schiphol en niet voor de NS?

De PvdA-fractie heeft op dit moment geen behoefte aan discussies over privatisering of aandelenuitwisseling, maar wel aan de uitvoering van de afspraken. Als een contract wordt afgesloten en het lukt om de gestelde normen te halen, het bedrijf goed op de rails te krijgen en een product tot stand te brengen waarop de klant gelet op de prijs recht heeft, is er al heel veel bereikt. Discussies over structuren e.d. zijn een vlucht vooruit, brengen onrust, zijn ineffectief en veroorzaken grote onzekerheid, terwijl er juist zo'n behoefte aan enige rust en zekerheid bestaat.

De heer Van Gijzel merkt voorts nog op dat in het kader van het noodplan dat de NS hebben opgesteld een aantal oudere Duitse wagons zijn aangeschaft die moeten worden omgebouwd, maar het bedrijf dat dit doet, verkeert naar hij heeft begrepen in grote financiële moeilijkheden. Is het de minister bekend wanneer die wagons beschikbaar komen? Ook zou er in het kader van het noodplan een groot aantal bussen worden ingezet, maar voorzover hij weet zijn daarover tot nu toe met geen enkele busmaatschappij afspraken gemaakt, hetgeen recent ook wel bleek in Utrecht toen er bij stroomuitval slechts drie bussen stonden voor duizenden mensen. Wat is dat nu voor een noodplan? Heeft de minister zicht op de effectivering daarvan?

Al met al is de PvdA-fractie van mening dat met het thans voorliggende contract wel een halfjaar verder kan worden gekomen, maar er zal nog veel moeten gebeuren voordat er sprake is van een nieuwe concessieverlening. De overgang zal zeker niet geruisloos verlopen.

De heer **Reitsma** (CDA) betreurt het dat de Kamer niet over dit contract heeft kunnen spreken voordat het in werking trad en vraagt de minister waarom zij haar afspraak met de Kamer om het vooraf te bespreken niet kon nakomen. Ook zou hij in het vervolg graag zien dat er niet één dag voor een overleg zoveel nieuwe informatie naar de Kamer komt. Het is overigens voor een Kamerlid sowieso onmogelijk om al die bergen informatie door te spitten, want over het algemeen zal hij zich moeten beperken tot korte en bondige documenten waarin de kernpunten staan. De minister moet er dan ook maar van uitgaan dat de Kamer niet alle stapels informatie heeft doorgenomen die zij heeft overgelegd.

De overheid wil de komende jaren een verdere groei van reizigers realiseren. In dit contract is daarvoor een bandbreedte opgenomen. Er zullen heel harde afspraken over deze groeidoelstellingen moeten worden gemaakt om de NS in staat te stellen om tijdig plannen te ontwikkelen om die na te komen. Daarvoor is rust nodig op het vlak van politieke besluitvorming en langetermijnbeleid. Het moeten dus langdurige concessies zijn met vroegtijdige beslissingen, opdat de investeringspolitiek van het bedrijf daarop afgestemd kan worden.

De minister moet wel degelijk aanspreekbaar blijven als het erom gaat dat reizigers op een fatsoenlijke manier vervoerd worden, omdat zij ook verantwoordelijk is voor beleidsmaatregelen inzake de automobiliteit. Voor een verdere liberalisering van de spoorwegen voelt de CDA-fractie niets, want dan is de minister feitelijk vrijwel niet meer aanspreekbaar. Bovendien maakt de CDA-fractie zich grote zorgen over het teveel opknippen van het spoorwegennet waardoor delen uit het kernnet worden gehaald en onrendabele lijnen worden gedecentraliseerd en aan marktwerking onderhevig worden gemaakt. Dat leidt uiteindelijk tot een openbaarvervoersysteem dat lijkt op dat in Engeland. De CDA-fractie roept de minister op het decentralisatiebeleid, de openbare aanbesteding en de contractsector te heroverwegen en dat meer te koppelen aan het kernnet om sterkere garanties te krijgen voor een goed openbaar vervoer. De ervaringen in Noord-Nederland stemmen de CDA-fractie niet tevreden. Dit overgangscontract voor een halfjaar vindt de heer Reitsma in ieder geval beter dan dat van de afgelopen vijf jaar dat lang niet op alle punten

is nageleefd. De minister heeft onvoldoende actie ondernomen richting NS om nakoming af te dwingen. Overigens moet dat natuurlijk ook de NS worden verweten.

De tweede helft van dit jaar komt de Kamer ongetwijfeld nog uitgebreid te spreken over de groeidoelstellingen, de punctualiteit, het voorzieningen-niveau, de compensatieregeling en de afbakening van het hoofdnet. Het prijsbeleid voor dit jaar is al bekend en is dus voor dit overgangscontract niet zo relevant meer, maar daarin krijgen de NS in feite toch te veel ruimte om eigen beleid te voeren. De CDA-fractie ziet graag dat dit wat scherper wordt geformuleerd en dat daarover hardere afspraken worden gemaakt.

De heer Reitsma twijfelt er zeer aan of de groeiambitie die in dit contract is opgenomen wel voldoende is; 17% tot 23% voor de komende vijf jaar lijkt veel, maar daarover moeten overigens nog definitieve afspraken worden gemaakt. Wanneer wordt de Kamer daarover geïnformeerd? De economische groei in Nederland is de komende drie jaar 3% per jaar. Elk procent brengt een mobiliteitstoename van 1,5% met zich. Met de huidige opgelegde groeidoelstelling lopen de NS met andere woorden dus nog achter bij de autonoom uit de economische groei voortvloeiende mobiliteitstoename. In die zin vindt hij het wel verstandig dat in het contract de mogelijkheid open is gehouden om voor het volgende contract het een en ander beter op een rij te zetten.

Hij herhaalt dat de CDA-fractie er niet mee kan instemmen dat een aantal lijnen niet meer tot het kernnet wordt gerekend. Zij zal daar zeker bij de behandeling van de concessiewet op terugkomen en zij verzoekt de minister dit al mee te nemen in de gesprekken over aanvullende afspraken die alle anticiperen op de nieuwe concessie. Dit staat overigens los van haar opvatting over de onrendabele lijnen, want haars inziens zouden de NS, ondanks het slechte image, op de lange termijn gezien vermoedelijk wel eens de meest stabiele partij kunnen zijn om het voorzieningenniveau op die lijnen op peil te houden.

Hij is van mening dat de minister een verstandig besluit heeft genomen om conform de aangenomen motie-Reitsma de eerste tien jaar niet aan een beursgang te denken en om, zolang de return on investment niet boven de 10% uitkomt de NS naast de gebruikersvergoeding geen concessievergoeding te vragen. Hij is het er overigens mee eens dat die gebruikersvergoeding niet mag worden afgewenteld op de tarieven, maar daar moeten dan wel harde voorwaarden aan worden verbonden. Het is goed dat er is afgesproken dat de NS uit eigen middelen 3 mld. gulden extra zullen investeren in een beter openbaar vervoer, maar daaraan zou wel de afspraak moeten worden gekoppeld dat als er geen concessievergoeding hoeft te worden betaald, die winsten moeten worden ingezet voor investeringen die ten goede komen aan de reizigers en niet voor NS-vreemde activiteiten, zoals investeringen in Engeland.

Ook wat betreft de punctualiteit is het goed dat er een compensatieregeling komt en dat die niet ingaat per 1 juli maar mogelijk per 15 februari. Waarom is het, mede gelet op de in december door de Kamer uitgesproken kritiek op de slechte prestaties van de NS en de wens tot geen prijsverhoging, niet mogelijk gebleken om de regeling met terugwerkende kracht vanaf 1 januari 2001 te laten ingaan?

De CDA-fractie zou het wat te veel vinden als de NS in het prijsbeleid ruimte krijgen voor een bandbreedte van 2% boven het inflatiepercentage. Als de NS met trots zeggen dat zij de afgelopen zes jaar in staat zijn geweest om de prijsstijging te beperken tot het inflatieniveau, moeten zij en de minister ook de durf hebben om in het contract op te nemen dat de prijsstijging de inflatie niet mag overschrijden. Over het prijsbeleid inzake de eerste klasse is weinig geregeld, maar wat gaat daarmee gebeuren? De CDA-fractie is het ermee eens dat het LOCOV een zware positie moet krijgen en vindt de suggestie van de Consumentenbond voor een onafhankelijke toezichthouder dan ook een goede. Is de minister daartoe

bereid en hoe verhoudt zich dat tot die aparte contractbeheerunit op haar departement voor de controle op de naleving van de concessies? Spoort dat wel met de wens van een onafhankelijk toezichthouder? Al met al kan de CDA-fractie wel met dit overgangcontract leven.

De heer **Van Walsem** (D66) herhaalt zijn opvatting dat de overheid moet investeren in de NS en hij is dan ook buitengewoon blij met art. 7.4 waarin staat dat een actieve dialoog met de NS gevoerd moet worden. De belangrijkste voorwaarde voor verbetering van de kwaliteit van het product van de NS zit zijns inziens in een betere verstandhouding met en begeleiding van het personeel, maar daartoe zal allereerst het vertrouwen in de directie moeten worden herwonnen.

De investeringen in het openbaar vervoer zijn een alternatief voor het gebruik van de auto. Als het rekeningrijden wordt ingevoerd, moet er ook een goed alternatief zijn. De D66-fractie hecht zo zeer aan een goed openbaar vervoer dat zij niet bereid is deze vorm van openbaar vervoer los te laten via een beursgang in de komende tien jaar. Zij is gaarne bereid om de concessieduur aan de orde stellen, met name omdat de investeringen toch enigszins hebben gehaperd.

Er ligt thans terecht een overgangcontract voor, want de Kamer stelt niet voor niets een onderzoek in naar de problemen die het vorige contract heeft opgeleverd, omdat de resultaten ver achterblijven bij de afspraken. Dat overgangcontract vindt de heer Van Walsem evenwichtig en doorwrocht, zij het dat voor hem de streefcijfers voor punctualiteit van 88% in 2001 tot 92% in 2005 wel wat hoger hadden gemogen. Zijns inziens moet veel eerder aan 95% à 98% worden gedacht en dan inderdaad gezien per traject. Volgens het contract moet de capaciteit vergroot worden met 23%, het aantal zitplaatsen met 27,5%, meer reizigers in de spits, sociale veiligheid, reizigerscomfort, de inspraak, aanwending van de bonus-malus ten gunste van het openbaar vervoer per spoor, eventuele tijdelijke verlaging, maximale tariefsverhogingen enz. Dat alles spreekt hem aan. Als dan ook nog verstandig met marges wordt omgegaan, kan D66 daarmee wel leven, hoewel de reiziger meer zal hechten aan kwaliteitsverbetering. Voorts bevat het contract goede bepalingen inzake de openstelling van de stations, de rijwielstallingen, tevredenheidsonderzoeken, een grotere beschikbaarheid van de bedrijfsgegevens, eventueel ook voor derden die daar belang bij hebben. Er is kortom sprake van een grotere openheid en transparantie, waarmee zijns inziens een goede aanzet wordt gegeven tot een aanzienlijke verbetering van de kwaliteit, waardoor er na 2003 veel betere dienstverlening tot stand zal zijn gebracht.

Dat de compensatieregeling voor vertraagde reizigers al per 15 februari ingaat, vindt hij natuurlijk fantastisch maar hij ziet niet hoe die uitgevoerd kan worden. Als iemand een uur op de trein heeft gewacht, gaat hij toch nog niet eens zo'n drie uur voor het loket staan om dat tientje terug te krijgen?

De doorbelasting van vertragingen, die overigens niet alleen aan de NS hoeven te liggen maar ook aan de infrastructuur, is gemaximeerd tot 50% tot een maximum van 15 mln. gulden. Als de vertragingen voor 60% aan de overheid liggen, waarom zou die dan ook niet die 60% moeten betalen?

Voor reisinformatie moet de NS betaald worden, maar zou het ook niet als service kunnen worden gezien?

De gebruikersvergoeding kan hoger uitvallen dan is voorzien, maar hoe kan dat als de minister, gesteund door de Kamer, de hoogte daarvan vaststelt?

Art. 25 gaat over de ontwikkeling van stadsgewestelijke netwerken en laat zoveel beren op die weg zien dat de heer Van Walsem zich afvraagt of die voor de minister een utopie zijn.

Volgens de heer **Hofstra** (VVD) heeft zijn fractie op 30 november jl. terecht de suggestie gedaan om het toen door de minister uitonderhandelde prestatiecontract maar eens enige maanden te gebruiken als overgangscontract en zij kan dan ook akkoord gaan met het thans voorliggende voorstel. Wel wil hij er nog enkele kanttekeningen bij plaatsen, niet om die nu al in dit contract op te nemen, maar om die mee te nemen in het wetgevingsproces. Bij de wetgeving gaat het primair om de afspraak in het regeerakkoord dat de termijn van tien jaar goed wordt ingevuld. Zijns inziens zal daarbij de tucht van de markt niet kunnen ontbreken. De weg terug naar een staatsbedrijf is afgesloten, zodat eventueel ontslag van directies ook moet worden overgelaten aan de raad van commissarissen, zoals ook bij structuur-NV's hoort.

In de trits van verzelfstandiging, liberalisering en privatisering vindt hij onafhankelijk toezicht van groot belang. Over de vormgeving daarvan zal de komende maanden ongetwijfeld nog verder worden gesproken. Onderhandelingen moeten, zoals de minister ook doet, fatsoenlijk gevoerd worden. De Kamer beoordeelt dat achteraf, maar kan toch niet zover gaan om de minister terug te sturen en de NS voor de tweede maal uit te schudden. Het contract heeft 41 bladzijden en dan is de terechte vraag of de Kamer dat alles nog wel kan controleren en of er wellicht niet te veel wordt geregeld. Zou een contract niet zo moeten worden opgesteld dat het op hoofdlijnen goed te controleren is? Te veel details bemoeilijkt zonder meer een goede controle. Overigens zijn veel regeltjes relatief gesteld, waardoor het risico bestaat dat er over de absolute getallen onduidelijkheid ontstaat. Kan de minister verzekeren dat dit niet het geval is?

De VVD-fractie vindt wel dat het contract eenzijdig is afgestemd op het massale spitsvervoer over korte afstand in vooral de Randstad, terwijl zij ook zeer hecht aan een goede functie voor het vervoer over langere afstanden. Daarbij heeft zij als zeer veel anderen de wens dat het vervoer over langere afstanden sneller moet gaan dan op dit moment waarbij ook het comfort van belang is.

Het tariefbeleid is uitstekend geformuleerd: inflatie plus een bandbreedte van 2%. Wel vraagt de heer Hofstra zich af waarom de NS niet meer ruimte krijgen om te spelen met tarieven tussen spits en dal.

Bij het kernnet gaat het vooral om de belangrijke verbindingen. In het voorliggende contract ligt dat net qua verbindingen vast, maar er zal erkend moeten worden dat er een groot verschil kan bestaan tussen een intercity die maar enkele malen stopt en een regionale trein. Dit contract houdt volledig de mogelijkheid open om dat regionale vervoer en ook de stoptreinen naar behoefte uit te besteden aan andere bedrijven dan de NS? Zo interpreteert de VVD-fractie in ieder geval de afspraak dat het kernnet gedurende tien jaar bij NS blijft.

De heer Hofstra neemt aan dat de Kamer op niet al te lange termijn wordt geïnformeerd over de uitkomst van de aanbesteding van de exploitatie HSL-Zuid. Als NS de aanbesteding winnen, zijn er geen moeilijkheden, maar zo niet, ontstaan er dan geen problemen met de definities van internationaal vervoer, kannibalisatie-effecten en al die discussies meer?

Het verheugt hem dat de compensatieregeling al per 15 februari a.s. wordt ingevoerd. Een officiële verklaring van de NS, waarin wordt gesteld dat zij ervan uitgaan dat de reizigers daarmee eerlijk omgaan, vindt hij nogal naïef want waarom zijn er anders zoveel zwart- of grijsrijders? Voorts viel het hem op dat de koers van de euro nog steeds niet bij het ministerie bekend is. Voor het gemak zegt hij maar dat die f 2,20 371 is. Zullen de NS overigens niet veel meer geld kwijt zijn om die regeling goed af te handelen dan de uiteindelijke vergoeding die zij moeten geven?

De punctualiteit zou over het hele net gemeten dit jaar 88% moeten zijn, maar volgens de laatste uitgave van het NS-blad «De koppeling» is die thans 78%. De eerste malus is dus al binnen! De heer Hofstra vindt het van belang dat de consumentenbelangen goed geregeld worden en wacht

de wetgeving op dit punt maar af. In het thans voorliggende contract lijken die hem al goed geregeld te zijn.

Een bonus-malus wordt in drie artikelen genoemd. Werkt die echter wel als zo ruimhartig wordt gezegd dat het de NS maximaal 30 mln. gulden per jaar kan kosten op een omzet van 6 mld. gulden? Moeten er geen grotere bedragen mee gemoeid zijn om de prikkel effectiever te maken? Gaan de 3 mld. gulden die de NS via verstandige beleggingen te voorschijn hebben getoverd sowieso naar de NS of ziet de minister die als dividend? Zo neen, worden die dan besteed aan investeringen die de NS sowieso zelf moet betalen, of worden er ook investeringen mee betaald waarvoor eigenlijk het rijk zou moeten zorgen? Hoe zit het in dit contract met de investeringen die voor rekening van het rijk horen te komen, zoals een hogere stroomspanning en een moderne beveiliging die noodzakelijk is om de infrastructuur meer capaciteit te geven?

Hij is het ermee eens dat de concessievergoeding onder de nul uitkomt. Bestaat er wederzijdse overeenstemming over het door het bureau OC&C gepresenteerde model? Dat lijkt hem temeer van belang gezien de vele discussies in het verleden over de transparantie en de juistheid van de cijfers van de NS.

De heer Hofstra herhaalt dat de NS grote problemen hebben, met name op het gebied van het materieel, van het personeel en met de cultuur. Als het openbaar vervoer moet worden bevorderd, kan er zijns inziens niet worden ontkomen aan een structurele inzet van bussen, want die zijn er nu al, bijvoorbeeld touringcars die toch niet vaak in de spits worden gebruikt. Wordt daar nu echt aan gewerkt, vooral voor de Randstad? De VVD-fractie heeft al eens bepleit om het geld voor de OV-studentenkaart terug te geven aan de studenten zelf. Dat zou er misschien ook toe kunnen bijdragen dat er wat meer ruimte in de treinen zal ontstaan. Wanneer expireert dat contract?

In het contract is een kwartaalrapportage verplicht gesteld. Kan de minister de Kamer zo snel mogelijk een proeve daarvan aan de Kamer voorleggen, want dat zou wel eens een goede steun kunnen zijn voor de definitieve regelgeving.

Ten slotte wenst hij de NS veel succes bij het oplossen van alle problemen en die wens richt hij niet alleen tot de directie, maar tot alle medewerkers van de NS.

De heer **Van Bommel** (SP) ziet het overgangscontract als een opmaat naar de toekomstige concessie. Zijn opmerkingen moeten dan ook worden beschouwd als suggesties om bij die concessie mee te nemen. Het voorgelegde contract bevat enkele bepalingen en richtingen die zijn fractie zorgen baren. Dat geldt voor de afbakening van het hoofdrailnet en het opknippen van het net, al is de lijn Amsterdam–Alkmaar weer in het kernnet terug. Het uitgangspunt dat NS mogelijk ook lightrail zou gaan verzorgen, zou met name voor het deel Amsterdam–Alkmaar uitgangspunt moeten zijn om te voorkomen dat dit alsnog via een achterdeur werd opgeknipt. Biedt art. 4 niet te veel ruimte om tot opknipping van het net te komen?

Is de groei van 17% in 2005 van de beoogde 23% nu echt het maximum of zit er nog enige rek in? Zo ja, wat zou dat vergen aan overheidsinvesteringen? Als de overheid meer openbaar vervoer via het spoor wil, zou dat toch ook moeten leiden tot meer overheidsinvesteringen?

In art. 11 wordt over de kernprestaties gesteld dat verhoging van de huidige bezettingsgraad nodig is, maar welke ruimte is daarvoor nog beschikbaar? Volgens de heer Van Bommel is die er niet, zeker niet in de spits. Lukt dat wel, dan zou dat als het ware leiden tot een mindere dienstverlening. Is dat de bedoeling van dat artikel? Waarom wordt anders gesproken over 27,5% meer zitplaatscapaciteit bij 23% groei? Hij betreurt het dat nog steeds een betrouwbaar meetsysteem ontbreekt. De conducteur moet tellen, maar als de trein vol is, komt hij er niet doorheen.

Ook voor de punctualiteit ontbreekt nog een betrouwbaar meetsysteem. De minister schrijft weliswaar dat dit er per 1 februari zal zijn, maar wanneer krijgt de Kamer dat, want juist op dat punt is de controle toch erg moeilijk?

Hij sluit zich vervolgens aan bij de vragen over de compensatieregeling bij vertraging. Ook hij voelt niet veel voor terugwerkende kracht, maar belangrijker vindt hij de vraag of dat in de toekomst wel uitvoerbaar is. Art. 13 gaat over het aangekondigde vervangend vervoer, de inzet van bussen en het handhaven of verbeteren van de huidige regels. Waarom staat daar niets concreets over die verbeteringen?

Ook art. 14, over het minimum voorzieningenniveau, geeft hem aanleiding tot zorgen. Het gaat daar over de onderlinge verbindingen tussen de grote steden, de 23 hoofdailstations, maar waarom ook niet over belangrijke plaatsen tussen die stations?

Biedt art. 16 de NS niet te veel ruimte om stations te sluiten door te stellen dat stations dicht mogen om de prestatieverbetering na te komen? In de concessie zou dit aspect veel sterker moeten worden geformuleerd.

Er wordt een prijsverhoging afgesproken van de consumentenprijsindex plus die 2%. Dat lijkt hem niet nodig voor dit overgangscontract want op dit moment wordt er toch al onvoldoende gepresteerd, maar waarom zou die 2% in de toekomst wel nodig zijn? Er hoeft toch geen winst gemaakt te worden als je uitgaat van de nutsfunctie van het openbaar vervoer?

Art. 23 gaat over de kaartintegratie. Als de chipkaart er eenmaal is kan ook gedacht worden aan tariefintegratie. Ook hij hoopt dat de minister op dit punt wat meer het voortouw neemt, want als dat wordt overgelaten aan de sector kan die chipcard wel eens erg lang op zich laten wachten.

De artikelen 25 en 26 gaan over de stadsgewestelijke netten en de fasering van de decentralisatie. Deze artikelen lijken de ruimte te bieden voor concurrentie op het spoor in de toekomst tussen NS-Reizigers en het stadsgewestelijk vervoer. Zo ja, waarom, want concurrentie op het spoor vond de Kamer toch onwenselijk?

Over de waarde van de concessie heeft het bureau OC&C al een en ander naar voren gebracht. Ook voor de SP-fractie geldt dat de prijs niet mag worden afgewenteld op de reiziger en dat de overheid de tariefmarge moet blijven aangeven.

De conclusie van de heer Van Bommel op dit moment is dat er eigenlijk sprake is van een spagaat. Er worden verschillende wensen geuit om dit overgangscontract en uiteindelijk de concessie aan te scherpen, de overheid meer positie te geven, eenieder is van mening dat de dienstverlening van NS aan verbetering toe is, maar dan zal de Kamer en/of de minister wel een duidelijke positie moeten houden. De structuurdiscussie zal zijns inziens hoe dan ook gevoerd worden. Uit het onderzoek zullen conclusies rollen die ook op dat punt de positie van de Kamer en van de minister tegen het licht zullen houden. De positie van de SP-fractie daarin zal bekend zijn; wat haar betreft mag de NS weer een volledig staatsbedrijf worden, zodat alle aspecten die zo belangrijk worden gevonden goed geregeld kunnen worden.

De heer **Stellingwerf** (RPF/GPV) ziet het als een voortgangsdiscussie en wil in dat licht zijn kanttekeningen plaatsen. Over het algemeen vindt hij de veranderingen in dit contract ten opzichte van het MOU verbeteringen. Wel heeft hij er moeite mee dat de zitplaatscapaciteit niet wordt gerelateerd aan de daadwerkelijke groei van het aantal reizigers. Hij heeft de indruk dat de NS zich gezien de 65 000 pagina's gegevens op de cd-rom onnodig in details verliezen. Er moet nu een inhaalslag worden gemaakt en vervolgens moet de groei van het aantal stappen gelijke tred houden met de landelijke groei van het aantal reizigers. Ondanks de inspanningen van de NS zal het regelmatig voorkomen dat mensen die betaald hebben voor een zitplaats moeten staan. Is het niet zinvol dat er ook kaartjes voor staanplaatsen komen, uiteraard tegen een aanzienlijk lager tarief? Het is



dan ook geen probleem dat de compensatieregeling niet van toepassing is op ongewenst staan.

Voorts vraagt hij nogmaals aandacht voor zijn pleidooi in het verleden om het roken dan wel de overlast daarvan in treinen terug te dringen. Een duidelijke locatie en isolatie van rokers is zeer wenselijk. Kan de minister garanderen dat hiermee bij de nieuwe miljardenvergende aankopen voldoende rekening wordt gehouden? Wat heeft het overleg op dit punt opgeleverd?

De heer Stellingwerf zet wel meer vraagtekens bij onderdelen van het contract. Een belangrijk discussiepunt blijft de omvang van het hoofd-railnet. Hij was onaangenaam verrast door de voorgestelde afbakening. Het is daarom maar goed dat het een haljaarcontract is geworden. De veel besproken lijn Alkmaar–Den Helder is niet opgenomen, evenals de lijnen Weesp–Lelystad en Nijmegen–Venlo–Roermond. In het licht van uitspraken van de Kamer in het verleden bevreedt hem dat nogal. Als hij uit art. 4.3 moet afleiden dat ook de lijn Amsterdam–Alkmaar wellicht zal worden gedecentraliseerd heeft hij daar grote moeite mee. Ook de binnenlandse HST-verbindingen vallen niet onder het hoofd-railnet. Dreigt daarmee niet de samenhang tussen belangrijke verbindingen op het hoofd-railnet verloren te gaan? Wanneer krijgt die decentralisatie overigens gestalte?

Wat betreft de punctualiteit had hij het op prijs gesteld als ook een maximum toegestaan percentage vertraging op de verschillende tracés in het contract zou zijn opgenomen. Een landelijke punctualiteit van 92% zegt niet zoveel over vertraging op een willekeurige lijn. Hij betreurt het dat het missen van aansluitingen ook geen aspect van punctualiteit is. Ook de kaartintegratie is nog niet optimaal geregeld. Al met al lijkt het contract helemaal te zijn toegeschreven naar de belangen van de NSR en niet naar die van andere vervoerders.

Het is zijns inziens hard nodig dat meer aandacht wordt geschonken aan de sociale veiligheid in treinen en op stations, zie ook art. 20. Hoe dat gestalte moet krijgen is echter niet in het overgangscontract geregeld. Op zich is dat wel logisch, maar hij zou toch graag zien dat eens werd gedacht aan cameratoezicht in treinen. Hij heeft begrepen dat camera's, ook zonder daadwerkelijk aan te staan, al veel effect sorteerden.

Hij is voorts bevreesd voor een enorme bureaucratie bij de uitvoering van de compensatieregeling. Onduidelijkheid bestaat in dit kader nog over het begrip «overmacht». Wat moet daaronder worden verstaan? Wat is de financiële verantwoordelijkheid van het rijk? Is het niet redelijk dat ook het rijk eraan bijdraagt als vertragingen het gevolg zijn van bijvoorbeeld onderhoudsgebreken?

De heer Stellingwerf is beducht voor te veel vrijheid voor de NSR op het gebied van de tariefvorming. Wordt de NSR iets in de weg gelegd als zij af wil van bijvoorbeeld allerlei kortingsarrangementen?

Er wordt gestreefd naar een groei van 23% in de spits tot 2005. Die groei wordt mede mogelijk gemaakt door enkele aanvullende maatregelen zoals herprioritering van het goederenvervoer. Hoe verhoudt de beoogde groei van 23% zich tot de verwachte groei van de automobiliteit in dezelfde periode? De minister deelt toch de opvatting dat ernaar gestreefd moet worden om de mobiliteit op het spoor sterker te laten groeien dan die van de automobiliteit. Moet die ambitie niet in het contract worden opgenomen, in ieder geval in de toekomstige besprekingen meer centraal staan? Groei in de spits kost veel geld. Schuilt hierin niet het gevaar dat omwille van het rendement investeringen juist op dat punt achterwege worden gelaten?

Wat betreft het pleidooi onafhankelijk toezicht sluit hij zich aan bij vorige sprekers. Hetzelfde geldt voor onderzoek en metingen naar relevante gegevens over de klanttevredenheid, punctualiteit en dergelijke. Hij kan ermee leven dat tot 2005 de NSR geen gebruiksvergoeding hoeft te

betalen. Het alternatief van wel een vergoeding die dan wordt doorberekend aan de reiziger is een verkeerd alternatief.

De heer **Van den Berg** (SGP) merkt op dat dit overgangscontract het resultaat is van intensieve discussie tussen de Kamer en de minister over de formele verhouding tussen de wetgeving en de rol van de Kamer daarbij en het sluiten van contracten met de NS. De Kamer heeft geconcludeerd dat het goed is om nu geen nieuw contract te sluiten maar alleen een overgangscontract waarmee zij op geen enkele wijze gebonden is wat betreft besluitvorming bij de komende wetgeving.

Tegen die achtergrond bezien hinkt het overgangscontract zijns inziens op twee gedachten. Dat is enigszins begrijpelijk, want in feite lag er al een contract klaar, heeft de minister er alleen een ander etiket op geplakt en is art 3, lid 1 over de looptijd aangepast. Dat heeft consequenties voor het contract als zodanig. In art. 3 wordt gesteld dat het overgangscontract een looptijd heeft tot 1 juli 2001 of zelfs korter, als de wetgever klaar is, maar aan het slot van hetzelfde artikel wordt bepaald dat alle bepalingen in dit overgangscontract II die betrekking hebben op de periode na het einde van de looptijd – dus na 1 juli – de intenties van partijen op dit moment weergeven. Voor deze intentionele bepalingen geldt sowieso een looptijd tot en met 31 december 2010. Hieraan kunnen partijen geen rechten ontlenen. De heer Van den Berg stipuleert dit, omdat zojuist allerlei discussies zijn gevoerd, juist over de afspraken die in dit contract staan, die af en toe zeer stringent zijn omschreven maar die niet anders zijn dan intenties van dit moment en waaraan geen enkel recht kan worden ontleend. Dat betekent dat veel bepalingen in het contract – waarvan met meer of minder instemming kennis is genomen – juridisch gezien behoorlijk in de lucht hangen en weinig betekenen. Tot 1 juli is er een formeel juridische basis maar na 1 juli zijn het alleen maar intenties met alle betrekkelijkheid van dien. Dat is op zich ook de goede weg, want als het anders zou zijn zou juist het gevaar ontstaan dat de Kamer wil vermijden, namelijk dat zij in haar afweging van de wetgeving min of meer politiek, juridisch of hoe dan ook gebonden zou kunnen zijn aan wat hierin staat. Deze juridische situatie, die goed onderkend moet worden om de posities over en weer heel helder te hebben, betekent voor de SGP-fractie dat zij er geen behoefte aan heeft om allerlei situaties na 1 juli a.s. uitgebreid te bespreken, maar dat zij daarop bij de wetgeving zal terugkomen. Dan heeft de Kamer ook het recht om keuzes te maken en beslissingen te nemen. De Kamer moet haars inziens op dit moment dan ook zeer terughoudend zijn met inhoudelijke discussies over het overgangscontract. De heer Van den Berg vindt het opmerkelijk dat de verplichtingen van de overheid in het contract veel minder scherp zijn geformuleerd dan die van de NS. Dat is opvallend, omdat de NS moeten voldoen aan hun verplichtingen, hetgeen natuurlijk niet in de laatste plaats afhankelijk is van de inspanningen die de overheid moet leveren ten aanzien van de spoorweginfrastructuur. Het contract spreekt, waar het gaat om de verplichtingen van de staat inzake uitbreiding spoorinfrastructuur, onder meer over de noodzaak van een actieve dialoog met de railexploitanten, zoals beschreven in art. 7, lid 4. Een dialoog is natuurlijk mooi, maar die moet zelfs nog worden opgezet.

Daarnaast bevat het contract een flink aantal bepalingen die eventuele mogelijkheden aanduiden waarmee capaciteitsverruiming kan worden bereikt. Dat heeft dus een intentioneel karakter. Het rijk heeft bovendien de ruimte om tot 1 juli a.s. aan te geven of het al dan niet gestalte geeft aan de genoemde mogelijkheden. Dat is dus ook helemaal niet hard. Alle verwachtingen omtrent mogelijkheden tot capaciteitsverruiming hebben wel erg weinig basis wat betreft de medewerking van de overheid. Het belang van beschikbaarheid en kwaliteit van spoorinfrastructuur wordt onderkend, bijvoorbeeld in art. 9, lid 1. Dat is natuurlijk een open deur.

Wat hem aan het hart gaat, is de vraag of de toegankelijkheid van spoorvervoer voor de mindervaliden in dit contract afdoende is geregeld. Nu wordt toch niet veel verder gegaan dan wat overleg met consumentenorganisaties waarna een convenant wordt afgesloten, zoals in art. 19 wordt bepaald. Naar zijn mening moet dit veel scherper worden gemarkeerd en het zal dan ook zeker in de wetgeving moeten terugkomen. Een punt dat ook al speelt, is de invoering van de chipkaart. De invoering van marktwerking en de opkomst van meerdere exploitanten zou gelijktijdig gepaard moeten gaan met de invoering van de chipkaart, geldig voor het hele openbaar vervoer in Nederland. Art. 24 stelt dat het nog tot 2005 zal moeten duren. Dat is wel erg lang.

Over punten als decentralisatie en afbakening van het hoofdrailnetnet wordt reeds gesproken, maar ook dat zijn zaken die pas voor de Kamer inhoud kunnen krijgen in de komende wetgeving. Hij zal daar dan ook zeker op terugkomen.

De NS hebben paginagroot een antivertragingsplan aangekondigd. Gelet op de huidige vertragingen kan dit een aardige inkomstenbron voor de reiziger kan zijn doordat bij vertraging het reispeld kan worden teruggekregen. Het betekent echter wel een fikse kostenpost voor de NS. Hieraan moet door de NS dus keihard gewerkt worden. Hij vreest echter een enorme administratieve rompslomp hierbij, waarvan de kosten enorm kunnen tegenvallen. Hij hoopt dat de NS zich dat goed gerealiseerd hebben. De intenties zijn uiteraard helder.

Hij waardeert het positief dat de NS vooralsnog geen concessievergoeding hoeven te betalen, gezien de huidige deplorabele staat van het vervoer. Het lijkt hem zinvol om in dat laatste te investeren en het rendement niet nog geringer te maken door een dergelijk hoge vergoeding. Een prestatiecontract zal ook van de NS forse inspanningen vergen. Uiteraard dienen eventuele rendementen dan ook inderdaad te worden benut voor nieuwe kwaliteitsinvesteringen.

Mevrouw **Halsema** (GroenLinks) memoreert dat de minister in het debat voor het reces getergd uitriep dat zij een democrate is. Daarom vindt zij het juist zo teleurstellend dat het overgangcontract II pas een dag voor het kerstreces aan de Kamer werd voorgelegd, waardoor het onmogelijk werd om daarover nog te spreken voordat het in werking zou treden. Zij was nog meer teleurgesteld toen zij vervolgens uit de media vernam dat de weerspanning van de Kamer kon rekenen op een reactie van de minister: zij wil het goed doen met de NS maar de Kamer lijkt de zaak te traineren. Dat is jammer, omdat de Kamer bijtijds alle informatie moet ontvangen om vervolgens met de minister daarover te kunnen debatteren.

Het overgangcontract II is een compromis uit het laatste debat waarin de Kamer geen prestatiecontract wilde aanvaarden zonder een wettelijke en daarmee publiekrechtelijke basis. Dit nieuwe overgangcontract is het prestatiecontract waarin de functieknoop zoek en vervang is gebruikt. Dat is begrijpelijk vanwege de korte tijd op het ministerie om het prestatiecontract om te zetten in een nieuw overgangcontract, maar het levert een vreemde situatie op. Dit zeven maanden durende contract regelt tegelijkertijd allerlei ontwikkelingen en situaties voor de komende jaren. Mevrouw Halsema wijst in dit verband op de artikelen 3, 4, 6, 8 en volgende, waarin passages zijn opgenomen over ontwikkelingen op het spoor lopend tot bijvoorbeeld 2005. Meerjarenafspraken in een overgangcontract roepen de vraag op welke ruimte de Kamer werkelijk blijft houden om bijvoorbeeld de meerjarenafspraken bij de bespreking van het prestatiecontract ongedaan te maken als de wettelijke basis er ook is. Zijn na 1 juli van al die meerjarenafspraken inderdaad alleen nog maar intenties over of is de Kamer getuige van een salamitactiek, waarin zij uiteindelijk met lege handen blijft staan omdat er afspraken zijn gemaakt voor meerdere jaren waar niet zoveel meer aan te doen is? Zij krijgt daar

graag duidelijkheid over evenals de zekerheid dat wat in dit tijdelijke contract staat bij de bespreking van het prestatiecontract nog ongedaan kan worden gemaakt. Omdat het hier gaat om een tijdelijk contract wil ook zij er niet al te gedetailleerd op ingaan, maar zal zij natuurlijk wel op alle artikelen terugkomen bij de bespreking van het prestatiecontract. Dat is het moment waarop de Kamer moet laten weten hoe zij de verhouding tussen de staat en de NS geregeld wil hebben.

In algemene zin kan gesteld worden dat dit nieuwe overgangscontract beter is dan het vorige, maar misschien niet op één punt en dat zijn de zitplaatsgaranties. Die waren wel aanwezig in het vorige overgangscontract, werden daar weliswaar niet nageleefd, konden niet afgedwongen worden en waren blijkens de laatste brief van de minister, ook niet meetbaar, maar dat neemt niet weg dat in het vorige overgangscontract een duidelijker formulering was opgenomen. Waarom ontbreekt deze in het nieuwe overgangscontract?

Wat mevrouw Halsema ook niet helemaal in dit tijdelijke contract zint, is dat er niets wordt gezegd over de acute materieeltekorten op de gedecentraliseerde lijnen. Waarom is hierover niets geregeld in het tijdelijke contract, waarom geen formulering in de vorm van zitplaatsgaranties of waarom geen regeling voor bijvoorbeeld overname van materieel door nieuwe vervoerders? De afbakening en beperking van het hoofdrailnet in dit nieuwe overgangscontract hebben haar namelijk nogal verbaasd. Bij het debat over de Derde eeuw spoor leek de Kamer het niet eens te zijn met de minister over de te decentraliseren lijnen en dit zou nog verder uitgewerkt en besproken worden. Met dit nieuwe contract wordt ineens met art. 4 duidelijkheid gegeven over wat wel en niet tot het kernnet behoort. De GroenLinksfractie vindt dat een nogal merkwaardige gang van zaken, in ieder geval als het gaat over de lijn Nijmegen–Roermond en de overige lijnen in Noord-Holland. Voorzover zij weet, is daarover geen overeenstemming met de Kamer bereikt en zij krijgt het gevoel dat zij hier voor een fait accompli wordt geplaatst.

Zij sluit zich ten slotte aan bij de opmerkingen van met name de heer Stellingwerf over de tarief- en kaartintegratie.

### **Antwoord van de regering**

De **minister** waardeert het zeer dat een meerderheid van de woordvoerders heeft uitgesproken dat dit overgangscontract een verbetering is ten opzichte van het vorige. Zij geeft de heer Van den Berg gelijk met zijn opmerking dat na 1 juli (of in geval van verlenging na 31 december) een periode aantreedt van intenties op basis van dit overgangscontract. Als tegen die tijd de wetsbehandeling nog niet is afgerond, is er helemaal niets. Toen zij destijds toezegde een overgangscontract te zullen opstellen, was zij doordrongen van de noodzaak dat de Kamer op tempo de wetsbehandeling zou afronden, maar mocht dat niet voor deze zomer lukken en onverhoopt zelfs niet voor het einde van dit jaar, dan zal er een zeer ingewikkelde situatie ontstaan en zal de rol van de Staat der Nederlanden niet goed geregeld zijn in relatie tot de monopolist NS.

Eind november is het prestatiecontract in de Kamer aan de orde gekomen en zijn er vervolgens afspraken gemaakt over het overgangscontract. Het gaat hier om majeure besluiten, die niet zonder het kabinet kunnen worden genomen. Daarna is opnieuw met de NS onderhandeld en zijn afspraken met betrekking tot de langere termijnen voorwaardelijk gesteld. Daarvoor moest opnieuw worden onderhandeld en daarom kon zij ook niet eerder naar de Kamer komen met het nieuwe contract. In ieder geval weten de NS tot 1 juli hoe een en ander loopt. Tegelijkertijd mocht, op basis van het interim-besluit de capaciteit worden toegewezen. Het kort voor het kerstreces toesturen van het overgangscontract II was derhalve geen strategie maar heeft te maken met het feit dat het niet alleen het kabinet is maar ook een bedrijf met een raad van commissarissen, die

allemaal hun licht erover moeten laten schijnen. Het kon dus niet sneller. Om die reden was de minister verheugd te kunnen zeggen dat nu in januari de NS tot 1 juli weten hoe een en ander loopt.

Over de zitplaatsgarantie versus de wijze waarop die is ingevuld zal uiteraard bij de concessiediscussie worden gesproken. De ervaring heeft echter geleerd dat het behalen van zitplaatsnormen moeilijk verifieerbaar is. Om die reden zijn er afspraken over de output gemaakt. Bovendien spelen consumentenorganisaties nu een veel sterkere rol dan in 1995. De minister is zelf van mening dat in de Randstad op termijn een andere stelling ten aanzien van de zitplaatsen moet worden betrokken. Zo is een dergelijke garantie in Parijs of Londen niet aan de orde; daar is sprake van een garantie voor frequent vervoer. Zij voelt wel voor een dergelijke discussie bij het stadsgewestelijk vervoer en stoptreinvervoer in de Randstad.

Over de punctualiteit merkt de minister op dat 99% punctualiteit een dermate geordende samenleving vergt dat die in Nederland niet te realiseren is. Daarnaast is bijvoorbeeld de opening van bruggen van invloed op de punctualiteit evenals de staat van het spoorwegnetwerk. De optimalisatie hiervan zal zeker tot 2010 duren.

Onder meer door de afspraken uit het overgangscontract II moet NS de komende jaren een forse financiële inspanning leveren. OC&C heeft geconcludeerd dat het allemaal zeer aan de maat is, waardoor de winstverwachting van het bedrijf drastisch – tot 6% return on investment – afneemt. Dat is te laag voor een bedrijf dat voortdurend moet innoveren. De minister waarschuwt tegen een contract dat uiteindelijk niet handhaafbaar blijkt. Er moet een systeem komen, waarin de overheid toeziet op het handhaven van het contract en over een sanctie-instrumentarium beschikt. Het contract moet controleerbaar zijn en daarnaast moet er een onafhankelijk toezicht geregeld worden. Dat laatste is al in de concept-concessiewet opgenomen. Desgevraagd antwoordt de minister dat zij voor toezicht op de naleving van het contract door een aparte contract-beheerunit in het departement heeft gekozen omdat zij de staat niet op een grotere afstand wil hebben van een monopolist. Onafhankelijk toezicht kan betrekking hebben op bijvoorbeeld tarieven en monopolistisch gedrag. De minister van Economische Zaken heeft voorstellen gedaan om dit binnen de NMa te organiseren. Ook de consumentenorganisaties zullen een structuur moeten kennen waarin zij een rol kunnen spelen. Maar daarnaast moet ook de Staat der Nederlanden met betrekking tot contractbeheer en de relatie tussen taakorganisaties en de vervoerder een sterke rol spelen. Dit mede tegen de achtergrond dat de Staat der Nederlanden op grotere afstand van het spoorbedrijf staat dan de overige Europese landen. Zij wijst erop dat het tarief per kilometer het laagst is in Nederland in vergelijking met de overige landen in Europa. Zij waarschuwt tegen het beeld dat alle problemen te maken hebben met de structuur en dat door checks en balances van elk afzonderlijk probleem het vervoer geoptimaliseerd kan worden.

In het regeerakkoord is voor het kernnet een concessieperiode van tien jaar afgesproken, terwijl in de Europese richtlijn wordt uitgegaan van zes jaar. Uiteindelijk zal Europa de lengte van concessieperiodes bepalen. Er moet overigens een onderscheid gemaakt worden tussen de vraag hoe met infrastructuur en het vervoer daarop moet worden omgegaan. Een vervoerbedrijf moet met een dergelijke onzekerheid kunnen werken en materieel bestellen, hoewel de groei van het aantal werkenden en daardoor van het aantal reizigers in de spits door niemand is voorzien. Desgevraagd antwoordt de minister dat in 1995 de index over het aantal reizigers per spoor stond op 142 en voor stads- en streekvervoer op 103. In 2000 stond de index voor het spoor op 162 en voor stads- en streekvervoer op 104, dit alles exclusief de OV-jaarkaart. Desgevraagd zegt de minister toe alle cijfers aan de Kamer te doen toekomen. De groei van de NS bedroeg in het afgelopen jaar 3,5%.

De door de heer Hofstra genoemde 3 mld. gulden heeft te maken met investeringen in de OV-chipkaart. Zo wordt 500 mln. gulden besteed aan de snelle ontwikkeling van de kaart en worden procedures voorbereid om het zwartrijden tegen te gaan, bijvoorbeeld door het afsluiten van stationsvoorzieningen. Met de taakorganisaties zijn bovendien afspraken gemaakt over versneld onderhoud van het spoorwegnetwerk. Door op het juiste moment IT-aandelen te verkopen, kan een aantal investeringen worden gedaan en ook zijn afspraken gemaakt over de uitkering van het dividend. Van de 3 mld. gulden moeten de NS eenderde deel voor hun rekening nemen. De bewindsvrouw wijst in dit verband nadrukkelijk op de behandeling van de suppletore begroting waarin een en ander uitvoerig aan de orde is gekomen, net als in de brief van 16 januari aan de Kamer, waarin deze eenmalige bijdrage van NS wordt toegelicht.

Wat betreft de spitscapaciteit en de bandbreedte daarin merkt de minister op dat het succes in de eerste plaats afhangt van het brugopeningsregime. Naarmate dit beter afgestemd wordt op het spoorvervoer kan er meer gereden worden. Een aantal kleine uitbreidingen van de infrastructuur moet gerealiseerd worden, zoals wachtspooren. Ook is de capaciteitstoeiwijzing van het goederenvervoer van belang, opdat het goederenvervoer het personenvervoer zo min mogelijk in de spits in de weg zit. De afspraken daarover reiken tot 2003. Omdat investeringen gericht op de spitscapaciteit bedrijfseconomisch niet rendabel zijn, is een tariefruimte van de concumentenprijsindex plus 2% daarboven op zichzelf wel een verstandige keuze om kwaliteit en service te verbeteren. Dit jaar heeft NSR een gemiddelde prijsstijging voorgesteld van 3,15%, uiteraard in goed overleg met de consumentenorganisaties, terwijl de CPB-prognoses voor de CPI 3,5 tot 4,1% bedragen. De tariefstijging blijft dus binnen de inflatiecorrectie in 2001. Het moet de burgers duidelijk zijn dat meer kwaliteit ook een prijs heeft. Het afwentelen op de belastingbetaler, waarvan de heer Stellingwerf in een enkel geval voorstander lijkt te zijn, lijkt haar niet de bedoeling. De rendementsverwachting is tot 6% gedaald. Als die niet hoger wordt, kan het niet goed gaan. In antwoord op de opmerking van de heer Reitsma dat de voorgestelde prijsverhogingen volgens hem niet alle gewenst zijn, antwoordt de minister dat de eersteklasreiziger echt geen bescherming behoeft in tegenstelling tot de tweedeklasreiziger. Ook blijft de ouderenkortingskaart bestaan. In het algemeen moet de Kamer niet te snel op de stoel van het bedrijf willen gaan zitten.

De minister stelt zich een uitvoerig debat voor over de uitvoeringsvragen, gezien het feit dat de Kamer de punctualiteit bij ieder traject wil bekijken. Omdat dit reeds in het verleden zo ingewikkeld lag, is met de vorige minister afgesproken dat de accountant alle informatie zou verwerken en zou melden of het klopte. De Kamer zal er begrip voor hebben dat de berekeningen over 2000 nog niet klaar zijn.

De ministeriële verantwoordelijkheid zal bij de behandeling van het wetsvoorstel ook uitgebreid aan de orde komen. De minister heeft een verantwoordelijkheid als aandeelhouder en is verantwoordelijk voor de statuten en het netwerk – rails, capaciteitsverdeling, veiligheid, geschillenbeslechting, de transferruimtes in de stations – en moet nagaan of de afspraken worden nagekomen. De andere zaken zijn voor verantwoordelijkheid van het bedrijf, want het is natuurlijk niet de bedoeling dat de minister een schaduwmanager van de NS wordt.

Wat betreft de aanbesteding van het stadsgewestelijk openbaar vervoer en de decentrale lijnen wijst de bewindsvrouw erop dat het tempo van deze ontwikkelingen laag ligt in Nederland door het gedrag van de monopolist NS. Op Intercitytreinen wordt verdiend, op stoptreinen niet. Hoe sneller de trein rijdt, hoe meer er verdiend wordt, terwijl zij juist graag ziet dat die treinen vaker stoppen en zij ook voorstander is van stadsgewestelijk openbaar vervoer. Om die reden is het wel belangrijk dat anderen dan de NS dat stadsgewestelijk openbaar vervoer gaan rijden, anders worden

de NS te dominant in de ontwikkeling van het stadsgewestelijk openbaar vervoer. Die discussie moet dus nog gevoerd worden.

Synthus – waarin de NS overigens ook participeren – is haars inziens een werkelijke verbetering. Als de lijn voor Synthus wordt uitgebreid tot Arnhem, is er sprake van een nog grotere verbetering. Er rijdt geen trein van de NS meer naar IJmuiden en het zou toch prachtig zijn als er straks weer iets reed. Er moet gekeken worden naar wat het beste is voor de reiziger en niet voor het bedrijf.

Ook merkt zij nog op dat al in de nota Derde eeuw spoor is aangegeven dat ook de stoptreinen op het kernnet gedurende tien jaar door de NS worden gereden.

Zij is het voorts eens met de heer Van Walsem dat gezien het gevoelen van het personeel van de NS, ervoor gewaakt moet worden dat de dynamiek weer de goede kant opgaat. In tegenstelling tot de heer Van den Berg vindt zij het wel noodzakelijk om een zinsnede in het contract op te nemen over de actieve dialoog en samenwerking, want die komen er niet vanzelf. Zij is het er ook niet mee eens dat dit een illustratie zou zijn van het feit dat een goed publiekrechtelijk kader noodzakelijk is om niet afhankelijk te zijn van goede dialogen en onderhandelingen met monopolisten en om zaken eenzijdig kunnen opleggen en afdwingen. Dat heeft immers een enorme prijs.

Als gevolg van de compensatieregeling verwachten NS ongeveer 1 mln. gulden aan claims. Zij zijn ver met de ontwikkeling van het restitutiesysteem. Het is nog moeilijk in te schatten hoeveel misbruik van de regeling zal worden gemaakt.

De bewindsvrouw voert thans de afrondende besprekingen met de banken en met Mobis over de chipkaart, waarbij alle vervoerders betrokken zijn. Zij verwacht de Kamer daarover begin februari mededelingen te kunnen doen en te kunnen zeggen wat de rol van het rijk moet zijn. Met name voor het stads- en streekvervoer wordt de investeringsvraag op voorhand veel gesteld maar aan de andere kant moet een bedrijf natuurlijk ook wel zelf willen investeren. Voor het GVB is het heel interessant, gezien het grote aantal zwartrijders en NS heeft in het kader van de eenmalige bijdrage aan RIB geld beschikbaar gesteld voor de ontwikkeling van de chipkaart. De OV-studentenkaart loopt eind 2002 af en tegen die tijd zou de minister graag over die technologie beschikken. Het lastige is namelijk dat de studenten allemaal in de spits reizen als gevolg van hun kaart.

Wat betreft de teruggaveregeling door de vele vertragingen als gevolg van de slechte staat van de onderhoud van de infrastructuur, zijn in de begroting additionele middelen – 140 mln. gulden extra aan RIB – vrijgemaakt ten behoeve van het onderhoudsprogramma en naast de genoemde incidentele bijdrage door NS om de kwaliteit van de infrastructuur te verbeteren. Natuurlijk is dit een probleem van de overheid. De overheid heeft dus een groot belang bij de bewijslast. Wat betreft het NVVP en nieuw geld is voor het kabinet de hoofdvraag hoe het bestaande geoptimaliseerd kan worden voordat weer allerlei nieuwe dingen worden gebouwd. Opbrengsten uit de malus worden ook gebruikt voor het openbaar vervoer.

De vraag van de heer Hofstra of de overheid niet te veel regelt, wordt ook door de overheid zelf regelmatig gesteld. De vragen over de 25 kV en BB21 maken deel uit van een algemeen debat, dat al vaker in dit huis is gevoerd en waarover in het kader van de discussie over de HSL-Oost de afspraak is gemaakt om de Kamer nog nadere gegevens met betrekking tot die technologische mogelijkheden te doen toekomen.

De bewindsvrouw zegt toe de Kamer in mei de kwartaalrapportage over de prestaties van NS te zullen doen toekomen. De voorbereidingen voor de meetsystemen moeten begin februari zijn afgerond en daarvoor wordt tussen 4 mln. en 11 mln. gulden geïnvesteerd. Begin februari zal zij de Kamer laten weten hoe de meetsystemen en de monitoring van het

contract zal functioneren. Tevens zal de minister de Kamer informeren over de vormgeving van het contractbeheer als de uitwerking daarvan gereed is.

Wat betreft de aansluitingen in art. 12, lid 9 is met betrekking tot de punctualiteit gevraagd of het missen van een vervolgtrein ook kan vallen onder de teruggavenregeling. Bekeken wordt of dit op een hanteerbare manier kan worden uitgevoerd. Aan het adres van de heer Van den Berg merkt zij op de discussie over de gehandicapten graag te willen voeren. Op de thans 44 maximumservicestations is maximale hulp aanwezig die niet tevoren behoeft te worden geregeld. Op andere stations geldt de oudere regeling, namelijk dat tevoren gebeld moet worden opdat adequate hulp door een NS-medewerker kan worden geboden. Zij beziet graag een nadere uitwerking met de gehandicaptenorganisaties, zoals onlangs ook bij de KLM is gebeurd.

Aan het adres van mevrouw Halsema merkt zij op dat de overname van nieuw materieel mogelijk is via leaseconstructies. Ook moet zij toegeven nog geen zicht te hebben op het noodplan van NS en ook niet te weten hoeveel bussen de NS zullen c.q. kunnen inzetten. NS Reizigers beschikt vanaf augustus 2001 en juli 2002 over de volgende materieeluitbreiding: 150 tweedehands gereviseerde en gemoderniseerde rytuigen uit Duitsland met in totaal 11 500 zitplaatsen. Daarnaast zijn 378 nieuwe verlengde dubbeldekkers besteld, die vanaf augustus 2002 tot juli 2005 beschikbaar zullen komen, waardoor 38 000 extra zitplaatsen verkregen worden. Daarnaast heeft NS Reizigers investeringsplannen voor stoptreinmaterieel, maar daarover dient nog te worden besloten. Desgevraagd antwoordt de minister te zullen toezien op het contract. Zij is bereid om de NS te vragen naar de materieelnoodplannen, maar een wat gereserveerde afstand tot het bedrijf zou zij ook voor de Kamer verstandig vinden. Hoe Connexxion denkt over bussen die op dezelfde routes worden gereden, kan zij zich voorstellen.

De voorzitter van de commissie,  
Blaauw

De griffier van de commissie,  
Roovers