

Vergaderjaar 2004–2005

**27 482**

**Nieuwe algemene regels over de aanleg, het beheer, de toegankelijkheid en het gebruik van spoorwegen alsmede over het verkeer over spoorwegen (Spoorwegwet)**

**27 216**

**Aanvulling van de Wet personenvervoer 2000, strekkende tot invoering van een concessiestelsel voor het personenvervoer per trein (Concessiewet personenvervoer per trein)**

**Nr. 115**

**VERSLAG VAN EEN ALGEMEEN OVERLEG**

Vastgesteld 8 maart 2005

De vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat<sup>1</sup> heeft op 16 december 2004 overleg gevoerd met minister Peijs van Verkeer en Waterstaat over:

- **de brief van de minister van Verkeer en Waterstaat van 1 december 2004 over vervoer- en beheerconcessie spoor (27 216, nr. 46);**
- **de brief van de minister van Verkeer en Waterstaat van 2 december 2004 ten geleide van de aangepaste vervoerconcessie voor NS en beheerconcessie voor ProRail (27 482/ 27 216, nr. 99).**

Van dit overleg brengt de commissie bijgaand beknopt verslag uit.

### Vragen en opmerkingen uit de commissie

Mevrouw **Gerkens** (SP) wijst goedkeuring van de gepresenteerde concessies af. De tekst ervan bevat onvoldoende waarborgen voor bevordering van het openbaar vervoer. Goedkeuring zou betekenen dat het belang van de reiziger ondergeschikt wordt gemaakt aan een ander belang, dat van het maken van winst. Winst maken kan niet het oogmerk van de overheid zijn en daarom is samenwerking tussen de overheid en de NS op deze manier niet terecht. Het gevaar bestaat dat de reiziger hiervan de dupe wordt. In dat verband geldt een aantal vragen.

Kan het opknippen van het lijnennet en het toebedelen van de stukken aan verschillende vervoerders worden tegengegaan? Dit opknippen veroorzaakt namelijk onnodig overstappen en slechte aansluitingen. Wordt de winst van de NS automatisch besteed aan het verder ontwikkelen van het Nederlandse sporennet? Zijn er mogelijkheden voor subsidiëring om meer mensen met de trein te kunnen vervoeren? Hoe wordt bewaakt dat in de komende concessieperiode het spoorvervoer toegankelijk is voor mensen met een handicap? Wat zijn de concrete doelstellingen voor 2015? Waarom wordt tot 2010 gewacht met ruimere openingstijden voor de fietsenstalling? Waarom is het ook mogelijk dat de NS de openingstijden uiteindelijk niet verruimt? Welke garantie is er voor handhaving van de

<sup>1</sup> Samenstelling:

Leden: Duivesteijn (PvdA), Dijksma (PvdA), Hofstra (VVD), ondervoorzitter, Atsma (CDA), Van Gent (GroenLinks), Timmermans (PvdA), Van Bommel (SP), Van der Staaij (SGP), Oplaat (VVD), Geluk (VVD), voorzitter, Dijsselbloem (PvdA), Depla (PvdA), Van As (LPF), Mastwijk (CDA), Duyvendak (GroenLinks), Koopmans (CDA), Gerken (SP), Bruls (CDA), Van Lith (CDA), Van der Ham (D66), Haverkamp (CDA), Boelhouwer (PvdA), De Krom (VVD), Verdaas (PvdA), Hermans (LPF), Dezentjé Hamming (VVD), Van Hijum (CDA).

Plv. leden: Heemskerk (PvdA), Samsom (PvdA), Snijder-Hazelhoff (VVD), Hessels (CDA), Vos (GroenLinks), Smeets (PvdA), De Ruiter (SP), Slob (ChristenUnie), Aptroot (VVD), Szabó (VVD), Van Dijken (PvdA), Waalkens (PvdA), Herben (LPF), Van Winsen (CDA), Halsema (GroenLinks), Jager (CDA), Vergeer (SP), Ten Hoopen (CDA), Van Haersma Buma (CDA), Bakker (D66), De Pater-van der Meer (CDA), Van Dam (PvdA), Van Beek (VVD), Dubbelboer (PvdA), Van den Brink (LPF), Luchtenveld (VVD), Buijs (CDA).

minimale bediening van de stations? Blijft de voordeelurenkaart bestaan? Kan voorkomen worden dat het spoorvervoer veel duurder wordt? Zal tegemoet worden gekomen aan de wens van het creëren van meer kortingsmogelijkheden? Heeft de reiziger de mogelijkheid om invloed aan te wenden ter verbetering van het spoorvervoer?

Mevrouw Gerkens vreest dat de minister op deze punten geen garanties kan geven. De NS krijgen immers het monopolie voor het vervoer over het spoor. Wat zal de minister doen als de NS de beoogde prestaties niet realiseren of als later blijkt dat bij de concessieverlening een belangrijk aspect over het hoofd is gezien? Met boetes en management-aanbestedingen schiet de reiziger niets op. Is de minister bereid om haar politieke lot te verbinden aan een verdere verslechtering van de dienstverlening aan de reiziger? Is zij ook van mening dat bonussen voor topmanagers bij de NS niet terecht zijn aangezien het hier gaat om het behartigen van een publieke zaak?

Concurrentie rondom het spoor en niet op het spoor is het doel van de minister. Wat betekent dit eigenlijk? Zijn de krenten uit de pap voor het Rijk en de problemen voor de provincies? Welke regionale lijnen blijven bestaan? De afhankelijkheid van het hoofdrailnet is bij veel van deze lijnen groot, terwijl de decentrale overheden geen zeggenschap hebben over het hoofdrailnet. Wat gebeurt er met de lijnen die de provincies niet willen overnemen?

De minister laat de NS bepalen wie er op het spoor mag rijden. Dat leidt tot grote problemen. De provincie Noord-Holland zou bijvoorbeeld reizigers die van Den Helder naar Amsterdam moeten slechts tot Alkmaar mogen vervoeren. Tegelijk geldt dat de NS reizigers van Amsterdam wel tot Haarlem zou kunnen vervoeren, maar niet tot Zandvoort. De reiziger die van Den Helder naar Zandvoort wil moet dan dus onnodig vaak overstappen. Om massaal overstappen te voorkomen is het beter dat de overheid bepaalt wie waar mag rijden.

De trein is duidelijk duurder dan de auto en daardoor worden de mensen de trein uitgelokt. De gepresenteerde concessie laat de tarieven verder stijgen, terwijl juist de reizigersgroei centraal moet staan. Reizigersgroei betekent automatisch omzetstijging met de kans op winststijging, waardoor de tarieven zouden kunnen dalen. Waarom wordt daarover niets in deze concessie opgenomen? Daarentegen mag bij een minder slechte prestatie nog steeds de eenmalige tariefstijging worden doorgevoerd. Op dit punt overweegt de SP-fractie een motie in te dienen.

Uit onderzoek is gebleken dat deze concessie niet op steun van de reiziger kan rekenen. Hiermee wordt de toekomst van het spoor bedreigd terwijl het belang van de reiziger onvoldoende centraal staat.

De heer **Van Hijum** (CDA) is van mening dat verbetering van het vervoer per spoor een impuls verdient, maar dat die verbetering moet worden gerealiseerd door een bedrijf op afstand van de overheid. Wel is het belangrijk dat de overheid blijft sturen en greep houdt op het behartigen van de publieke belangen. Daarbij moeten de thans gepresenteerde concessies een heel belangrijke rol vervullen. Zij moeten ertoe leiden dat de reiziger het vertrouwen in het openbaar vervoer per trein terugkrijgt. Daarvoor zijn investeringen nodig alsmede het wegwerken van achterstallig onderhoud.

De heer Van Hijum constateert met waardering dat de minister is ingegaan op het verzoek van de Kamer om de onderhandelingen over de aanvankelijk beoogde concessies te heropenen. Op vrijwel alle punten zijn die conform de wens van de Kamer aangepast. Ook de overheden en consumentenorganisaties erkennen dat daadwerkelijk verbeteringen zijn aangebracht. Belangrijk blijft voor de fractie van het CDA dat met het hoofdrailnet alle landsdelen kunnen worden bereikt.

Op het punt van de prestatiebesturing komt de minister de Kamer gedeeltelijk tegemoet. De sturing op prestatie zou in 2006 moeten starten, maar op

het onderdeel punctualiteit geldt pas in 2008 een resultaatsverplichting. Heeft dit te maken met de beschikbaarheid aan infrastructuur? Wat kan de minister doen om de prestaties op het punt van punctualiteit eerder dan in 2008 te laten verbeteren?

De minister stelt dat de huidige samenloopsituaties met de regionale spoorlijnen goed zijn geregeld. Volgens de consumentenorganisaties zijn er echter vijf lijnen niet genoemd. Bovendien zou de NS een mogelijke uitbreiding van de frequenties kunnen blokkeren. In dergelijke gevallen wil de minister faciliterend optreden. Kan zij aangeven welke middelen zij heeft om overeenstemming tussen de partijen te bevorderen?

Op het punt van de verhouding prijs/prestatie gaat de minister in haar brief beperkt in. Wel wordt geheel terecht de tariefstijging aan banden gelegd. Die blijft beperkt tot de inflatie plus de doorberekende kosten voor de stijging van de verbruiksvergoeding. Die doorberekening is onontkoombaar vanwege de Europese regelgeving, maar deze regelgeving zou wel zo beperkt mogelijk moeten worden toegepast. Gestreefd moet worden naar een maximale stijging van 15 mln euro per jaar, dus maximaal ongeveer 2% tariefsstijging per jaar. In de nieuwe concessie wordt gesproken over een stijging van 21 mln euro in 2005. Hoe is dat te verklaren en wat betekent dit voor de tarieven? Welke mogelijkheden zijn er om deze verhoging meer gespreid te laten plaatsvinden?

De CDA-fractie blijft van mening dat er tussen ProRail en de NS een prestatieovereenkomst moet worden gesloten en dat die met zich moet brengen dat de NS en dus ook de reizigers minder hoeven te betalen als de kwaliteit van de infrastructuur onder de maat is. Immers, meer storingen betekent meer vertraging. Artikel 11 van de Europese richtlijn biedt hiervoor de ruimte. Is de minister bereid om een dergelijke voorwaarde op te nemen in het besluit verbruiksvergoeding die haar doorwerking heeft in de netverklaring en de toegangsovereenkomst tussen de NS en ProRail?

Voor het CDA weegt de sociale veiligheid zwaar. De minister heeft mede op verzoek van de CDA-fractie de trefkans op een conducteur opgenomen als een prestatie-eis in de concessie, maar die prestatie-eis blijkt nu alleen voor de ingroefase te gelden. In de toelichting valt te lezen dat de minister ruimte laat voor de discussie over andere manieren waarop de sociale veiligheid gediend kan worden. Uit onderzoek blijkt dat de klant gehecht is aan de aanwezigheid van een conducteur. Met het gestelde in de concessie is er echter niet de zekerheid dat de conducteur wordt gehandhaafd.

De heer Van Hijum wijst erop dat hij het gebruik van andere middelen ter bevordering van de sociale veiligheid niet wil blokkeren en dat outputsturing bij het bevorderen van sociale veiligheid voor hem van belang is. Echter, menselijk toezicht blijft nodig. Daarom zou de minister samen met de NS en ProRail een visie moeten opstellen voor het waarborgen van de sociale veiligheid op stations en in de trein vanaf het moment waarop de beheerste toegang wordt ingevoerd. Hierbij dient ook de inzet van de spoorwegpolitie te worden betrokken aangezien er signalen zijn dat die inzet niet optimaal is afgestemd op de inzet van conducteurs en op het gewenste toezicht in de trein.

De minister heeft een brief geschreven over de overdracht van aandelen. Daarin worden openingen geboden ten aanzien van de rendementseis. Het CDA wil de NS zien als een maatschappelijke onderneming. Dat betekent dat het rendement voldoende moet zijn om te kunnen investeren in materieel, maar het bedrijf moet zich niet richten op winst voor de aandeelhouder. Het geld kan beter worden geïnvesteerd ter verbetering van de dienstverlening of verlaging van het tarief. Deelt de minister dat uitgangspunt en kan zij aangeven hoe het beoogde maatwerk invulling gaat krijgen? Wat is haar inzet ten aanzien van de prestatiebeloning?

Ten onrechte staan in de concessie voor ProRail voor de periode tot 2008 geen criteria voor de beschikbaarheid en de betrouwbaarheid van infra-

structuur. Wat wil de minister doen om zo snel mogelijk tot prestatie-sturing te komen? Kan zij ook aangeven hoe zij de maximale beschikbaarheid van de infrastructuur overdag wil bevorderen? Hoe denkt zij in dat verband over het overdag uitvoeren van klein onderhoud door ProRail op bijvoorbeeld het traject Utrecht-Enschede? Schiet de Arboretgeving hier niet te ver door? Kan de minister reageren op de kritiek die consumentenorganisaties in dit verband hebben geuit?

De heer Van Hijum wijst tot slot op een knelpunt bij de Vinexlocatie de Wijde vennen in Purmerend. Voor de aanleg van een station daar is een aanlegbeschikking gegeven, maar de minister heeft niet voorzien in een bedieningsgarantie. Kan zij op dit dossier opheldering verschaffen?

Mevrouw **Dijksma** (PvdA) neemt met gemengde gevoelens kennis van de resultaten die de heronderhandelingen over de concessies hebben opgeleverd. Weliswaar wordt de Kamer op een aantal punten tegemoetgekomen, zoals een betere definiëring van de zorgplicht, het publieke belang en de samenloop met regionale spoorlijnen, maar op belangrijke onderdelen is er niets veranderd. Het resultaat op die onderdelen is zelfs onvoldoende om in te kunnen stemmen met de gepresenteerde concessies. De wensen op het punt van de tarieven zijn bijvoorbeeld onvoldoende in de concessies verwerkt. Verder geldt dat pas vanaf 2008 de outputsturing voor de punctualiteit zal gelden, er onvoldoende instrumenten zijn om greep te houden op het management en er geen zekerheid is voor de sociale veiligheid van de reiziger. Het minimale bedieningsniveau van stations blijft hetzelfde, tenzij de minister toestemming geeft voor verlaging, maar in beide gevallen is er strijdigheid met de doelstelling om het aantal reizigers te laten groeien.

Mevrouw Dijksma sluit zich op het punt van bevordering van de sociale veiligheid aan bij de opmerkingen van de heer Van Hijum. Zij wijst er voorts op dat het uitstel van outputsturing op de punctualiteit tot 2008 in het licht van eerdere discussies niet terecht is. Juist het op tijd rijden van de treinen is voor de klant essentieel. Het is bijvoorbeeld bijzonder onplezierig als vanwege allerlei onduidelijke Arboretgeving inspecties op het spoor moeten worden uitgevoerd met als gevolg uitval van treinen. Verder zou het ontbreken van voldoende infrastructuur de oorzaak zijn van veel treinvertragingen, maar in de concessie staat niet hoe eventuele meningsverschillen tussen ProRail en de NS worden opgelost. Voor de oplossing van dergelijke geschillen zou er een rol voor de vervoerskamer van de NMa moeten zijn. Zij zou als onafhankelijke scheidsrechter moeten kunnen ingrijpen.

Mevrouw Dijksma is het ook niet eens met de prestatiebeloning voor het management. Beloning voor goede resultaten is alleen dan terecht als in het geval van slechte resultaten eveneens een verrekening plaatsvindt. Bovendien is het niveau van de beloning dusdanig dat men niet afhankelijk hoeft te zijn van bonussen.

Ten onrechte ontbreekt de koppeling tussen prestaties en de hoogte van de tarieven. Beter ware het te bepalen dat de treinkaartjes alleen dan duurder mogen worden als de prestaties toenemen. De NS en de consumentenorganisaties hebben hiervoor een model ontwikkeld, maar het is niet in de concessie verwoord.

De heer **Duyvendak** (GroenLinks) vindt dat met de nieuwe concessies stappen vooruit zijn gezet, maar dat nog lang niet aan alle wensen van de fractie van GroenLinks tegemoet is gekomen. In aanmerking moet worden genomen dat de concessies voor tien jaar gaan gelden. Daarom is zorgvuldigheid geboden. Het zou niet terecht zijn als de Kamer zich onder druk liet zetten met verwijzing naar de implementatie van de Europese regelgeving.

De heer Duyvendak vraagt zich voorts af waarom de minister niet meteen de thans gepresenteerde concessie kon opstellen. Bij de bespreking van

de AMvB's waren de wensen van de Kamer immers bekend. Hoe weet de Kamer nu dat het maximum is bereikt? Het is bovendien principieel onjuist om te spreken van een onderhandelingsresultaat. Minister Netelenbos zei bij de behandeling van de Spoorwegwet immers dat de concessie een dictaat zou zijn. Niet duidelijk is of de concessies na goedkeuring meteen gaan gelden. Moet er niet eerst overeenstemming zijn over de het vervoer- en beheerplan? Aangezien de minister de Kamer niet op alle punten tegemoet komt, zou het logisch zijn dat zij het vervoer- en beheerplan voordat het in werking treedt ter goedkeuring aan de Kamer voorlegt. Voorts moet eerst het conflict over de overdracht van de productiemiddelen worden beslecht. Oplossing van dat conflict geldt immers als een ontbindende voorwaarde voor het in werking treden van de concessies.

In de concessie voor de NS wordt gezegd dat de landsdelen met het openbaar vervoer bereikbaar moeten zijn. Wil de minister de woorden «openbaar vervoer» schrappen? Daarmee wordt namelijk de indruk gewekt dat de landsdelen ook per bus bereikbaar mogen zijn. Openbaar vervoer per bus is echter van een lagere kwaliteit, terwijl juist kwaliteit van het openbaar vervoer van belang is. De trein moet namelijk een alternatief voor de auto zijn.

In de NS-concessie wordt de groei van het aantal reizigers een inspanningsverplichting genoemd en niet een resultaatsverplichting. Wil de minister alsnog in de concessie spreken van een resultaatsverplichting?

De meerderheid van de Kamer heeft gevraagd om het huidige minimumbedieningsniveau te handhaven. De minister weigert daarover een bepaling in de concessie op te nemen. Hoe is dat te rijmen met het feit dat de overheid het aantal reizigers wil laten toenemen? Juist waar de reizigersstromen dunner zijn zou men het bedieningsniveau moeten vasthouden. Door vermindering van de bediening verslechtert namelijk ook de bereikbaarheid. Weliswaar is voor verlaging van het minimumbedieningsniveau de toestemming van de minister nodig, maar zij kan die toestemming niet onthouden als de vervoersvraag minder wordt.

De heer Duyvendak sluit zich aan bij de opmerkingen van mevrouw Dijkema over de punctualiteit en de prestatiebeloning. Voorts vraagt hij de minister de bepaling over de zitplaatskans te veranderen. Er staat thans dat de zitplaatskans na 2008 net zo groot moet zijn als de zitplaatskans die in de spits door OV-bedrijven in grote steden wordt geboden. Juist in de spits is de zitplaatskans het kleinst, zodat deze formulering geen soelaas biedt.

De heer Duyvendak pleit nadrukkelijk voor een koppeling tussen de kwaliteit en de prijs van de treinkaartjes. Als de kwaliteit achteruitgaat, zou de prijs ook omlaag moeten. Als de kwaliteit omhooggaat, mag de prijs eventueel stijgen, maar ook dan is de stijging niet gerechtvaardigd als daarmee niet meer wordt gerealiseerd dan met de doelstelling is geformuleerd. Als bijvoorbeeld de doelstelling is om 91% van de treinen op tijd te laten rijden, kan er geen prijsverhoging zijn bij een stijging van 81% naar 85%. Hierbij dient nog in aanmerking te worden genomen dat volgens onderzoek van de Consumentenbond sinds 1980 de treintarieven veel fors zijn gestegen dan de kosten van de auto.

Belangrijk is ook een goede regeling voor de samenloop situatie. Volgens de consumentenorganisaties ontbreken bepalingen op dat gebied voor vijf lijnen. Kan voor die vijf lijnen alsnog een goede regeling worden getroffen?

De heer **Hofstra** (VVD) vindt eveneens dat de vervoerconcessie op een aantal punten is verbeterd, maar mist nog steeds een heldere visie voor de lange termijn. Hij herinnert aan zijn opmerkingen over de toekomst van het spoor, waarmee hij bijvoorbeeld voorstelde om Strukton te verkopen en voor andere onderdelen een maximumrisico te laten gelden. Aange-

zien hij niet verwacht dat aan zijn suggesties tegemoet wordt gekomen, is hij bang dat de trein aan haar eigen gewicht ten onder zal gaan. Hij heeft ook voorgesteld een nieuw model te maken voor de salariering van de top van de NS en een tariefbeleid te voeren conform de formule inflatie plus  $x$ , waarbij  $x$  staat voor de maat van investering en de infraheffing. De heer Hofstra zegt voorts dat de NS-concessie op een aantal punten niet voldoet en ook onduidelijkheden bevat. Hij sluit zich aan bij de opmerkingen over de samenloop en meent dat de minister op dat punt voor een meer assertieve redactie had moeten kiezen. Er ontbreekt een percentage voor de groei van het aantal reizigers. De bepaling over de kaartintegratie is in die zin onduidelijk dat de NS enige ruimte wordt gelaten. Het ware beter te NS te verplichten tot het geven van garanties voor de kaartintegratie. Voorts ontbreekt de zekerheid dat station Den Helder onderdeel blijft uitmaken van het nationale net en er wordt onvoldoende geregeld voor het regionaal grensoverschrijdende treinverkeer. De fractie van de VVD is voor volledige decentralisatie van de contractsectorlijnen, inclusief de budgetten van ProRail.

Bij eventuele overcapaciteit op het spoor zou de minister een beslissing moeten nemen over de besteding ervan. In de concessie voor de NS wordt niets geregeld op het punt van het tegengaan van het overstappen en het bereiken van snelheid. De huidige dienstregeling zou het minimum moeten zijn. Niet duidelijk is wat wordt bedoeld met de passage op pagina 10 over de managementaanbesteding en de productiemiddelen. De heer Hofstra betreurt het dat ProRail niet in staat is om het spoor op een efficiëntere en betere manier te onderhouden, maar de voorziene evaluatie in 2008 biedt perspectief, mede omdat de directie van ProRail zelf geen bezwaar heeft tegen een beoordeling aan de hand van geleverde prestaties. Door elk jaar een verbetering van 5% te eisen ten aanzien van de productiviteit ontstaat vanzelf de gewenste situatie. Het streven naar doelmatigheid is ook daarom van belang, omdat daarmee veel geld valt te besparen. Een groot deel van dat geld zou men moeten gebruiken om de kwaliteit van het reizigersvervoer te verbeteren. Vervolgens dient er een goede afstemming te zijn tussen de NS en ProRail. Daarbij gaat het vooral om de vraag wie de oorzaak van de storingen is en wie voor de vervolg-schade moet betalen. Niet duidelijk is hoe het staat met de uitvoering van de VVD-motie over dat onderwerp. Een ingewikkeld model is niet nodig, wel goede afspraken en een objectieve toezichthouder.

De heer Hofstra wil ook weten of over de concessies inderdaad uitputtend moet worden onderhandeld dan wel of zij eenzijdig kunnen worden vastgesteld. Hoewel de vaststelling van het vervoer- en beheerplan niet vooraf de instemming van de Kamer behoeft, is overleg tussen de Kamer en de minister daarover nuttig.

De heer Hofstra zegt op de door hem aangegeven punten een nadere toezegging te willen. Vooral de evaluatie in 2008 is voor hem van belang, want aan de hand daarvan kan de situatie worden beoordeeld. Met inachtneming van deze kanttekening meent hij dat het mogelijk moet zijn om met deze concessies te werken.

De heer **Van der Staaij** (SGP) zegt waardering te hebben voor de verbeteringen die in de nieuwe concessies zijn aangebracht. Daarbij valt met name te denken aan de definitie van het publieke belang van het hoofd-railnet, de doelstelling voor de groei van het aantal reizigers, de toegankelijkheid voor gehandicapten, de inbreng van de decentrale overheden en de outputsturing. Wellicht zouden sommige eisen scherper kunnen worden geformuleerd, bijvoorbeeld ten aanzien van het minimum-bedieningsniveau. Uiteraard is het nodig de uitvoerder van de concessies bij de opstelling ervan te betrekken en om realistische voorwaarden te stellen, maar uiteindelijk gaat het om een publiekrechtelijk besluit en het dienen van een publieke zaak.

Voor de reizigers is het bijvoorbeeld van buitengewoon groot belang dat er een heldere regeling komt voor de samenloop tussen hoofdrailnet en regionaal net. Met de huidige redactie moet er een regeling komen voor toekomstige samenloopsituaties voor zover er voor beide vervoerders voordeel ontstaat. Hier kunnen de belangen van de reizigers botsen met de commerciële belangen van de vervoerders. De reizigersorganisatie Rover heeft al vijf concrete samenloopsituaties genoemd waarvoor niets is geregeld. Is ook voldoende gewaarborgd dat de Nederlandse treinen een goede aansluiting hebben op het internationale OV-netwerk?

Is op het punt van de sociale veiligheid het maximale bereikt? De aanwezigheid van de conducteur is met het oog op de subjectieve veiligheid van belang. Daarom is het nodig om voor de lange termijn daar een heldere regeling voor te treffen.

De fractie van de SGP pleit ook voor een sterkere positie van de decentrale overheden tegenover ProRail. Thans lijkt de positie van de consumentenorganisaties beter te zijn geborgd dan die van de decentrale overheden.

Terecht is de termijn voor de concessies in de tijd begrensd. Zij zullen nu tot 2015 gelden. Een verbetering is ook dat ProRail vanaf 2006 onderworpen wordt aan de outputsturing. De fractie van de SGP blijft pleiten voor een publiekrechtelijke status van dit bedrijf en zij zal dit punt bij de evaluatie van de Spoorwegwet opnieuw aan de orde stellen. Voor de beschikbaarheid en betrouwbaarheid van de infrastructuur zou een minimumniveau moeten gelden. Goede infrastructuur is immers onmisbaar voor de noodzakelijke verbeteringen.

De heer **Slob** (ChristenUnie) neemt met waardering kennis van het resultaat van het hernieuwde overleg van de minister met de NS en ProRail over de concessies. Op een groot aantal onderdelen zijn positieve aanpassingen aangebracht. De concessies hebben bijvoorbeeld een betere begrenzing in de tijd en gelden nu tot 2015. Niet alles is tot tevredenheid geregeld. Gevreesd moet namelijk worden dat met de gepresenteerde concessies het voorzieningenniveau voor grote groepen reizigers zal afnemen. Met de jaarlijks vast te stellen vervoer- en beheerplannen zal nadere invulling aan de concessies worden gegeven. Zal het parlement bij de vaststelling van deze plannen betrokken worden? Inspraak van het parlement is daarom van belang omdat op verschillende punten in de concessies naar de vervoer- en beheerplannen wordt gewezen.

De heer Slob is het niet eens met de minister dat bij het OV de verplaatsing centraal moet staan en niet de vervoerwijze. De benadering van de minister kan de bediening immers onder druk zetten, terwijl ernaar gestreefd moet worden het huidige voorzieningenniveau in stand te houden. Denkt men slechts aan verplaatsing dan kan al gauw het alternatief van de bus in beeld komen. Ten onrechte wordt in de concessie voor de NS ook veel uitgegaan van de situatie in de Randstad. Ook in dunbevolkte gebieden moet het publieke belang worden gediend. Het maken van winst kan dus niet vooropstaan.

De NS-concessie is te weinig concreet over de groei van het aantal reizigers. De bescheiden ambities blijken ook uit artikel 9, het eerste lid. Het uitgangspunt daar is dat aan de vervoersvraag moet worden voldaan. Het streven moet echter zijn groei van het aantal reizigers.

Artikel 14 gaat over het minimale bedieningsniveau van stations. De minister geeft aan dat op dit punt de door de Kamer gewenste aanpassing, handhaving van de bediening op ten minste het niveau van overgangscontract II, niet kan worden gehonoreerd. Houdt dat verband met de belangen van de Randstad of met de vereiste ruimte voor intercitytreinen? Is het oordeel van onder andere FNV-bondgenoten juist dat na inwerkingtreding van deze concessies de NS de vrijheid hebben om veel eerste, laatste en andere treindiensten te schrappen?

Op het punt van de samenloop van het hoofdrailnet met het regionaal spoorvervoer is de vervoerconcessie aangescherpt, maar voor nieuwe situaties wordt de samenloop niet gegarandeerd. De nieuwe vervoerder op de regionale lijnen is afhankelijk van de mogelijkheden die de NS hem bieden. De minister zegt toe bij uitblijven van overeenstemming het onderhandelingsproces te zullen faciliteren, maar beter ware het op dit punt een bepaling in de concessie op te nemen, zodat ook in de toekomst de samenloop met andere lijnen is verzekerd.

De minister zegt dat prestatiebeloning voor het management niet met publiekrechtelijke bepalingen kan worden geregeld. Het Rijk is echter aandeelhouder en de aandeelhouders stellen het beloningsbeleid vast. De minister van Financiën zou dan ook gebruik moeten maken van zijn positie als aandeelhouder en de huidige prestatiebeloning moeten aanpassen.

De heer Slob maakt voorts een opmerking over de onreinheid van wc's in treinen, de seniorenkaart en de ruimere openstelling van de fietsenstallingen. Vanwege de onreinheid van de wc's in treinen pleit hij voor het opstellen van een tijdpad voor de introductie van gesloten systemen. De bepaling voor de seniorenkortingskaart is wel verbeterd, maar er geldt nog steeds een open formulering. Het is daardoor niet zeker dat de huidige kortingsregeling wordt gehandhaafd. Was dat niet mogelijk? Pas in 2010 zal een ruimere openstelling voor de fietsenstallingen gelden, terwijl onduidelijk blijft waarom dat niet eerder kan.

De heer **Van der Ham** (D66) gaat akkoord met de voorstellen op het punt van de eenmalige tariefsstijging, de reizigersgroei, de seniorenkaart en de looptijd van de concessies. Hij is evenwel ontevreden over de vage doelstelling voor de punctualiteit van de NS. Herhaaldelijk heeft de Kamer erop gewezen dat die moet verbeteren en nu blijkt dat pas in 2008 op dit onderdeel outputsturing zal gelden, terwijl dan ook nog met een bandbreedte wordt gewerkt. Hij verzoekt de minister voor de punctualiteit een vast percentage te vermelden en de Kamer te betrekken bij de goedkeuring van de vervoer- en beheerplannen.

De heer Van der Ham herinnert voorts aan de reactie van de consumentenorganisaties over de samenloop met een aantal lijnen. In vijf gevallen zou daarvoor niets zijn geregeld. Niet duidelijk is nu op welke manier de minister in een oplossing gaat voorzien als de concessies eenmaal van kracht zijn.

Hij merkt voorts op dat het gebruik van bussen voor bepaalde trajecten vaak ten onrechte wordt afgewezen. Dit houdt verband met het slechte imago van bussen. Moderne uitvoeringen ervan kunnen qua comfort in veel gevallen een goed alternatief voor de trein zijn. De passage over de bereikbaarheid van alle landsdelen hoeft dan ook geen struikelblok te zijn als de mogelijkheid van een busdienst niet op voorhand wordt afgewezen. De heer Van der Ham blijft zorgen houden op het punt van de voorzieningen voor mensen met een functiebeperking. Hij vreest dat de verbeteringen in de tijd naar achteren worden geschoven en hij zou het daarom op prijs stellen als harde afspraken werden gemaakt voor de concessie-termijn tot 2015. Daarnaast zou in de Wet gelijke behandeling gehandicapten en chronisch zieken een bepaling kunnen worden opgenomen die de mensen met een functiebeperking meer zekerheid biedt.

### **Het antwoord van de minister**

De **minister** zegt zich na het overleg van 5 oktober met de Kamer tot het uiterste te hebben ingespannen om tegemoet te kunnen komen aan de wensen die in dat overleg zijn geuit. Op heel veel onderdelen zijn de concessies aangepast. Spoedige goedkeuring ervan is nu nodig, omdat de Europese Commissie zeer recent een procedure is begonnen in verband met trage implementatie van de Europese regelgeving door Nederland.



Voordat de Spoorwegwet in werking kan treden moeten echter de concessies zijn goedgekeurd.

Een van de onderdelen waarover de Kamer opmerkingen had, betrof de groei van het aantal reizigers per spoor. De doelstelling dat het aantal reizigers moet groeien is opgenomen in de concessie voor de NS, maar het is niet mogelijk de NS te binden aan een percentage. Dat komt doordat de factoren die de groei bepalen niet door de NS worden beïnvloed. Zo zal de afschaffing van de OV-jaarkaart een daling van het aantal reizigers tot gevolg hebben, terwijl de NS geen inspraak hebben bij de besluitvorming over de OV-jaarkaart. Wel zal elk jaar in het vervoer- en beheerplan een percentage voor de reizigersgroei worden opgenomen. Het vervoer- en beheerplan is een van de instrumenten waarop de regering kan sturen. De prestaties in de plannen moeten namelijk ieder jaar door de minister worden goedgekeurd. De NS kunnen niet zomaar lijnen schrappen of het minimale bedieningsniveau verlagen. Wel moet het bedrijf een zekere mate van flexibiliteit worden gegund om in te kunnen spelen op veranderende omstandigheden. Dat is ook nodig met het oog op het behalen van rendement. Weliswaar is winst maken niet het primaire oogmerk van het bedrijf, maar zonder een rendabele bedrijfsvoering kunnen niet de nodige investeringen worden gedaan. Hierbij dient in aanmerking te worden genomen dat de NS in toenemende mate te maken krijgen met partijen in het regionale vervoer die conform de regels van de markt opereren.

De minister wijst er in dit verband op dat de NS niet verplicht zijn de concessie te accepteren. Er moet dus gestreefd worden naar overeenstemming. Daartoe is weer nodig dat de bepalingen uitvoerbaar zijn. Bij wanprestatie kan op grond van wettelijke bepalingen op de concessie worden ingegrepen. In de begroting worden de financiële kaders voor de subsidie aan de concessiehouder aangegeven. Dus ook langs die weg kan de overheid sturen. De vervoerkamer van de NMa ziet toe op de relatie tussen de onderlinge vervoerders en op de relatie ProRail/vervoerder. In de eerste fase van de concessieperiode wil de regering vooral aansturen op herstel en verbetering van de infrastructuur en het vervoer. In de tweede fase zal die bemoeienis afnemen en vooral de outputsturing gelden. Op verzoek van de Kamer is op sommige punten de outputsturing in de tijd naar voren gehaald. Daarbij valt te denken aan zitplaatskans, serviceniveau, informatievoorziening en sociale veiligheid. Op andere punten kan pas in 2008 op output worden gestuurd en geldt vooralsnog sturing met maatregelen. Ook voor de reinheid van de treinen gelden regels, maar de NS bepalen zelf het aantal wc's en de vormgeving ervan. Na opening van de HSL en de Betuweroute is een geschikt moment aangebroken om in de Kamer een debat te voeren over de nieuwe dienstregeling. Mogelijk brengt de opening van deze lijnen een andere bediening van de reiziger met zich mee, maar het minimumbedieningsniveau kan niet zonder toestemming van de minister worden gewijzigd. Daarbij gaat het uiteraard om het binnenlands treinverkeer. De concessie kan geen betrekking hebben op de regeling voor internationale treinen. De minister merkt voorts op dat de beloning van de NS-top niet met de concessie kan worden geregeld. Wel kan op dit punt via het aandeelhouderschap invloed worden uitgeoefend. De overheid heeft dat voor de NS-directie een meer variabele beloning moet gelden zonder dat de totale beloning toeneemt. De prestaties op het gebied van klantwaardering, vervoer, veiligheid en productiviteit zullen daarbij als belangrijkste criteria gelden. De minister van Financiën moet erop toezien dat de NS en de raad van commissarissen op dit punt op de juiste wijze handelen.

De vervoersconcessie verplicht de NS om te zorgen voor de bereikbaarheid van de grote steden, de economische kerngebieden en alle landsdelen. De NS willen echter een vereenvoudiging van het net waardoor het systeem bedrijfszekerder wordt. Over deze vereenvoudiging wordt

overleg gevoerd met de decentrale overheden. Zij kunnen als eerste hun voorkeur voor de bediening van een bepaalde lijn uitspreken. De overheid wil de regio's op dit punt een zelfstandige rol laten vervullen. Dat laat onverlet dat in het geval de onderhandelingen tussen de decentrale overheden en de NS geen goed resultaat opleveren, de overheid zal ingrijpen. Er zal bijvoorbeeld voorkomen worden dat Den Helder geen goede spoorverbinding heeft. De provincies hebben toegezegd in januari 2005 te zullen melden welke regionale lijnen zij willen overnemen. Als de decentrale overheden bepaalde lijnen niet willen overnemen zijn er drie mogelijkheden: de NS blijft het vervoer op die lijnen verzorgen, de lijnen worden aanbesteed of er wordt voor een andere OV-oplossing gekozen. Voor de overdracht van het infrabeheer aan de decentrale overheden wordt een proef uitgevoerd met de Zoetermeerlijn. Thans zijn de risico's voor overdracht van de infrastructuur nog te groot.

De verschillende vervoerders moeten voldoen aan de huidige door de NS gestelde eisen met betrekking tot de kaartsoorten. Zolang de chipkaart er nog niet is, moeten de NS in andere mogelijkheden voorzien. In de concessie is de kaartintegratie als resultaatsverplichting opgenomen. Op het hoofdnet blijven de NS een alleenrecht behouden, maar met dien verstande dat voor de samenloopsituaties met de contractsectordiensten in de concessie bepalingen zijn opgenomen. Ook voor de toekomstige samenloop met de diensten van de HSA is het nodige vastgelegd. In het algemeen worden samenloopsituaties zodanig gekozen dat zij voor beide vervoerders voordelen opleveren en logistiek inpasbaar zijn. De NS zijn verplicht om daarbij een redelijk standpunt in te nemen. Zij moeten motiveren waarom in het geval van afwijzing een samenloop niet kan. Volgens Rover zou voor vijf lijnen niets zijn geregeld voor de samenloop. Bij die lijnen gaat het evenwel niet om een samenloopsituatie, maar om een combinatie in de dienstregeling van twee contracten die de NS heeft. Hier betreft het dus een andere categorie.

De toegankelijkheid van de treinen en de stations is buitengewoon belangrijk en daarom is het voorschrift voor de toegankelijkheid voor mensen met een functiebeperking aangescherpt. De Kamer heeft een nieuw stappenplan ontvangen voor verbetering van de toegankelijkheid en het kabinet zal medio 2005 met ProRail en de NS hierover afspraken maken. De NS en ProRail zullen moeten aangegeven wat hun voornemens zijn in de concessieperiode tot 2015 en welke doelstellingen zij hebben voor 2030. In de concessie is hierover een bepaling opgenomen. Na 2015 kunnen de inspanningen minder worden als voor 2015 veel wordt bereikt. In de vervoersconcessie staat als verplichting dat de NS een verantwoorde mate van veiligheid voor reizigers en personeel in de treinen en op de stations dienen te waarborgen. De NS moeten ervoor zorgen dat het aantal incidenten minder en het veiligheidsgevoel ieder jaar groter wordt. Voor de ingroeifase is het criterium trefkans conducteur thans als prestatie-indicator opgenomen. Het kabinet is echter niet van mening dat op iedere trein de aanwezigheid van een conducteur verplicht moet worden gesteld. Een mix van maatregelen en toezicht geconcentreerd op bepaalde lijnen moeten niet worden uitgesloten. Met ProRail en de NS zal op het punt van de sociale veiligheid nader overleg worden gevoerd. Voor ProRail gaat het bij veiligheid vooral om het voorkomen van ongelukken op het spoor. De NS zijn de afgelopen jaren vaak opgeschrikt doordat gevaarlijke materialen op het spoor lagen. De aannemers die werken in de nabijheid van het spoor is daarom verzocht om niets achter te laten wat gemakkelijk op de rails kan worden gelegd.

De minister wijst erop dat in tegenstelling tot wat de Kamer veronderstelt, de overheid de komende jaren op punctualiteit kan sturen. Tot 2008 gelden harde afspraken voor de maatregelen die de NS en ProRail moeten nemen om de punctualiteit te verbeteren. De ambitie is 87% tot 89% in 2007. Het noemen van een enkel getal zou niet realistisch zijn, omdat de NS voor de punctualiteit voor een groot deel afhankelijk zijn van de pres-

taties van ProRail. De Europese richtlijn schrijft evenwel voor dat in het contract tussen ProRail en de NS een prestatieregeling wordt opgenomen. Daarop ziet de vervoerkamer van de NMa toe.

De EU-richtlijn schrijft ook voor dat de gebruiksvergoeding voor de infrastructuur opgetrokken wordt tot een niveau dat de variabele kosten dekt. De gebruiksvergoeding is voor 2005 inderdaad hoger dan voorzien. Deze zal dan niet 15 mln, maar 21 mln bedragen. Daar staat tegenover dat die vergoeding in andere jaren lager zal zijn, namelijk 12 mln. De hogere vergoeding in 2005 houdt verband met de keuze voor een ingroeieregeling. In de concessie is opgenomen dat de NS de vergoeding van 21 mln in 2005 niet in één jaar in de tarieven hoeven te verwerken.

Naast de kosten voor de verbruiksvergoeding mag de inflatie in de tarieven worden verwerkt, terwijl de NS hun prestaties moeten verbeteren. Dat laatste zal leiden tot een betere prijs/kwaliteitsverhouding voor de reiziger. Bovendien kan de reiziger om restitutie van zijn reisgeld vragen als het vervoer waarvoor hij heeft betaald niet voldoende wordt verzorgd. Hiervoor geldt een regeling. Verder moet in aanmerking worden genomen dat de reiziger niet gauw geneigd zal zijn een positief klantoordeel te geven als hij zich realiseert dat dit oordeel leidt tot hogere tarieven.

Er is tussen de NS en LOCOV een afspraak gemaakt over de eenmalige tariefsstijging. Het is niet logisch aan die afspraak voorbij te gaan en die eenmalige tariefstijging ongedaan te maken. De afspraak is immers gemaakt door de vertegenwoordiger van de consumenten.

Het stellen van eisen aan de reissnelheid of de reistijd zou er toe kunnen leiden dat de NS minder stations kunnen bedienen en nieuwe stations niet in de dienstregeling kunnen opnemen. Het kabinet wil dat juist voorkomen. Verder geldt dat de reissnelheid verband houdt met de beschikbaarheid aan sporen. Op die beschikbaarheid heeft de exploitant niet altijd invloed.

De minister veronderstelt dat de NS belang hebben bij klanten onder de groep senioren. Het is echter aan de NS om invulling te geven aan de mogelijkheden van kortingen. In de concessie staat een bepaling voor het geven van substantiële kortingen buiten de spits.

De NS en ProRail moeten gezamenlijk een stappenplan opstellen voor het bouwen en ombouwen van fietsenstallingen. In het overgangscontract is het jaartal 2010 genoemd waarop een en ander gereed moet zijn. De ontheffing op verruiming van de openingstijden is alleen mogelijk als er een goed alternatief is.

De minister erkent dat overdag de infrastructuur zoveel mogelijk beschikbaar moet zijn. Tegelijk geldt dat het onderhoudsprogramma moet leiden tot een hogere punctualiteit. Daarom moet gezocht worden naar een goede balans tussen het werken aan het spoor en de beschikbaarheid van het net. Veiligheid, beschikbaarheid en betrouwbaarheid hebben een onderlinge relatie en budgetten spelen daarbij een grote rol. ProRail is met de vervoerders een onderhoudsrooster aan het uitwerken. Met het traject Utrecht-Enschede is een pilot uitgevoerd die thans wordt geëvalueerd. De belangrijkste invalshoek is de veiligheid van de baanwerkers, omdat die onder zeer gevaarlijke omstandigheden moeten werken. Ter bevordering van de doelmatigheid van ProRail zijn in de concessie bepalingen opgenomen over de informatieverschaffing en de overlegplicht. Het bedrijf moet bijvoorbeeld audits toestaan. Verder is het verplicht om intensief met vervoerders samen te werken, zowel met vervoerders van goederen als met vervoerders van reizigers. Het bedrijf moet zijn organisatie professionaliseren en de prestaties verbeteren. Via de begroting kan de overheid sturen op de doelmatigheid en de rechtmatigheid van de uitgaven van ProRail. In de toegangsovereenkomst worden tussen de NS en ProRail afspraken gemaakt over de verdeling van de storingskosten. Volgend jaar zal met een hiervoor ontworpen model worden geëxperimenteerd.

Tot slot wijst de minister erop over de overdracht van productiemiddelen in de concessie met de NS overeenstemming te hebben bereikt. Overeenstemming gold als een ontbindende voorwaarde voor de inwerkingtreding van de concessie. Met het vaststellen van de vervoeren beheerplannen hoeft het kabinet niet te wachten, omdat deze vaststelling een ministeriële verantwoordelijkheid is. De Tweede Kamer heeft een controlefunctie en kan formeel de prestaties achteraf bijsturen op basis van de reguliere begrotingscyclus. Evenwel zal worden nagegaan hoe de Kamer in volgende jaren nauwer bij de vaststelling van de vervoer- en beheerplannen kan worden betrokken.

### **Nadere gedachtewisseling**

De heer **Van der Ham** (D66) herhaalt dat voor hem het vermelden van een bepaald percentage als doelstelling voor de punctualiteit in een bepaald jaar van belang is. Verder herinnert hij de minister aan zijn verzoek om voor de toegankelijkheid voor mensen met een functiebeperking een bepaling op te nemen in de Wet gelijke behandeling gehandicapten en chronisch zieken.

De heer **Van der Staaij** (SGP) vraagt de minister alsnog in te gaan op zijn vraag over de verankering van de positie van de decentrale overheden. In de brief van 14 december van de samenwerkende kaderwetgebieden staat namelijk dat in de aangepaste concessies onvoldoende recht wordt gedaan aan hun positie. Verder wil hij meer duidelijkheid over de aansluiting van het binnenlands treinverkeer op internationale netwerken. De toezegging op het punt van de sociale veiligheid is naar zijn mening te beperkt. Ook na de ingroEIFase blijft de aanwezigheid van de conducteur van belang. De concessie zou op basis van de evaluatie in 2008 kunnen worden gewijzigd, maar dit is niet nadrukkelijk in de concessie bepaald. Is deze wijziging eventueel op grond van een wettelijke regeling mogelijk? Door de wensen van de Kamer voortvarend in de tekst van de concessies te verwerken, kunnen zij spoedig in werking treden en op die manier kan meer druk vanuit de Europese Commissie worden voorkomen.

De heer **Hofstra** (VVD) blijft zorgen houden, omdat op verschillende punten de Kamer niet tegemoet wordt gekomen. Hierbij dient men in aanmerking te nemen dat de concessies voor een lange termijn gaan gelden. Onduidelijk blijft bijvoorbeeld of het nationale net het kernnet blijft en of Den Helder onderdeel van dat net blijft uitmaken. Verder is er te weinig zekerheid over de bediening en de reissnelheid. De minister zou kunnen bepalen dat de NS niet onder het huidige bedieningsniveau mogen komen. De concessie hoeft daarmee niet gedetailleerd te worden. Overmatige detaillering belemmert het functioneren van de NS onnodig. De heer Hofstra wijst er voorts op dat in de concessies niet staat dat de evaluatie in 2008 tot wijziging kan leiden. Op dit punt wil hij meer duidelijkheid en een toezegging van de minister. Hij is eveneens van mening dat de minister vanwege het publiekrechtelijke karakter van de overeenkomst NS en ProRail eventueel kan dwingen wijzigingen aan te brengen.

De heer **Duyvendak** (GroenLinks) mist een reactie op zijn opmerkingen over het publieke belang van het spoor, de bereikbaarheid van alle landdelen met de trein, de zitplaatskans en de samenloop met een aantal regionale lijnen. Hij sluit zich aan bij de opmerking van de heer Hofstra over de evaluatie en wil weten of die evaluatie het functioneren van zowel ProRail als de NS betreft. Kan op de concessies worden ingebroken als de evaluatie daartoe aanleiding biedt? Zal de Kamer betrokken worden bij de goedkeuring van het vervoer- en beheerplan en, zo ja, hoe is het dan mogelijk om de concessies al per 1 januari 2005 te laten ingaan?

De heer Duyvendak blijft pleiten voor het opnemen van een resultaatsverplichting in de concessies en het formuleren van een concrete doelstelling voor de reizigersgroei. Hij wijst erop dat de concessie voor de NS geen clausule bevat die de minister voldoende mogelijkheden biedt om de vervoer- en beheerplannen af te keuren als daarmee de dienstregeling te veel versobert. Hij zegt het zeer verbazingwekkend te vinden dat jarenlang de directie van de NS kon worden afgerekend op de punctualiteit en nu daarover geen duidelijke bepaling in de concessie wordt opgenomen. Ook het antwoord van de minister over de aanwezigheid van de conducteur in treinen vindt hij onvoldoende.

Mevrouw **Dijksma** (PvdA) wil, alvorens met de concessies te kunnen instemmen, op een aantal punten meer toezeggingen. Met name blijft zij aandringen op meer waarborgen voor de sociale veiligheid, de punctualiteit en het bedieningsniveau. Weliswaar wil de minister tegenover de Kamer verantwoordelijkheid afleggen, maar zij wil geen harde criteria voor de NS-directie laten gelden, zodat uiteindelijk een verbetering niet gegarandeerd is. De sociale veiligheid zou bevorderd kunnen worden door de trefkans met de conducteur onderdeel van de outputsturing te laten zijn. Op het punt van de variabele beloning blijft het voor de PvdA-fractie van belang dat ook bij afname van de prestaties de beloning navenant is. Mevrouw Dijksma maakt zich voorts zorgen vanwege mogelijke plannen met het hoofdrailnet. Wellicht zal dit dermate opgesplitst worden en een metroachtig karakter krijgen dat veel vaker dan thans het geval is moet worden overgestapt. Dergelijke voornemens hebben niet de instemming van de PvdA-fractie. Mochten er toch plannen in deze richting zijn, dan is het van belang de Kamer hierover tijdig te informeren. Zij merkt tot slot op dat de evaluatie in 2008 eventueel tot wijziging van de concessies moet kunnen leiden.

De heer **Van Hijum** (CDA) is over het algemeen tevreden met het geschetste beeld. Voor hem gelden vooral de afspraken die met het Hoofdlijnenakkoord zijn gemaakt en rekt erop dat de minister de NS en ProRail op hun verantwoordelijkheid zal aanspreken. Op een aantal punten wil hij nog opheldering.

Die betreffen de samenloop met de vijf lijnen die door Rover worden genoemd, de bevordering van de sociale veiligheid en de regeling tussen de NS en ProRail voor de gebruiksvergoeding. Met name op het punt van de sociale veiligheid vond hij het antwoord van de minister onvoldoende. Hij wijst erop dat ook in de situatie van een beheerste toegang tot de stations de menselijke maat van belang blijft. Bovendien bestaat het gevaar dat bij afname van het aantal conducteurs de sociale veiligheid onvoldoende is en er toezichthouders moeten worden aangesteld.

Mevrouw **Gerkena** (SP) blijft zich keren tegen de eenmalige tariefsstijging. Uit onderzoek van de SP blijkt dat slechts 9% van de reizigers de afspraak tussen de NS en de consumentenorganisaties op dit punt steunt. In het algemeen zouden de tarieven gekoppeld moeten worden aan het rendement: bij winst van de NV NS zouden de tarieven navenant moeten dalen.

Helaas hecht de minister meer waarde aan het zakelijke belang van de NS dan aan de dienstverlening van dat bedrijf. Dat doet de vraag rijzen wat eigenlijk het product van de NS is. Als het product inderdaad het vervoeren van reizigers is, is het verbazingwekkend dat de minister zich daar zo weinig voor inspant en de reiziger onvoldoende waarborgen biedt. Het beeld doemt op van een klagende reiziger op een perron waar de wachthokjes dicht zijn, geen koffie te krijgen is en hij naast de SOS-paal kan wachten op de volgende trein. De kans dat ooit over het spoorvervoer een parlementaire enquête zal worden gehouden neemt toe. De gepresenteerde concessies leiden er toe dat de minister meer zal

investeren in wegen en het aandeel OV in de mobiliteit zal afnemen. De SP zal haar steun aan deze concessies dan ook niet geven. Om haar afwijzing te onderstrepen zal zij een plenaire voortzetting van het debat aanvragen. Gelet op de inbreng van de fractie van het CDA, rekent zij op haar steun bij een eventuele indiening van een motie over het handhaven van de conducteurs op de trein.

De **minister** zegt dat het product van de NS dienstverlening is en dat de overheid de prestaties van de NS op verschillende punten blijft bewaken. In 2008 zal aan de hand van een evaluatie worden bepaald of ingrijpen van de overheid nodig is. Daarnaast is er voor de overheid het instrument van vaststelling van de vervoer- en beheerplannen. Het concept voor het vervoer- en beheerplan voor 2005 is naar de Kamer gestuurd. De recente wijzigingen in de concessies moeten daarin nog worden verwerkt. Wel dient in aanmerking te worden genomen dat de vaststelling van het vervoer- en beheerplan een ministeriële verantwoordelijkheid is. Evenwel zal worden nagegaan op welke manier de Kamer bij de vaststelling van de volgende vervoer- en beheerplannen kan worden betrokken.

De minister wijst er voorts op dat conform het Hoofdlijnenakkoord voor 2007 een punctualiteitseis geldt. Vanwege de nadrukkelijke wens van de Kamer is zij bereid in de concessie op te nemen dat in 2007 87 tot 89% van de treinen op tijd moet rijden. Ook voor de reiziger is het evenwel van belang dat de NS bij het samenstellen van de dienstregeling de nodige flexibiliteit wordt geboden. Het rijden met een metroachtig systeem is niet aan de orde. Deze mogelijkheid is wel onderzocht, maar de kennis ervoor ontbreekt thans. Mochten er voor de trein plannen in die richting zijn, dan wordt de Kamer daarover geïnformeerd.

Bij de door Rover genoemde samenloop van de regionale lijnen met de NS gaat het om contractsectordiensten die de NS in de praktijk bedienen als onderdeel van doorgaande lijnen. Het betreft hier dus niet de samenloopsituaties als bedoeld in de concessie. De bediening van de contractsectordiensten door de NS gebeurt om logistieke en vervoerskundige redenen. Met de provincies wordt overleg gevoerd over de vraag of decentralisatie van deze lijnen gewenst is. In februari 2005 zal hierover meer bekend zijn. Het overleg met de andere overheden zou kunnen leiden tot decentralisatie van bepaalde lijnen. Mocht blijken dat dan de reiziger onnodig veel moet overstappen, dan zal overleg met de Kamer worden gevoerd. Ook na 1 januari blijft de mogelijkheid van aanpassing van het hoofdrailnet aanwezig. Hoewel de overheid goede aansluiting op het internationale treinverkeer nastreeft, kan zij daarvoor geen bepalingen opnemen in de concessies. Dit onderwerp zal echter wel in Europees verband de nodige aandacht krijgen.

Op grond van wettelijke bepalingen moeten ProRail en de NS een prestatieregeling overeenkomen. Die regeling wordt opgenomen in de toegangsovereenkomst. De vervoerkamer van de NMa ziet toe op naleving ervan. Wanneer blijkt dat vervoerder en beheerder onvoldoende invulling geven aan hun verplichtingen, zal in overleg met de vervoerkamer van de NMa nadere stappen worden overwogen.

De minister wijst er voorts op dat de consumentenorganisaties een andere rol hebben dan de decentrale overheden. De consumentenorganisaties hebben rechtstreeks met de reiziger te maken, terwijl de decentrale overheden vooral een verantwoordelijkheid hebben voor de bediening van de stations, de aanbesteding van sectorlijnen, de veiligheid op het spoor, de overwegen ect.. Daarom is er voor de decentrale overheden de verplichting van overleg met ProRail en de NS. Zowel de consumentenorganisaties als de decentrale overheden hebben in de concessies een voldoende sterke positie.

De overheid blijft ook na de eerste concessiefase de sociale veiligheid bevorderen. Daartoe zal zij bij de outputsturing de trefkans met de

conductor als indicator hanteren. Het eindresultaat moet zijn dat de trein veiliger wordt.

De minister zegt tot slot te zullen nagaan welke indicator gehanteerd zou kunnen worden voor de beoordeling van de zitplaatskans in treinen. Zij meent dat het niet redelijk zou zijn de NS grote investeringen te laten doen om alle reizigers ook in de spits een zitplaats te kunnen bieden. Het vinden van een goede indicator zal moeilijk zijn. Ook de consumentenorganisaties hebben in hun advies aangegeven dat het moeilijk is de zitplaatskans te meten. Met de minister van VWS zal worden besproken of voor de toegankelijkheid van mensen met een functiebeperking een bepaling kan worden opgenomen in de Wet gelijke behandeling gehandicapten en chronisch zieken.

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

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