

Vergaderjaar 1995–1996

18 986

Verhouding Rijksoverheid–NS

Nr. 30

BRIEF VAN DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

's-Gravenhage, 15 december 1995

Vorige week maandag hebben wij gesproken over **de verzelfstandiging van de Nederlandse Spoorwegen**. In dat overleg hebt u op de volgende punten uw zorgen geuit over de mogelijke effecten van deze verzelfstandiging voor het reizigersvervoer:

- a. de tarieven
- b. het voorzieningenniveau en de contractsector onrendabele diensten.
- c. consumentenbescherming
- d. de wijze waarop u tijdens de overgangperiode bij de verdere uitvoering en uitwerking van de nu met NS gemaakte afspraken wordt betrokken.

Op de eerste twee punten wil ik nadere afspraken maken met de Nederlandse Spoorwegen, in aanvulling op het voorliggende contract, volgens de lijn die ik in deze brief neerleg. Op de andere punten wil ik met u nadere afspraken maken. Het totaal van deze afspraken zal naar mijn mening voldoende houvast bieden, zodat er geen belemmeringen meer zijn om het contract inzake de verzelfstandiging van de Nederlandse Spoorwegen goed te keuren. Het hoeft geen betoog dat met goedkeuring van het contract grote belangen zijn gemoeid voor de Nederlandse Spoorwegen. Met name, omdat er zekerheid moet komen voor de werknemers die werken in een bedrijf waarvan de reorganisatie inmiddels al in een vergevorderd stadium is. Daarnaast is van belang, dat door de hele operatie de kostenstructuur inzichtelijk wordt gemaakt en op termijn gelden vrijkomen voor versterking van de spoorinfrastructuur.

Alvorens ik op de genoemde punten inga, lijkt het mij goed – tegen de achtergrond van de door u geuite zorg – nog eens aan te duiden waarom ik heb gekozen voor het overgangscontract zoals dat er nu ligt. Een belangrijk element daarin vormt de Europese regelgeving en in het verlengde daarvan de uitgangspunten, zoals die voor Nederland zijn vastgelegd in het kabinetsstandpunt Wijffels. Hieruit vloeit voort, dat er volgens de EG-regelgeving in principe op nationaal niveau sprake is van

commerciële vrijheid voor spoorvervoerbedrijven met alle daarbij behorende ondernemingsvrijheden ten aanzien van de vervoer-voorwaarden, de tarieven en het voorzieningenniveau. Ik heb er dan ook bij de onderhandelingen over het Overgangscontract naar gestreefd zo veel mogelijk te werken in de geest van de EG-inrichtingsprincipes voor de spoorvervoermarkt en daarmee in de geest van de uitgangspunten van het kabinetstandpunt Wijffels, en vrijheden gegeven voor zover ik dat verantwoord vond.

Voor elk van de punten afzonderlijk zal ik u mijn definitieve opvatting geven. De aanvullende afspraken met NS zal ik in een overeenkomst vastleggen.

a. Tarieven

NSR moet naar mijn opvatting in staat worden gesteld ook gedurende de overgangperiode een dermate gezonde marktpositie op te bouwen, dat het goed in staat zal zijn op eigen kracht de middelen te verwerven om een verdere marktvergroting en verbetering van de dienstverlening mogelijk te maken. Het ging ten slotte om meer en beter spoorvervoer.

Mijn inschatting is voorts, dat de markt NSR weinig vrijheidsgraden biedt om grote fluctuatie en differentiatie in de tariefstructuur aan te brengen. Dat geldt ook voor de tarieven in het spitsverkeer.

Naar aanleiding van uw kritiek heeft de NS mij laten weten dat NS zich maximaal zal inspannen om binnen de navolgende grenzen van zijn tariefbevoegdheid gebruik te maken:

- een gemiddelde tariefsverhoging van maximaal 2% per jaar (boven de samengestelde index uit bijlage X bij het contract);
- een tariefdifferentiatie van maximaal 4% per jaar, gemiddeld over de hele periode.

Afwijking hiervan is slechts mogelijk met redenen omkleed en na overleg met mij. Deze afwijkingen zullen door mij in het bijzonder worden getoetst op het verkeer- en vervoerbeleid.

b. Voorzieningenniveau en contracteren onrendabele diensten

Ik ga er in algemene zin vanuit, dat een commercieel opererende onderneming van nature geneigd zal zijn verbeteringen in omvang en kwaliteit van het voorzieningenniveau aan te brengen waar dit commercieel interessant is.

Een relevant punt daarbij is de bodemvoorziening van artikel 7 lid 3b uit het Overgangscontract reizigersvervoer. In het contract zijn namelijk bepalingen opgenomen om de ondernemingsvrijheid gedurende de overgangperiode te begrenzen:

- het bodempercentage van 85% (zoals u weet alleen bedoeld voor slechtweer-situaties) komt overeen met de productie die NSR op eigen kracht dient te leveren zonder dat er sprake is van enige contractering door de rijksoverheid; de rijksoverheid betaalt in ruil daarvoor een aflopende generieke rijksbijdrage;
- met elk met NSR af te sluiten contract – en zoals bekend heb ik daarvoor een bedrag oplopend tot f 80 mln. in 2000 gereserveerd – zal dus de mate waarin NSR een prestatie boven het minimum van 85% levert, worden vergroot.

Ik stel op het punt van het voorzieningenniveau vier wezenlijk aanvullende afspraken voor.

In de eerste plaats maakt NS-Reizigers geen gebruik van de mogelijkheden van artikel 7.3 van het Openbare dienstcontract overgangperiode

reizigers NS (bediening stations, maximale daling plaatskilometrage), totdat u accoord bent met de nadere afspraken rond de contractsector onrendabele diensten. Zolang deze beperking geldt, bestaat voor NS wel de mogelijkheid om – onder handhaving van de bestaande treinseries – de meest noodzakelijke rationaliseringsmaatregelen door te voeren ter grootte van ten hoogste enkele procenten van het plaatskilometrage.

Ten tweede sluiten V&W en NSR een contract tot en met de dienstregeling 1997/1998 (derhalve tot en met medio 1998), waarbij alle treinseries worden gehandhaafd en nieuw te openen stations behoorlijk worden bediend. De hieraan verbonden meerkosten ten opzichte van het overgangscontract zijn gerelateerd aan de afbouw van de generieke reizigerssubsidies en worden gedekt uit een zekere herschikking binnen de voor NS bestemde middelen (exploitatie en investeringen).

De contractpartners spannen zich voorts in voor 1 juni 1996 te komen tot nadere afspraken rond de contractsector onrendabele diensten. Blijkt dat niet mogelijk, dan wordt met de NS een tijdelijke regeling getroffen voor de periode van maximaal 1 jaar.

Ten slotte zal ik u zes maanden voordat de nieuwe dienstregeling in werking treedt van de concept-dienstregeling in kennis stellen. Daarmee kan de Kamer zich informeren en uitspreken over de maatschappelijke aspecten van de dienstregeling. Ik zal vervolgens de NS op de hoogte stellen van de opvattingen van de Kamer.

Uit de zorgvuldige procedure omtrent de contractsector waarover ik u al eerder heb bericht (bij brief van 15 november 1995, DGV/PVV/V525 298), wordt duidelijk, dat ik ten zeerste hecht aan een maatschappelijk verantwoorde omgang met onrendabele vervoersdiensten en aan kwalitatief verantwoord openbaar vervoer in regio's en stadsgewesten. Op basis daarvan stel ik dan ook voor het volgende met NS overeen te komen:

- NSR biedt een totaalpakket van af te stoten treinseries aan voor de periode tot het jaar 2000, gefaseerd in de tijd (rekening houdend met de overeenkomstig artikel 7, lid 3b maximaal per jaar toegestane daling);
- voor de situatie tussen medio 1998 en het jaar 2000 wordt door V&W in overleg met de regionale autoriteiten het totaalpakket aan door NSR aangeboden treindiensten onderverdeeld in «captive» (gebonden aan een contract met NSR) en «non-captive»;
- voor de gewenste treindiensten in de «captive»-categorie en de nieuw te openen stations wordt voor deze periode een additioneel contract gemaakt op basis van nader overeen te komen rekenregels en incentives, gericht op het verkrijgen van een betere prestatie-contractprijsverhouding;
- voor de «non-captive»-categorie worden voor deze periode door de overheid alternatieven bezien, passend in een optimale regionale dienstverlening en gebruik makend van het aanbestedingsinstrument. De wijze van aanbesteding zal nader worden vormgegeven bij de implementatienota voor het stads- en streekvervoer (Brokx).

c. Consumentenbescherming

Ik stel vast, dat ik de Kamer heb toegezegd, dat consumentenbescherming zal worden verankerd in wet- of regelgeving, bij voorkeur op basis van een voorstel van de betrokken maatschappelijke actoren. Ook heb ik toegezegd dat het tarief eveneens onder de werking van de consumentenbescherming zal vallen.

d. Verdere betrokkenheid van de Kamer

Het overleg dat wij nu met elkaar hebben over de positie van de Nederlandse Spoorwegen zal zeker niet het laatste zijn. Ik heb de Kamer reeds toegezegd, dat met voortvarendheid zal worden gewerkt aan de uitwerking van het voorliggende contract in wet- en regelgeving. Voorts zullen de NS mij regelmatig moeten informeren over de uitvoering van de overeenkomst. In het Overgangscontract is neergelegd, naast de reguliere financiële controle, periodiek te meten in welke mate de NS zijn verplichtingen nakomt. Deze afspraken betreffen ondermeer de hoeveelheid aangeboden plaatscapaciteit in de treinen, het aantal stations dat wordt bediend en het aantal geleverde plaatskilometers.

Ik stel mij voor deze periodieke rapportages aan u toe te sturen. Dat maakt het voor u en voor mij mogelijk regelmatig de vinger aan de pols te houden voor wat betreft de uitvoering van het Overgangscontract. Verder stel ik voor dat voor het jaar 2000 een evaluatie van de set van afspraken met NSR plaatsvindt, gericht op de uitwerking op het verkeers- en vervoersbeleid. Wij zullen dus nog regelmatig met elkaar kunnen spreken over de ontwikkelingen in het spoorvervoer.

Graag wil ik a.s. maandag met u verder spreken over de in deze brief neergelegde lijn en ik hoop op een vruchtbaar overleg.

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