

Vergaderjaar 1995–1996 Nr. 197b

24 042

Aanpassing van de Spoorwegwet en de Wet personenvervoer aan Richtlijn nr. 91/440 EEG en Verordening (EEG) nr. 1893/91

VERSLAG VAN EEN SCHRIFTELIJK OVERLEG

Vastgesteld 8 juli 1996

De vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat¹ heeft, in aansluiting op de schriftelijke voorbereiding van bovengenoemd wetsvoorstel, de minister van Verkeer en Waterstaat, mevrouw A. Jorritsma-Lebbink, gevraagd enkele nadere vragen te beantwoorden. Deze nadere vragen waren in het bijzonder gerelateerd aan de aanleiding van de door de NS aan de minister gezonden brief van 20 maart jl. (zie Kamerstuk 18 986, nr. 35).

De commissie doet door publicatie van haar verzoek en de daarop door de minister gegeven antwoorden verslag van het gevoerde overleg.

De voorzitter van de commissie,
Baarda

De griffier van de commissie,
Nieuwenhuizen

¹ Samenstelling:

Talsma (VVD), Baarda (CDA), (voorzitter), Zijlstra (PvdA), Eversdijk (CDA), Hilarides (VVD), Vrisekoop (D66), Pitstra (GL), Rongen (CDA), Batenburg (AOV), Lodewijks (VVD), Van den Berg (SGP), Hendriks, Bierman, De Wit (SP) en Linthorst (PvdA).

Den Haag, 19 juni 1996

De minister van Verkeer en Waterstaat
mevrouw A.Jorritsma-Lebbink
Plesmanweg 1-6
2597 JG Den Haag

Na voltooiing van het voorbereidend onderzoek van wetsvoorstel **24 042** Aanpassing van de Spoorwegwet en de Wet personenvervoer aan Richtlijn nr. 91/440 EEG en Verordening (EEG) nr. 1893/91 is binnen de vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat de behoefte ontstaan u nog enkele nadere vragen ter beantwoording voor te leggen. Deze vragen rezen in het bijzonder naar aanleiding van de brief die de NS u toezond op 20 maart jl. en waarvan u afschrift toezond aan de Tweede Kamer (zie Kamerstuk 18 986, nr. 35).

De commissie is voornemens haar vragen, die zijn opgenomen in een bijlage bij deze brief, alsmede de van u te ontvangen antwoorden te doen drukken als verslag van een schriftelijk overleg.

De griffier van de commissie,
B. Nieuwenhuizen

BIJLAGE

1. Waarom is in de «overeenkomst op hoofdlijnen» in art. 2 onder a wel het niet verkrijgen van een niet ongeclausuleerde instemming van de Tweede Kamer en niet ook die van de Eerste Kamer als ontbindende voorwaarde opgenomen?

2. De overeenkomst met bijlagen is – op zichzelf verklaarbaar – zeer uitvoerig. Het gaat echter bijna uitsluitend om z.g. intentienotities. Bij een zeer veel omvattende overeenkomst als de onderhavige is er echter grote behoefte aan duidelijke definities welke bij verschillen van inzicht gehanteerd zullen moeten worden. Er is nu echter eigenlijk alleen bepaald dat geschillen zullen worden voorgelegd aan de bevoegde rechter te 's-Gravenhage (art. 6).

Is het niet gewenst alsnog een aantal duidelijke definities van de gehanteerde begrippen op te nemen?

3. Een zeer belangrijk onderwerp is het begrip «onrendabele lijnen». Daarover kunnen volstrekt te goeder trouw zeer uiteenlopende opvattingen bestaan. Een precieze bepaling van dit begrip is echter niet in de overeenkomst opgenomen, noch ook in het rapport-Wijffels, noch in het nader opgemaakte rapport van IME-consult. Alleen een memorandum van 14 november 1995 van McKinsey & Company geeft een poging tot een benadering via het z.g. treinseriemodel, dat echter in zijn praktische toepassing nog allerminst duidelijk is.

Als voorbeelden van vraagpunten op dit gebied noemt de commissie:

a. wordt b.v. bij het berekenen van de rentabiliteit van het traject Harlingen–Leeuwarden ook meegerekend het daardoor ontstane verlies op aansluitende lijnen van het z.g. nationale net, doordat een reiziger naar Zwolle bij opheffing van de lijn Harlingen–Leeuwarden de gehele reis per auto doet?

b. voorzien is dat het gebruik van de infrastructuur – die voortaan voor rekening van het Rijk komt – tot het jaar 2001 kosteloos zal zijn, maar daarna in rekening zal worden gebracht. Hoe werkt dat door in de rentabiliteit?

c. in het toekomstplan «Rail 21» is voor het jaar 2015 een verdubbeling van het reizigersaantal per spoor voorzien, met anderhalf maal zoveel treinen. Dit betekent derhalve een belangrijke verbetering van de rentabiliteit. In de huidige berekeningen en plannen tot sluiting is echter (voorzover dat de commissie duidelijk was geworden) uitsluitend sprake van de huidige toestand, te weten 1995. Elk taakstellend effect voor de toekomst ontbreekt.

Hoe zouden de bezettings- en rendementscijfers er b.v. voor de komende vijf jaar uitzien, als men uitgaat van een verloop volgens deze prognoses?

4. Zou het niet gewenst zijn om in plaats van of in elk geval naast de huidige bepaling dat geschillen zullen worden voorgelegd aan de bevoegde rechter te 's-Gravenhage (art. 6) een meer praktische bepaling op te nemen dat geschillen – waarbij de commissie dan met name denkt aan geschillen over het wel of niet rendabel zijn van een bepaalde lijn – worden voorgelegd aan en beslist door een commissie van drie onafhankelijke deskundigen? Op die wijze zou veel touwtrekken tussen departement en NS – dat zich inmiddels reeds vrij uitvoerig heeft voorgedaan – kunnen worden voorkomen.

5. Op een vraag van de commissie of de minister de opvatting onderschrijft dat het personenvervoer (mede) een openbare taak is, antwoordt de minister dat zij deze opvatting slechts ten dele kan onderschrijven, gevolgd door een in algemene termen vervatte verdere uiteenzetting. De commissie wijst op de passage op p. 2/9 van de inleiding

tot de genoemde overeenkomst, luidende: «dat de Staat verantwoordelijk blijft voor een samenhangend verkeers- en vervoersbeleid, mede gericht op de rol van het openbaar vervoer». De commissie zou over dit belangrijke onderwerp gaarne een nadere nauwkeurige, heldere en zo uitvoerig mogelijke uiteenzetting van de minister ontvangen.

6. Ook over de toepassing van het rentabiliteitsbeginsel op het toekomstig goederenvervoer zou de commissie gaarne een toelichting ontvangen. Op welke wijze worden de te verwachten miljardeninvesteringen (Betuwelijn, Oosttak) in de rentabiliteitsberekeningen betrokken, en in hoeverre is hierbij sprake van een meerjarenplan dat eerst afgewerkt dient te worden, alvorens beslissingen over het sluiten van (vooralnog) onrendabel vervoer worden genomen?

4 juli 1996

Het verheugt mij dat de vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat het voorbereidend onderzoek van wetsvoorstel 24 042, houdende aanpassing van de Spoorwegwet en de Wet personenvervoer aan Richtlijn nr. 91/440 EEG en Verordening (EEG) nr. 1893/91 heeft voltooid. Dit wetsvoorstel strekt uitsluitend tot implementatie van de richtlijn en aanpassing aan de Verordening en heeft niet het oogmerk om nieuw nationaal beleid inzake de vormgeving van de relaties tussen overheid, NS en andere spoorvervoerders – het «spoorbestel» wettelijk te verankeren.

De inrichting van het «spoorbestel» komt aan de orde in het afsprakenpakket tussen de Staat en de N.V. Nederlandse Spoorwegen d.d. 29 juni 1995. Dit afsprakenpakket staat bekend onder de noemer «Over de wissel tussen markt en overheid; de verzelfstandiging van NS en de nieuwe relatie tot de Staat». Het pakket is op 29 juni 1995 aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal aangeboden; de Tweede Kamer heeft op 20 december 1995 ingestemd met de tenuitvoerlegging van de overeenkomst.

Ik ben gaarne bereid om de nadere vragen van de commissie met betrekking tot dit afsprakenpakket te beantwoorden.

1. Waarom is in de «overeenkomst op hoofdlijnen» in art. 2 onder a wel het niet verkrijgen van een niet ongeclausuleerde instemming van de Tweede Kamer en niet ook die van de Eerste Kamer als ontbindende voorwaarde opgenomen?

In de Overeenkomst op hoofdlijnen is op twee punten nadrukkelijk de positie van de Staten-Generaal gemarkeerd.

Allereerst door het opnemen van een ontbindende voorwaarde in artikel 2 onder a. Die ontbindende voorwaarde strekt ertoe om het afsprakenpakket niet zonder enige vorm van parlementaire betrokkenheid vooraf onverkort gelding te doen verkrijgen. In het licht van de betrokkenheid van de Tweede Kamer bij de behandeling van het kabinetsstandpunt naar aanleiding van het advies van de commissie-Wijffels lag het in de rede om een ontbindende voorwaarde toe te snijden op de positie van de Tweede Kamer.

Daarnaast is in het contractenpakket recht gedaan aan de positie van de wetgever door het formuleren van een zogenaamd publiekrechtelijk voorbehoud in artikel 4. Het publiekrechtelijk voorbehoud stelt buiten twijfel dat het afsprakenpakket aan de bevoegdheden van de Staten-Generaal als medewetgever geen enkele afbreuk kan doen. Zoals ik bij de behandeling van «Over de wissel» in de Tweede Kamer reeds te kennen heb gegeven, zullen veel onderwerpen uit het afsprakenpakket wettelijk verankerd worden. Ik benadruk dat de overeenkomst aan de positie van de Eerste Kamer in haar rol van medewetgever in dat komende wetgevingstraject geen enkele afbreuk kan doen, en dat het publiekrechtelijk voorbehoud zulks buiten twijfel stelt.

2. De overeenkomst met bijlagen is – op zichzelf verklaarbaar – zeer uitvoerig. Het gaat echter bijna uitsluitend om z.g. intentienotities. Bij een zeer veel omvattende overeenkomst als de onderhavige is er echter behoefte aan duidelijke definities welke bij verschillen van inzicht gehanteerd zullen moeten worden. Er is nu echter eigenlijk alleen bepaald dat geschillen zullen worden voorgelegd aan de bevoegde rechter te 's-Gravenhage (art. 6).

Is het niet gewenst alsnog een aantal duidelijke definities van de gehanteerde begrippen op te nemen?

Het afsprakenpakket heeft nadrukkelijk een tijdelijk karakter: de Overeenkomst op hoofdlijnen expireert op 31 december 1999. De tijdelijkheid van de afspraken hangt niet alleen samen met de voorgenomen evaluatie van het functioneren van de taaksector in, uiterlijk, 1999, maar ook met de aard van de afspraken. De afspraken vormen het – optimale – resultaat van een intensief traject van beleidsvoorbereiding, standpuntformulering, overleg en onderhandeling. Gelet op de ingewikkelde materie en het belang om – ruim twee jaar na vaststelling van het kabinetsstandpunt naar aanleiding van het advies van de commissie-Wijffels – een aantal knopen door te hakken, zijn de afspraken op onderdelen globaal. Partijen onderkennen dat het afsprakenpakket een nadere beleidsmatige uitwerking behoeft en een meer structurele wettelijke inbedding. De intentienotities geven aan op welke onderwerpen deze uitwerking betrekking heeft en vormen een richtsnoer daarvoor.

Het streven van partijen is er op gericht om bij de uitwerking van het afsprakenpakket de kans op verschillen van inzicht, ontstaan door uiteenlopende interpretaties van globale begrippen, zover mogelijk terug te dringen. Het belang van rechtszekerheid is gediend met een helder, eenduidig begrippenapparaat en duidelijke normen. Ik zal dit belang bij de voorbereiding van het wetgevingstraject zwaar laten wegen.

3a. Wordt b.v. bij het berekenen van de rentabiliteit van het traject Harlingen–Leeuwarden ook meegerekend het daardoor ontstane verlies op aansluitende lijnen van het z.g. nationale net, doordat een reiziger naar Zwolle bij opheffing van de lijn Harlingen–Leeuwarden de gehele reis per auto doet?

In het TreinSerieModel dat NSR hanteert voor de kosten- en opbrengsten-toedeling naar treinseries wordt geen rekening gehouden met de zogenaamde feeder-functie. Dit model berekent sec de kosten en opbrengsten per treinserie. Overigens zal daar waar de dienst niet meer door NSR wordt voortgezet, uiteraard een alternatieve voorziening mogelijk moeten zijn. Hierdoor wordt het verlies aan reizigers over een langer traject beperkt. In de contractprijbsbesprekingen met NSR wordt dit element meegenomen.

3b. Voorzien is dat het gebruik van de infrastructuur – die voortaan voor rekening van het Rijk komt – tot het jaar 2001 kosteloos zal zijn, maar daarna in rekening zal worden gebracht. Hoe werkt dat door in de rentabiliteit?

In het Openbare-dienstcontract overgangperiode reizigersvervoer NS (Overgangscontract) is vastgelegd dat de Staat in ieder geval **tot het jaar 2000** de heffing voor het gebruik van alle spoorweginfrastructuur ten behoeve van het reizigersvervoer gelijk zal stellen aan nul. Indien met ingang van 2000 het tarief stijgt zal dit in evenredige mate leiden tot een lagere rentabiliteit van de desbetreffende treindiensten. De heffingsstructuur wordt thans met behulp van externe expertise uitgewerkt.

3c. In het toekomstplan «Rail 21» is voor het jaar 2015 een verdubbeling van het reizigersaantal per spoor voorzien, met anderhalf maal zoveel treinen. Dit betekent derhalve een belangrijke verbetering van de rentabiliteit. In de huidige berekeningen en plannen tot sluiting is echter (voor zover dat de commissie duidelijk was geworden) uitsluitend sprake van de huidige toestand, te weten 1995. Elk taakstellend effect voor de toekomst ontbreekt. Hoe zouden de bezettings- en rendementscijfers er b.v. voor de komende vijf jaar uitzien, als men uitgaat van een verloop volgens deze prognoses?

In het Overgangscontract is vastgelegd dat NSR streeft naar 15 mld. reizigerskilometers in 2000 bij een grosso modo gelijkblijvend produkt-aanbod als bijdrage aan de in het Tweede Structuurschema Verkeer en Vervoer vastgelegde streefbeelden.

Dit betekent dat NSR de komende vijf jaar geen geweldige economies of scale verwacht, maar in het Overgangscontract is vastgelegd dat het reizigersbedrijf van NS nochtans mogelijkheden ziet om door middel van interne maatregelen, productontwikkeling en marktwerking de rentabiliteit van het reizigersvervoer aanzienlijk te verbeteren.

4. Zou het niet gewenst zijn om in plaats van of in elk geval naast de huidige bepaling dat geschillen zullen worden voorgelegd aan de bevoegde rechter te 's-Gravenhage (art. 6) een meer praktische bepaling op te nemen dat geschillen waarbij de commissie dan met name denkt aan geschillen over het wel of niet rendabel zijn van een bepaalde lijn – worden voorgelegd aan en beslist door een commissie van drie onafhankelijke deskundigen? Op die wijze zou veel touwtrekken tussen departement en NS – dat zich inmiddels reeds vrij uitvoerig heeft voorgedaan – kunnen worden voorkomen.

Ook de duidelijkste formulering (zie vraag 2) kan niet alle geschillen voorkomen. Als onverhoopt problemen rijzen bij de uitwerking of de uitvoering van de afspraken moet dan ook in laatste instantie teruggevallen kunnen worden op de rechter. Deze wijze van geschillenbeslechting fungeert naar de opvatting van partijen uitsluitend als terugvaloptie. Waar het gaat om de totstandkoming van nadere afspraken over het afsluiten van aanvullende openbare-dienstcontracten voorziet het contract in een uitgewerkte procedure, waarin nauwkeurig het pad is aangegeven waarlangs de nadere afspraken tot stand moeten komen. Partijen vertrouwen erop dat het mogelijk is langs die weg tot de beoogde nadere afspraken te komen. Mocht in het onderhandelingstraject bij de totstandkoming van de nadere afspraken onverhoopt blijken dat partijen verdeeld zijn en blijven over relevante feiten en omstandigheden, daaronder begrepen de interpretatie van de contractuele bepalingen, dan kunnen partijen alsnog overwegen om, binnen de kaders die het afgesproken tijdpad hen laat, derden in te schakelen om te adviseren of om knopen door te hakken.

Op het door u genoemde voorbeeld zal ik specifiek ingaan bij mijn antwoord op vraag 5.

5. Op de vraag van de commissie of de minister de opvatting onderschrijft dat het personenvervoer (mede) een openbare taak is, antwoordt de minister dat zij deze opvatting slechts ten dele kan onderschrijven, gevolgd door een in algemene termen vervatte verdere uiteenzetting. De commissie wijst op de passage op p. 2/9 van de inleiding tot de genoemde overeenkomst, luidende: «dat de Staat verantwoordelijk blijft voor een samenhangend verkeers- en vervoersbeleid, mede gericht op de rol van het openbaar vervoer». De commissie zou over dit belangrijke onderwerp gaarne een nadere nauwkeurige, heldere en zo uitvoerig mogelijke uiteenzetting van de minister ontvangen.

Het hoofddoel van de verzelfstandiging vormt *beter openbaar vervoer*.

Beter openbaar vervoer wordt (mede) bewerkstelligd door een heldere taakverdeling (ontvlechting) tussen de rijksoverheid en de vervoerbedrijven en een verzakelijking van de onderlinge relatie. De overheid kan haar verantwoordelijkheid voor het verkeers- en vervoersbeleid (bv. op het gebied van infrastructuur en flankerend beleid) waarmaken; de vervoerbedrijven hebben maximale flexibiliteit (tarieven, voorzieningenniveau en investeringen) om de vervoermarkt te bedienen.

Deze ondernemingsvrijheden, overigens direct voortvloeiend uit Europese regelgeving, staan op gespannen voet met het aanmerken van personenvervoer als openbare taak. Spoorvervoer is immers een «produkt», dat in eerste instantie op de vrije markt tot stand komt.

Continuïteit vormt, ook voor de NS, echter het belangrijkste ondernemingsdoel. Vergaande erosie van het NS-marktaandeel in de Nederlandse mobiliteit is voor NS niet aanvaardbaar. Daarom zal NS zich binnen die context richten op handhaving en verbetering van het voorzieningenniveau en daarmee indirect de door de rijksoverheid gewenste maatschappelijke functie uitoefenen.

Het is niettemin helder, zo blijkt ook uit de brief van 20 maart 1996, dat niet alle treindiensten «bedrijfseconomisch» rendabel zijn. Ingaande op uw eerdere vraag, het is aan NS om te bepalen welke treindiensten aan haar definitie van rentabiliteit voldoen. De overheid zal zich vervolgens uitspreken over de maatschappelijke wenselijkheid van de desbetreffende treindiensten, waarbij over de *hoogte van de eventuele bijdrage aan NSR* met NSR wordt onderhandeld.

Juist vanwege mijn verantwoordelijkheid voor een samenhangend verkeers- en vervoersbeleid mogen deze treindiensten derhalve niet zomaar door NS worden beëindigd, maar dienen de treindiensten te worden «aangemeld». Hierbij dient NS de minimum-eisen uit het Overgangscontract te respecteren. Op basis van de brief van 20 maart 1996 ben ik thans in overleg met de NS en de betrokken regionale autoriteiten om te komen tot een zorgvuldige afweging in deze. Het resultaat hiervan zal ik in een beleidsvoornemen eerstkomend najaar voorleggen aan de Tweede Kamer der Staten-Generaal.

6. Ook over de toepassing van het rentabiliteitsbeginsel op het toekomstig goederenvervoer zou de commissie gaarne een toelichting ontvangen. Op welke wijze worden de te verwachten miljardeninvesteringen (Betuwelijn, Oosttak) in de rentabiliteitsberekeningen betrokken, en in hoeverre is hierbij sprake van een meerjarenplan dat eerst afgewerkt dient te worden, alvorens beslissingen over het sluiten van (vooralnog) onrendabel vervoer worden genomen?

Met betrekking tot de toepassing van het rentabiliteitsbeginsel op het goederenvervoer wordt – conform het advies van de Commissie Wijffels en het door de Kamer besproken kabinetsstandpunt daarover – de volgende lijn gevolgd:

– De toegang tot het Nederlandse spoorwegnet voor het binnenlandse en een deel van het internationale goederenvervoer is vrij. Op dit moment is NS Cargo nog de enige onderneming, die op het Nederlandse net rijdt. Verwacht wordt dat – op grond van de getoonde belangstelling – binnen enkele jaren verschillende maatschappijen daadwerkelijk van het net gebruik zullen maken. Op dit moment wordt reeds het merendeel van de shuttle-verbindingen door andere ondernemingen geëxploiteerd. NS Cargo zorgt nog wel voor de tractie en soms voor de wagons.

– NS Cargo is in het kader van het verzelfstandigingsproces van de NS voor haar eigen rentabiliteit verantwoordelijk geworden. Daarom wordt een ingrijpende reorganisatie doorgevoerd, die tot een substantiële verlaging van kosten en een verbetering van het aangeboden product moet leiden. In dat kader moet ook de samenwerking met betrekking tot het intermodaal vervoer met de Deutsche Bahn (DB) en het Amerikaanse CSX in NDX worden gezien.

De consequentie hiervan is wel dat structureel onrendabele activiteiten door NS Cargo kritisch worden gezien en – indien onvermijdelijk – worden stopgezet, ook om de mogelijk te hebben nieuwe wel structureel rendabele activiteiten te kunnen starten. Vorig jaar is het vervoer bij NS Cargo met 6% gegroeid (het intermodaal vervoer zelfs met ruim 19%).

– Het kabinet is niet voornemens structurele exploitatiesubsidies voor het goederenvervoer per spoor te verstrekken, noch aan NS Cargo, noch aan nieuwe toetreders. Subsidies zouden de onderlinge concurrentie tussen spoorvervoerders verstoren, werken concurrentievervalsend ten opzichte van de binnenvaart en het wegvervoer, zijn in principe in strijd met de Europese steunregels en vertragen het noodzakelijke kostenreductieproces bij de spoorwegmaatschappijen. Er is ook geen sprake van vervoersplicht voor NS Cargo of andere maatschappijen. Wel worden in sommige gevallen eenmalige subsidies voor nieuwe shuttles-verbindingen verstrekt ter partiële dekking van de aanloopverliezen. Dit is in het kader van de EU wel toegestaan.

– Om de rentabiliteit van het spoorvervoer te verbeteren wordt tot 2001 geen vergoeding voor het gebruik van de railinfrastructuur gevraagd.

– Belangrijk om tot verdere verlaging van de kosten en tot kwaliteitsverbetering te komen is technische en operationele harmonisatie in Europa. Het kabinet zet zich daarvoor in. Voorts is het kabinet bereid innovatieve technologische ontwikkelingen en de toepassing van nieuwe informatietechnologie en telematica financieel te ondersteunen. Voorts zal het kabinet ijveren voor een verdergaande liberatie van het spoorvervoer en concurrentie op het spoor bevorderen. Het concurrerend vermogen van het vervoer per spoor zal daardoor toenemen.

Deze beleidslijn kan er toe leiden dat NS Cargo bepaalde vervoersactiviteiten, die rekening houdend met de verwachte kostenreducties niet rendabel te maken zijn, stop zet. Dat is dit jaar gebeurd met enkele binnenlandse shuttles. Het bleek echter dat daarvoor goede alternatieven in de markt voorhanden waren. De shuttle Almelo – Rotterdam is vervangen door een binnenvaartshuttle (zonder overheids subsidie).

Binnenkort wordt de frequentie hiervan opgevoerd van vier naar vijf afvaarten per week. De shuttle Leeuwarden – Rotterdam is vervangen door een trein-shuttle Leeuwarden – Veendam met koppeling aan de trein-shuttle Veendam – Rotterdam. De lading van de shuttle Heerlen – Rotterdam wordt nu grotendeels via de binnenvaartterminal in Born afgehandeld.

Het besluit van NS Cargo met deze shuttles te stoppen is gebaseerd op het McKinsey advies over de reorganisatie. Van overheidswege is vastgesteld, dat – ook na substantiële verlaging van de kosten – deze shuttle-verbindingen door NS Cargo niet rendabel te exploiteren waren.

Met betrekking tot de shuttle-verbindingen (gecombineerd vervoer) wordt verwacht, dat incidenteel kan blijken, dat een verbinding onrendabel is, maar dat overall gezien het aantal verbindingen geleidelijk zal groeien. De samenwerking van NS Cargo met DB en CSX is hierop gebaseerd. De toetreding van één of meer «lowcost»-treinoperators kan het «break-even»-niveau van shuttle-verbindingen verder verlagen.

Met betrekking tot het conventionele vervoer, met name van losse wagenladingen, is nog sprake van een aantal onrendabele activiteiten. Bekeken wordt nog in hoeverre de reorganisatie en de kostenreductie hiervoor oplossingen kan bieden. Het reorganisatieplan is een meerjarenplan, dat in overleg met de betrokken partijen wordt geëffectueerd.

De grote investeringen in de Havenspoorlijn en de Betuweroute zijn gericht op vergroting van de capaciteit en verdere verlaging van de exploitatiekosten: kortere afstanden, grotere snelheden, minder congestie en vermenging met personenvervoer, kortere reistijden en een grotere betrouwbaarheid. In combinatie met het gebruik van multicourante locomotieven, die grensoverschrijdend kunnen rijden, zal de concurrentiepositie van het spoorvervoer door deze investeringen substantieel toenemen.

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