

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. 100

VERSLAG VAN EEN ALGEMEEN OVERLEG

Vastgesteld 14 december 2004

De vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat¹ heeft op 5 oktober 2004 overleg gevoerd met minister Peijs van Verkeer en Waterstaat en staatssecretaris Schultz van Haegen-Maas Geesteranus van Verkeer en Waterstaat over:

- **de brief van de minister en staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat van 18 juni 2004 inzake voorhang vervoerconcessie en beheerconcessie spoor (27 482/27 216, nr. 91);**
- **de brief van de minister en staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat van 14 juli 2004 inzake ontwerp-vervoerconcessie en ontwerp-beheerconcessie spoor en Koninklijk besluit hoofdlijnnet: reactie op adviezen LOCOV en OVW (27 482/27 216, nr. 93);**
- **de brief van de minister en staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat van 14 juli 2004 inzake trendanalyse spoorwegveiligheid (26 699, nr. 6).**

¹ Samenstelling:

Leden: Duivesteijn (PvdA), Dijksma (PvdA), Hofstra (VVD), ondervoorzitter, Timmermans (PvdA), Van Bommel (SP), Van der Staaij (SGP), Oplaat (VVD), Geluk (VVD), Atsma (CDA), voorzitter, Dijsselbloem (PvdA), Depla (PvdA), Van As (LPF), Van Gent (GroenLinks), Duyvendak (GroenLinks), Bruls (CDA), Gerkens (SP), Van Lith (CDA), Van Hijum (CDA), Koopmans (CDA), Van der Ham (D66), Mastwijk (CDA), Boelhouwer (PvdA), Dubbelboer (PvdA), De Krom (VVD), Hermans (LPF), Dezentjé Hamming (VVD), Haverkamp (CDA). Plv. leden: Heemskerk (PvdA), Samsom (PvdA), Snijder-Hazelhoff (VVD), Smeets (PvdA), De Ruiters (SP), Slob (ChristenUnie), Aptroot (VVD), Szabó (VVD), Hessels (CDA), Van Dijken (PvdA), Waalkens (PvdA), Herben (LPF), Vos (GroenLinks), Halsema (GroenLinks), Ten Hoopen (CDA), Vergeer (SP), Van Haersma Buma (CDA), Buijs (CDA), Jager (CDA), Bakker (D66), Van Winsen (CDA), Van Dam (PvdA), Verdaas (PvdA), Van Beek (VVD), Van den Brink (LPF), Luchtenveld (VVD), De Pater-van der Meer (CDA).

Van dit overleg brengt de commissie bijgaand beknopt verslag uit.

Vragen en opmerkingen uit de commissies

Mevrouw **Dijksma** (PvdA) vindt de vervoerconcessie met de NS en de beheerconcessie met ProRail cruciaal voor de kwaliteit en betrouwbaarheid van het personen- en goederenvervoer over het spoor in de komende tien jaar. Het doel van de concessies is een verbetering van de prestaties van beide monopolisten, schone, toegankelijke, betaalbare en veilige treinen die op tijd vertrekken en aankomen en schone, toegankelijke en veilige stations. Helaas zijn de voorliggende concessies geen antwoord op deze breed gedragen wens. De fractie van de PvdA kan dan ook niet akkoord gaan met het voorstel, en wel om de volgende redenen. De concessies tonen een gebrek aan ambitie van de regering op het gebied van het openbaar vervoer. Waarom is de groei van het aantal reizigers niet meer aan de orde, waarom is het zo moeilijk om een visie te formuleren op het publieke belang van het openbaar vervoer en waarom

wordt in het antwoord op vraag 57 (27 216, nr. 45) het voorstel van de Raad voor verkeer en waterstaat klein gemaakt, alsof deze raad geen antwoord heeft op dit thema? De definitie die de raad in zijn rapport De waarde van het OV geeft, ondersteunt de PvdA van harte. Waarom komt de regering niet verder dan het formuleren van de ambitie dat grote groepen reizigers in de Randstad, en dan ook nog alleen in de spits, goed vervoerd moeten kunnen worden?

Het is onacceptabel dat tot 2008 niet wordt gewerkt met prestatienormen. Het is toch altijd de bedoeling geweest dat afspraken over prestaties juist in de concessies werden vastgelegd? Dat de staatssecretaris nu al lijkt te bezwijken voor de druk geeft weinig hoop. Waarom wordt geen punctualiteitsnorm vastgesteld en waarom wordt de zorgplicht voor de informatieverstrekking niet verder uitgewerkt? Er dient in ieder geval een koppeling te zijn tussen de geleverde prestaties op het spoor en de tariefstijging voor de reiziger.

De aanstuuringsmogelijkheden zijn te gering; een duidelijk en scherp instrumentarium ontbreekt. De mogelijkheden die de minister wel heeft, lijken eerder papieren tijgers. Het eindigen van de concessie voor ProRail is moeilijk denkbaar omdat de overheid nu een concessie voor de eeuwigheid afgeeft. Waarom is hier geen einddatum aan verbonden? Waarom is de managementaanbesteding niet opgenomen in de concessie voor de NS, terwijl een Kamermeerderheid daar wel om heeft gevraagd? Geleverde prestaties moeten overigens deel uitmaken van de salarissen van het management. De rol van consumentenorganisaties en lokale bestuurders bij de totstandkoming van de concessie is te klein. De lokale bestuurders vertegenwoordigen de reiziger immers ook in de contractsector en de consumentenorganisaties spelen een rol bij het maken van afspraken over bijvoorbeeld de dienstregeling. Is de minister bereid om de posities van beide te versterken? Wanneer kan de Vervoerkamer van de NMa daadwerkelijk toezien op de naleving van de concessies en optreden bij geschillen?

De toegankelijkheid voor gehandicapte reizigers is slecht geregeld. Het containerbegrip toegankelijkheid wordt pas in de loop van dit jaar uitgewerkt – dat is mosterd na de maaltijd. Wat houdt de verbetering van de toegankelijkheid daadwerkelijk in? Het is verder erg jammer dat de kortingskaart voor senioren niet is veiliggesteld. Deze zal in de concessie een plek moeten krijgen. Ook het sluiten van stations is slecht geregeld. In het Overgangscontract II staan afspraken over de bediening van nieuw te bouwen stations door de NS, maar deze komen in de concessie niet terug. Aan welke afspraken worden de NS nu gehouden? Voorts is de ingroei-regeling gebruikersvergoeding niet adequaat. Het probleem in Gelderland wordt daarmee niet opgelost. Als de minister van plan is om op de contractsectorlijnen zoveel mogelijk treinen te vervangen door bussen, dan is dat een slechte zaak. Het is te gek voor woorden dat er nog geen begin van een idee is voor het waarborgen van zitplaatsgaranties. Geschillen tussen de NS en ProRail zijn niet goed afgedicht. Bijvoorbeeld bij vertragingen is niet duidelijk wie waarvoor verantwoordelijk is. Op welke wijze denkt de minister dit in de concessie te regelen?

De fractie van de PvdA kan met de voorliggende voorstellen dan ook niet instemmen. Het moet de bewindslieden wat waard zijn om voor beide concessies een groot draagvlak in de Kamer te organiseren. Mevrouw Dijkema stelt daarom voor dat de bewindslieden opnieuw onderhandelen en daarna een beter voorstel doen. De NS heeft welwillend gereageerd op het groeiscenario Lijnen naar de toekomst van FNV Bondgenoten. Kunnen ook de bewindslieden hierop een reactie geven? Wellicht biedt dit een opening.

De heer **Van Hijum** (CDA) is van mening dat het kabinet een aantal goede eerste stappen heeft gezet naar het verminderen van achterstallig onderhoud aan het spoor. Dat is nodig om betere prestaties leveren, maar ook

om een aantal prestaties te kunnen vastleggen in de concessies. De overheid hoeft niet per se zelf te zorgen voor het vervoer per trein of het beheer van de infrastructuur. Dat kan een organisatie op afstand doen, maar daarvoor is wel nodig dat aan die organisatie vertrouwen en ruimte wordt gegeven. Het bieden van ruimte leidt echter makkelijk tot vrees voor kaalslag, waardoor de Kamer de neiging heeft in de concessies alles te gaan dichtregelen. Daarom moet worden gezocht naar een balans tussen regels in de concessie en ruimte voor de partijen om zelf te werken aan verbetering. De overheid heeft daarbij de plicht om toe te zien op het waarborgen van de publieke belangen. In de nota Mobiliteit is dit publiek belang breder gedefinieerd dan in de concessies. Hetzelfde geldt voor het advies van de Raad voor verkeer en waterstaat. Het publiek belang van het hoofdrailnet (HRN) wordt daarin niet beperkt tot het spitsverkeer tussen de grote steden, maar heeft ook betrekking op de functie van verbindende schakel tussen regio's in het hele land. Dat element zou aan het publiek belang moeten worden toegevoegd, net zoals de verbindingen met het buitenland. Die mist de heer Van Hijum nog. Hoe denken de bewindslieden daarover?

Onder andere door achterstallig onderhoud is het aantal TAO's (treindienst aantastende onregelmatigheden) op het spoor nog groot. Deze veroorzaken een groot deel van de vertragingen. Het CDA maakt zich daarom zorgen over de beheerconcessie met ProRail en de besteding van de extra middelen voor beheer en onderhoud. Uit het jaarverslag van ProRail blijkt dat vorig jaar slechts 60% van het budget is uitgegeven aan werk door aannemers. Wat gebeurt er met de andere 40%? Het kabinet heeft met het Overgangscontract voor NS en ProRail wel een herstelfase tot 2006 ingezet, maar het heeft de termijn inmiddels verlengd tot 2008. Waarom is dat gebeurd? Kan de beheerconcessie niet beter voor een bepaalde termijn worden afgegeven, opdat meer zekerheid ontstaat over de doelmatige besteding van de extra middelen? De heer Van Hijum vraagt zich af of het wel verstandig is om het beheer van het gehele spoornet, inclusief de regionale lijnen, aan ProRail op te dragen. Welke invloed hebben decentrale overheden op de kwaliteit van het spoornet? De automatische doorberekening van de gebruiksvergoeding door ProRail aan de NS vloeit voort uit de Europese regelgeving, maar het is de vraag waarom deze niet aan de prestaties is gekoppeld. Hij stelt daarom voor, een koppeling op te nemen in het besluit gebruiksvergoeding, zodat die straks een plaats krijgt in de netverklaring en de toegangsovereenkomst. De heer Van Hijum heeft waardering voor de ontwikkeling die de NS op dit moment doormaken. Van hem mogen de NS het best presterende spoorbedrijf van Europa worden. De vervoerconcessie lijkt daarvoor een goede basis te vormen. De reizigersgroei is voor de CDA-fractie wel een doelstelling. Voor haar is nog onduidelijk of deze in de concessie moet worden opgenomen of een doelstelling moet zijn van het mobiliteitsbeleid. De NS houden hun monopoliepositie tot 2015. Na deze periode dient te worden overgegaan tot een managementaanbesteding. De CDA-fractie hecht er zeer aan dat de NS zich in die tijd ontwikkelen tot een maatschappelijke onderneming die de kwaliteit van de dienstverlening centraal stelt. Dat is wellicht van invloed op het rendement dat de overheid kan eisen op de aandelen van de NS. De heer Van Hijum stelt daarom voor om genoeg te nemen met een percentage dat financiële randvoorwaarden voor betere maatschappelijke prestaties een en gezonde bedrijfsvoering mogelijk maakt.

Kan aan de Raad voor verkeer en waterstaat een advies worden gevraagd over het vergroten van de vraagsturing, de prestatiebeloning voor het management, de ruimte voor consumentenorganisaties en een onafhankelijk toezichthouder op het spoor, zodat een consistent vraagsturingmodel kan worden gecreëerd? De NMa richt zich vooral op de mededingingsaspecten, maar ook de consumentenbelangen moeten worden beschermd. Wellicht moet een onafhankelijk toezichthouder die

taak op zich nemen, als een soort tegenmacht versus de minister en de Kamer. Een advies daarover van een onafhankelijke organisatie kan leiden tot een integrale visie op dit aspect en tot consistentie in het sturingsmodel.

De sociale veiligheid en de contractsectorlijnen zijn in de concessie onvoldoende uitgewerkt. Hoe wordt daar in het vervoerplan invulling aan gegeven? Helderheid over de contractsectorlijnen wordt steeds verder weggeschoven, terwijl juist dit jaar nog duidelijkheid moet worden geboden over het medegebruik en de samenloop van lijnen. Na de decentralisatie zou ook de subsidie voor de contractsectorlijnen naar de decentrale overheden moeten worden overgeheveld. Tot de decentralisatie mag de dienstverlening niet verslechteren, zodat ook dit aspect in de tijdelijke concessie moet worden opgenomen.

De heer **Hofstra** (VVD) is niet enthousiast over de voorstellen die zijn gedaan. Net als in de nota Mobiliteit ontbreekt ook hier een algemene visie op de toekomst van het spoorvervoer. Enerzijds zijn de beloningen binnen de NS marktconform, anderzijds zijn de NS monopolist en klant-onvriendelijk. De heer Hofstra mist in de concessies de samenhang, met het publieke belang van het vervoer en met de rol van de overheid als aandeelhouder. De overheid heeft 3,6 mld euro in de NS gestopt. Daarvan kan toch een dividend worden verwacht? Ook dient er een samenhang te zijn met de ingroei van de infraheffing, de verantwoordelijkheid van de raad van commissarissen en de corporate governance. Deze belangrijke zaken moet ineen worden gevlochten.

In de concessie voor ProRail staan geen concrete zaken. De constructie met BV's werkt niet voor ProRail. De heer Hofstra stelt voor om hiervan een agentschap te maken, met de mogelijkheid tot PPS, een kapitaaldienst – ook voor de infrastructuur – en met decentralisatie van de infra-budgetten voor de contractsectorlijnen. In ProRail gaat ontzettend veel geld om; het is nodig om daar zicht op te krijgen.

De vervoerconcessie wordt nu verleend aan de NS Holding. Strukton is een bouwbedrijf en heeft als zodanig niets met het vervoer te maken. De heer Hofstra stelt voor om dit bedrijf te verkopen. De BV railaansluitingen zal al door een Kamermotie geen onderdeel meer uitmaken van de NS. De HSA hoeft niet te worden verkocht, maar dan moet de minister wel duidelijk maken dat hierbij sprake is van een laag maximumrisico. Moeten de NS nog met Syntus verbonden blijven? Als de NS het kernnet krijgen toebedeeld, is het beter om alle energie daarin te stoppen en de andere, kleinere spelers de andere lijnen te laten berijden. Overigens voelt de heer Hofstra er niet voor om pas na 2008 te starten met sturing op te realiseren resultaten. In feite zijn er twee niveaus van sturing. Het hoogste niveau is het beleidsdoel dat de overheid wil bereiken, maar daarvan vindt de heer Hofstra niets terug in de concessie. Op het tweede niveau gaat het om het aansturen van een treinsysteem. Daarover staat wel veel in de concessie, maar de snelheid en de overstap ontbreken. Bovendien is het onlogisch dat Den Helder nu aan een contractsectorlijn ligt. Verder ontbreken de internationale lijnen. Deze zaken moeten beter geregeld worden. Ook de toegankelijkheid voor gehandicapten moet harder in de concessie worden geregeld. Voor de heer Hofstra staat vast dat een van de hoofddoeleinden de toename van het aantal reizigers per trein is, en niet alleen in de Randstad, maar ook op de langeafstandsverbindingen, het intercitynet. Volgens de thans voorgestelde vervoerconcessie kunnen de NS de bediening behoorlijk beperken zonder met de concessie in strijd te komen. Dat is vooral voor de lange afstanden een kwalijke zaak. Wat moet volgens de bewindslieden de centrale doelstelling zijn? Hij vindt dat de bewindslieden over deze concessie opnieuw moeten onderhandelen.

Bij de overgangscontracten is geleerd dat gemaakte afspraken niet worden nagekomen. Sancties moeten daarom helder en effectief zijn. De sanctie die nu in de concessie zit, is niet effectief genoeg. Een boete wordt

door Utrecht fluitend betaald en de overheid krijgt minder dividend. De VVD is het eens met het tariefbeleid: inflatie plus x. X is daarbij de maat voor de investering (dividend) en de infraheffing. Een goede prikkel is om bij betere prestaties tariefsverhoging toe te staan. Verder stelt de heer Hofstra voor om een nieuw model te maken voor de salariering van de top van de NS. Wellicht kunnen de overheidsschalen daarbij als minimum gelden. Hij beseft dat dit niet alleen voor de NS kan gelden en dat het een juridisch ingewikkelde zaak is, maar hij roept de minister en staatssecretaris toch op om samen met andere bewindslieden de discussie over corporate governance aan te gaan.

De heer **Duijvendak** (GroenLinks) ziet in de concessies een bevestiging van het feit dat de NS en ProRail veel te omzichtig worden behandeld. Bij de behandeling van de Concessiewet en de Spoorwegwet is gezegd dat harde eisen zouden worden gesteld in de AMvB's, bij de behandeling van de AMvB's zouden ze in de concessies komen, en nu komen ze niet in de concessies, maar in het vervoer- en beheerplan. Deze afdaling moet een halt worden toegeroepen. Wat de regering in de concessie van de NS vraagt, is geen toeval, maar komt overeen met haar visie op het Nederlandse spoorstelsel, een visie op een ministelsel voor het spoor. Zij definieert het publieke belang van het spoor als een verbinding voor het massavervoer op werkdagen, in de spits, tussen grote steden. De heer Duijvendak pleit ervoor dit publieke belang ruimer te formuleren. De bereikbaarheid moet gegarandeerd worden, ook buiten de spits en buiten de grote steden. Het vervoer moet betaalbaar zijn en een gelijkwaardige deelname aan het maatschappelijk verkeer garanderen voor de 30% van de huishoudens die geen auto heeft. Bovendien is het spoor per reizigerskilometer veel schoner dan de auto. Omdat de regering een ministelsel voor ogen heeft, trekt zij voor het spoor niet meer geld uit dan nodig is voor pappen en nathouden. Daarmee creëert zij een dilemma, want dit houdt in dat zij ook nauwelijks eisen kan stellen aan de NS en ProRail. Als zij meer van het spoorstelsel wil vragen, zal zij ook bereid moeten zijn daarvoor meer geld uit te trekken. De heer Duijvendak sluit zich overigens aan bij het voorstel van de heer Hofstra om de constructie van ProRail te veranderen in bijvoorbeeld een agentschap. Het huidige bouwwerk is nodeloos ingewikkeld.

De conclusie is dat de regering opnieuw moet onderhandelen over de vervoerconcessie van de NS. Bij de nieuwe onderhandelingen is een aantal zaken van belang. De punctualiteitseis moet hoger worden en uitkomen op 95% in 2010. Ook moet reizigersgroei worden geëist: 5% per jaar, 2% buiten de Randstad. De prijsgroei moet gelimiteerd worden – 1,5% plus inflatie – en afhankelijk zijn van prestaties. Het huidige bedieningsniveau op stations moet als een minimum gedefinieerd en vastgelegd worden. Verder moet de groep «grote stations» worden uitgebreid. De heer Duijvendak vindt het te gek dat de NS straks stations kan sluiten als ze maar met een bus worden bediend. Zowel NS Reizigers als de NS Holding moeten inzicht geven in de jaarrekening. Voor het bedrijf NS moet een maximumpercentage van ongeveer 30% aan overhead worden vastgelegd.

Bij het vaststellen van het vervoerplan en het beheerplan moet de rol van de Kamer groter zijn dan nu is gedefinieerd. Bij zo'n groot publiek belang moet een procedure voorhanden zijn die vergelijkbaar is met een zware voorhangprocedure.

Het wekt bij de heer **Slob** (ChristenUnie) geen verbazing dat over de inhoud van de concessies overeenstemming is bereikt met de NS en ProRail. De ambities in de concessies zijn niet bijzonder hoog. Het kan zo niet doorgaan. Over de concessies, met name de vervoerconcessie, moet opnieuw worden onderhandeld. De fractie van de ChristenUnie vindt daarbij een aantal punten belangrijk.

In de vervoerconcessie voor het HRN moet het publieke belang nauwkeurig en scherp worden gedefinieerd. De regering legt het accent op de bereikbaarheid van vooral de grote steden voor het woon-werkverkeer in de spits. Dat is te mager. Een goede ontsluiting van het platteland is ook een primair publiek belang. Een nieuwe concessie mag in ieder geval niet leiden tot een verschraving van de huidige bedieningsnormen. In de vervoerconcessie zit geen enkele ambitie voor een hogere groei-doelstelling. Waarom laat de minister het daarbij zitten? De samenhang tussen landelijk en regionaal treinverkeer moet beter worden geregeld. De minister stelt dat de decentrale overheden en andere vervoerders hun dienstregeling moeten afstemmen op die van de NS. De NS is wel verplicht om met de decentrale overheden te overleggen. Als de NS echter vervolgens zelf kan bepalen wat met de inbreng wordt gedaan, kunnen problemen ontstaan. De heer Slob zou het vreemd vinden als het voorstel voor een redelijke vergoeding voor reisinformatie zoals verwoord in artikel 15 door zou gaan. Die bepaling kan worden geschrapt. De NS moeten constructief en transparant meewerken aan de samenloop van het HRN en het regionale spoorvervoer, maar hoe is dit af te dwingen? Een besluit tot decentralisatie zal niet worden genomen voordat de NS, de decentrale overheden en de minister hierover overeenstemming hebben bereikt, maar biedt dat ook voor de lange termijn soelaas? Wat is de positie van de nieuwe vervoerder ten opzichte van de NS als een regionale concessie afloopt en de concessieverlener meer treinen wil laten rijden?

De regering wil in de contractsector de contracten aanpassen van lijnen die nog niet zijn gedecentraliseerd en nu verliesgevend zijn. De heer Slob gaat ervan uit dat bijvoorbeeld onenigheid over de aanpassing van contracten met NS niet tot gevolg heeft dat het vervoer op die lijn wordt opgeheven. Door artikel 9 tweede lid van de vervoersconcessie is het mogelijk dat op bepaalde treindiensten minder zitplaatsen beschikbaar zijn dan het landelijk gemiddelde. Wat is in dezen de inzet van de regering bij de onderhandelingen met de NS? De ontwikkeling van de tarieven van beschermde kaartsoorten lijkt redelijk geregeld. Kan de NS wel fors geld gaan vragen voor de eerste klas? Hij betreurt het dat de seniorenkaart als beschermde kaart is verdwenen. Dat moet hersteld worden.

Het is jammer dat de voorgeschreven openstelling van fietsenstallingen een kwartier voor en na de dienstregeling pas in 2010 van kracht wordt. Kan dat niet eerder in werking treden en waarom is hierbij de automatisering van doorslaggevend belang? Over de reinheid van de treinen merkt de heer Slob op dat gestreefd moet worden naar een gesloten toiletstelsel in de trein. Hij sluit zich aan bij de gemaakte opmerkingen over prestatiebeloningen voor NS directie en management en over de toegankelijkheid voor gehandicapten en ouderen.

Waarom is gekozen voor een beheerconcessie voor onbepaalde tijd? Het lijkt de heer Slob verstandiger om prikkels in te bouwen door daarin een horizonbepaling op te nemen. Artikel 3 van deze concessie vindt hij vreemd omdat daarin wordt gesproken over het uitvoeren van de uitbreiding van de hoofdspoorweginfrastructuur. De spoorwegverdubbeling valt toch niet onder beheer? Is deze interpretatie wel juist? ProRail mag op grond van de beheerconcessie ook werkzaamheden voor derden uitvoeren. Waar denken de bewindslieden dan aan en hoe wordt gegarandeerd dat ProRail op de meest efficiënte wijze invulling geeft aan de beheertaken?

De heer **Van der Staaij** (SGP) voelt net als bij de Spoorwegwet en de Concessiewet ook in de concessies een spanning tussen het bieden van vrijheid aan de vervoerder om een optimaal product neer te zetten en het voldoende waarborgen van het publieke belang. De vervoerconcessie aan de NS is verleend tot 2015. De NS zijn monopolist en worden niet door een normaal marktmechanisme aangestuurd. De mogelijkheden tot

sturing door de minister zijn daarom extra van belang, maar de concessie lijkt weinig handvaten te bieden voor sturing vooraf. De minister heeft vooral sanctie-instrumenten. Zij kan het vervoerplan verwerpen, maar in dat geval blijft het oude vervoerplan gelden en komen de gewenste jaarlijkse verbeteringen in de knel. De concessie kent evenmin middelen voor conflicthantering, terwijl in de praktijk is gebleken dat een passage over conflicthantering wel nodig is.

Net als het IPO en de VNG maakt ook de fractie van de SGP zich zorgen over de regionale en lokale vervoersnetwerken. Er is een samenloop van treindiensten, er zijn verschillende concessiehouders er is medegebruik. Een goede aansluiting van het regionale net op het net van de NS is van belang voor het regionale vervoer. Overleg tussen partijen is voorgescreven, maar de uitkomst is niet verplichtend. De heer Van der Staaij pleit daarom voor een sterke rol van de gemeenten en consumentenorganisaties bij het vaststellen van de voorwaarden en de dienstverlening waaraan de concessiehouder van het HRN en ProRail moeten voldoen. Moet deze inbreng zich niet vooral concentreren op het vervoerplan en beheerplan en dient het overleg met de gemeenten niet expliciet te worden opgenomen in de beheerconcessie?

De omschrijving van de publieke functie en het algemeen belang van het spoorvervoer vindt de SGP-fractie te mager. De heer Van der Staaij mist de vermelding van de betaalbaarheid van het spoorvervoer. Die magere insteek komt helaas terug in de concessievoorwaarden. Krijgen de NS niet te veel mogelijkheden om de dienstregeling te versoberen? De lijnen buiten de Randstad kunnen makkelijk worden uitgekleeft. Het is ook vreemd dat de NS zelf de richtwaarden opstelt voor de vastgelegde prestatie-indicatoren. Dat zou in de concessie moeten worden vastgelegd. Een herkenbare groeidoelstelling is belangrijk, evenals de toegankelijkheid van het openbaar vervoer voor minder validen. De concessie is op het laatste punt niet echt dwingend. Het ministerie draagt hiervoor medeverantwoordelijkheid, maar is daarvoor ook geld beschikbaar gesteld? Ook de sociale veiligheid verdient een nadere versterking. De heer Van der Staaij kan niet anders dan concluderen dat de voorliggende concessies te mager zijn voor de borging van de publieke belangen die met het openbaar vervoer zijn gediend.

De heer **Van der Ham** (D66) is het op veel punten eens met de andere Kamerleden. Dat geldt vooral voor het aspect reizigersgroei. Het openbaar vervoer moet toegankelijk zijn voor gehandicapten en ouderen, maar pasjes voor hen worden niet in de concessie opgenomen en op het gebied van de veiligheid en het gebruik van de trein in daluren worden weinig verplichtingen genoemd. Alleen op dat vlak ligt al een enorme doelstelling. Het kabinet mist hier een kans. In artikel 10.4 van de vervoerconcessie staat dat de NS «rekening moet houden» met het rapport toegankelijke treinen. Dat is veel te open geformuleerd. Kan dat niet worden aangescherpt? In de nota Mobiliteit wordt uitgegaan van een autonome groei van de mobiliteit, maar streefcijfers voor de groei van het openbaar vervoer worden daar niet aan gekoppeld. Dat is toch gek. De minister spreekt over een mogelijke verbussing van treinlijnen, spoorlijnen en spoorverbindingen. Daar is in sommige gevallen best iets voor te zeggen, maar als je dat echt goed wilt doen, zou je van rails bijvoorbeeld een busbaan moeten maken. Daarover zou ProRail dan met de busvervoermaatschappijen goede afspraken moeten maken. Voor een kwalitatief hoogwaardige busverbinding is een dorpsbusje onvoldoende. Als de trein op sommige lijnen veel te duur wordt om te handhaven, is een goed alternatief een wenkend perspectief, maar daaraan wordt door de regering geen vorm gegeven. Mensen willen de trein daarom handhaven, maar de trein is niet altijd zaligmakend. ProRail krijgt een eeuwigdurend contract. Dat is wel heel ouderwets. Kan ProRail niet wat meer op de pijnbank worden gelegd om hogere prestaties

te realiseren? Waarom is in de concessie niet meer aandacht geschonken aan de internationale lijnen? Hetzelfde geldt voor de nachtverbindingen. Een nachtelijk rondje grote steden in de concessie had niet misstaan. Op dit moment zijn de salarissen van NS en ProRail niet in overeenstemming met de geleverde prestaties. De heer Van der Ham vindt het belangrijk dat de Kamer een rol krijgt in het aansturen of wegsturen van een directie. Kan de minister op dit gebied zekerheden formuleren? Hoe wil zij haar aandeelhouderschap gaan vormgeven?

De heer **Van Bommel** (SP) geeft met voorbeelden aan dat de zeggenschap van de overheid over de NS sinds 1995 minimaal is geweest. Begin 2002 zijn de Spoorwegwet en de Concessiewet aangenomen. Nu liggen de concessies voor. De vele reacties op de twee spoorconcessies zouden de jubelende toon van de minister moeten matigen. De NS hebben moeite met de overname van productiemiddelen en ProRail krijgt in de vorm van de beheerconcessie een dik boekwerk mee aan taken. Decentrale overheden denken weinig tot geen grip te hebben op het spoorvervoer, en daarin geeft de heer Van Bommel hun gelijk. Regionale vervoerders vrezen achtergesteld te worden en vakbonden en goederenvervoerders vinden in de vervoerconcessie weinig garanties voor de toekomst. Consumentenorganisaties betwijfelen dat de reizigers er beter van worden. Wetten, AMvB's, KB's, ministeriële regelingen, concessies en vervoer- en beheerplannen moeten het vervoer regelen: en dat voor een overheid die pleit voor minder regels en ontbureaucratisering. Met dit alles moet de overheid een klein beetje grip houden op het spoorvervoer, want veel meer is het niet. Voor 1995 was het volgens de heer Van Bommel toch duidelijker geregeld.

De publieke taak van het openbaar vervoer is duidelijk. Iedereen pleit voor reizigersgroei. Waarom kan op dit vlak dan geen doelstelling worden opgenomen? Er zal meer geïnvesteerd moeten worden. De voornaamste kritiek van de heer Van Bommel op de vervoerconcessie is dat de NS alles bepalen. Zij maken jaarlijks het vervoerplan, stellen de tariefsverhoging vast en controleren de prestaties. Dat lijkt op een slager die zijn eigen vlees keurt. Hoe kan de staatssecretaris ervoor zorgen dat zij voldoende grip houdt? Voert zij zelf ook kwaliteitsonderzoeken uit? Er zijn wel een aantal sturingsinstrumenten, maar voorlopig is het de spoorvervoerder duidelijk dat hij het voor het zeggen heeft in plaats van de regering. Beoordeelt de staatssecretaris de aansturingmogelijkheden echt als voldoende om de publieke functie van het spoor te garanderen? De ontwikkeling en de vaststelling van de tarieven is de SP een doorn in het oog. De reizigerssector is inmiddels uit de rode cijfers. Waarom wordt dan nog steeds toegezegd dat de tarieven bij betere prestaties mogen stijgen? Waarom is in het vervoerplan niets opgenomen over tariefbevrozing of zelfs tariefverlaging? De FNV stelt in zijn groeiscenario Lijnen naar de toekomst dat slimme maatregelen – samenvoegen van bedrijfsonderdelen van de NS, verminderen van de overhead en heroverwegen van aanbesteden, enz. – een reizigersgroei en het handhaven van contractsectorlijnen mogelijk maken. Dat klinkt toch aantrekkelijk? Concluderend merkt de heer Van Bommel op dat het duidelijk is dat de regering geen ambities meer heeft met het spoor. Met deze concessies komt het vervoer geen stap verder.

Antwoord van de bewindslieden

De **minister van Verkeer en Waterstaat** geeft aan dat de verandering van het spoor een langdurig proces is. In 1993 is het met de commissie-Wijffels begonnen. Daarna zijn het reizigersvervoer en de infrastructuur uit elkaar gehaald. Sinds 2001 leidt het proces tot meer stabilisering van de sector. De samenwerking tussen ProRail en de NS is opgepakt en een jaar geleden zijn de Spoorwegwet en de Concessiewet in de Eerste Kamer

aangenomen. Beide Kamers hebben daarmee aangegeven dat de ondernemingen blijven bestaan. Overigens is de infrastructuur altijd in handen van een onderneming geweest; die situatie is nooit vergelijkbaar geweest met rijkswaterstaat. Sinds 1993 is het beleid voor het spoor iedere drie jaar gewijzigd. In 2003 is afgesproken dat de veranderingen eind 2006 of begin 2007 worden geëvalueerd en dat de bedrijven vanaf 2008 op output zullen worden gestuurd. Als op dit ogenblik wederom een beleidswijziging wordt ingezet, wordt de spoorsector helemaal gek. De minister verzoekt de Kamer daarom om de sector een periode van rust toe te staan totdat de evaluatie gereed is. Daarna kan worden bekeken hoe het is gegaan en hoe het verder moet.

Dit algemeen overleg is niet alleen bedoeld om aandacht te schenken aan de concessies, maar ook aan het publiek belang van het spoor. De minister is erover verbaasd dat iedereen denkt dat de regering is uitgegaan van een smal publiek belang en alleen maar wil vervoeren tussen economische hittegebieden. De minister van Verkeer en Waterstaat zet zich in voor het hoofdwegennet en het hoofdrailnet in héél Nederland. Investerings in vervoer worden gedaan op plaatsen waar de meeste mensen daar baat bij hebben en dat is wel tussen de economische hittegebieden. Dat is niet alleen de Randstad, maar dat zijn alle grote steden. Hoe komt de Kamer overigens op het idee dat de NS zomaar een station mogen sluiten? Dat mogen zij absoluut niet. Er worden dus geen lijnen geschrapt en er worden geen stations gesloten. In de concessie is een minimumniveau gegarandeerd voor de 26 grote steden. Zij worden minimaal tweemaal per uur gedurende de hele dag bediend. Bij de 196 andere steden is dat twee keer per uur in de spits en een keer per uur in de daluren.

De toegankelijkheid van de trein voor gehandicapten vindt de minister heel belangrijk. Anders dan de Kamer suggereert, is aan het realiseren van deze toegankelijkheid wel een horizon verbonden, namelijk 2030. Hierover is met de Gehandicaptenraad en met andere organisaties gesproken. Nadere tijdsbepalingen zijn nog nodig; daarvoor moet ProRail nog een bouwplan overleggen. Tot het zover is wordt iedere bus en iedere trein die wordt gekocht, uitgekozen op basis van toegankelijkheid. Het is niet mogelijk om in één klap alle stations om te bouwen, maar alle nieuwe stations en alle verbouwingen aan stations worden wel meteen met het oog op die toegankelijkheid gerealiseerd. De minister hecht eraan dat deze in 2030 volledig is gerealiseerd.

Het advies van de Raad voor verkeer en waterstaat wordt niet gekleineerd. De raad is gevraagd om een nota over het publieke belang en de toegankelijkheid van het spoor. De raad heeft echter advies gegeven over het hele openbaar vervoer, wat dus meer behelst dan alleen het vervoer per trein. Ook de minister vindt het belangrijk dat het platteland bereikbaar blijft. Het is waar dat de trein een schoon vervoermiddel is, maar dat is niet het geval als de trein bijna leeg rondrijdt. De minister heeft daarom bezwaar tegen het 's nachts laten rijden van treinen door heel Nederland. ProRail krijgt de beheerconcessie voor onbepaalde tijd. Dat is een heel strenge bepaling omdat op basis daarvan de concessie van ene op de andere dag kan worden ingetrokken. De NS hebben een contract voor vijftien jaar; dat is iets heel anders. De minister wijst erop dat de Staat der Nederlanden, en dus alle Nederlanders tezamen, aandeelhouder is van NS en ProRail. Zij kan zich daarom niet voorstellen dat al het materiaal van NS en ProRail, dat met belastinggeld is betaald, terzijde wordt gelegd om vervolgens de concessies aan een ander te gunnen. Het is veel eenvoudiger om, als het echt niet goed gaat, de directie van de NS of ProRail te verzoeken om op te stappen, of om zelfs een hele managementlaag te vervangen. Ieder jaar dient de minister in te stemmen met het beheerplan van ProRail. Dit beheerplan moet inzichtelijk zijn, opdat duidelijk is wat precies wordt gedaan met de subsidie die ProRail ontvangt. Ook komt er een kaderplan, met langjarige afspraken. Verder komt er een toegangs-

contract tussen ProRail en de NS. De minister vindt het belangrijk dat deze samenwerking tot stand is gekomen en vraagt de Kamer daarom nogmaals partijen de gelegenheid te geven dit proces te doorlopen. Het aandeelhouderschap van de NS wordt op 1 januari 2005 overgenomen door de minister van Financiën. Het aandeelhouderschap staat los van de concessies. De minister stelt daarom voor om vragen hierover te bespreken in een overleg over staatsdeelnemingen.

De **staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat** legt uit dat het bij de sturing door de overheid belangrijk is om een onderscheid te maken tussen de concessie en het vervoerplan. Het vervoerplan moet door de minister worden goedgekeurd. Ieder jaar moet daarin een verbetering zijn opgenomen en daar wordt ook op gestuurd. Vinden de minister en staatssecretaris die verbetering onvoldoende, dan wordt het plan niet goedgekeurd. In dat geval blijft het oude plan in werking of er worden maatregelen genomen in de vorm van sancties of anderszins. Omdat in het vervoerplan concrete afspraken worden gemaakt, is gevraagd om inzicht in het plan voordat de concessie wordt verleend. De staatssecretaris wil het beeld weghalen dat de NS alleen bepalen wat in het plan komt te staan. Zij doen een beargumenteerd voorstel; het is vervolgens aan de bewindslieden om te bepalen of zij dat wel of niet voldoende vinden. De afgelopen jaren zijn daar goede ervaringen mee opgedaan. Ook het tarief wordt niet door de NS bepaald. Daarover is juist met hen onderhandeld. De tariefstijging mag niet meer zijn dan de inflatie en de stijging van de gebruiksvergoeding. Dat komt erop neer dat zij per saldo minder aan tariefstijging in rekening mogen brengen dan de kosten die zij jaarlijks hebben. Dit is volgens de staatssecretaris te realiseren omdat meer efficiency kan worden behaald, onder ander doordat de concessie niet aan NS Reizigers is verleend, maar aan de NS als geheel. Zelfs bij betere prestaties gaat het totaalbedrag dat de NS binnenhalen, nog ietsje achteruit. De beloning moet dus vooral worden gezocht in efficiency en beter werken.

Via de concessie wordt niet bepaald welke bedrijven onderdeel uitmaken van de NS. Dat kan wel via het aandeelhouderschap. Als de Kamer onderdelen eruit wil halen, moet dat met de minister van Financiën worden besproken. Het lijkt de staatssecretaris juist om ook het aspect van de beloningen als onderdeel van het aandeelhouderschap te zien. Daarbij gaat het immers niet alleen om de NS, maar bijvoorbeeld ook over Schiphol. Het is een onderdeel van het deelnemingenbeleid, dat dan ook daarbij aan de orde dient te komen.

Het is de bedoeling dat de concessies zodanig worden opgesteld dat zij onafhankelijk zijn van de tijd en dat in het vervoer- en beheerplan concrete prestaties worden opgenomen die jaarlijks op basis van het budget, kunnen worden bijgestuurd. Formeel kan de Kamer op de concrete prestaties achteraf sturen omdat zij een controlerende functie heeft. Het is ook mogelijk om daarover te spreken als de plannen naar de verschillende organisaties worden gestuurd voor inspraak, maar hieraan is altijd een termijn verbonden. De staatssecretaris denkt daarbij niet aan een Kamerbehandeling, maar zij wil wel bekijken hoe de Kamer daarbij actiever kan worden betrokken. Dat kan bijvoorbeeld door middel van een briefing. De afspraken die in het plan worden vastgelegd, wil zij graag onder de ministeriële bevoegdheid houden.

De managementaanbesteding is nog niet opgenomen in de vervoerconcessie omdat zij nog moet worden uitgewerkt. Er wordt intensief aan gewerkt, maar er bestaan nog verschillen van mening tussen Verkeer en Waterstaat en de NS. Het grootste verschil van mening gaat over de vraag of de garantie moet worden gegeven dat alle productiemiddelen worden overgenomen. Het geven van zo'n garantie is moeilijk in Europees verband. Daarom is ervoor gekozen om een en ander nader uit te werken en eens te kijken naar de managementaanbesteding in andere landen. Het

belangrijkste is evenwel dat bij de verlening van de concessie aan een ander, de top kan worden ingewisseld terwijl andere werknemers en het materieel tot 2015 blijvend kunnen worden ingezet.

De NS Holding is niet verplicht om de jaarrekening van NSR te publiceren, maar in het kader van de vervoerconcessie is wel inzicht gegeven in de financiële cijfers voor het hoofdrailnet. Gegevens over de jaarrekening van de holding zijn te vinden op het internet.

In de nota Mobiliteit is geen prestatie opgenomen voor de reizigersgroei voor spoor, weg of luchtvaart omdat altijd wordt uitgegaan van de infrastructuurcapaciteit. In het verleden zijn wel groeiperspectieven opgesteld, maar die zijn de afgelopen veertien jaar niet waargemaakt. De staatssecretaris laat aan de hand van grafieken zien dat alle landen, op Frankrijk na die de TGV erbij heeft gekregen, gladde groeilijnen laten zien. Dat impliceert dat de reizigersaantallen niet significant zijn gegroeid. Het lijkt haar daarom niet zinvol en niet reëel om een fors groeipercentage in de concessie op te nemen. De NS moeten jaarlijks in het vervoerplan duidelijk maken wat de vraag in het afgelopen jaar is geweest en welke aantallen zijn vervoerd. Op basis daarvan wordt geprobeerd de plekken met de meeste reizigers te bedienen. Daarbij wordt het vervoer tussen de steden een extra impuls gegeven omdat daarvan de meeste winst wordt verwacht. Zij denkt niet dat tegen alle ontwikkelingen in een nieuwe trend kan worden gerealiseerd, maar zij wil wel proberen om die trend te buigen door te investeren op plaatsen waar het meeste rendement te behalen valt.

De waarden voor de punctualiteit staan al in het vervoerplan. Ook in de nota Mobiliteit wordt aangegeven welke punctualiteit voor de toekomst wordt nagestreefd en welke kosten daaraan zijn verbonden. Een punctualiteit in 2010 van 95% houdt bijvoorbeeld in dat het budget dat aan de infrastructuur wordt besteed, met 70% moet stijgen. De afspraken met NS en ProRail zijn gebaseerd op haalbare activiteiten. Een streefpercentage voor de toekomst is daarom niet in de concessie opgenomen. Wel wordt geprobeerd om een stijgende lijn te realiseren, namelijk tot 87 tot 89% in 2007. Wil de Kamer dat anders zien, dan zal een enorme schuif van budgetten moeten plaatsvinden.

In het toegangscontract tussen de NS en ProRail moeten afspraken gemaakt kunnen worden over de verrekening van kosten bij storingen. De staatssecretaris legt uit dat dit een ingewikkelde constructie is. In feite is de prijs van het treinkaartje niets anders dan een tegemoetkoming in de kosten. Het Rijk draagt al heel veel bij aan de prijs van een treinkaartje. Het is dan ook de vraag of je beloningen straffactoren voor de reiziger voelbaar moet maken terwijl het allergrootste deel van de infrastructuur en het onderhoud al door het Rijk wordt betaald.

Voor het realiseren van een vaste norm voor zitplaatsgarantie is het nodig dat er enorme treinen rijden die vaak leeg zullen zijn. Om dat te voorkomen is gekozen voor een gemiddelde zitplaatskans. Een vergelijking met het openbaar vervoer kan worden gemaakt nadat de chipkaart is ingevoerd. In aansluiting op het Overgangscontract II (OC II) geldt de gemiddelde zitplaatskans tot 2007. Bij het laten rijden van nachttreinen naar Schiphol, waarbij vóór 06.00 uur geen verplichting geldt, is het de vraag vanaf welk station die treinen dan moeten rijden. Dat daartoe geen verplichting bestaat, betekent overigens niet dat er niet wordt gereden. In de concessie wordt ook in het algemeen een minimumbedieningsniveau afgesproken, maar dat houdt niet in dat alleen op het minimum wordt gereden. De staatssecretaris verwijst hierbij naar de parallelliteit met OC II. Zij gaat ervan uit dat de NS alleen maar meer zal rijden als er meer vraag is. Omdat op voorhand moeilijk te bepalen is welke lijnen dat precies betreft, wil de staatssecretaris dat niet opnemen bij de verplichtingen.

De snelheid wordt niet vastgelegd omdat de NS dan een soort beloning krijgen door zoveel mogelijk stations over te slaan. Het is daarom beter

om uit te gaan van vertrek- en aankomstpunctualiteit. De overstap zit in het percentage gerealiseerde aansluitingen. Ook in de nota Mobiliteit wordt geprobeerd om het «van-deur-tot-deur» concept zo goed mogelijk te regelen. De vervanging van de trein door de bus is mogelijk volgens artikel 14, maar dat kan alleen in uiterste gevallen. Ook daar moet de minister overigens eerst toestemming aan geven.

Vergeleken met het OC II leidt de concessie niet tot een verslechtering van het bedieningsniveau. Wel is afgesproken dat extra investeringen eerst worden gedaan op trajecten tussen de grote steden. Het idee dat op basis van de concessie allerlei lijnen zullen uitvallen, is niet juist. Straks zal wel een discussie worden gevoerd over de decentralisatie en de contract-sectorlijnen. Regio's kunnen er dan voor kiezen om een lijn niet in stand te houden en daar iets anders voor in de plaats te zetten. Bij de Spoorwegwet en de Concessiewet zijn de NS nadrukkelijk tot enige concessiehouder van het HRN gemaakt. Dat betekent dat de NS bepalen wie van het HRN gebruik maakt. De regio's zijn veel beter in staat om een breder concept te bieden dan Den Haag. De staatssecretaris hoopt dat dit een interessante uitdaging rond de decentralisatie is. Het is niet haar intentie om een deel van de bevoegdheid van de NS weg te geven. Daarvoor zou trouwens een wetwijziging nodig zijn. Er is een overlegplicht, waarvan alleen gemotiveerd kan worden afgeweken. Het lijkt haar beter om hierover concrete afspraken te maken bij de behandeling van de decentralisatie.

Veel fietsenstallingen zullen voor 2010 gereed zijn. Verkeer en Waterstaat en NS zijn hierover nog in gesprek. Ook een stuurgroep houdt zich hiermee bezig. Binnen 6 maanden na concessieverlening moeten NS en V&W een plan hebben opgesteld.

De consumentenorganisaties is gevraagd om voorafgaand aan de concessieverlening een advies uit te brengen. Dat advies is inmiddels uitgebracht en op basis daarvan zijn veel punten aangepast. In de brief van de staatssecretaris over de consumentenorganisaties is aangegeven welke punten het precies betreft. Bij de vaststelling van het beheer- en vervoerplan hebben zij een formele adviesrol. Zij maken wel uitdrukkelijk deel uit van het overleg. Het is moeilijk om de consumentenorganisaties er nog intensiever bij te betrekken, behalve dan door hun de zeggingskracht te geven die nu aan de Kamer en de regering is, maar dat lijkt de staatssecretaris niet wenselijk.

De vervoerkamer van de NMa treedt samen met de wet in werking. Het echte toezicht wordt uitgeoefend door de Kamer en de minister; de NMa kijkt vooral naar de mededingingsaspecten en de toegangs-overeenkomsten.

Het aantal TAO's loopt inderdaad niet zo snel terug als werd gehoopt. Tegelijkertijd wordt gediscussieerd over de vraag of het wel juist is om te sturen op het aantal TAO's. Wellicht is het betere om te sturen op de effecten van de storingen. Naar de besteding van gelden voor onderhoud is een aantal keren door diverse organisaties onderzoek gedaan. De conclusie is dat op sommige punten verbetering mogelijk is. Inmiddels is een IBO beheer en onderhoud gestart om te bekijken hoe die het beste kan worden bereikt. Het feit dat 60% van het budget naar aannemers gaat, betekent niet dat 40% overhead is. In dit percentage zit ook de verkeersleiding, het capaciteitsmanagement, de rentelasten en het juridisch beheer. 8% zijn apparaatskosten.

ProRail moet hard werken aan het verminderen van de storingen, vooral van die met een groot effect. Bij de NS is vanaf 2003 een verbetering te zien op alle vlakken. Dit moet ook voor ProRail gaan gelden, zodat het totale spoor uiteindelijk de goede kant op gaat. Daarvoor zijn de concessies nodig. Stelt de Kamer deze niet vast, dan gelden de oude afspraken, die minder inhouden dan de concessies. Tot slot herinnert de staatssecretaris eraan dat Nederland van de EU een waarschuwing heeft gekregen

omdat de Spoorwegwet al per 1 maart 2003 in werking had moeten treden. Er is dus geen tijd meer om het lang te laten liggen.

Nadere gedachtewisseling

Mevrouw **Dijksma** (PvdA) spreekt in tweede termijn namens de gehele vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat.

Uit het antwoord blijkt dat de minister en staatssecretaris niet van plan zijn om tegemoet te komen aan de wens van de Kamer om opnieuw te onderhandelen over de voorliggende concessies. De vaste Kamercommissie stelt daarom voor dat de bewindslieden een keuze maken.

1. Als de bewindslieden niet opnieuw onderhandelen, zal de Kamer haar eigen verantwoordelijkheid moeten nemen. Dat houdt in dat de concessies in een nota-overleg als wetsvoorstellen zullen worden behandeld. Voorafgaand aan deze behandeling levert de Kamer een schriftelijke inbreng. Zeker is dat een groot aantal amenderende moties zal worden ingediend, waardoor de minister en staatssecretaris de regie over het proces kwijtraken. Het is de vraag of dat wijs is.

2. De bewindslieden pakken de handschoen op en gaan opnieuw onderhandelen over beide concessies. Iedere fractie levert een gedetailleerde schriftelijke inbreng en verbindt zich aan de inspanningsverplichting om dit tijdig te doen.

De **minister van Verkeer en Waterstaat** constateert met zorg dat het belang van de reiziger uit het oog wordt verloren. De reiziger is gediend met rust op het spoor, met goede eisen aan de sector en een goede handhaving daarvan.

Zij accepteert dat de Kamer een andere kant op wil en zegt toe te bezien welke wensen de Kamer heeft. De Kamer moet zich goed realiseren dat tegenstrijdige wensen tegen elkaar worden weggeschraapt. Gekeken wordt naar de wensen van de meerderheid. Minderheidsstandpunten worden niet aan de sector voorgelegd. Zij hoopt de inbrengen van de fracties zo snel mogelijk te ontvangen opdat de datum 1 januari 2005 wellicht nog kan worden gehaald.

Terugvallen op het Overgangscontract is slechter dan het accepteren van de concessies. De minister hoopt dat de Kamer zich realiseert dat een oplossing moet worden gevonden.

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

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