

Vergaderjaar 2003–2004

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. 83

VERSLAG VAN EEN ALGEMEEN OVERLEG

Vastgesteld 27 januari 2004

De vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat¹ heeft op 11 december 2003 overleg gevoerd met staatssecretaris Schultz van Haegen-Maas Geesteranus van Verkeer en Waterstaat over:

- **de brief van 2 september 2003 inzake studie registratie verträgen op het spoor en conclusies voor het vervolg (18 986, nr. 98);**
- **de brief van 16 september 2003 houdende het ontwerp Besluit personenvervoer 2000 in verband met de Concessiewet personenvervoer per trein (VW-03-661);**
- **de brief van 16 september 2003 houdende het ontwerp Besluit capaciteitsverdeling hoofdspoorweginfrastructuur (VW-03-662);**
- **de brief van 16 september 2003 houdende het Besluit spoorweginfrastructuur (VW-03-664);**
- **de brief van 16 september 2003 inzake de stand van zaken uitwerking Spoorwegwet en Concessiewet personenvervoer per trein (27 482/27 216, nr. 74);**
- **de brief van de staatssecretaris van VROM d.d. 29 september 2003 inzake ontwerp Besluit tot aanpassing van enkele besluiten op het terrein van het ministerie van VROM i.v.m. de nieuwe Spoorwegwet (VROM-03-662);**
- **de brief van de staatssecretaris van VW d.d. 4 november 2003 inzake punctualiteit spoor in de begroting VW (29 200 XII, nr. 16);**
- **de brief van de staatssecretaris van VW d.d. 13 november 2003 houdende antwoorden op vragen over de voorgehangen ontwerp-AMvB's;**
- **de brief van de minister en staatssecretaris van VW d.d. 21 november 2003 inzake de inhoudelijke contouren van de beheerconcessie en de vervoersconcessie voor het hoofd-railnet (27 482, nr. 79).**

Van dit overleg brengt de commissie bijgaand beknopt verslag uit.

¹ Samenstelling:

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

Vragen en opmerkingen uit de commissie

De heer **Van Hijum** (CDA) merkt op dat de ondoordachte verzelfstandiging van de NS en de overhaaste uitplaatsing van de taakorganisaties de spoorsector geen goed heeft gedaan. Het onderhoud aan spoor en treinstellen is verwaarloosd en ingeruild voor financieel rendement op korte termijn. De onveiligheid in en rondom het openbaar vervoer is toegenomen en het vertrouwen van de reiziger in het treinvervoer is afgenomen. De regering realiseert zich dit en heeft daarom van de verbetering van de punctualiteit en de kwaliteit van het vervoer per trein een hoofdoel van beleid gemaakt. Voor een goed functionerende spoorsector is het van belang dat de rollen van en de verhoudingen tussen de institutionele kaders scherp zijn geformuleerd. Met de Spoorwegwet en de Concessiewet personenvervoer per trein (Concessiewet) is een nieuw werkbaar kader gecreëerd waarbinnen de overheid publieke belangen kan behartigen en greep kan houden op de prestaties van de bedrijven. Hoewel de onderhandelingen over de concessies nog plaatsvinden, benadrukt de heer Van Hijum dat het van groot belang is om daarin duidelijke, harde eisen te stellen aan de prestaties van NSR (NS Reizigers) en ProRail op het gebied van punctualiteit, service, zitplaatsgarantie, onderhoud en sociale veiligheid. Is de staatssecretaris het ermee eens dat de gewenste prestaties van NS en ProRail in de concessies centraal moeten staan? Deze elementen ontbreken nog in de brief van de staatssecretaris (27 216, nr. 79). Kan zij aangeven wat de relatie is tussen de concessies, de drie AMvB's die bij de Kamer zijn voorgehangen en het jaarlijks beheerplan en vervoersplan?

Om de kwaliteit van het openbaar vervoer op nationaal en regionaal niveau te verbeteren, moeten overheid, vervoerder en beheerder nauw samenwerken en gericht investeren. Op nationaal niveau bestaat een prima driehoeksrelatie tussen rijksoverheid, NS en ProRail. De decentrale overheden kunnen wel concessies verlenen, maar hebben formeel geen relatie met ProRail. Regionale vervoersbedrijven hebben bovendien geen toegang tot het hoofdrailnet (HRN). Dat kan op gespannen voet staan met de wens om op regionaal niveau een samenhangend netwerk van vervoer tot stand te brengen. Kan de staatssecretaris bij de evaluatie in 2006 aangeven of de decentrale overheden voldoende instrumenten hebben om hun verantwoordelijkheden in dezen waar te maken?

In de lagere regelgeving die uit de Spoorwegwet en de Concessiewet voortvloeit (AMvB's, KB's en ministeriële regelingen) wordt op bepaalde onderdelen tot in detail beschreven wat NS en ProRail moeten doen en laten. Hoe verhoudt zich dit met het voornemen van de regering om regelgeving terug te dringen en meer verantwoordelijkheid te geven aan uitvoerende partijen? Heeft de Inspectie verkeer en waterstaat (IVW) deze regelgeving getoetst en wat is daarvan de uitkomst? Is de staatssecretaris bereid om bij de evaluatie te bezien in hoeverre de middelvoorschriften in de AMvB's kunnen worden vervangen door doelvoorschriften, waarmee meer ruimte wordt gegeven aan eigen verantwoordelijkheid voor de uitvoering?

In het Besluit spoorweginfrastructuur wordt niet ingegaan op de functionaliteit, de beschikbaarheid en de onderhoudstoestand van de infrastructuur. Uit de audit van het bureau Lloyds/Horvat blijkt dat de infrastructuur vanaf 1996 meer defecten vertoont, veroorzaakt door het intensievere gebruik, maar ook door onvoldoende professionaliteit van de spoorbeheerder en uitbesteding van onderhoudswerkzaamheden. Hoe houdt de overheid dan wel greep op de onderhoudstoestand van het spoor en waarom wordt in deze AMvB niet de eis opgenomen dat langetermijnoverwegingen op het gebied van onderhoud bij het beheer centraal moeten staan? De overheid moet het onderhoudsniveau toch ergens duidelijk vastleggen. In hoeverre is het noodzakelijk om in de AMvB eisen te stellen aan de uitvoering en het onderhoud door anderen dan ProRail

en hoe denkt de staatssecretaris over het uitbesteden van belangrijke onderhoudswerkzaamheden door ProRail?

Het Besluit capaciteitsverdeling hoofdspoorweginfrastructuur bevat een systematiek voor de toedeling van schaarse spoorwegcapaciteit. Per sector worden minimale niveaus weergegeven en prioriteitscriteria geformuleerd die bij gebrek aan overeenstemming door ProRail worden gehanteerd. Bij dit laatste is cruciaal dat het stadsgewestelijk vervoer in de spits voorrang krijgt op het goederenvervoer. Aangezien dit in lijn is met de desbetreffende Kamermotie, voor het goederenvervoer minimale niveaus zijn afgesproken en het toedelen van de capaciteit bij opbod geen uitkomst biedt, kan het CDA zich in deze afweging vinden. Kan de staatssecretaris helder schetsen hoe het toedelingsproces precies verloopt als zich een knelpunt voordoet? In hoeverre vreest de staatssecretaris daarbij voor een weinig productieve juridisering van de verhouding tussen ProRail en de vervoerders?

De eisen die aan de concessies worden gesteld en de duur van de concessies worden geregeld in het Besluit personenvervoer 2000. Hoe wordt de duur van een concessie daadwerkelijk bepaald? De staatssecretaris overweegt voor NSR een concessieduur van 10 jaar. Een kortere duur lijkt de heer van Hijum in ieder geval niet handig. Hoe houdt zij daarbij de lifecycleoverwegingen bij de vervoerder overeind, met name als de termijn van bedrijfsvoering ten einde loopt? Welke eisen worden gesteld aan de duur van de beheerconcessie van ProRail?

Wanneer treden de AMvB's, de KB's en de concessies in werking? De regelgeving moet nog worden vertaald in de netverklaring en in de toegangsovereenkomsten. Het lukt niet meer om dat voor 1 januari 2004 te realiseren. Is hier geen overgangsregeling nodig? Tot slot verzoekt hij de staatssecretaris in te gaan op de rolverdeling tussen de minister en de staatssecretaris.

Mevrouw **Gerken** (SP) refereert aan het gisteren verschenen bericht dat de NS hun personeelsbestand met ongeveer 1000 machinisten en conducteurs willen verminderen. Dit moet gevolgen hebben voor het aantal treinen en de sociale veiligheid. De NS motiveren deze stap met het verlies op het reizigersvervoer, de invoering van de chipkaart en het te verwachten verlies van concessies. Als de NS de huidige veiligheid en kwaliteit willen behouden, moet er minstens één conducteur in de trein zijn. Verliezen de NS concessies, dan worden de rails door andere eigenaren gebruikt zoals Syntus en NoordNed, die zonder conducteur werken. Dat gaat zeker ten koste van de veiligheid. Bovendien is het een illusie om te denken dat mensen met andere bedoelingen dan alleen reizen, geen chipkaart zullen aanschaffen. Voor mevrouw Gerken is het duidelijk dat de NS in handen en onder zeggenschap van de overheid had moeten blijven. De staatssecretaris moet in ieder geval waarborgen dat in de concessies goede afspraken worden gemaakt over het handhaven van conducteurs op de trein en de sociale veiligheid.

Het is jammer dat de concessies voor de NS en ProRail nog niet beschikbaar zijn. Wat gebeurt er als deze bedrijven hun afspraken niet nakomen? Wordt dan een nieuw Verbeterplan opgesteld, of worden de concessies dan aan andere bedrijven verleend? Is Nederland wel klaar voor een goede uitvoering van de Spoorwegwet? Het liefst zou de SP heel veel veranderen aan deze wet, maar daar is in de Kamer helaas nog onvoldoende draagkracht voor. De AMvB's zijn uitwerkingen van een monsterlijk slechte wet. In artikel 10 van het Besluit capaciteitsverdeling wordt de prioriteitsvolgorde bij overbelasting genoemd. Hoe is de staatssecretaris tot deze volgorde gekomen en kan deze op voldoende draagkracht rekenen van de vervoerders?

Het is prima dat het thema punctualiteit is opgehelderd, maar andere problemen zoals het uitvallen van treinen, de zitplaatsen, het onderhoud en de tarieven, moeten niet worden vergeten. De staatssecretaris is

verantwoordelijk voor het personenvervoer per trein en de rail-infrastructuur. Omdat zij de uitvoering daarvan uitbesteedt, moet over deze zaken nu goed worden nagedacht. Mevrouw Gerkens wil haar daarom de volgende checklist meegeven op basis waarvan zij afspraken kan maken met de NS: vertragingen, uitval van treinen, loketten, conducteurs en machinisten, fietsenstallingen, kwaliteit en kwantiteit van materiaal, veiligheid, zitplaatsen en tariefontwikkeling. Bij de concessie voor ProRail moet een soortgelijke lijst worden opgesteld. De concessies moeten ervoor zorgen dat het openbaar vervoer wordt verbeterd, dat het aantal reizigers groeit, het personeel garanties krijgt en het openbaar vervoer weer veilig wordt.

De heer **Duyvendak** (GroenLinks) constateert dat de reiziger 10 jaar na de verzelfstandiging van de NS met welhaast lege handen staat. De trein is duurder, trager en leger geworden. Het aantal vertragingen is fors toegenomen, evenals het aantal storingen aan de infrastructuur, tot bijna 10 000 keer jaarlijks, en daarvoor is het rijk zelf verantwoordelijk. In deze neerwaartse spiraal past het bericht van het verdwijnen van 1000 tot 1500 conducteurs en machinisten. Dit verlies moet wel leiden tot een verlies aan kwaliteit en service voor de reiziger. Wie stopt deze neerwaartse spiraal? Neemt de minister of de staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat hiervoor de verantwoordelijkheid? De verzelfstandiging van de NS was een ondoordachte operatie. Het spoorvervoer is nu noch overheid, noch markt. Er is sprake van een soort private monopolist; onduidelijk is wie waarvoor verantwoordelijk is. GroenLinks is niet helemaal tevreden met de Spoorwegwet en de Concessiewet en het systeem van concessies voor 10 jaar is in feite idioot, maar nu deze er eenmaal zijn, moet een zo effectief mogelijke sturing op prestaties van het spoorbedrijf door de overheid worden nagestreefd. De heer Duyvendak is er overigens niet voor om dan maar de aandelen NS te verkopen. Dan bestaat immers het risico dat het spoorbedrijf gaat streven naar winstmaximalisatie en zo doende bezuinigt op onderhoud, reservematerieel enz. De maatschappelijke winst staat dan op gespannen voet met de winst voor de aandeelhouders.

De huidige plannen geven de indruk dat minister en staatssecretaris terugdeinzen voor noodzakelijke krachtige maatregelen. In de brief van 21 november 2003 (27 216, nr. 79) wordt gesproken over «rust en herstel». De NS worden de komende tijd niet afgerekend op resultaten en effecten; in plaats daarvan wordt gekozen voor een «ingroeimodel». In de herstelperiode wordt gestuurd op «onderliggende maatregelen». Dat lijkt meer op inputsturing dan op outputsturing. Als deze ernstige kwestie nu niet goed wordt geregeld, ontstaan de komende jaren grote problemen op het spoor. Aan het aanpakken van de NS met de fluwelen handschoenen moet een einde komen. Het plan dat nu voorligt, moet ingrijpend worden gewijzigd. De heer Duyvendak doet daarvoor de volgende vijf voorstellen.

1. De basiskwaliteit van de infrastructuur wordt niet goed geregeld. De bewindslieden verwijzen naar het COTIF-verdrag, maar de daarin opgenomen basiskwaliteit is zo minimaal dat ook Armenië, Zuid-Afrika en Rusland daaraan kunnen voldoen. Nederland streeft naar een echt goede kwaliteit, maar over de betrouwbaarheid, de aantallen treinen en de functionaliteit wordt niets in een AMvB opgenomen. In het debat over de onderhavige wetten heeft de Kamer duidelijk aangegeven dat dit wel de bedoeling was. In artikel 2 van het Besluit spoorweginfrastructuur moet dan ook worden vastgelegd dat het aantal storingen (TAO's) tot de helft van het huidige aantal moet worden teruggebracht. Daarnaast moet in dit artikel worden opgenomen dat de door ProRail te vergeven capaciteit jaarlijks met 2% kan toenemen.
2. In de besluiten ontbreekt een grondslag voor de infraheffing. De hoogte van deze heffing is nu min of meer het resultaat geweest van discussies over tekorten op de rijksbegroting. Dat is niet juist. De

heffing moet een relatie hebben met de kwaliteit en de investeringen van de overheid op het spoor. Een hogere kwaliteit rechtvaardigt dan een hogere heffing en omgekeerd. Hij stelt voor de heffing 15% te laten bedragen van de kosten die het Rijk maakt voor onderhoud en beheer. Verder moet een boetesysteem worden vastgelegd: slaagt de overheid er niet in voldoende basiskwaliteit te leveren, dan moet bijvoorbeeld per storting €15 000 aan de NS worden terugbetaald. De som van deze bedragen kan dan in mindering worden gebracht op de infraheffing. Om dit te realiseren moet een extra artikel in het Besluit spoorweginfrastructuur worden opgenomen.

3. De staatssecretaris noemt een aantal elementen dat een rol speelt bij de kwaliteit die de reiziger wordt geboden. Punctualiteit, zitplaatsgarantie, de groei van het aantal treinen en de sociale veiligheid worden echter niet genoemd. Deze zaken moeten in de vervoersconcessie aan de NS worden opgelegd. Het verlenen van een concessie is geen onderhandelingsproces. Daarin moeten eisen worden gesteld en de naleving daarvan moet door middel van bestuursdwang en boetes worden afgedwongen.
4. Worden de reizigers in een jaar geconfronteerd met meer storingen en vertragingen dan de aanvaardbare 10%, dan moet een deel van de boetes in de vorm van een «sorrybonus» worden doorgesluisd naar de reiziger. Deze sorrybonus moet worden opgenomen in de concessie.
5. In het huidige voorstel van de staatssecretaris krijgen goederentreinen op veel trajecten voorrang op personentreinen. Op de doorgaande trajecten van de havens naar het oosten van het land, krijgen goederentreinen zelfs in de spits nog voorrang. Dat is te gek. Er is geen geldig maatschappelijk argument om de goederentreinen voor te laten gaan op de personentreinen, niet in de planning en niet in de bijsturing. Het maatschappelijk nut van het doorrijden van personentreinen in de spits is vele malen groter. De heer Duyvendak pleit derhalve voor een krachtige sturing door politiek en Staat op het spoor door middel van financiële instrumenten waarmee de NS indien nodig hard kunnen worden aangepakt.

Ook de heer **Boelhouwer** (PvdA) staat stil bij het bericht dat tot 2007 duizend arbeidsplaatsen bij de NS verdwijnen. Dat zich in de toekomst zoveel mensen minder bezighouden met bijvoorbeeld de sociale veiligheid op de trein baart hem zorgen. Hij heeft verder de indruk dat de NS het personeelsbestand gebruiken om de strijd tussen Staat en NS over de gebruiksvergoeding in hun voordeel te beslechten. Dat mag absoluut niet. Met de inkrimping van het personeelsbestand wordt onder het motto van de chipkaart al volgend jaar begonnen, terwijl de chipkaart pas in 2006/2007 wordt ingevoerd. De stelling dat de chipkaart onbemande stations en onbemande treinen mogelijk maakt, gaat hem te ver. Overigens is hij het niet eens met de verhoging van de infraheffing met 60 mln. Deze gebruiksheffing, die nu domweg wordt gebruikt om de begroting rond te krijgen, moet een relatie hebben met de toegenomen kwaliteit van het spoor of een vermindering van het aantal storingen.

In 1995 zijn de NS als monopolist op afstand gezet, maar zonder een publiekrechtelijk kader, zonder onafhankelijk toezicht en zonder concurrentie. De publieke dienstverlening is in de verzelfstandigingsplannen flink ondergesneeuwd. De heer Boelhouwer pleit daarom voor duidelijke afspraken over controle op prestaties. Het stellen van eisen door de overheid in de concessies aan NS en ProRail hoort daarbij, evenals een Europese wet- en regelgeving met daarin de eis dat infrastructuur en exploitatie gescheiden moeten zijn om meer concurrentie op het spoor te bewerkstelligen. De Kamer hoeft zich niet te bemoeien met de bedrijfsvoering, maar het resultaat van die bedrijfsvoering moet wel ter beoordeling aan de Kamer voorliggen.

De verdeling van de schaarse infrastructuur wil de heer Boelhouwer niet alleen aan de private partijen overlaten. Voorgesteld wordt, de schaarste-problemen op te lossen via een prioriteitsvolgorde: stadsgewestelijk openbaar vervoer binnen de randstad, internationaal openbaar vervoer, conventioneel goederenvervoer, nationaal openbaar vervoer, streek-gewestelijk openbaar vervoer en besloten personenvervoer. Wat wordt precies verstaan onder nationaal openbaar vervoer, streekgewestelijk openbaar vervoer en stadsgewestelijk vervoer? Vallen stoptreinen daar ook onder? Wordt het spoor ondanks deze volgorde toch overbelast, dan volgt mogelijk een extra gebruiksheffing. Deze vestzak-broekzakmethode verhoudt zich niet met het bedrag dat goederenvervoerders of vrije bedrijven op het spoor moeten betalen. Zo doende wordt geen goed level playing field gecreëerd. Kan de staatssecretaris dit systeem toelichten en aangeven hoe de capaciteitsproblemen op het spoor worden opgelost? Het personenvervoer moet in de spits voorrang krijgen, maar het is wel van belang nu geen maatregelen te nemen die ertoe leiden dat er straks geen goederenvervoer meer over is voor de Betuwelijn. Doorgaande langere goederentreinen met een snelheid van 85 km per uur moeten daarom twee keer per uur voorrang krijgen. Desgevraagd wijst de heer Boelhouwer erop dat een goederentrein die voorrang verleent aan een personentrein, door de lange afrem- en optrektijd de daarop volgende personentreinen op vertraging zet. Door in de spits helemaal geen goederentreinen toe te laten, ontstaat een grote shift van het goederenvervoer naar de weg. Het wordt dan moeilijk om dit goederenvervoer terug te winnen voor de Betuwelijn. De staatssecretaris heeft in haar antwoord op Kamervragen aangegeven dat de internationale goederenpaden, de door de beheerders gezamenlijk overeengekomen grensoverschrijdende paden zijn. Daaronder vallen dus ook de bestaande paden. Dat betekent dat de vervoerders zonder dwang geen gebruik hoeven te maken van de Betuwelijn. De kaderovereenkomsten, die voor langer dan vijf jaar kunnen worden afgesloten, bieden hiervoor geen oplossing omdat de Betuwelijn over vijf jaar al in gebruik is genomen. Het is toch ook niet de bedoeling dat de huidige trajecten voor de treinen met gevaarlijke stoffen worden gehandhaafd. Welke instrument gaat de staatssecretaris hiervoor gebruiken?

Het lightrailproject Rijn-Gouwe zal voor een deel gebruik moeten maken van het spoor dat valt onder de concessie van de NS. De provincie zal graag een openbare aanbesteding willen doen om een zo goed mogelijke prijs voor het Rijn-Gouwetraject te bedingen. In de nabije toekomst doet zich bij andere lightrailprojecten hetzelfde voor. Hoe verhoudt zich dit met de concessie voor de NS? Komt er na de vaststelling van de AMvB's en de concessies een einde aan de vele procedures die goederenvervoerders en personenvervoerders nu moeten voeren?

De heer **Slob** (ChristenUnie) noemt de totstandkoming van een adequaat publiekrechtelijk kader voor het openbaar vervoer per spoor een zware bevalling. De wetgeving die de Europese Unie heeft voorgeschreven, is nog altijd niet in werking getreden. Vooralsnog ziet de Europese Commissie ervan af Nederland voor het Hof van Justitie te dagen, maar andere landen zijn wel voor het hof gedaagd. Welke sancties kunnen door Europa worden opgelegd en hoe taxeert de staatssecretaris het feit dat acht lidstaten in gebreke blijven?

Naast het wettelijk kader zijn er de publiekrechtelijke concessies voor de vervoerders en de infrastructuurbeheerders en de privaatrechtelijke overeenkomsten tussen beheerders en vervoerders. Kan de staatssecretaris garanderen dat dit complex van regelgeving en overeenkomsten transparant en consistent is en geen tegenstrijdigheden bevat? Eerder is toegezegd dat de Kamer in november over de concessies kon beschikken. Ze worden nu voor februari verwacht. Waardoor is deze vertraging veroorzaakt? De minister en staatssecretaris geven aan dat NSR en ProRail nog

een flinke slag moeten maken in het professionaliseringsproces; beide organisaties moeten inzicht krijgen in de relatie tussen hun eigen activiteiten en de operationele doelen. De heer Slob is er beducht voor dat de complexe nieuwe verhoudingen partijen veel ruimte biedt om elkaar de zwarte piet toe te spelen. Hoe voorkomt de staatssecretaris dat in de toekomst niet wordt weggelopen voor de eigen verantwoordelijkheid? In de brief van 4 november (29 200-XII, nr.16) wordt impliciet vermeld dat een punctualiteit van 89% nog ver weg is. Hoever staat het met de registratie van vertragingen en wanneer zal de tweede fase van de studie daarnaar (motie-Hofstra) worden afgerond?

In artikel 10 van het Besluit capaciteitsverdeling mag van de heer Slob bij de prioriteitsstelling het zwaar goederenvervoer worden omgeuild voor nationaal openbaar vervoer. Voor hem blijft het uitgangspunt dat het reizigersverkeer, zeker in de spits, prioriteit heeft. Hij pleit dan ook voor een onverkorte uitvoering van de desbetreffende motie-Eurlings. Komt lightrail wel voldoende aan bod nu het gebruik moet maken van het HRN? Overigens kan de definiëring van het woord «spits» per regio verschillen. Zijn de aankomst en het vertrek van het goederenvervoer daarvoor bepalend? De goederenvervoerders stellen dat er door de ruime formulering van de criteria voor stadsgewestelijk openbaar vervoer, nagenoeg geen ruimte overblijft voor goederenvervoer en dat de kans groot is dat in de Randstad niet meer capaciteit overblijft dan de minima genoemd in artikel 8 van deze AMvB. Is dat juist? Heeft de regering wel een integraal beeld van de capaciteitsbehoefte van alle deelmarkten? Aangezien het goederenvervoer sneller groeit dan is voorzien, worden de minimumniveaus van het goederenvervoer buiten de spits verhoogd. Wanneer kan inzicht worden gegeven in de concrete gevolgen daarvan voor de dienstregelingen voor het personenvervoer?

Het Besluit spoorweginfrastructuur biedt aan derden die schade oplopen omdat de beheerder zich niet houdt aan de eisen van dit besluit, de mogelijkheid de beheerder aansprakelijk te stellen voor de geleden schade. Kan ProRail op korte termijn claims ter zake verwachten en heeft het daarvoor voldoende financiële reserves? Waarom is er niet voor gekozen de basis-kwaliteit in deze AMvB vast te leggen? De heer Slob vindt het belangrijk dat de Kamer over de minimale normen kan spreken en de regering daarin kan adviseren; daarbij mag de Kamer niet op afstand worden gehouden.

Hoewel de veiligheid op en rond het spoor in tal van regelingen is vastgelegd, kan het toch voorkomen dat treinen door het rood rijden, zoals onlangs in Gouda is gebeurd. Voldoen de huidige infrastructuur en beveiliging wel aan de Europese minimumnormen? De omvang van het HRN wordt niet vastgelegd in een van de AMvB's, maar in een KB hoofdtrainnet. De Kamer wil wel worden gekend in wijzigingen van het HRN. Is dat ook de bedoeling? Aangezien de heer Slob een «verbussing» van het spoor in de contractsector wil voorkomen, geldt voor hem: hoe minder contractsector, hoe beter.

De staatssecretaris wil pas nadenken over een AMvB gebruikersvergoeding als de systematiek en de tarieven dreigen te leiden tot een substantiële uitval van maatschappelijk waardevol personen- of goederenvervoer en/of een lage rentabiliteit van de Betuwelijn, HSL-Zuid of andere infrastructuur. Wat moet worden verstaan onder maatschappelijk waardevol personen- of goederenvervoer en wanneer is sprake van substantiële uitval? Is het denkbaar dat de gebruikersvergoeding voor bijvoorbeeld de Betuwelijn wordt verlaagd omdat vervoerders anders te weinig animo voor deze lijn hebben?

De heer **Van der Ham** (D66) herinnert eraan dat het al twee jaar is geleden dat de studie registratie vertragingen is gestart. Fase 1 van deze studie is nog steeds niet helemaal afgerond. Wat bedoelt de staatssecretaris in haar brief van 2 september (18 986, nr. 98) met de uitspraak dat

zowel op het vlak van personeel als financiën een zorgvuldige afweging met alternatieven noodzakelijk is? Op welke kosten en welke alternatieven doelt zij? Hij wijst de staatssecretaris erop dat zij heeft toegezegd dat de Kamer haar kan afrekenen op de punctualiteitsdoelstelling die is opgenomen in de begroting van Verkeer en Waterstaat: 87% tot 89%.

De inwerkingtreding van de Spoorwegwet en de Concessiewet heeft vertraging opgelopen. Uit de brief van 21 november (27 482, nr. 79) wordt duidelijk dat deze nu voor medio april 2004 is gepland. Is deze datum reëel en in hoeverre loopt Nederland het risico door de Europese Commissie op de vingers te worden getikt?

De concessieduur die wordt genoemd in het Besluit personenvervoer 2000 is in principe 5 jaar. De voorwaarden waaronder deze termijn kan worden verlengd met 5 of 10 jaar staan vrij algemeen beschreven in de wet. Hierdoor kan het voorkomen dat concessies voor verschillende periodes worden afgegeven. Het moet duidelijk zijn wanneer een concessiehouder voor verlenging in aanmerking komt. Kan de reden tot verlenging specifiekere worden beschreven, bijvoorbeeld in de nota van toelichting op de wet? De zinsnede «naar het oordeel van de concessieverlener» in artikel 36 van de Concessiewet geeft ruimte voor verschillende interpretaties. Hoe kan worden gewaarborgd dat door de concessieverleners op dezelfde manier wordt geoordeeld? Wordt er na 2015 nog een onderscheid gemaakt tussen de concessieduur voor het HRN en de regionale spoorinfrastructuur? Hoe wordt gewaarborgd dat vervoerders blijven investeren in nieuw materiaal ondanks de relatief korte concessieperiode? In de nota van toelichting wordt hieraan te weinig aandacht besteed. Gemeenten en provincies mogen zelf bepalen of zij in concessies voor regionaal vervoer anders dan per trein eisen opnemen ten aanzien van punctualiteit, zitplaatsgarantie en een minimumserviceniveau. De staatssecretaris gaat ervan uit dat dit goed wordt geregeld omdat de ontwerpconcessies moeten worden voorgelegd aan de consumentenorganisaties. Het gevolg hiervan kan zijn dat per regio andere eisen worden gesteld. Hoe wordt de kwaliteit van het regionaal vervoer dan gewaarborgd en hoe strookt het overlaten van dit aspect aan de regionale overheden met de VBTB-gedachte en de wens voor een vrije markt met een level playing field voor alle vervoersbedrijven?

Om de zwakkere vormen van openbaar vervoer te beschermen tegen het nationaal openbaar vervoer heeft de staatssecretaris in het Besluit capaciteitsverdeling hoofdspoorweginfrastructuur een bepaalde volgorde aangebracht en daarbij het stadsgewestelijk openbaar vervoer op de eerste plaats gezet. Kan de staatssecretaris exact beschrijven wat wordt bedoeld met dit stadsgewestelijk openbaar vervoer en wat het verschil is met het nationaal personenvervoer? Waarom kunnen intercity's en sneltreinen ook onder stadsgewestelijk vervoer vallen? Hoe verhoudt zich dit met het uitgangspunt van de staatssecretaris dat vervoersstromen die effectief zijn omdat ze grote stromen door dichtbevolkte gebieden faciliteren, geen extra bescherming nodig hebben? Bij een overbelasting van de spoorinfrastructuur krijgen onderhoudswerkzaamheden veelal voorrang. Alleen het personenvervoer in de spits krijgt voorrang op onderhoud. Kan de beheerder de inspanningsverplichting worden opgelegd om bij de planning van onderhoudswerkzaamheden te streven naar minimale hinder voor treinverkeer? Kan de afweging dat onderhoudswerkzaamheden overdag goedkoper zijn dan 's nachts ook vallen onder «bedrijfseconomische gevolgen voor de beheerder», artikel 9, 2b van het Besluit capaciteitsverdeling?

De heer **Hofstra** (VVD) wijst erop dat de Kamer twee jaar geleden heeft besloten om relatief veel AMvB's te laten voorhangen omdat de spoorwegwetgeving ingewikkeld is. Toch worden veel zaken die in AMvB's geregeld hadden moeten worden, nu in concessies geregeld of, nog erger, in beheer- en vervoersplannen en subsidiebeschikkingen. De

laatste drie documenten krijgt de Kamer niet te zien, terwijl de Kamer deze discussie toch op hoofdlijnen moet kunnen volgen. Hij vindt het verder vreemd dat iedereen kan beschikken over de concessies, maar de Kamer niet. Kan de Kamer deze concessies niet ook ontvangen?

De contractsector komt in de AMvB Besluit personenvervoer 2000 niet duidelijk naar voren. Is de definitie van «contractsector» wel scherp genoeg geformuleerd? Ook ontstaat enige verwarring met de experimenteerregeling, die voor een deel doorloopt. De kwaliteitseisen die aan het openbaar vervoer worden gesteld, mogen in deze AMvB duidelijker worden verwoord. Ook bij het Besluit spoorweginfrastructuur ontstaat veel verwarring over de terminologie. Wat is bijvoorbeeld het verschil tussen het hoofdrailnet (HRN) en het hoofdspoornet, waarvoor ProRail verantwoordelijk is? En hoe past lightrail daarin of het afstoten van de Hofpleinlijn naar Randstadrail?

Het grootste probleem heeft de heer Hofstra met het Besluit capaciteitsverdeling hoofdspoorweginfrastructuur. Zolang er geen overbelasting is, zijn er geen problemen, maar hoe wordt gehandeld als het spoor wel wordt overbelast? Het viel hem overigens op dat nu nergens overbelasting voorkomt. Waarom worden dan zulke grote bedragen uitgetrokken om het spoor te verbeteren? Met de in het besluit genoemde prioriteitsvolgorde is de heer Hofstra het niet eens. Het stadsgewestelijk openbaar vervoer zet hij niet bovenaan; overigens moeten hier alleen stoptreinen onder vallen. Intercity's die over dezelfde baanvakken rijden, horen thuis in categorie d. Beter is om het internationaal personenvervoer bovenaan te zetten, gevolgd door het goederenvervoer en de intercity's, waar ook de sneltreinen bij horen, en dan pas het stadsgewestelijk vervoer. Kan de staatssecretaris aangeven met welke argumenten is gekozen voor de volgorde die is aangegeven in dit besluit? Het is prima dat bij onenigheid een snelle procedure bij de NMa kan worden gevolgd, maar de gehanteerde termijn van 10 dagen kan voor het goederenvervoer toch nog te lang zijn. Is het ook mogelijk om de NMa al na bijvoorbeeld 2 dagen een uitspraak te laten doen?

Bij een overbelasting van het spoor mag een hogere railinfraheffing worden gevraagd. Is aan deze hogere heffing een limiet verbonden? Het is goed dat de beheerder verplicht is om ervoor te zorgen dat knelpunten worden opgelost, zodat de capaciteit wordt vergroot. Dit kan echter enige tijd vergen. Wat gebeurt er in de tussentijd met dit geld? Is het systeem gelijk voor goederentreinen en personentreinen, ook al betaalt de NS een lumpsum en betalen de goederenvervoerders per trein? De infraheffing moet overigens zo hoog zijn dat in de toekomst alle gebruikskosten – dus niet de kapitaallasten – door de treinen worden betaald. De heer Hofstra is het met de heer Duyvendak eens dat de NS bij steringen bedragen van de infraheffing moeten kunnen aftrekken. Daarvoor moet wel een fair systeem worden opgesteld waarbij duidelijk moet zijn door wie – NS of ProRail – de storting wordt veroorzaakt.

De brief van de staatssecretaris van 21 november (27 482, nr. 79), waarin zij spreekt over rust, herstel en ingroeimodel, vindt de heer Hofstra slappe hap. Het is wezenlijk dat bij de concessies de grote punten voor de Kamer transparant zijn. Een goede aansturing staat centraal. De laatste jaren is de ministeriële verantwoordelijkheid aangescherpt. Er moet sterker op output worden gestuurd met duidelijke, getalsmatige criteria. Bijvoorbeeld de punctualiteit – met name de aankomstpunctualiteit – is daarbij heel wezenlijk, evenals zitplaatsen en snelheid. Ook sociale veiligheid hoort hierbij, al is het moeilijker om die kwantitatief te omschrijven. Hoe kan de staatssecretaris ProRail goed aansturen? De Staat heeft weliswaar de aandelen van deze BV, maar er is geen concurrentie. Dat uit zich met name bij de toedeling van de capaciteit. ProRail gebruikt het spoor ook zelf, namelijk voor onderhoud. Door ook haar huur te laten betalen, net zoals de NS die over de rails rijden, wordt bevorderd dat ProRail de sporen niet onnodig lang buiten dienst houdt. Het is nu niet de bedoeling

om dat te doen, maar de heer Hofstra vindt dit wel gewenst. Ook vanuit Financiën moet met een zekere toets worden gekeken naar het handelen van de NS en ProRail.

Bij het indienen van de Kamermotie waarin werd gevraagd de verdragen te bestuderen, is de heer Hofstra uitgegaan van de opvatting dat er een systeem was. In de motie is alleen verzocht, dit systeem één keer te laten valideren door onafhankelijke personen. Nu wordt op basis van deze motie een nieuw systeem opgetuigd, wat meer is dan in de motie wordt gevraagd. Was dat nodig en wanneer wordt hierover uitsluitel gegeven? Voorts heeft de Kamer bij motie uitgesproken dat het vastgoed, de railinfra, formeel eigendom moet blijven van het Rijk. Is hierop nog actie ondernomen? De BV railaansluitingen zou ook worden overgeheveld. De daarvoor genoemde datum is al overschreden. Hoe staat het daarmee? In het onderhoudsplan voor het spoor is een majeure post opgenomen voor het onderhoud van stations, stationsruimtes en fietsenstallingen. Is het niet logischer om dit aan de NS over te dragen?

Antwoord van de staatssecretaris

De **staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat** geeft allereerst de rolverdeling tussen de minister en de staatssecretaris aan. De minister draagt zorg voor de aanleg van de infrastructuur. Het beheer en het onderhoud van de infrastructuur vallen onder de staatssecretaris. Verder wordt verschil gemaakt tussen goederenvervoer en personenvervoer. Het goederenvervoer valt ook onder de minister. De minister is naast de staatssecretaris medeondertekenaar van de beheerconcessie omdat de beheerconcessie vraagstukken inzake het goederenvervoer, de capaciteitsverdeling en de kwaliteit van de infrastructuur behandelt. De Kamer zal binnenkort een brief ontvangen waarin gedetailleerd op deze rolverdeling wordt ingegaan.

Het is de staatssecretaris duidelijk dat velen pleiten voor een krachtige sturing. De vorige minister van Verkeer en Waterstaat, De Boer, heeft met het vaststellen van de Spoorwegwet en de Concessiewet gestreefd naar een nieuwe institutionele ordening. De concessies geven daar straks mede vorm aan; in de AMvB's worden de algemene eisen gesteld. Minister De Boer en de Kamer hebben aangegeven dat het Rijk weer verantwoordelijkheid moet nemen voor de achterstand in het beheer en onderhoud. Bij de begroting voor 2004 is aan deze oproep gevolg gegeven. Daarmee wordt getracht de neerwaartse spiraal te keren. De staatssecretaris wil zeker krachtig besturen omdat de overheid steeds wordt afgerekend op het functioneren van het spoor. Natuurlijk is alles oplegbaar, maar dat kost ook geld. Bij de begrotingsbehandeling wordt in feite gezamenlijk afgesproken welk bedrag hiervoor wordt uitgetrokken. Toch moeten strikte eisen worden gesteld en dat komt straks ook naar voren in de concessies, het beheerplan en het vervoersplan. De AMvB's zijn eerder middelen om prestaties in algemene zin vast te stellen. In de concessies komen de specifieke inrichting van de relatie tussen Staat en ProRail en tussen Staat en NS en de aansturing aan de orde. Dat gebeurt op basis van indicatoren omdat het niet de bedoeling is concessies ieder jaar te wijzigen. Deze indicatoren betreffen de omvang, de betrouwbaarheid, de prijs en de kwaliteit. In het beheerplan en vervoersplan wordt de specifieke invulling aan de hand van cijfers opgenomen. Zo is het ook beschreven in de Spoorwegwet en Concessiewet. De staatssecretaris wijst erop dat zij al schriftelijk heeft vermeld dat het niet mogelijk is om een 1 op 1 relatie te leggen tussen de hoeveelheid euro's die in ProRail worden gestopt en het aantal treinen dat daarvoor kan rijden bij de NS. De staatssecretaris vindt het wel van belang, het beheerplan en het vervoersplan te beoordelen voordat zij aan de concessies goedkeuring verleent. Over de concessies wordt nog ambtelijk overlegd met ProRail en de NS. Er zijn dus nog geen politiek goedgekeurde versies. Een concept wil de staatssecre-

taris de Kamer niet toesturen. Met de concessies wordt getracht de sturingsrelatie, die de afgelopen tijd is verslechterd, te herstellen door het vastleggen van de onderlinge relaties. De concessies kennen daarom een ingroeimodel om te voorkomen dat niet wordt gewerkt aan een outputsturing. Bovendien moet ook het Europees recht worden geïmplementeerd. Als meer specifieke kenmerken duidelijk zijn, is ook meer outputsturing mogelijk. De ingangsdatum van 1 januari 2004 is niet gehaald omdat de AMvB's in de Kamer behandeld moeten worden voordat aan de concessies definitief vorm gegeven kan worden. De behandeling van de AMvB's is later dan verwacht en het blijkt dat over de concessies langer moet worden gediscussieerd. In principe wordt de inwerkingtreding nu voor april-juli 2004 voorzien. Een overgangsregeling is niet nodig omdat de Spoorwegwet van kracht blijft. De EU heeft Nederland niet in gebreke gesteld omdat de Spoorwegwet en de Concessiewet reeds zijn vastgesteld en Nederland heeft aangegeven de concessies zo snel mogelijk te implementeren. Als dit laatste erg lang duurt, volgen eerst een reprimande en dan een boete.

Bij de opstelling van de AMvB's is erkend dat sommige, zoals het Besluit spoorwegpersoneel, vrij uitgebreid zijn. Om tijdverlies te voorkomen is besloten hiermee toch verder te gaan en bij de evaluatie eerst de AMvB's te bekijken met een vergaande beschrijving. De inspectie heeft de AMvB's getoetst op uitvoering en handhaving en deze goed verklaard. Bij de evaluatie wordt opnieuw bekeken of van een meer doelgerichte benadering kan worden uitgegaan. Ook Actal heeft de wetgeving getoetst en goed bevonden. De staatssecretaris vindt de wetgeving transparant en consistent.

Niet in het Besluit spoorweginfrastructuur, maar in het beheerplan, het vervoersplan en de subsidiebeschikking is het onderhoud opgenomen. In AMvB's worden permanente eisen opgenomen. Hetzelfde geldt voor de permanente eisen die aan de basiskwaliteit worden gesteld. In de Spoorwegwet is opgenomen dat de basiskwaliteit de door de beheerder te bieden kwaliteit is van de hoofdspoorweginfrastructuur, te weten inrichting, uitrusting en technische eigenschappen. De betrouwbaarheid – wat kan worden vervoerd en hoe snel – wordt op andere plaatsen vastgelegd. De basiskwaliteit is inderdaad een kwaliteit waaraan ook Armenië of Rusland kan voldoen; het gaat hierbij immers om permanente eisen die overal gelden. Specifieke eisen worden in een toegangscontract geregeld. Daarnaast is de basiskwaliteit in de Europese richtlijn vastgelegd. Artikel 59 van de toegangsovereenkomst gaat in op de kwaliteit van de infrastructuur. Nederland voldoet aan de regelgeving die in de Europese richtlijn is opgenomen. De staatssecretaris heeft de indruk dat de Europese beschrijving van het begrip «basiskwaliteit» en het begrip «betrouwbaarheid» dat de Kamer hanteert van elkaar verschillen. De Kamer denkt bij basiskwaliteit meer aan betrouwbaarheid. De betrouwbaarheid betreft de specifieke eisen die jaarlijks worden gesteld. Deze moeten niet in AMvB's worden geregeld, maar in beheer- en vervoersplannen. De staatssecretaris begrijpt dat de Kamer ook hierin inzicht wil krijgen en vindt het terecht dat zij de beheer- of vervoersplannen in haar oordeel over de beheer- en vervoersconcessie wil betrekken. Onder de basiskwaliteit die in de Spoorwegwet wordt genoemd, vallen ook regels over de algemene kenmerken van de infrastructuur, aanleg en onderhoud, beveiliging, telecommunicatievoorzieningen, kunstwerken, spoorwegovergangen, afstandsbediening en energievoorziening.

De infraheffing die uit het Besluit spoorweginfrastructuur voortvloeit, is geen belasting maar een gebruiksvergoeding voor het gebruik van het spoor door de NS. De bijdrage van de NS aan de infrastructuur is op dit moment ongeveer 7% en wordt na de heffing ongeveer 12%. In de Europese richtlijn wordt aangegeven dat de vervoerders op het spoor in de toekomst nog meer moeten betalen voor het gebruik van het spoor. De staatssecretaris gaat de genoemde gebruiksvergoeding dan ook in reke-

ning brengen bij de NS. In het verleden is er een relatie geweest tussen de versterking van het onderhoud en de gebruiksvergoeding en dat is deels nog steeds het geval. Nu de overheid meer geld stopt in beheer en onderhoud, zal de gebruiksvergoeding dan ook omhoog gaan. De gebruiksvergoeding die voor het goederenvervoer wordt gevraagd, is lager dan die voor het personenvervoer. In de toekomst wordt bekeken hoe deze verdeling kan worden verbeterd. De grondslag voor de gebruiksvergoeding zit in EU-richtlijn 2001/14/EG, waarin ook de relatie tussen prijs en kwaliteit wordt geregeld. Artikel 11 van deze richtlijn stelt de prestatie-regeling verplicht als onderdeel van de gebruiksvergoeding. De heffingsregeling voor de infrastructuur dient dus via een prestatie-regeling de spoorwegondernemingen en de infrastructuurbeheerders ertoe aan te zetten, het aantal verstoringen zo gering mogelijk te houden en de prestaties van het spoorwegnet te verbeteren. Dit kan boetes inhouden voor handelingen die de exploitatie van het net verstoren of een compensatie voor ondernemingen die onder de verstoringen te lijden hebben, evenals premies ter beloning van prestaties die de ramingen overtreffen. De staatssecretaris is er niet voor om de gebruiksvergoeding te verlagen bij verminderde prestaties. De beheerder krijgt immers van de overheid een bedrag waarvoor de beheerder de aangegeven prestaties naar zijn zeggen kan nakomen. Het is dan niet juist om een mindering te vragen op een andere rekening als de prestaties niet worden waargemaakt.

Het hoofdspoorwegnet zijn de spoorwegen die thans in beheer zijn bij ProRail en waarvoor ProRail de concessie krijgt. Het hoofdtrainnet (HRN) is het spoornetwerk waarvoor NS door middel van concessies het exclusieve recht krijgt voor exploitatie van treindiensten; dat zijn de vervoersdiensten tussen de op de kaart aangegeven stations. Lightrail impliceert het rijden van lichte treinen op heavyrail. In de concessies en bij het gebruik wordt geen onderscheid gemaakt tussen lightrail en heavyrail. De decentrale lijnen zijn de lijnen waarvoor de decentrale overheden concessies hebben verleend en waarover decentrale overheden afspraken met vervoerders maken. De staatssecretaris kan daarop dus niet worden afge-rekend. In deze concessies worden overigens ook eisen gesteld aan de sociale veiligheid. Deze eisen komen overeen met de eisen op rijksniveau, maar de decentrale overheden zijn zelf verantwoordelijk voor de inschatting van de exploitatiemogelijkheden. De contractsector is de verzamelnaam voor de door het Rijk gecontracteerde vervoersdiensten. Deze worden in de toekomst in de concessies, en vervolgens in de decentrale concessies, opgenomen. De Hofpleinlijn, waarnaar de heer Hofstra heeft gevraagd, is overgegaan naar de regio. Daarbij zijn allerlei exploitaties afgekocht. ProRail is daarbij vrijwillig ingeschakeld. Bij ingebruikname van Randstadrail wordt het van hoofdspoor lokaal spoor. Wordt het hoofd-railnet, dat nu bij KB is vastgesteld, gewijzigd dan wordt de Kamer daarbij betrokken.

Om tijdens onderhoudswerkzaamheden zoveel mogelijk ongelukken op het spoor te voorkomen, is het van groot belang ervoor te zorgen dat de baanwerkers geen gevaar lopen. Daarvoor is het soms nodig dat het verkeer helemaal of gedeeltelijk wordt stilgelegd. Het is aantrekkelijk om onderhoud zoveel mogelijk 's nachts of op zondag te verrichten. Dat wordt ook veel gedaan, maar arbeidsvoorwaarden en onderhandelingen spelen ook een rol. In artikel 9 wordt aangegeven wanneer beheer prioriteit krijgt en wanneer vervoer. De criteria zijn zo opgesteld dat minimale hinder voor het treinverkeer ontstaat; de veiligheid van de baanwerkers en het spoorverkeer staan voorop. De NS en ProRail gaan hierover steeds met elkaar in onderhandeling. Op de vraag van de heer Hofstra of ProRail huur moet of kan betalen voor onderhoud aan het spoor, antwoordt de staatssecretaris dat de infrabeheerder, en dus niet de overheid, de gebruiksvergoeding int. In artikel 9, 2b, van het Besluit capaciteitsverdeling wordt bij de verdeling rekening gehouden met de bedrijfseconomische gevolgen voor de gerechtigden.

De volgorde die is vastgelegd in het Besluit capaciteitsverdeling hoofdspoorweginfrastructuur is bepaald op basis van de studie ToerGoed (Toekomst reizigers- en goederenvervoer), de EISR (Economische impact studie railgoederenvervoer) en de IBO Benutten beter benut, op het daadwerkelijke gebruik en het in de komende twee jaar te verwachten gebruik. De staatssecretaris voelt er daarom niet voor, de volgorde, die nu volgens de studies goed is, te veranderen. Alle partijen hebben verschillende belangen en willen de garantie dat hun belang gewaarborgd is. Het maatschappelijk belang, waarvoor de overheid verantwoordelijk is, is niet het commerciële belang. ProRail ziet in dezen meer in het personenvervoer omdat de ontwikkeling van het goederenvervoer nog onbekend is. Railion verwacht dat het goederenvervoer sneller zal toenemen en daarom meer ruimte nodig heeft. De NS richten zich meer op het personenvervoer. Het overlegorgaan van VW wil nader betrokken worden bij de uitwerking. De definitie is juist aangepast aan de moties en de discussies in de Kamer. Er is dus wel wat veranderd. Juist in de spits wordt voorrang gegeven aan het personenvervoer. De AMvB stelt minimale niveaus vast, zowel voor het personenvervoer als voor het goederenvervoer. Bij overbelasting wordt eerst bekeken of iemand een extra bijdrage wil geven; of dit is toegestaan, moet nog in Europa worden getoetst. De extra bijdrage is een doelheffing en is bedoeld voor uitbreiding van de capaciteit. In het Capaciteitsvergrotingsplan staat welke maatregelen de beheerder zal nemen om de capaciteit uit te breiden. Dit geld wordt dus niet voor andere doeleinden gebruikt. Pas als men niet tot overeenstemming komt, gelden de criteria over de voorrang. De staatssecretaris wijst erop dat dit een noodbeleid is en dat steeds moet worden gezocht naar een vaste oplossing; personen- en goederenvervoer zijn daarbij beide belangrijk. Een treintoestel zal nooit worden «opgeknipt». Sterker nog, in het Herstelplan spoor wordt voor de toekomst uitgegaan van de gedachte van de groene golf voor het goederenvervoer. Het gaat er nu om dat de dienstregelingen zodanig worden opgesteld dat vooral in de spits het stadsgewestelijk vervoer voor gaat. Hierin zit overigens ook goederenvervoer. Voor het goederenvervoer is een grotere groei aangekondigd. Daarom wordt onderzocht of voor het goederenvervoer in de daluren meer ruimte kan worden gevonden (2 keer in plaats van 1 keer). De minister is nadrukkelijk voorgehouden dat er straks voldoende goederenvervoer moet zijn voor de exploitatie van de Betuwelijn. Deze eis botst af en toe met de eisen voor het personenvervoer. Wil de Kamer meer ruimte voor het personenvervoer, dan heeft dat consequenties voor de rentabiliteit van de Betuwelijn en andersom. Deze afweging is aan de Kamer. De staatssecretaris wil daarom voor de Kamer de uitleg over streekgewestelijk en stadsgewestelijk vervoer verder aanscherpen: welk vervoer stadsgewestelijk en streekgewestelijk is, wordt aangegeven op de kaart; alleen op deze baanvakken zijn dan de stoptreinen, de sneltreinen en de intercity's stadsgewestelijk vervoer.

De termijn van 10 dagen bij de NMa geldt tijdens de coördinatie voor de jaardienstregeling, niet voor ad hoc aanvragen. Bij ad hoc aanvragen zijn er geen concurrerende aanvragen tegelijkertijd.

Bij het Besluit personenvervoer 2000 merkt de staatssecretaris op dat de beheerconcessie voor ProRail in principe voor onbepaalde tijd is. In de Concessiewet personenvervoer per trein wordt deze aan de NS tot 2015 verleend. De concessies voor de decentrale overheden duren 5 jaar en soms 10 jaar, als sprake is van risico's of investeringen. Een verlenging van deze concessies is mogelijk op basis van artikel 36 lid 2 van het Besluit personenvervoer 2000. De concessie voor de vervoerder wordt kort gehouden om de vervoerder scherp te houden in het leveren van goede vervoersprestaties.

De aanbesteding voor de Rijn-Gouwelijn (lightrail) betreft een decentrale concessie door de provincie Zuid-Holland. De NS en de vervoerder die de decentrale concessie krijgt, mogen samenwerken en een gezamenlijke

treindienst rijden. Het is mogelijk dat de vervoerder zelfstandig materieel aanschaft. Hoewel in het Besluit capaciteitsverdeling geen onderscheid wordt gemaakt tussen lightrail en heavyrail, meent de staatssecretaris dat lightrail wel voornamelijk een streekgewestelijk gezicht zal krijgen. Wil een decentrale overheid een concessie voor langere duur verlenen, bijvoorbeeld in verband met investeringen, een chipkaart of de aanschaf van nieuwe treinstellen, dan wordt hierover contact opgenomen met de staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat. De beslissing ligt echter formeel bij de decentrale overheid. Het is aan de decentrale overheid om met de vervoerders goede deals te sluiten. Daarin kunnen kwaliteitseisen worden gesteld en sancties worden opgenomen. De provincie sluit verder een contract met ProRail over het gebruik van het spoor, maar de provincie kan geen middelen in de infrastructuur stoppen om zo doende te garanderen dat de infrastructuur wordt verbeterd. Bij de evaluatie wordt ook ingegaan op de decentrale overheden en op de betekenis van het exclusieve recht van de NS op het HRN en de samenloop daarvan met het regionaal vervoer.

Er wordt geen AMvB over de gebruiksvergoeding opgesteld. Dat is pas nodig als maatschappelijk waardevolle activiteiten verdwijnen. Wat maatschappelijk waardevol is, is vastgelegd in de minimale niveaus die genoemd zijn in het Besluit capaciteitsverdeling. Een AMvB is pas nodig als men onder deze waarden komt. Op het verzoek van de heer Slob dit antwoord nader uit te leggen, wil de staatssecretaris schriftelijk ingaan. Wat de gebruiksvergoeding wordt voor de Betuwelijn, is nog niet bekend. Ook over de uitvoering van de motie-Hofstra wordt de Kamer nog geïnformeerd.

Het nieuws over de personeelsinkrimping bij de NS met 1000 machinisten is waarschijnlijk gebaseerd op een uitgelekt rapport of presentatie, zodat de staatssecretaris daarop niet wil ingaan. De overheid stelt eisen aan de NS en verwacht dat zij daaraan voldoen. De staatssecretaris gaat ervan uit dat de NS voor de sociale veiligheid voldoende mensen in de trein hebben, maar zijn vooruitgelopen op de introductie van de chipkaart. In feite is dat niets nieuws. Heeft het betrekking op een actualiteit waar Verkeer en Waterstaat over gaat, dan komt de staatssecretaris erop terug. Voor het overige geldt dat de overheid geen rol heeft in de bedrijfsvoering.

De staatssecretaris staat nog steeds achter de passage in de begroting over de punctualiteit, maar zij duidt erop dat dit ook geldt voor de voorbeholden die daarin zijn gemaakt: het herstelplan, de budgetten en de tweede fase. Straks moet wel besloten worden, het geld ook inderdaad uit te geven.

Op basis van de motie waarin is gevraagd om een studie registratie vertragingen is inderdaad geprobeerd om het systeem te verbeteren. Op dit moment is er een betrouwbaar systeem dat het aantal vertraagde treinen registreert, het zogenaamde VPT-systeem. Met dit systeem kan echter niet worden achterhaald wat de exacte oorzaak van de vertragingen is, wie daarop kan worden aangesproken, waarin moet worden geïnvesteerd en waarop moet worden gestuurd. Gezocht is naar een geautomatiseerd systeem dat gekoppeld kan worden aan het huidige systeem, maar dat blijkt complex en duur te zijn. Daarom wordt nu naar alternatieve oplossingen gezocht. Pas als de benodigde managementinformatie is vergaard, kan worden gestuurd op vermindering van de storingen. Een systeem van verrekenen is pas een volgende stap. De staatssecretaris wil hier een duidelijk onderscheid in maken. De Kamer wordt binnenkort over dit onderwerp geïnformeerd.

Met het gereedkomen van de Betuwelijn en de HSL in 2006/2007 ontstaat een nieuwe situatie. Tot die tijd wordt het goederenvervoer gewaarborgd door de minimale niveaus in artikel 8 van de desbetreffende AMvB op te nemen. Daarna moet een nieuwe capaciteitsverdeling plaatsvinden. Railnet geeft aan dat de minimale niveaus op de corridors voldoende zijn

om in de aanvraag van goederenvervoer voor de dienstregeling 2005 en 2006 te voorzien, maar ziet wel knelpunten bij de corridors Amsterdam, Utrecht–Emmerich en Rotterdam–Utrecht–Emmerich. Door de toename van het kolenvervoer wordt nu rekening gehouden met een vraag die groter is dan dit minimale niveau. Daarom wordt nu binnen de AMvB capaciteitsverdeling naar de daluren gekeken. Er is straks dus een mogelijkheid tot routedwang.

In 1995 is afgesproken dat de rijksoverheid verantwoordelijk is voor de transferruimtes, inclusief het schoonmaken daarvan. Over de uitvoering van de motie-Dijsselbloem, waarin wordt verzocht nader te onderzoeken of deze afspraken wel optimaal zijn, wordt de Kamer per brief geïnformeerd. Het vastgoed blijft eigendom van het Rijk.

De voorzitter van de vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat,
Ten Hoopen

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