

Vergaderjaar 2002–2003

**18 986**

**Verhouding Rijksoverheid – NS**

**Nr. 90**

## **VERSLAG VAN EEN ALGEMEEN OVERLEG**

Vastgesteld 24 oktober 2002

De vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat<sup>1</sup> heeft op 1 oktober 2002 overleg gevoerd met minister De Boer van Verkeer en Waterstaat over:

- **de brief van de minister van Verkeer en Waterstaat d.d. 27 juni 2002 inzake verlenging Overgangscontract II (VW-02-454);**
- **de brief van de minister van Verkeer en Waterstaat d.d. 1 juli 2002 inzake vervolg Overgangscontract II (18 986, nr. 88);**
- **de brief van de minister van Verkeer en Waterstaat d.d. 18 september 2002 inzake tariefvoornemens van de NS (18 986, nr. 89).**

Van dit overleg brengt de commissie bijgaand beknopt verslag uit.

De **voorzitter** stelt voor, de heer Van Dijke, die geen lid is van de vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat, als vervanger van mevrouw Huizinga-Heringa het woord te laten voeren. De aanwezige leden van de commissie gaan daarmee akkoord.

## **Vragen en opmerkingen uit de commissie**

De heer **Eurlings** (CDA) kondigt aan dat hij in de loop van dit overleg zal worden vervangen door zijn collega de heer Bruls.

Het openbaar vervoer moet een goed alternatief zijn en blijven voor de automobilititeit. In dat verband acht de heer Eurlings de investeringen in het onderhoud van het spoor een goed signaal.

De NS zijn verzelfstandigd, zodat de minister van Verkeer en Waterstaat niet meer alle punten en komma's kan regelen. In dat verband is het van belang, een manier te vinden waarop prestaties worden afgesproken voor zaken als service, kwaliteit en punctualiteit. Vervolgens is van belang dat die afspraken worden nagekomen. Aangezien dit in het verleden moeilijk bleek, heeft de Tweede Kamer de concessiewet aangenomen, die aangrijpingspunten biedt om de NS aan te spreken op wanprestaties. Betekent de verlenging van het Overgangscontract II dat de oude prestatieafspraken onverkort blijven gelden totdat de concessiewet in werking treedt? In het kader van het verbeterplan is het de NS toegestaan, minder goed te presteren. Destijds is wel door de Kamer uitgesproken dat jaar na jaar moest worden bekeken of de eisen alsnog konden worden opgeschroefd. In de brief van de minister (18 986, nr. 88) staat echter dat er een

<sup>1</sup> Samenstelling:

Leden: Te Veldhuis (VVD), Van Heemst (PvdA), Duivesteyn (PvdA), Giskes (D66), Dijkzma (PvdA), Hofstra (VVD), ondervoorzitter, Klein Molekamp (VVD), Rehwinkel (PvdA), Meijer (CDA), Buijs (CDA), Halsema (GroenLinks), Van der Staaij (SGP), Eurlings (CDA), Oplaat (VVD), Ten Hoopen (CDA), De Pater-van der Meer (CDA), voorzitter, Alblas (LPF), Jense (Leefbaar Nederland), Herben (LPF), Duyvendak (GroenLinks), Gerkens (SP), Van Haersma Buma (CDA), Bruls (CDA), Schonewille (LPF) en Van der Velden (LPF).

Plv. leden: Van Hoof (VVD), Bos (PvdA), Netelenbos (PvdA), Bakker (D66), Timmermans (PvdA), Monique de Vries (VVD), Van Aartsen (VVD), Tichelaar (PvdA), Hessels (CDA), Koopmans (CDA), Huizinga-Heringa (ChristenUnie), Jager (CDA), Verbugt ((VVD), Van Winsen (CDA), Van Ruiten (LPF), Teeven (leefbaar Nederland), De Graaf (LPF), Rosenmöller (GroenLinks), Van Bommel (SP), Van Lith (CDA), Mastwijk (CDA), Jukema (LPF) en Stuger (LPF).

recuperatieperiode is tot 31 december 2005. Is dit wel met elkaar in overeenstemming? Er lijkt geen opwaartse druk meer te zijn om beter te presteren.

Iedereen is afgelopen zomer geschrokken van de voorgenomen prijsverhoging van bijna 10%. Er is afgesproken dat de prijs maximaal mag stijgen met het inflatiepercentage plus 2%, wat neerkomt op zo'n 4% per jaar. Het eerste voorstel van de NS, grote verhogingen op 31 december 2002 en op 1 januari 2003, is misschien wel in overeenstemming met de letter van de afspraken, maar zeker niet met de geest ervan. De beperking van prijsstijgingen moet voorkomen dat het treinvervoer zich uit de markt prijst en dat er te grote prijs-sprongen optreden. Hebben de NS zich wel of niet juridisch vastgelegd op het niet verhogen van de prijzen in 2002? Het nieuwe NS-voorstel inzake prijsverhogingen is beter dan het oorspronkelijke: prijzen worden minder verhoogd en meer verspreid in de tijd. De totale prijsverhoging in twee trappen blijft echter ruim 9%. Wil de minister met de NS gaan praten en proberen vast te leggen dat voortaan de prijzen een keer per jaar, op een vast moment, worden verhoogd? De geplande verhoging per 1 juli 2003 kan dan gewoon plaatsvinden in december 2003. Dit kost de NS 15 mln euro.

De overheid heeft de afgelopen jaren verzaakt ten aanzien van investeringen in het spoor; er is een achterstand opgelopen van ongeveer 1 mld euro. In dat licht zou een verhoging van de railinfraheffing ongepast zijn. Het kabinet heeft echter het voornemen tot een inhaalslag bij het onderhoud van het spoor ten bedrage van 300 mln euro, zodat de NS kan worden gehouden aan eerder gemaakte afspraken.

De heer **Duyvendak** (GroenLinks) vraagt de minister of de laatste verlenging van het Overgangscontract II een verlenging is voor onbepaalde tijd, totdat er een concessie is. Hij zou dat ongelukkig vinden. Wanneer verwacht de minister dat de concessieverlening rond is?

Begrijpelijkerwijs is er veel beroering ontstaan naar aanleiding van de voorgenomen tariefsverhogingen. De kosten voor het openbaar vervoer stijgen, terwijl die voor de auto dalen door de teruggave van het kwartje van Kok. Mensen worden het openbaar vervoer uit en de auto in gejaagd. De Kamer heeft nog niet ingestemd met de verlenging van het Overgangscontract II en zou dat ook niet moeten doen. Er worden onvoldoende prestatie-eisen in vermeld en er wordt ruimte geboden voor een ongewenste prijspolitiek. Dit laatste is in strijd met de geest van het contract. Wil de minister in overleg treden met de NS om in het contract «kalenderjaar» te vervangen door «jaar»? Verder zou de verhoging van 2% boven de inflatie niet mogen worden gesaldeerd over meerdere jaren. Met aanpassing van het contract moeten ongewenste prijsverhogingen juridisch onmogelijk worden gemaakt.

In artikel 2 van het verlengingscontract staat dat sturing en afrekening op reizigersgroei in de spits en op punctualiteit niet meer opportuun en dus voor de looptijd van het contract niet aan de orde zijn. Indien de Tweede Kamer hiermee akkoord gaat, kan de overheid de NS niet houden aan prestatie-eisen. Waarom is de minister hiermee akkoord gegaan? Verder is de nagestreefde punctualiteit in de begroting omlaag bijgesteld, van 92% naar 89%. Wat is de reden daarvoor? Is de minister bereid om alsnog prestatie-eisen op te nemen in het verlengingscontract met de NS? Hoe denkt de minister overigens de doelen uit zijn begroting te bereiken als hij de instrumenten daarvoor weggeeft?

Mevrouw **Dijkma** (PvdA) vindt het ongewenst dat sturing en afrekening ten aanzien van reizigersgroei in de spits en punctualiteit niet langer opportuun worden geacht. Wat dat betreft, sluit zij zich aan bij de opmerkingen van de heer Duyvendak. De NS moeten hierop worden afgerekend, zodat het perspectief voor de reiziger verbetert. Waarop wil de minister

het bedrijf NS nog wel afrekenen? Voor welke termijn is het Overgangscontract II bedoeld?

De wijze waarop de NS prijsverhogingen willen doorvoeren, is onaangenaam voor de reizigers. Het bedrijf calculeert in dat verband bij voorbaat een verlies aan reizigers in. Het resultaat is een ongewenst ontmoedigingsbeleid voor het reizen met de trein. Het kabinet verhoogt de prijzen voor het openbaar vervoer en geeft ondertussen het kwartje van Kok terug. De minister zou iets moeten doen aan deze in de ogen van mevrouw Dijkma ongewenste ontwikkeling; het is jammer dat hij geen mogelijkheden ziet om met de NS afspraken te maken om de tariefsverhoging te voorkomen. Hij lijkt niet bereid, daarvoor geld uit te trekken. De NS willen verbeteringen realiseren en het vertrouwen van de reiziger terugwinnen, maar de overheid zal dat moeten ondersteunen. Waarom kiest de minister er in dat licht voor, de railinfraheffing te verhogen? Door daarvan af te zien, kan de verhoging van de tarieven worden beperkt. Het gaat uiteindelijk om het belang van de reiziger.

De heer **Van Dijke** (ChristenUnie) constateert dat de discussie over de NS-tarieven een jaarlijks ritueel lijkt te worden. In het verleden bestond nog het streven om het openbaar vervoer te stimuleren; dit kabinet kiest ronduit voor de auto. Zo komt er een spoedwet inzake wegverbreding, maar niet inzake spoorverbreding.

Waartoe zijn de NS op aarde? In de visie van de heer Van Dijke in de eerste plaats om mensen te vervoeren en niet om geld te verdienen. De NS zelf leken ook steeds meer in die richting op te schuiven – de beursgang is voorlopig van de baan – maar opnieuw lijkt de financiële positie van de NS belangrijker dan hun maatschappelijke functie, het vervoer van reizigers.

Wat verstaat de minister onder een «indringend gesprek»? Uit zijn brief valt op te maken dat hij in het overleg met de NS de prijsstijging voor kennisgeving heeft aangenomen. Hij vindt de verhoging simpelweg passen binnen het contract. In antwoord op schriftelijke vragen heeft de minister de prijsstijging «teleurstellend voor de reiziger» genoemd. Deze is echter in bredere, maatschappelijke zin teleurstellend. Waarom stelt de minister zich zo passief op? Op 3 september heeft de hij tijdens het vragenuurtje niet geantwoord op vragen van mevrouw Huizinga over de prijsverhouding tussen auto en trein. Kan de hij deze nu wel beantwoorden? De heer Van Dijke betreurt het dat hij niet lijkt te zoeken naar mogelijkheden om de voorgenomen tariefstijging van ruim 9% te beperken. In dat verband heeft een kamerminderheid zich uitgesproken voor het achterwege laten van de gebruiksvergoeding 2002/2003. Verder proberen de NS de financiële positie te verbeteren met efficiencymaatregelen. Hoe denkt de minister hierover? Het resultaat zou niet een verschraling van dienstverlening mogen zijn. Treinvervoer is een publieke voorziening met een grote maatschappelijke betekenis, waarvoor de overheid een vangnet moet bieden.

In de derde verlenging van het Overgangscontract II worden helaas de sturing en afrekening op reizigersgroei in de spits losgelaten. De NS voorzien een daling van het aantal reizigers in 2003. Zou de voorgenomen prijsverhoging ook binnen het contract zijn gevallen als de sturing en afrekening niet waren losgelaten? Heeft de regering zo niet zelf de ruimte geboden voor de enorme prijsstijging? In artikel 4 van de verlengingsovereenkomst staat dat deze wordt aangegaan met inachtneming van de positie van de Kamer. De minister lijkt dus wel rekening te houden met de opvattingen daar.

Wanneer verwacht de minister dat de concessiewet in werking zal treden? Hoe staat het met de behandeling in de Eerste Kamer? Juridisch gezien is het keer op keer verlengen van een overgangsovereenkomst – nu gebeurt dat zelfs voor onbepaalde tijd – ongewenst. Er moet een wettelijke grond-

slag komen voor het verlenen van een concessie. Wil de minister daaraan prioriteit geven?

Mevrouw **Gerkena** (SP) geeft aan dat volgens de minister verlenging van het Overgangscontract II nodig was omdat de NS anders nergens meer aan gebonden zouden zijn. Zij vindt het echter ongewenst als de NS niet meer worden afgerekend op punctualiteit voor zover die door het bedrijf zelf kan worden beïnvloed. Is dit nog ergens terug te vinden? Sluit de minister uit dat de punctualiteit verder verslechtert? De overheid is zelf gedeeltelijk verantwoordelijk voor de punctualiteit. Zou dit niet moeten terugkomen in het contract?

Het verbeterplan van de NS heeft de reiziger enkel verslechteringen gebracht. De bedoeling van het plan was om rust te brengen bij de NS, die er nu lijkt te zijn gekomen. In dat licht moeten de prestaties gewoon weer worden verbeterd. Welke garanties biedt het contract voor de NS-reizigers? Wie wordt daarop afgerekend?

De afgesproken recuperatieperiode tot 31 december 2005 is veel te lang. De problemen moeten echt worden aangepakt; het genoemde bedrag van 300 mln euro is daarvoor veel te weinig. Er is uitgerekend dat er eigenlijk 1,8 mld euro nodig is voor onderhoud aan het spoor. Is het in dat licht wel verantwoord, de railinfraheffing te verhogen? Hoe gaat de minister aan reizigers die dagelijks te maken krijgen met vertragingen, uitleggen dat hun kaartje duurder wordt door verhoging van deze heffing?

Mevrouw Gerkena is blij met de opdracht voor de Railverkeersleiding, een systeem te ontwikkelen om vertragingen beter te monitoren. Zijn er al resultaten? Wanneer kan invoering van het systeem worden verwacht? Wat gaat de minister hiermee doen?

Het is ongewenst dat er een contract wordt afgesloten zonder prestatie-eisen aan de NS. Het contract had net zo goed niet kunnen worden verlengd. Vertragingen mogen, treintarieven stijgen en de kwaliteit is niet van belang. Interne problemen kunnen worden afgewenteld op de reizigers. De minister zegt de prijsverhogingen te betreuren, maar stelt zich passief op. Hij dient zich als 100%-aandeelhouder van de NS in te zetten voor goed en betaalbaar openbaar vervoer. Hoe denkt hij de belangen van de treinreiziger te garanderen? Ziet hij mogelijkheden om te voorkomen dat de NS de verhoging van railinfraheffing doorberekenen aan reizigers? Is hij mede in het licht van de aan hem aangeboden 20 000 handtekeningen, als LPF-minister onder de indruk van de onrust in het land over de voorgenomen prijsverhogingen?

Veel mensen hebben door allerlei persoonlijke of financiële omstandigheden niet de keuze tussen trein of auto. Door verslechtering van het openbaar vervoer dreigt in de maatschappij een tweedeling te ontstaan tussen mensen die wel en niet mobiel zijn. De kwaliteit glijdt af naar een Oost-Europese standaard.

De heer **Klein Molekamp** (VVD) vond in augustus het voornemen van de NS om de prijzen per 1 januari 2003 met 9,8% te verhogen ongewenst. Na overleg is er een minder ingrijpend voorstel gekomen, dat echter nog steeds onwenselijk is. De vraag is echter of de minister en de Kamer deze tariefsverhogingen kunnen voorkomen. De minister lijkt in zijn brief aan te geven dat de NS eigenlijk autonoom kunnen handelen. Is deze tariefsverhoging in overeenstemming met enerzijds de letter en anderzijds de geest van de overeenkomst? Waarom zijn de verplichtingen in het vervolgcontract verder afgezwakt? Wil de minister in een volgend contract vastleggen dat er binnen een jaar slechts één prijsverhoging mag plaatsvinden? Het is overigens geen taak voor de overheid om prijsverhogingen af te kopen.

Een jaar geleden heeft de NS-directie gezegd de tarieven in 2002 niet te verhogen, omdat het bedrijf onvoldoende presteerde. De prestaties zijn weliswaar iets verbeterd, maar de klanten zijn allerminst tevreden. In dat

licht zou het bedrijf zich bescheiden moeten opstellen. Een verhoging van ruim 9% is niet in overeenstemming met de gebrekkige dienstverlening. Een dergelijke prijsverhoging zou alleen gerechtvaardigd kunnen worden door een buitengewone kwaliteitsverbetering. Hoe schat de minister de prijselasticiteit van het treinvervoer in? Het gevaar bestaat dat mensen uit de trein in de auto worden gejaagd, waardoor de files toenemen. Welke invloed heeft de prijsverhoging op de in artikel 11, lid 4, vastgelegde groei?

Is het ministerie overvallen door de NS-voorstellen? In artikel 7, lid 4, is vastgelegd dat er een actieve dialoog en een intensieve samenwerking tussen overheid en exploitant nodig zijn. Hoe is dat in dit verband verlopen? Hoe wil de minister, als een juridisch instrument ontbreekt, dit soort prijsverhogingen in de toekomst voorkomen? De huidige verlenging van het contract is voor onbepaalde tijd en met weglating van prestatie-eisen, wat erg onverstandig lijkt. Eigenlijk moet de markt zijn werk doen, maar aangezien het gaat om een monopolist moet de overheid eisen stellen en controleren. Hoe worden de bepalingen in het oude contract feitelijk ingevuld? Het gaat de heer Klein Molekamp dan met name om de artikelen 11.4 (feitelijke groei in de spits), 12.4 (punctualiteit) 14.2 (minimumvoorzieningenniveau), en 18.3 (informatieverstrekking aan de klant). Het zou hem niet verbazen als hieraan niet is voldaan. Verbeteringen op deze punten zouden moeten zijn doorgevoerd voordat kan worden gesproken over de voorgenomen tariefsverhoging op 1 juli 2003.

Mevrouw **Giskes** (D66) vindt dat er samen met de NS moet worden gewerkt aan andere outputcriteria, die contractueel moeten worden vastgelegd. Gebeurt dat ook? In het verbeterplan van de heer Noordzij worden criteria genoemd als het op tijd vertrekken van de eerste treinen. Hoe kijkt de minister aan tegen dit soort nieuwe criteria?

De prijsverhoging op 31 december 2002 is eigenlijk ongepast. Kun je dan, ook in juridische zin, nog wel spreken van een prijsverhoging voor 2002? Als monopolist hebben de NS een grote vrijheid om de prijzen te bepalen. Wil de minister de NMa om een oordeel vragen over de redelijkheid daarvan in dit geval?

Het is waarschijnlijk niet de wens van de NS om zich impopulair te maken door grote tariefsverhogingen. Waarom is het blijkbaar toch nodig? De minister geeft in zijn brief twee redenen: reeds voorziene kostenstijgingen en gewijzigde inzichten. In hoeverre wordt de overheid door Europese richtlijnen verplicht, kosten in rekening te brengen via de gebruiksvergoeding? Wat wordt overigens bedoeld met «gewijzigde inzichten»? Veel van de zaken die worden genoemd, lijken voort te vloeien uit slecht beleid bij de NS. Prijsverhogingen zouden in dat verband kunnen leiden tot een negatieve spiraal met minder reizigers en een slechter functionerend bedrijf.

De NS gaan ervan uit dat er een return on investment (ROI) moet worden gehaald van 10%, wat voor een normaal bedrijf gewoon is. Zouden de NS gezien de maatschappelijke functie van het bedrijf niet genoeg moeten nemen met een lager percentage? Er zijn alarmerende berichten over de financiële positie van de NS. Hoe verhoudt zich dat tot de uitspraak van de heer Noordzij dat de balanspositie in orde is?

Mevrouw Giskes is niet ingenomen met de voorgenomen grote tariefsverhoging. Ziet de minister nog andere dan de al genoemde mogelijkheden om de voorgenomen verhogingen te beperken? Wellicht kan een deel van het kwartje van Kok of van het gereserveerde geld voor PPS-constructies hiervoor worden aangewend.

## Het antwoord van de minister

De **minister** geeft aan dat het Overgangscontract II het juridische kader vormt van de relatie tussen de Staat en NS Reizigers (NSR). De Kamer heeft tijdens het AO van 20 december 2001 aangegeven dat de tweede verlenging van het contract een halfjaar in plaats van een jaar moest duren. De verlenging is bedoeld als overbrugging tot het moment van concessieverlening, die pas kan plaatsvinden als de spoorwegwet en de concessiewet in werking treden. Aangezien de procedure daarvoor nog niet is afgerond, was het noodzakelijk om te komen tot een nieuwe verlengde overeenkomst, omdat NSR anders nergens meer aan gebonden was. Het gaat daarbij om zaken als minimumvoorzieningenniveau, bediening van nieuwe stations, tariefrestricties, het inwinnen van advies bij consumentenorganisaties, toegankelijkheid en de uitvoering van het verbeterplan.

Bij de derde verlenging van het Overgangscontract II in juni is uitgegaan van bestaande en geaccordeerde afspraken. Daarbij is aangesloten bij het uitgangspunt «rust en herstel». Dit alles is in overeenstemming met de lijn ten aanzien van het vervoer over het hoofdrailnet zoals besproken met de Kamer op onder andere 9 oktober 2001. De basis voor het komen tot rust en herstel is het verbeterplan van de NS, dat is vastgelegd in het met ingang van 1 januari 2002 verlengde Overgangscontract II. Tevens wordt voortgegaan met het infraprogramma om de verstoringen op de infrastructuur veroorzaakt door Railinfrabeheer en Railverkeersleiding terug te brengen. De herstelperiode duurt tot en met 2005, waarna wordt bezien of de NS herstel hebben gebracht. Dan wordt besloten of de tienjarige concessie wordt afgegeven.

Na inwerkingtreding van de concessiewet zal aan NSR een concessie worden verleend tot 2015. In 2005 is er een evaluatie op basis waarvan de concessie kan worden ingetrokken, waarna een alternatieve gunning van het hoofdrailnet kan plaatsvinden op basis van de in de concessiewet vastgelegde procedure. De heer Noordzij is bij zijn aantreden in januari 2002 gevraagd, een grondige analyse te maken van de problemen en aanvullende maatregelen voor te stellen en in gang te zetten, hetgeen moet leiden tot een aangepast verbeterplan als basis voor de herstelperiode tot 2005.

De NS liggen op koers bij de uitvoering van het verbeterplan, dat is vastgelegd bij de tweede verlenging van het Overgangscontract II. Dit plan vormt nog steeds een goede basis voor herstel. Wel moeten er prioriteiten worden gesteld en moet er sprake zijn van een eenduidige interne en externe sturing. De ervaring heeft geleerd dat de NS niet geheel zelfstandig kunnen sturen op punctualiteit en groei in de spits; autonome factoren spelen ook een rol. Op basis van dit alles is het Overgangscontract II voor een derde keer verlengd. De heer Noordzij heeft inderdaad aangegeven dat er andere criteria kunnen worden ontwikkeld waarop de NS meer invloed hebben. Het gaat daarbij echter niet om concrete indicatoren; het is meer filosoferen over mogelijkheden in de toekomst. De minister zegt wel toe, nog voor de behandeling van de begroting schriftelijk in te gaan op de vragen van de heer Klein Molekamp over de invulling van afzonderlijke artikelen in het Overgangscontract II.

In het verlengde contract zit een opbouw naar 2005, conform het verbeterplan. Er is ook aangegeven hoe de punctualiteit zich zou moeten ontwikkelen. In tegenstelling tot het vorige contract is er echter geen sprake van afrekening op dit punt. Hiertoe is besloten in het licht van de vele recente wisselingen van de wacht binnen de NS. In het kader van «rust en herstel» is het contraproductief, steeds weer nieuwe leidinggevenden te benoemen; de aandacht moet worden gericht op uitvoering van het verbeterplan. De minister gaat er overigens, net als de NS, niet van uit dat de punctualiteit, 82% over de eerste helft van dit jaar, zal verslechteren. NSR heeft weliswaar geen contractuele resultaatverplichting voor punc-

tualiteit en groei in de spits, maar wel een inspanningsverplichting. De NS blijven rapporteren over de vorderingen, zodat deze kunnen worden gemonitord en besproken. In 2005 worden de resultaten van de herstelperiode geëvalueerd. Op dat moment bestaat de sanctie van het intrekken van de concessie.

In de concessie moeten passende bepalingen en wettelijke voorschriften worden opgenomen die bijdragen aan een op kwaliteit gerichte uitvoering van het reizigersvervoer en aan een bijpassende sturingsrelatie tussen de Staat en NSR, waarbij leerervaringen worden toegepast. In het kader van de vastgelegde voorhangprocedure heeft de Kamer alle gelegenheid om zich dan een oordeel te vormen.

Op 10 september heeft de minister een gesprek gehad met de directie van de NS. Op basis daarvan heeft hij de conclusie getrokken dat de tariefplannen van het bedrijf passen binnen de bepalingen in het Overgangscontract II. Daarin is vastgelegd dat de tarieven maximaal mogen stijgen met de consumentenprijsindex plus 2%, mede om misbruik van de monopoliepositie te voorkomen. Wanneer in het jaar dat moet plaatsvinden, is niet vastgelegd. De voorgenomen prijsverhogingen op 31 december 2002 en 1 juli 2003 vallen binnen de bepalingen. NSR is als zelfstandige onderneming verantwoordelijk voor het eigen prijsbeleid. De overheid kan en moet zich niet bemoeien met de normale bedrijfsvoering.

Het juridische kader biedt weinig ruimte, zaken bij de NS af te dwingen. De minister zal de opmerkingen van de Kamer echter wel doorgeleiden naar de NS. Zo zal hij de NS voorstellen, de tariefsverhoging per 1 juli 2003 te bezien in het licht van de inflatieontwikkelingen en de eigen financiële positie op dat moment. Het is beter om dit percentage nog niet vast te leggen. Het geopperde idee dat de NS zich in de toekomst één keer per jaar uitspreken over prijsverhogingen, bestempelt de minister als sympathiek.

### **Nadere gedachtewisseling**

De heer **Bruls** (CDA) wacht het resultaat van het overleg tussen de minister en de NS af. In ieder geval is tot nu toe de geest van de afspraken niet nageleefd.

Volgens de heer **Duyvendak** (GroenLinks) is de punctualiteit in 2002 gelijk aan die in 2001 en is er dus geen sprake van een stijgende lijn. Reizigers merken dagelijks dat er vertragingen zijn, wat al veel te lang voortduurt. Waarom gaat de minister niet in op de suggestie van de heer Noordzij, over te stappen op vertrek-, overstap- en uitvalpunctualiteit? Hoe staat het in dat verband met de uitvoering van de ongeveer een jaar geleden aangenomen motie-Hofstra, waarin wordt gevraagd om het ontwerpen van een systeem waarmee de verantwoordelijkheid voor vertragingen kan worden bepaald? De overheid heeft te veel sturingsinstrumenten uit handen gegeven. Zal de minister zich inzetten om die weer terug te krijgen?

De minister is volgens de heer Duyvendak onduidelijk over de tarieven. Is hij bereid, terug te gaan naar de NS met de inbreng van de Kamer op dat punt? Het is wel verheugend dat de minister openingen lijkt te bieden.

Mevrouw **Dijkma** (PvdA) geeft aan dat de NS zichzelf beoordelen op zaken als op tijd rijden, informatieverstrekking bij vertraging, vervoercapaciteit en sociale veiligheid. Mede in dat licht is het vreemd dat de minister zegt geen instrumenten te hebben om in te grijpen als het misgaat. De minister valt wel te prijzen voor zijn bereidheid, de mogelijkheden te onderzoeken om het Overgangscontract II nader in te vullen met kwaliteitseisen.

Het stemt weinig hoopvol dat de minister de tariefsverhoging van 1 juli 2003 wil laten afhangen van onder andere de financiële positie van de NS.

Het is al bekend dat die niet florissant is. Heeft de minister de intentie, geld te zoeken op zijn eigen begroting?

De heer **Van Dijke** (ChristenUnie) heeft bedenkingen bij de genoemde inspanningsverplichting. Wat kan de minister doen als de NS deze niet serieus nemen? Wat gebeurt er als de nagestreefde «rust en herstel» niet worden bereikt?

Spreekt de minister de politieke wil uit om de tarieven naar beneden bij te stellen? Hij zal daarvoor middelen moeten vinden bij de NS dan wel op zijn eigen begroting.

Mevrouw **Gerkena** (SP) vindt dat de minister een verantwoordelijkheid heeft ten opzichte van de reiziger. Wil hij zich inzetten voor het garanderen van een minimumpunctualiteit?

Het is een positieve ontwikkeling dat de minister zich wil inzetten om de prijsverhogingen te beperken. Deze leiden tot een afname van het aantal reizigers. Neemt hij dit mee in zijn overwegingen?

De heer **Klein Molekamp** (VVD) geeft aan dat de NS zelf een verband leggen tussen de punctualiteit en de tariefsverhoging. Dit verband zou juridisch moeten worden vastgelegd, zodat de overheid daarop kan toetsen. Overigens is de opmerking van de minister dat hij beschikt over een sanctie door het intrekken van de concessie, flauwekul. Het gaat hier om een monopolist.

Het is goed dat de minister de verhoging per 1 juli nader wil bekijken. De Kamer zou verder zelf externe juridische expertise moeten inhuren om te beoordelen of de tweede verhoging binnen het contract valt.

Mevrouw **Giskes** (D66) vraagt zich af welke criteria de minister kan gebruiken tot 2005 bij de beoordeling of het de goede kant opgaat bij de NS. Het gevaar bestaat dat er drie jaar niets wordt gedaan en dat alles inzakt.

De verandering van de opstelling van de minister ten opzichte van de tarieven is opmerkelijk. In zijn brief gaf hij aanvankelijk aan niets te kunnen doen, nu wil hij gaan praten met de NS en denkt hij het te kunnen regelen. Kan hij dit wel waarmaken? De minister zou er eigenlijk voor moeten zorgen dat de eerste prijsverhoging niet op 31 december 2002 maar op 1 januari 2003 plaatsvindt.

De **minister** geeft aan dat op basis van de rapportage van de heer Noordzij goede indicatoren zullen worden ontwikkeld. Deze komen terug in de concessie, die er waarschijnlijk voor 2005 zal zijn. Hij hoopt echter dat, als alles goed gaat, deze zaken voor 1 januari 2004 zijn geregeld. Het lijkt hem verstandig, op dit moment de bestaande situatie met de verlenging van het Overgangscontract II te handhaven; er is nu sprake van een overgangsfase. Pas op het moment dat de concessiewet is ingevoerd, beschikt de overheid over de goede sturingsinstrumenten. De minister zegt wel toe, schriftelijk toelichting te zullen geven over de vraag naar onderzoek naar de mogelijkheden om nog voor de concessieverlening meer sturingsmogelijkheden, in de vorm van kwaliteitseisen, in het contract op te nemen.

De minister wil zich nog niet vastleggen op een termijn voor het maken van afspraken met de NS. Zijn streven is wel om binnen twee weken en in ieder geval voor de begrotingsbehandeling met een brief hierover te komen. De discussie zal allereerst gaan over de tariefsverhogingen, met de bedoeling om op een lager percentage uit te komen.

Het is niet de bedoeling van de minister om via een bijdrage van het Rijk de voorgenomen prijsverhoging ongedaan te maken. Verder zijn er ook geen mogelijkheden in het kader van de railinfraheffing; deze moet worden geheven op basis van Europese regelgeving. De NS zouden dit



ook niet als argument mogen gebruiken, aangezien de heffing onderdeel is van de normale exploitatie.

De door de heer Klein Molekamp voorgestelde juridische toetsing ziet de minister gaarne tegemoet.

De voorzitter van de vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat,  
De Pater-van der Meer

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