

Vergaderjaar 2001–2002

**27 216**

**Aanvulling van de Wet personenvervoer 2000, strekkende tot invoering van een concessiestelsel voor het personenvervoer per trein (Concessiewet personenvervoer per trein)**

**27 482**

**Nieuwe algemene regels over de aanleg, het beheer, de toegankelijkheid en het gebruik van spoorwegen alsmede over het verkeer over spoorwegen (Spoorwegwet)**

**Nr. 39**

**BRIEF VAN DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT**

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 4 april 2002

Naar aanleiding van de gedachtewisseling in de tweede termijn over de Spoorwegwet en de Concessiewet bied ik u hierbij aan:

- Schriftelijke reactie op de ingediende amendementen en moties Spoorwegwet. (bijlage 1)
- Schriftelijke reactie op de ingediende amendementen en moties Concessiewet. (bijlage 2)
- Enkele toezeggingen met informatie over gekwalificeerd adviesrecht bij concessies, vergelijking Schiphol – Electriciteitssector en het achterlopen van investeringen in onderhoud en milieu. (bijlage 3)
- Afschrift van het «Monitor Verbeterplan» over het tweede half jaar 2001.<sup>1</sup>

Wat dit laatste betreft wil ik het volgende opmerken. Het betreft de rapportage over het eerste half jaar van het Verbeterplan, te weten juli tot en met december 2001. De inhoudsopgave van de Monitor Verbeterplan en het Verbeterplan, dat uw Kamer heeft ontvangen bij mijn herbezinningsbrief van 7 september 2001, zijn opgenomen bij en maken onderdeel uit van het verlengde Overgangscontract II per 1 januari 2002.

Daarmee is het Verbeterplan dus contractueel vastgelegd als ingroei-traject naar de uitgangspositie van het Overgangscontract II in 2005. Wat betreft de prestatie-indicatoren van het Overgangscontract II ziet het Verbeterplan met name op de punctualiteit. Zoals u weet was reeds eind december 2001 op basis van meetgegevens van Railverkeersleiding over de punctualiteit, de uitval van treinen en de behaalde aansluitingen bekend dat de NS de in het Verbeterplan zelf aangegeven targets niet had weten te realiseren. In mijn brief van 2 januari 2002 heb ik uw Kamer daarover en over de consequenties hiervan reeds geïnformeerd. De bijgevoegde rapportage van de NS in het kader van de Monitor Verbeterplan bevestigt die cijfers.

<sup>1</sup> Ter inzage gelegd bij het Centraal Informatiepunt Tweede Kamer.

Zoals ik met uw Kamer heb besproken tijdens het algemeen overleg naar aanleiding van de genoemde 2 januari-brief, heb ik de nieuwe directie van de NS de gelegenheid gegeven om voor juli 2002 nader te analyseren of het Verbeterplan nog aanpassing behoeft. Bij die analyse wordt tevens inzicht gegeven in het niveau van de doelstellingen die voor de komende jaren realiseerbaar worden geacht.

De Minister van Verkeer en Waterstaat,  
T. Netelenbos

**amendement 17 Van den Berg**

In dit amendement wordt voorgesteld om in artikel 56 criteria op te nemen ten aanzien van basiskwaliteit. De in artikel 56 geregelde netwerkverklaring geeft o.a. feitelijke informatie over de staat van de infrastructuur. Dit is niet de plaats om te waarborgen dat de infrastructuur aan bepaalde kwaliteitseisen voldoet, daarvoor is amendement op stuk nr. 43 – opnemen in de concessievoorschriften – beter geschikt. De onderwerpen die in de netwerkverklaring moeten worden opgenomen, zijn ontleend aan de EU-richtlijn. De netwerkverklaring wordt door de beheerder zelf opgesteld. Het is niet de plaats om aan de beheerder eisen te stellen aan de kwaliteit van de infrastructuur. *Dit artikel leent zich daar dus niet voor en ik ontraad het amendement.*

**amendement 19 Stellingwerf**

Voorfinancieringsafspraken kunnen altijd worden gemaakt, maar door financiering van de infrastructuur wordt de vervoerder nog geen eigenaar van de infrastructuur. Bovendien kan de vervoerder ook geen exclusieve discriminatoire rechten op de infrastructuur opeisen. De toelichting op dit amendement geeft als uitgangspunt dat de minister altijd financiële verantwoordelijkheid draagt. Dat is echter onjuist. De wetgeving moet het juist mogelijk maken dat aanpassing ook uit de gebruiksvergoeding kan worden gefinancierd. Die bepaling vloeit rechtstreeks voort uit de EU-richtlijn 2001/14. *Met het amendement wordt een en ander te veel ingeperkt en ik ontraad het amendement.*

**amendement 20 Stellingwerf**

In de tweede termijn heeft de heer Stellingwerf er op gewezen dat hij de door mij geschetste situaties, waarin buitenlandse experts worden ingeschakeld, niet wil uitsluiten. In de op te stellen AMvB kunnen eisen worden gesteld aan de beheersing van de Nederlandse taal. Ik ben het met hem eens dat de toevoeging «voor zover dit voor een behoorlijke uitoefening van de functie vereist is» dan overbodig is. *Het oordeel over dit amendement laat ik over aan de Kamer.*

**amendement 21 Stellingwerf**

*Dit amendement met betrekking tot een voorhangprocedure voor de AMvB-capaciteit kan ik overnemen.*

**amendement 22 Stellingwerf**

Voor het materieel dat volledig voldoet aan de gestelde eisen maar niet feitelijk in gebruik is op het moment van de inwerkingtreding van artikel 34 van de wet zou als gevolg van de rigide formulering van artikel 156 voor elk gebruik een ontheffing nodig zijn. Dat is niet de bedoeling. *De aanvaarding van dit amendement laat ik over aan het oordeel van de Kamer.*

**amendement 23 Van Bommel**

Dit amendement gaat over de nadere uitwerking van de zorg voor aanleg van, studies naar en de realisatie van nieuwbouwprojecten. In het MIT zijn daar uitdrukkelijk afspraken over gemaakt. Dat maakt dat de wijze waarop de studies worden georganiseerd, de planvorming en de besluitvorming door de minister van Verkeer en Waterstaat worden ingevoerd. De

minister moet, ook in overleg met de Tweede Kamer, afwegingen kunnen maken over innovatief aanbesteden, prijsvragen en tenderprocedures. *Ik ontraad het amendement.*

#### **amendement 25 Halsema**

Mevrouw Halsema wil maatregelen treffen ter voorkoming en bestrijding van storingen, maar dat onderwerp hoort niet thuis in artikel 6. In dit artikel worden immers algemene eisen gesteld aan de infrastructuur. Het voorkomen en verhelpen van storingen is een activiteit van de beheerder, hetgeen aan de orde komt in artikel 16a. *Om die reden ontraad ik het amendement.*

#### **amendement 26 Halsema**

Dit amendement stelt voor in art. 6 energievoorziening toe te voegen aan de eigenschappen van de hoofdspoorweginfrastructuur waarover in ieder geval regels moeten worden gesteld bij of krachtens algemene maatregel van bestuur. *Ik heb daar geen bezwaar tegen.*

#### **amendement 27 Halsema**

De bevoegdheid van artikel 4 Richtlijn 2001/14 EG zal in Nederland gebruikt worden om specifieke tariefvoorschriften vast te stellen, met inachtneming van de voorwaarde van beheersmatige onafhankelijkheid. De infrastructuurbeheerder is verantwoordelijk voor zijn eigen beheer, bestuur en interne controle en neemt hierbij het kader en de specifieke heffings- en toewijzingsregels die door de lidstaten zijn opgesteld in acht. Conform dit dwingende Europese recht is de uiteindelijke vaststelling van de gebruiksvergoeding en de inning ervan de bevoegdheid van de beheerder. *Ik moet dit amendement, om artikel 66 zodanig aan te passen dat de minister de overeenkomst sluit met de vervoerder betreffende de hoogte van de gebruiksvergoeding, dan ook ten stelligste ontraden.* Dit is in strijd met de Richtlijn 2001/14 en staat ook haaks op de systematiek van de wet. De EU-richtlijn legt in artikel 4 op dat de beheerder de gebruiksvergoeding vaststelt en int.

#### **amendement 28 Halsema**

Dit amendement betreft een AMvB met technische voorschriften over de eigenschappen van de hoofdspoorweginfrastructuur. In zo'n AMvB gaat het om technische voorschriften, zoals het invoeren van het ERTMS en alles wat daarbij komt kijken. Ik zou de Kamer willen behoeden voor het bespreken van de technische voorschriften voor zo'n systeem. Specifieke kwaliteitseisen aan de beheerder worden via de concessie geregeld. Daarom is het amendement van de heer Hofstra (nr 39) voor de hand liggend, daar zal de Kamer over willen praten, evenals over de concessie voor de personenvervoerder. Maar bij technische voorschriften gaat het echt over relais, kasten, snoeren of over de keuze tussen koper en glasvezel.

Men moet kijken naar de zwaarte van een onderwerp om te bepalen of een voorhang nodig is. Waar het gaat om de kwaliteit van de infrastructuur verwijs ik naar amendement op stuk nr. 43. *Het oordeel over dit amendement laat ik over aan de Kamer.*

### **amendement 29 Halsema**

Onderdeel I van dit amendement stelt voor om de bevoegdheid om bij of krachtens amvb regels en nadere regels over de gebruiksvergoeding te stellen, te vervangen door een verplichting. Onderdeel II van het amendement stelt voor die amvb een voorhangprocedure voor.

Het staat nog niet vast dat er naast de regeling in artikel 66 zelf en naast de voorschriften van de beheerconcessie ook behoefte is aan een uitwerking bij of krachtens amvb. *Daarom ontraad ik onderdeel I van het amendement.* Indien een dergelijke algemene maatregel van bestuur totstandkomt, zou deze samengevoegd kunnen worden met de algemene maatregel van bestuur over de capaciteit.

Met behoud van «kunnen» in artikel 66 lid 8 heb ik daarom geen bezwaar tegen een voorhang van een eventuele amvb over de gebruiksvergoeding. *De aanvaarding van dit amendement laat ik over aan het oordeel van de Kamer met uitzondering van onderdeel I.*

### **amendement 30 Van den Berg**

Over de ZBO hebben wij uitgebreid gesproken. *Dit amendement ontraad ik ten stelligste.*

### **amendement 31 Eurlings en Dijsselbloem**

De amendementen 31 en 43 gaan over de kwaliteit. *Het oordeel over dit amendement laat ik over aan de Kamer.*

### **amendement 32 Eurlings en Dijsselbloem**

Dit amendement beoogt het verlenen van adviesrecht aan vervoerder over de inhoud van de concessie aan de beheerder. Hiertegen heb ik geen bezwaar. Bij amendement 22 op de Concessiewet wordt het gespiegelde adviesrecht van de beheerder op de vervoersconcessies geregeld. *Dit amendement kan ik overnemen.*

### **amendement 33 Eurlings en Dijsselbloem**

Er zijn veel opmerkingen gemaakt over de verantwoordelijkheid van de minister (art. 5). Ik begrijp de behoefte om de verantwoordelijkheid van de minister te expliciteren. *Ik stel voor dit amendement af te stemmen met amendement op stuk nr. 45.*

### **amendement 34 Eurlings en Dijsselbloem (vervangen door nr 43)**

### **amendement 35 Dijsselbloem (vervangen door nr 44)**

### **amendement 36 Halsema en Dijsselbloem**

Dit amendement handelt over de sociale veiligheid. Ik wijs erop dat al in artikel 32 van de Wet personenvervoer, tweede lid, onder h, de verplichting voor vervoerders wordt geregeld om sociale veiligheidsregels op te nemen in de concessie. Dat moet dus. Het amendement beoogt dat de minister wat dit betreft een aanwijzing kan geven wanneer een en ander niet goed genoeg zou verlopen. Daarbij gaat het om decentrale overheden; de minister zal zichzelf geen aanwijzing geven. Er zijn andere overheden die ook afspraken in concessies vastleggen. Op zichzelf wil ik dit amendement wel volgen, afgezien van het onderdeel dat voorziet in verplicht overleg met de minister van BZK. Ik meen dat dit niet in de wet thuishoort. Daarom vraag ik de indieners om dit onderdeel eruit te lichten. Naar ik begrepen heb van mevrouw Halsema was dat er min of meer per

ongeluk in terechtgekomen. Het hoort volgens haar wel thuis in de toelichting, omdat overleg met de minister van Binnenlandse Zaken in een groot aantal gevallen voor de hand ligt, maar nooit verplicht mag zijn. *Indien het verplichte overleg met de minister van Binnenlandse Zaken uit het amendement gelicht wordt, kan ik overnemen.*

#### **amendement 39 Hofstra**

Gezien het belang van een concessie lijkt het me een uitstekend voorstel een concessie niet eerder te verlenen dan vier weken nadat het ontwerp aan beide kamers der Staten-Generaal is overlegd. In de Concessiewet zou een eensluidend artikel kunnen worden opgenomen voor de vervoersconcessie. *Ik neem dit amendement over.*

#### **amendement 40 Poppe**

Dit amendement op artikel 24 betreft aanschaf en onderhoud van rijdend materieel. Mijns inziens behoort dit niet thuis in de Spoorwegwet omdat dit de Concessiewet betreft. *Daarom ontraad ik dit amendement.*

#### **amendement 41 Poppe**

Dit amendement strekt ertoe dat een spoorwegonderneming, die geen eigendom is van de Nederlandse Staat, geen toegang tot hoofdspoorwegen krijgt. Dit zou betekenen dat goederenvervoerders en internationale vervoerders geen toegang meer krijgen. *Ik ontraad dit amendement.*

**amendement 42 Van Walsem** *Gezien het een subamendement is, behorend bij nr 30 (ZBO), ontraad ik dit amendement.*

#### **amendement 43 Eurlings en Dijsselbloem**

Dit amendement op stuk nr. 43 moet in combinatie worden gezien met het amendement op stuk nr. 31. Met die twee samen wordt de basiskwaliteit en de prestatie-indicatoren geregeld. Als die twee in combinatie worden gezien, zijn zij sterker dan de andere amendementen. *Ik neem dit amendement over.*

#### **amendement 44 Dijsselbloem**

Met dit amendement wordt de NMa een extra taak gegeven, namelijk het behandelen van conflictsituaties die zich kunnen voordoen tussen partijen bij een toegangsovereenkomst of kaderovereenkomst en niet reeds kunnen worden aangevat met het bepaalde in het eerste lid. Dit amendement beoogt zoveel mogelijk te voorkomen dat men naar de (civiele) rechter moet. *Ik kan dit amendement dan ook overnemen.*

#### **amendement 45 Hofstra**

Ik stel voor dit amendement af te stemmen met het amendement op stuk nr. 33 en de tekst «verantwoordelijk» te vervangen door «draagt zorg». Tevens stel ik voor dit artikel te verplaatsen naar Hoofdstuk 1, onder vernummering van hoofdstuk 2. *In dat geval kan ik het amendement overnemen.*

### **amendement 46 Hofstra (gewijzigd nr. 38)**

Met dit amendement wordt voorgesteld om de duur van de concessie te beperken tot 15 jaar. Ik wil juist nadrukkelijk de mogelijkheid openen om een concessie voor het beheer van de infrastructuur voor méér dan 15 jaar mogelijk te maken. *Ik ontraad dit amendement.*

### **amendement 56 Stellingwerf en Van den Berg**

De indieners willen met dit amendement vastleggen dat de infrabeheerder in elk geval in beginsel tot taak heeft verkennende studies te verrichten. Daar ben ik tegen, omdat dit ook de hoofdfunctie van het departement van Verkeer en Waterstaat aantast. In het kader van het opdrachtgeverschap worden heel veel taken uitbesteed. *Ik ontraad de Kamer derhalve ten zeerste de aanvaarding van dit amendement.*

## **Moties**

### **motie 47 Dijsselbloem c.s**

De Kamer vindt dat het onroerend goed uit de holding gehaald en bij het Rijk gebracht moet worden. In het kader van binnenstadsontwikkeling spelen heel grote belangen. Met NS Vastgoed heb ik onlangs goede afspraken gemaakt. Ik krijg namelijk allerlei signalen van gemeenten dat NS Vastgoed zich van zijn beste kant laat zien.

Dat neemt niet weg dat de grond ooit met belastinggeld verworven is. Het ontvlechten moet gebeuren, zoals wij vorig jaar al hebben vastgesteld, maar het is juridisch uiterst complex. De Kamer zal zich dat kunnen voorstellen. Om die reden heeft men er in 1995 uiteindelijk niet toe besloten. Het kabinet heeft de Kamer in de nota die vorig jaar zomer is verstuurd, laten weten dat het toch gebeurt. Ik vraag er echter tijd voor. Er is een werkgroep opgericht waar ook het ministerie van Financiën zitting in heeft, om te bekijken hoe het precies kan gebeuren. In dit stadium is het niet zo snel te regelen zonder dat er grote juridische conflicten ontstaan. De Raad voor het vastgoed van de rijksoverheid kent overigens geen beheerstaken. Je kunt het beheer daar dus niet onderbrengen. Als deze taak bij de overheid zou komen, dient deze te worden ondergebracht bij Domeinen. De Raad voor het vastgoed is meer een raad van toezicht. Misschien kan de tekst gewijzigd worden, zodat er Domeinen komt te staan. *De motie neem ik derhalve over.*

### **motie 53 Eurlings**

Alhoewel niet dwingend voorgeschreven laat de wet de mogelijkheid open om «kleine aanpassingen» van de railinfrastructuur te laten financieren door een vervoerder. Uiteraard is dit een zaak van de vervoerder en de infrabeheerder onderling. Er kunnen zich situaties voordoen waarin dit gewenst is. *Ik ontraad daarom deze motie.*

### **motie 55 Hofstra**

In het kader van de aandelenoverdracht van de taakorganisaties worden ook over de railaansluitingen gesproken. De Kamer zal over de uitkomst hiervan geïnformeerd worden. *De motie neem ik derhalve over.*

**Amendementen**

Nr. 15 van de heer **Poppe** over het niet door mogen rekenen van boetes in tarieven is sympathiek maar niet praktisch uitvoerbaar. Voorts doorkruist dit amendement de eigen verantwoordelijkheid van de decentrale concessieverleners om het effect van boetes in te schatten en te regelen. Het tariefbeleid kan reeds met concessievoorschriften worden gereguleerd. Dit gebeurt ook.

*Dit amendement ontraad ik.*

Nr. 18 van mevrouw **Halsema** over kaartintegratie is sympathiek en ondersteunt mijn beleid, maar is bij invoering van de Concessiewet nog niet uitvoerbaar. Het is niet mogelijk om de huidige strippenkaart en de huidige treinkaartjes te integreren. Dit is pas uitvoerbaar als de chipkaart operationeel is.

*Dit amendement ontraad ik.*

Nr. 19 van mevrouw **Halsema** betreft de decentralisatie van de bevoegdheid om te kiezen voor aanbesteding of voor een andere procedure. Dit is in strijd met de hoofdlijn van de Wp 2000. In de Wp 2000 is de aanbestedingsplicht van de decentrale concessies verankerd. Ik wil daar niet nu, zeker niet voorafgaand aan de wettelijk vastgelegde evaluatie van de wet, op terugkomen.

*Dit amendement ontraad ik.*

Nr. 20 van mevrouw **Halsema** betreft het schrappen van artikel 108, boek 8 BW.

Mede op grond van het advies van professor Nieuwenhuis acht ik dit niet verantwoord. In overleg met mijn collega van Justitie werk ik aan een wijziging van dit artikel. Hierover zal ik voor het einde van het jaar de Tweede Kamer een notitie doen toekomen.

*Dit amendement ontraad ik.*

Nr. 21 van de heer **Dijsselbloem** over de verantwoordelijkheid van de rijksoverheid voor het openbaar personenvervoer ondersteunt mijn beleid. Het amendement is echter niet nodig.

*De aanvaarding van dit amendement laat ik over aan het oordeel van de Kamer.*

Nr. 22 van de heren **Dijsselbloem** en **Eurlings** betreft het adviesrecht van de infrabeheerder ten aanzien van de concessies voor spoorvervoer ondersteunt mijn beleid, mits 'Onze Minister' wordt gewijzigd in 'de concessieverlener'. Ook regionale concessies maken gebruik van de hoofdspoorweginfrastructuur die wordt beheerd door de infrabeheerder. Voorts stel ik voor om na «.. wordt verleend» toe te voegen: «gewijzigd of geheel of gedeeltelijk wordt ingetrokken,». Hiermee ontstaat symmetrie met het adviesrecht van vervoerders in de Spoorwegwet ten aanzien van het verlenen, wijzigen en intrekken van de concessie aan de infra-beheerder.

*Dit amendement neem ik over, mits mijn tekstsuggesties worden overgenomen.*

Nr. 23 van de heren **Dijsselbloem** en **Eurlings** over de chipkaart ondersteunt mijn beleid.

*Dit amendement neem ik over.*



Nr. 25 van de heren **Eurlings** en **Dijsselbloem** over concessievoorschriften over punctualiteit, zitplaatskans en serviceniveau acht ik niet nodig, maar niet onwerkbaar, mits deze wordt toegesneden op het hoofd-railnet. Een verplichte regeling van bijvoorbeeld de zitplaatskans in bussen lijkt me niet nodig.

*De aanvaarding van dit amendement laat ik over aan het oordeel van de Kamer, mits het amendement wordt toegesneden op het hoofd-railnet.*

Nr. 26 van de heer **Hofstra** over de voorhangprocedure van de concessie voor het hoofd-railnet ondersteun ik, mits deze wordt gericht op artikel 69c in amendement 24 of anders in artikel 69a van het wetsvoorstel. Daar is de juiste plek. Daartoe stel ik de volgende formulering voor: «In artikel I, onderdeel Y, wordt aan artikel 69a een lid toegevoegd, luidend:

4. Een concessie voor het hoofd-railnet wordt door onze Minister niet eerder verleend dan vier weken nadat het ontwerp aan beide kamers der Staten-Generaal is overgelegd.» *Dit amendement neem ik over, met inachtneming van mijn aanvullende suggestie.*

Nr. 27 van de heer **Eurlings** betreft wijziging van de concessie halverwege.

De mogelijkheid tot wijzigen wordt met dit amendement juist beperkt. In artikel 20 Wp 2000 is al vastgelegd dat een concessieverlener een concessie kan wijzigen. *Dit amendement ontraad ik.*

Nr. 28 van de heer **Hofstra** met het verbod op subsidie voor het hoofd-railnet.

Het is geen regeringsbeleid om subsidie te verlenen voor het hoofd-railnet. Het voert echter te ver om deze mogelijkheid wettelijk uit te sluiten. *Dit amendement ontraad ik.*

Nr. 29 van de heer **Eurlings** over de concessieduur is een beperking van de flexibiliteit van het vaststellen van de concessieduur. Hiermee zouden kortdurende concessies niet meer mogelijk zijn. Ook de mogelijkheid van een kortdurende concessie is nodig, bijvoorbeeld voor de recuperatieperiode van NS voor het hoofd-railnet tot 2005 of voorafgaande aan een afgesproken decentralisatie van een contractsectorlijn. *Dit amendement ontraad ik.*

Nr. 30 van de heer **Eurlings** over de relatie tussen de concessie en de voor de uitvoering daarvan benodigde capaciteit.

Zoals ik reeds meerdere malen heb gesteld wordt in de concessie niets vastgelegd waaraan de concessiehouder niet kan voldoen. Als in de concessie bijvoorbeeld op treinpadniveau capaciteit wordt gespecificeerd, moet de beheerder deze afspraken eerbiedigen. Zowel art. 32 lid 2 als art. 44 lid 2 sub e van de Concessiewet hebben hier betrekking op. Bij het vastleggen in de concessie wordt de beheerder ook gehoord (cf. amendement 22). *Dat maakt dit amendement overbodig en ongewenst.*

Het huidige amendement stuit ook op bezwaren bij de huidige infra-beheerder en de goederenvervoerders omdat het vastleggen van de korte en lange termijn capaciteit indruist tegen de bevoegdheden van de infrastructuurbeheerder zoals deze in richtlijn 2001/14 zijn vastgesteld en in de Spoorwegwet zijn opgenomen. Middels de kaderovereenkomst, de netverklaring en de toegangsovereenkomst weet de concessiehouder welke infrastructuurcapaciteit de beheerder ter beschikking kan en zal gaan stellen. De beheerder heeft als coördinator van alle infrastructuurcapaciteit bovendien ook te maken met de aanvragen van andere vervoerders en zal dus keuzes moeten maken. Dat betekent dat het vastleggen van de korte termijn capaciteit in de concessie daarbij niet de juiste plaats is omdat anderen vervoerders daarmee geschaad kunnen worden.

Komend jaar gaan wij tripartiet, dus met beheerder en vervoerder, de concessies vormgeven. Als er ten aanzien van capaciteit aanvullende regelgeving nodig mocht blijken dan biedt de in de wet genoemde AmvB capaciteit daar nog alle gelegenheid toe. *Ik moet dit amendement dan ook ontraden.*

Nr. 31 van de heren **Dijsselbloem** en **Eurlings** over de concessie voor het hoofdrailnet en over de managementaanbesteding acht ik een verbetering van het wetsvoorstel. *Dit amendement neem ik over.*

Nr. 32 van de heer **Poppe** over het ontslagverbod van personeel bij overgang van een concessie (met uitzondering van het management). Dit is al uitvoerig en goed geregeld in het BW en de Wp 2000. *Dit amendement ontraad ik.*

Nr. 33 van de heer **Hofstra** beoogt de regeling voor verplichte overdracht van materieel voor de eerste concessie van gedecentraliseerde lijnen buiten toepassing te verklaren. De kern van de regelingen over de overgang van materieel is de flexibiliteit er van. Per geval zal de concessieverlener moeten beoordelen of in het belang van de continuïteit van het vervoer of bijvoorbeeld ter voorkoming van kapitaalvernietiging het materieel in de toekomst over moet. Dit amendement zou de concessieverlener van dit recht ontnemen, hetgeen discontinuïteit van het vervoer teweeg zou kunnen brengen als de bestelling van het nieuwe materieel vertraging oploopt. *Dit amendement ontraad ik.*

Nr. 34 van mevrouw **Halsema** betreft de relatie tussen de financiële afspraken in een concessie en de gebruiksvergoeding op grond van de Spoorwegwet.

Ik begrijp dat mevrouw Halsema wil voorkomen dat een vervoerder twee keer moet betalen voor hetzelfde. Ik ben het er mee eens dat dit moet en zal worden voorkomen, zoals ik ook in de nota naar aanleiding van het nader verslag op blz. 12 op een vraag van de leden van de fractie van Groen Links heb geantwoord. Naar mijn mening is dit al afdoende geregeld. Indien mevrouw Halsema dit amendement toch wil indienen, adviseer ik haar om het amendement als een apart lid, met de beperking tot personenvervoer per trein, te doen opnemen in artikel 25 van de Wp 2000 (waar de bepaling omtrent de concessieprijs is opgenomen) in plaats van artikel 32 van de Wp 2000 waar de bepalingen omtrent concessievoorschriften en boetes zijn opgenomen. In technische zin dient dan artikel I, onderdeel G van de Concessiewet te worden gewijzigd. *In zijn huidige vorm ontraad ik dit amendement.*

## **Moties**

Nr. 48 van de heer **Dijsselbloem** en mevrouw **Halsema** betreft het verlengen van de zittingsduur van de vier rijksambtenaren in de raad van commissarissen van de NS.

De datum van 1 juli 2002 als eind van het interim-commissariaat van de rijksambtenaren is afgesproken. Ik heb er zelf ook bezwaar tegen als ik mijn secretaris-generaal en mijn directeur-generaal personenvervoer nog langer voor een groot deel moet missen. Ook niet-ambtenaren zijn uitstekend in staat om de raad van commissarissen van NS te vormen. *Deze motie ontraad ik sterk.*

Nr. 49 van de heer **Poppe** betreft de invoering van een universele chipkaart voor het openbaar vervoer en met het verzoek aan de regering om daarover binnen een half jaar te rapporteren.

De heer Poppe geeft mij nog een half jaar de tijd. Ik heb geen behoefte aan deze motie, omdat het proces veel sneller zal gaan. *De aanvaarding van deze motie laat ik over aan het oordeel van de Kamer.*

Nr. 50 van de heer **Van Walsem en Hofstra** betreft de uniforme grondslag voor de waardebepaling van de rechten en plichten in de wet. Een uniforme waardebepaling van produktiemiddelen is niet mogelijk. Hiervoor verschillen deze rechten en plichten te veel. Dit hebben mijn adviseurs van verschillende disciplines (accountants, economen en juristen) mij benadrukt.

*Deze motie ontraad ik.*

Nr. 51 van de heer **Eurlings** betreft de introductie van een systeem van benchmarking voor de beoordeling van de prestaties van NS Reizigers. Een benchmark is een goede methode van beoordeling. Een Europese benchmark, met daaraan toegevoegd Japan geeft een goed beeld.

*Deze motie neem ik derhalve over.*

Nr. 52 van de heren **Eurlings** en **Dijsselbloem** betreft het voordrachtsrecht van de reizigersorganisaties van één lid van de raad van commissarissen van NS.

De leden van een raad van commissarissen dienen het gehele bedrijfsbelang in aanmerking te nemen en niet vanuit een deelbelang het beleid van het bestuur te beoordelen. Deskundigheid ten aanzien van reizigersbelangen wordt meegenomen in de profielschets van de nieuwe raad van commissarissen. Een voordrachtsrecht voert te ver.

*Deze motie ontraad ik.*

Nr. 54 van de heren **Eurlings** en **Dijsselbloem** betreft de invoering van prestatiebeloning van het management van NS-Reizigers.

De vorm van beloning kan beperkend zijn ten aanzien van de selectie van het management. Ik wil dat de raad van commissarissen over de ruimte beschikt om het beste management te kunnen selecteren.

*Deze motie ontraad ik.*

Nr. 57 van de heren **Stellingwerf** en **Van den Berg** betreft haalbaarheidsonderzoeken naar de mogelijkheden om buiten gebruik gestelde spoorlijnen te heropenen.

Dergelijke onderzoeken worden verricht en mijn departement verleent medewerking aan deze onderzoeken. Het initiatief daartoe ligt echter bij de decentrale overheden. Het gaat tenslotte om gedecentraliseerd vervoer. Het is niet juist dat de regering nu weer het initiatief op dit punt neemt. *Deze motie ontraad ik.*

Nr. 58 van de heer **Stellingwerf** betreft de onwenselijkheid van de koppeling van de tarieven van de regionale vervoerders aan de tarieven van de NS.

Ik ondersteun de strekking van deze motie. Het is inderdaad niet juist dat decentrale vervoerders 'gestraft' kunnen worden door de koppeling van hun tarieven aan de tarieven van de NS. Echter, er is een groot voordeel gemoeid met deze koppeling. Immers, de koppeling maakt de wederzijdse kaartacceptatie en daarmee de kaartintegratie tussen de regionale vervoerders en de NS mogelijk. Dat is de reden voor de decentrale overheden om de koppeling verplicht te stellen en om de regionale vervoerders op dit punt te subsidiëren. De ontkoppeling zou de mogelijkheden voor integratie teniet doen. Dit is in strijd met de belangen van de reizigers. *Deze motie ontraad ik.*

**1. Gekwalificeerd adviesrecht consumentenorganisaties bij concessies**

De heer **Van Walsem** heeft tijdens de behandeling van het wetsvoorstel Concessiewet personenvervoer per trein gevraagd of er verschil is tussen het adviesrecht van de consumenten bij de concessieverlening – volgens de heer Van Walsem enkelvoudig adviesrecht – en het adviesrecht bij besluiten van concessiehouders. In dat laatste geval hebben de consumenten een gekwalificeerd adviesrecht.

Ik heb gezegd dat het gekwalificeerd adviesrecht ook geldt bij de concessieverlening, maar wilde dit nog even uitgezocht zien. De overheden zijn op grond van de Algemene Wet Bestuursrecht en de algemene beginselen van behoorlijk bestuur reeds verplicht hun besluiten te motiveren. Deze besluiten kunnen door de bestuursrechter worden getoetst. Dit geldt derhalve ook voor de besluiten van deze overheden met betrekking tot de concessieverlening. Dit element is dan ook niet in de Concessiewet geregeld.

In de Concessiewet is het gekwalificeerd adviesrecht met betrekking tot bepaalde besluiten van de concessiehouders geïntroduceerd. Op grond hiervan moeten ook de concessiehouders bij het niet of niet geheel volgen van het advies van de consumentenorganisaties hun besluiten motiveren en staat voor deze organisaties een gang naar de burgerlijke rechter open.

**2. Vergelijking Schiphol – Electriciteitssector met Spoorsector**

De heer **Hofstra** vroeg de parallel te trekken tussen de Spoorwegwet en Schiphol en de Electriciteitssector.

*Schiphol:*

1. Eigendom infrastructuur: geen verschil tussen spoor (grond en rails) en Schiphol (terrein en landingsbanen), want in beide gevallen wordt de eigendom daarvan weer rechtstreeks bij de Staat ondergebracht (wat Schiphol betreft mits Kamer met aanhangig wetsvoorstel instemt).
2. Status infrabeheerder: in beide gevallen geen overheidsinstantie: ook Schiphol krijgt (houdt) volgens het aanhangige wetsvoorstel een private beheerder (NVLS), algemeen recht op toegang (*landingsrechten*, vergelijkbaar met het algemene recht op toegang zoals dat is vastgelegd in artikel 25 van het wetsvoorstel) volgt voor EU-landen uit EU-verordening en voor niet-EU-landen uit bilaterale verdragen, de *landingsslots* (vergelijkbaar met treinpaden en rijwegen) worden toegekend door een stichting, die niet wordt beschouwd als zbo.

*Elektriciteit:*

1. Op het elektriciteitsnet concurreren anders dan bij spoor leveranciers van stroom om de klandizie van hetzelfde huishouden/bedrijf. Het elektriciteitsnet is in handen van regionale distributiebedrijven (NV's 100% in handen regionale overheden). Er komt binnenkort een wetsvoorstel om het economisch eigendom tot 49% te gaan privatiseren, juridisch eigendom blijft bij regionale overheid.
2. Het publieke belang van universele dienstverlening, goede elektriciteit voor iedereen bereikbaar, is bij wet geregeld. Toezicht op distributiebedrijven door DTe (vergelijkbaar met de Vervoerkamer) op door die bedrijven te hanteren tarieven en toegangsvoorwaarden en beschikbaar te stellen capaciteit. Het grote verschil met spoor is dus een sterke

concurrentie op het net, zowel tussen producenten als tussen aanbieders.

### **3. Achterstand in onderhoud infrastructuur en investeringen in milieu-eisen**

Zowel de heer **Dijsselbloem** als de heren **Eurlings** en **Hofstra** hebben mij gevraagd of er een achterstand is bij het onderhoud aan de spoorweginfrastructuur en is gevraagd naar de milieukosten van 5 miljard.

In mijn brief van 7 maart aan de voorzitter van de Tweede Kamer ben ik daar nader op ingegaan. Uit de gehouden audits blijkt dat zowel het aan Railinfrabeheer beschikbaar gestelde bedrag voor 2001 (€ 768 mln) als 2002 (€ 798 mln) realistisch is én toereikend voor het leveren van de afgesproken prestatie.

Voor de middellange en lange termijn (2003–2008) zijn echter bij de huidige afspraken rond de gebruiksvergoeding en kwaliteitsverbetering (35–40% minder storingen) bovenop de thans in de meerjarig beschikbare begrotingsbedragen extra middelen benodigd. In totaal gaat het om een tekort op de begroting voor beheer en instandhouding van € 588 mln in de vijfjarige periode tot en met 2007. Voor dit bedrag zijn de volgende dekkingsrichtingen aangegeven: het ten laste brengen van de (aanleg-)investeringen in het Infracfonds, herschikking binnen het Fonds Eenmalige Bijdrage NS (FENS), een grotere efficiency bij Railinfrabeheer, toekenning van additionele middelen dan wel een combinatie van deze mogelijke opties.

Voor de volledigheid wordt opgemerkt dat stringenter veiligheidsmaatregelen en milieueisen (op het gebied van geluid e.d.) alsmede een eventuele mogelijke wens naar een hoger kwaliteitsniveau van het spoor, het budgettaire beslag mogelijk zullen doen toenemen. De milieukosten bedragen 5 miljard als alles met infra wordt opgelost. Er zijn onderzoeken uitgevoerd naar kosten van milieu om bij huidige wet- en regelgeving en bij het verwachte vervoer tot 2010 en met huidige stand der techniek via infrastructuurmaatregelen tot oplossing van de milieuproblematiek te komen. Dat gaat volgens deze onderzoeken gepaard met hoge kosten.

De milieuproblematiek willen we niet alleen via infrastructuurmaatregelen oplossen. In gang is gezet het overleg met het ministerie van VROM over de wet- en regelgeving, zowel wat betreft MIG, de circulaire industrielawaai, de AmvB gevaarlijke stoffen als de routing van gevaarlijke stoffen. Daarnaast is een innovatieprogramma ontwikkeld, wordt de effectiviteit en financiering van bronmaatregelen bestudeerd in het kader van de «lBO-benutting» en werken taakorganisaties aan de ontwikkeling van nieuwe instrumenten bij het capaciteitsmanagement, de differentiatie bij de gebruiksvergoeding en gebruiksregels voor het spoor.

Daarnaast worden maatregelen genomen ter vermindering van de geluidsbelasting in nieuwbouwprojecten en bij de prioritaire emplacementen. De gecombineerde inzet van middelen en instrumenten zal moeten leiden tot vermindering van de milieuproblematiek.