

Vergaderjaar 2000–2001

27 465

Overname aandelenpakket in een aantal taakorganisaties van de NV Nederlandse Spoorwegen

Nr. 2

VERSLAG VAN EEN ALGEMEEN OVERLEG

Vastgesteld 10 januari 2001

De vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat¹ heeft op 30 november 2000 overleg gevoerd met minister Netelenbos van Verkeer en Waterstaat over:

- **de procedurele voortgang van het wettelijk kader m.b.t. het spoor (i.c. nieuwe spoorwegwet en concessiewet), mede in relatie tot de voorgenomen uitplaatsing van de NS-taakorganisatie en het prestatiecontract tussen de staat en de NS;**
- **de brief van de minister van Verkeer en Waterstaat van 16 oktober 2000 inzake mededeling van het voornemen van de staat om het volledige aandelenpakket van NS over te nemen (Kamerstuk 27 465, nr. 1).**

Van dit overleg brengt de commissie bijgaand beknopt verslag uit.

Vragen en opmerkingen uit de commissie

De heer **Van Gijssel** (PvdA) wijst erop dat de Kamer in het verleden herhaaldelijk en duidelijk heeft uitgesproken dat zowel de aanbestedingen als de uitplaatsing van de taakorganisaties uitsluitend binnen een wettelijk kader zouden moeten plaatsvinden. De Kamer heeft voortdurend gemaand tot spoed, maar desondanks heeft de minister vier jaar nodig gehad om met wetgeving te komen. Nu gunt zij de Kamer slechts zeer korte tijd om het resultaat te beoordelen. Het gaat om belangrijke, ingrijpende en langjarige besluiten. De PvdA was destijds al geen warm voorstander van de uitplaatsing vanwege het negatieve advies van de commissie-Wijffels en de slechte ervaringen in Zweden. Nu moet zij constateren dat de uitplaatsing zeer gebrekkig is geregeld. De interim-regeling bewerkstelligt een onwenselijke, hybride situatie: er is sprake van een organisatorische afscheiding, maar tegelijk van een status-quo bij de verdeling van bevoegdheden. Zo wordt de feitelijke zeggenschap voor een aantal taakorganisaties niet geheel overgeheveld.

De heer Van Gijssel pleit voor een veel zorgvuldiger besluitvormingstraject dan nu is voorzien. Allereerst moeten op basis van de nieuwe Spoorwegwet de bevoegdheden en taken definitief aan de organisaties worden toebedeeld. Pas daarna kan aan de Concessiewet worden gewerkt: 1 april 2001 is hiervoor een geschikte streefdatum. Onderwijl moet de Kamer een zelfstandig onderzoek verrichten naar een aantal aspecten van het functio-

¹ Samenstelling:

Leden: Blaauw (VVD), voorzitter, Van den Berg (SGP), Reitsma (CDA), Biesheuvel (CDA), Rosenmöller (GroenLinks), Valk (PvdA), Van Gijssel (PvdA), Leers (CDA), ondervoorzitter, Feenstra (PvdA), Van Heemst (PvdA), Verbugt (VVD), Giskes (D66), Stellingwerf (RPF/GPV), Klein Molekamp (VVD), Hofstra (VVD), Wageenaar (PvdA), Van der Knaap (CDA), Ravestein (D66), Van der Steenhoven (GroenLinks), Niederer (VVD), Van Bommel (SP), Eurlings (CDA), Herrebrugh (PvdA), Hindriks (PvdA) en De Swart (VVD).

Plv. leden: Te Veldhuis (VVD), Bakker (D66), Th. A. M. Meijer (CDA), Stroeken (CDA), Van Gent (GroenLinks), Waalkens (PvdA), Crone (PvdA), Atsma (CDA), Duivesteijn (PvdA), Witteveen-Hevinga (PvdA), Voûte-Droste (VVD), Augusteijn-Esser (D66), Schutte (RPF/GPV), Geluk (VVD), Luchtenveld (VVD), Spoelman (PvdA), Buijs (CDA), Van Walsem (D66), Vendrik (GroenLinks), Weekers (VVD), Poppe (SP), Dankers (CDA), Depla (PvdA), Dijsselbloem (PvdA) en Nicolai (VVD).

neren van de Nederlandse Spoorwegen. Het onderzoek moet onder andere gericht zijn op de effectiviteit van de investeringen in de afgelopen tien jaar: hoe is bijvoorbeeld de capaciteitsuitbreiding benut? Verder moeten meer structurele oorzaken achter de problematiek bij de Nederlandse Spoorwegen worden achterhaald: de Nederlandse Spoorwegen wijten de huidige problematiek aan een gebrek aan materieel en personeel en schuiven de schuld daarvoor af naar de politiek, maar is het gebrek geen gevolg van een bewuste keuze van de NS-directie, die de financiële positie van de Nederlandse Spoorwegen wilde optimaliseren in het licht van de voorziene beursgang? Daarmee zouden de Nederlandse Spoorwegen hun contract met de overheid niet nakomen. Het onderzoek moet verder inzicht verschaffen in de perspectieven: waartoe zijn de Nederlandse Spoorwegen bereid en in staat? Slechts als aan deze voorwaarden is voldaan, is afsplitsing en de verlening van de concessie per 1 juli 2001 mogelijk.

De minister heeft aangegeven dat het noodzakelijk is om het memorandum of understanding (MOU) om te zetten in een contract. De Kamer is nog niet bekend met de inhoud daarvan. Hoe het ook zij, de korte beslissingstermijn die de Kamer wordt geboden vindt de heer Van Gijssel voor een dergelijke langdurige overeenkomst onverantwoord. Uit de inhoud van het MOU valt wel het een en ander af te leiden. Zo zullen de Nederlandse Spoorwegen een kleiner net bedienen, maar hetzelfde bedrag ontvangen. Een aantal kwalitatieve normen, zoals materieelinzet en aantal zitplaatsen, zijn vervangen door groeिनormeringen. Vergeleken met het overgangscontract kan dit een aanzienlijke verslechtering betekenen voor de reizigers. Voor het komend jaar wordt dezelfde groei-prognose van 3% gehanteerd, maar het is zeer de vraag of de Nederlandse Spoorwegen dat streefgetal zullen halen. Verder is in tegenstelling tot het oude contract geen sprake van afzonderlijke punctualiteitsnormen per knooppunt. Ook is het maar zeer de vraag of de vastgestelde sancties uiteindelijk zullen kunnen worden geëffectueerd. De heer Van Gijssel roept de Kamer derhalve op om niet in te stemmen met het contract dat per 1 januari 2001 allerlei gewichtige zaken voor een lange periode zal vastleggen.

De heer **Reitsma** (CDA) schetst de huidige staat van het spoor: vele vertragingen en onvoldoende materieel en reizigers, terwijl de wegen propvol zijn. Ook hij herinnert aan de heldere afspraken rond de verzelfstandiging van de Nederlandse Spoorwegen: uitplaatsing van de taakorganisaties, het wettelijk kader dat 1 januari 2000 gereed moest zijn en teruggave van het juridische eigendom van het spoor aan de staat als de verzelfstandiging zou worden voortgezet. De problematiek is ernstig en blijkt hardnekkig. Het roert dus om en daartoe moeten wellicht bepaalde aspecten van de verzelfstandiging worden heroverwogen. De minister heeft de afspraak met de Kamer om uitplaatsing van de drie taakorganisaties alleen in een wettelijk kader te doen plaatsvinden, niet tijdig waargemaakt en is daarmee de wens van de Kamer niet nagekomen. Zij dient te stoppen met het aanleggen van privaatrechtelijke noodverbanden om de doelstellingen met betrekking tot de taakorganisaties toch te kunnen doorzetten. Indien nodig zal de CDA-fractie de algemene maatregel van bestuur met voorhangbepaling trachten te blokkeren. Gezien de grote belangen voor reizigers vindt het CDA een publiekrechtelijke regeling de enige toelaatbare optie. De afronding van de Spoorwegwet en de Concessiewet moet nu voortvarend worden aangepakt en pas daarna zijn de uitplaatsing van de taakorganisaties en het prestatiecontract aan de orde; deze volgorde mag zeker niet worden omgekeerd. De Kamer wenst een voorafgaand wettelijk kader en voldoende tijd voor een adequate beoordeling van de voorstellen. De heer Reitsma ontraadt de minister derhalve het prestatiecontract te tekenen.

De heer **Van Walsem** (D66) heeft de indruk dat de minister in haar doortastendheid, voortvarendheid en ambitie om bij de verzelfstandiging van de Nederlandse Spoorwegen het tempo erin te houden, de wensen van de Kamer inzake de te betrachten zorgvuldigheid enigszins veronachtzaamt. De zorgvuldigheid van het proces is gebaat bij wat meer tijd en van een uitstel van het prestatiecontract zal niemand wakker liggen. De heer Van Walsem sluit zich derhalve aan bij de inbreng van de vorige leden.

Mevrouw **Halsema** (GroenLinks) betwijfelt ten eerste of voor de reizigers voldoende waarborgen zijn gecreëerd om het prestatiecontract per 1 januari in werking te laten treden en de taakorganisaties uit te plaatsen. Er is nog geen sprake van een nieuwe Spoorwegwet. De uitplaatsing van de taakorganisaties zou moeten plaatsvinden op basis van een interim-besluit, dat overigens is gebaseerd op een rapport dat door de Kamer sterk is bekritiseerd. Dat rapport ontbeert overigens een kabinetsstandpunt.

Over de sturingsrelaties, het toezicht, de bevoegdheden van de minister en de bekostiging bestaan grote onzekerheden. De minister maant de Kamer desondanks om met de voorgenomen uitplaatsing per 1 januari akkoord te gaan, opdat de huidige hybride situatie wordt doorbroken. Het is maar zeer de vraag of dat door een snelle, maar kwalitatief magere uitplaatsing wordt bereikt. Ook blijkt uit de brief van de minister van 30 november 1999 dat de bestaande overeenkomst met betrekking tot de invoering van de nieuwe Spoorwegwet kan worden verlengd. Voor een zorgvuldige uitplaatsing en het nakomen van de wensen van de Kamer dient de minister dus te wachten op de nieuwe Spoorwegwet.

Voor het prestatiecontract ontbreekt eveneens het wettelijk kader, wat impliceert dat dit op privaatrechtelijke basis zou moeten geschieden. In plaats van een definitief prestatiecontract moet er een nieuw overgangcontract in het leven worden geroepen, dat geldt totdat er een concessie op basis van de Concessiewet bestaat. Overigens bestaat er, één maand voor de geplande inwerkingtreding ervan, niet eens een echt prestatiecontract dat de Kamer kan beoordelen. Wel is sprake van een betrekkelijk schamel MOU, waarin de waarborgen voor de verbetering van service en comfort voor de reizigers er bekaaid van afkomen. Het MOU staat echter wel de mogelijkheid van een uitstel van zes maanden toe. De besluiten met betrekking tot het prestatiecontract en de uitplaatsing van de taakorganisaties dienen derhalve te worden uitgesteld totdat zij kunnen geschieden op basis van het wettelijke kader van de Concessiewet en de nieuwe Spoorwegwet; dit komt niet alleen overeen met de herhaaldelijk uitgesproken wens van de Kamer, maar voorkomt bovendien dat de Kamer zich bij de bespreking van de wetten gebonden zal zien aan de afspreken van het ministerie met de Nederlandse Spoorwegen. Mevrouw Halsema acht het van groot belang dat de Kamer in de tussentijd het onderzoek verricht dat de heer van Gijzel heeft bepleit.

De heer **Hofstra** (VVD) vindt ook dat nu op het spoor sprake is van een chaos, maar benadrukt wel dat de Nederlandse Spoorwegen, al het gepraat en geklaag in de Kamer ten spijt, de problemen zelf zullen moeten aanpakken. De Nederlandse Spoorwegen hebben er goed aan gedaan om nieuw materieel aan te schaffen. Bij hen heerst echter niet alleen een materieelprobleem, maar ook een cultuurprobleem: de mentaliteit van het NS-personeel, dat een weinig constructieve houding uitstraalt en niet bepaald de indruk wekt graag de handen uit de mouwen te steken om de problemen aan te pakken, valt zeer te betreuren. Een verkoop van een groot deel van de aandelen – let wel: geen beursgang – aan een externe binnenlandse of buitenlandse aandeelhouder zal ongetwijfeld een verandering ten goede in de bedrijfscultuur bewerkstelligen. Klopt het overigens dat de punctualiteit van de Nederlandse Spoorwegen dit jaar aanmerkelijk lager uitvalt dan de twee voorgaande jaren?

De heer Hofstra heeft er moeite mee dat een van de taakorganisaties, namelijk NS-Reizigers, na de uitplaatsing een sturende rol zal vervullen bij het gebruik van de railinfrastructuur, met name bij de knooppunten. Hij toont zich voorstander van het bonus-malusstelsel in het prestatiecontract. Moeite heeft hij met de onmogelijkheid van de Nederlandse Spoorwegen om claims in te dienen bij het rijk als beheerder van de infrastructuur. Het voorgestelde Kameronderzoek zou zich volgens de heer Hofstra overigens niet alleen moeten richten op het handelen van het ministerie en van de Nederlandse Spoorwegen, maar ook op het inconsistente gedrag van de Kamer zelf.

Ook de heer **Van den Berg** (SGP) herinnert aan de kamerbreed herhaaldelijk uitgesproken wens van een voorafgaande en samenhangende wetgeving die de verzelfstandiging van het spoor moet begeleiden. Achtereenvolgende kabinetten zijn onzorgvuldig met die Kamerwens omgegaan. Na vier à vijf jaar is de benodigde wetgeving uiteindelijk aan de Kamer voorgelegd, maar tegen de achtergrond van de ingrijpendheid van dit besluit en de grote belangen die op het spel staan, vergt deze zeer zorgvuldige behandeling.

De weg waarvoor de minister heeft gekozen, het interim-besluit en de privaatrechtelijke overeenkomst, passen niet in het bestaande publiekrechtelijke kader, namelijk de vigerende Spoorwegwet. De laatste zal dus moeten worden aangepast alvorens verder kan worden gegaan. Nog zwaarder weegt voor de heer Van den Berg de wijze waarop de Kamer als medewetgever buitenspel dreigt te worden gezet: als de minister haar zin krijgt, dan kan de Kamer het proces immers slechts achteraf en indirect beïnvloeden. Daarbij komt dat de Kamer nog niet eens over het contract beschikt. Als de Kamer haar publiekrechtelijke rol serieus neemt, dan kan zij dus niet instemmen met de ingangsdatum van 1 januari, net zo min als met de overname van het aandelenpakket. De heer Van den Berg stelt voor om de uitplaatsing en het prestatiecontract minstens een halfjaar uit te stellen, totdat de Spoorwegwet en de Concessiewet gereed zijn. Tegen dit uitstel bestaan geen onoverkomelijke inhoudelijke en beleidsmatige bezwaren. Overigens overwoog de minister eerder zelf ook een uitstel, getuige haar brief aan de Kamer van 30 november 1999. De heer Van den Berg zegt het voorstel tot zelfstandig onderzoek van de Kamer van harte te steunen.

De heer **Stellingwerf** (RPF/GPV) schetst de complexiteit die de spoorwegwetgeving te wachten staat: als het aan de minister ligt, dan zal per 1 januari het prestatiecontract met de Nederlandse Spoorwegen in werking treden, terwijl de oude Spoorwegwet nog van kracht is en zal de capaciteitsverdeling worden geregeld in een interim-besluit capaciteitstoewijzing spoorwegen, dat op 10 november in werking trad en vooruitloopt op de nieuwe Spoorwegwet. Verder valt te verwachten dat in 2001 over een aantal zaken, waarover nu nog geen overeenstemming bestaat, afzonderlijke privaatrechtelijke afspraken zullen moeten worden gemaakt. Intussen zijn de voorstellen voor de Concessiewet en de nieuwe Spoorwegwet ingediend, maar het zal minstens tot de zomer duren totdat het parlement die heeft goedgekeurd. Aan het prestatiecontract kleven inhoudelijke bezwaren en het ontbeert een wettelijke basis. De uitplaatsing van de taakorganisaties per 1 januari 2001 is niet meer haalbaar, maar ook dienaangaande bestaan nog veel onduidelijkheden: over de exacte taakverdeling, over de aansturing en over de financiële kant van de zaak. Het interim-besluit en het wetsvoorstel Spoorwegwet gaan uit van de huidige, onwenselijke hybride constructie van de capaciteitstoewijzing. De uitplaatsing is geen doel op zich en dient te worden uitgesteld totdat de benodigde wetgeving in orde is. De heer Stellingwerf begrijpt niet waarom in het wetsvoorstel de uitplaatsing van de taakorganisaties wordt gezien als randvoorwaarde voor de inwerkingtreding van de nieuwe regel-

geving. De Kamer moet zich niet onder tijdsdruk laten zetten. De minister moet zich nu niet laten verleiden tot ondertekening van het prestatiecontract met de Nederlandse Spoorwegen; privaatrechtelijke overeenkomsten zijn pas aan de orde als een helder publiekrechtelijk kader bestaat.

Het antwoord van de regering

De **minister** benadrukt dat het geenszins haar bedoeling was om de Kamer te passeren. Zij wijst erop dat in de beginperiode van het proces van verzelfstandiging van de Nederlandse Spoorwegen weinig is geregeld. De overheid, als vertegenwoordiger van de belangen van de reizigers, verkeerde daarom tot voor kort in een zeer ongunstige positie tegenover NS Reizigers, een monopolist die in staat was om het totale beleid rond het spoor te dicteren, maar onbevoldoende prestaties leverde. Om de positie van de overheid en daarmee van het publiek, te versterken, zijn dit jaar de verhoudingen tussen ministerie en Nederlandse Spoorwegen opnieuw aangehaald. De genomen maatregelen zijn derhalve gericht op de versterking van de positie van de overheid zolang de nieuwe wetgeving nog niet is voltooid. Overigens stelt de minister dat zij de inbreng van de Kamer, te weten het nader rapport, met betrekking tot het wetsvoorstel Concessiewet pas op 7 november ontving.

De centrale vraag is of, hangende de nieuwe Spoorwegwet en Concessiewet, een juridische basis bestaat voor een verzelfstandiging van de taakorganisaties, dus voor het loskoppelen van de taakorganisaties van de NS-holding. De minister bestrijdt dat de huidige Spoorwegwet zich hier tegen verzet, waardoor het interim-besluit geen wettelijke basis zou kennen. De overname van de aandelen van de taakorganisaties is daarentegen onder de huidige Spoorwegwet en onder de nieuwe Wet personenvervoer toegestaan. Hetzelfde geldt voor het prestatiecontract, volgens de EG-verordening 1191/69 de meest aangewezen weg. Het interim-besluit vindt zijn wettelijke basis in artikel 27 van de huidige Spoorwegwet. De Raad van State heeft een en ander bevestigd. Van een wettelijke basis is dus wel degelijk sprake, al laat dit gegeven de voorkeur van de Kamer om een en ander op de nieuwe Spoorwegwet te baseren, onverlet.

Een snelle loskoppeling van de taakorganisaties van de Nederlandse Spoorwegen is om een aantal redenen een goede zaak. Nu zijn onder andere de capaciteitstoedeling, de geschillenbeslechting en het onderhoud in handen van slechts één NV: de holding NV Nederlandse Spoorwegen. Deze situatie is zeer onwenselijk. Vandaar dat de taakorganisaties van de holding in een een-op-eenrelatie worden losgekoppeld en ondergebracht in drie aparte BV's. Let wel, dit zal vooralsnog niet op publiekrechtelijke grondslag plaatsvinden; een ZBO-status is pas in 2005 aan de orde. Conform het interim-besluit zal het beheer van de infrastructuur, dus rails, stations en knooppunten, worden overgeheveld van NS naar Railinfrabeheer BV. De reeds ingestelde raad van commissarissen draagt zorg voor een nauwgezet toezicht op de publieke rol van de nieuwe BV's. Het management van het veranderingsproces is uiterst ingewikkeld en 2500 personeelsleden zijn ervan afhankelijk. De ratio achter de maatregelen was om eerst ervaring met de geheel nieuwe structuur op te doen voordat tot een definitieve publiekrechtelijke regeling zou worden overgegaan. Als de Kamer deze visie niet deelt en hier niet mee instemt, dan zal haar wens worden gevolgd – dus de aandelen niet worden overgenomen van NS – maar dan moet zij zich wel realiseren dat hierdoor de broodnodige dynamiek in het veranderingsproces wordt ondermijnd en veel kostbare tijd verloren zal gaan. Met de door de Kamer gewenste vertraging zullen ook problemen ontstaan bij de opstelling van de dienstregeling voor volgend jaar en zal de onafhankelijke geschillenbeslechting tussen de partijen verder worden uitgesteld. Een pas op de plaats, te weten het doen vervallen van de hoofdlijnenovereenkomst met de Nederlandse Spoor-

wegen, zal de mogelijkheden tot sturing van de minister ten opzichte van deze laatste sterk verslechteren.

In het interim-besluit is de nota Toergoed verwerkt, dus het kabinet heeft wel degelijk zijn standpunt hierover aan de Kamer medegedeeld. Het is een misverstand dat de verzelfstandiging van de Nederlandse Spoorwegen op basis van het interim-besluit verder wordt doorgezet; de overheid haalt immers de taakorganisaties naar zich toe, waardoor de nadelen van de huidige monopolistische situatie worden bestreden. Dat de overheid hiermee op de goede weg is, blijkt overigens uit de beroepsprocedures van de vervoerders, onder andere NSR, tegen de capaciteits-toedeling. De minister deelde inderdaad op 20 juni de Kamer mede dat zij 1 januari als ingangsdatum voor Concessiewet en Spoorwegwet onhaalbaar achtte, maar sloot daarmee andere regelingen niet uit. Hoe dan ook, de Kamer zal schriftelijk worden geïnformeerd over de implicaties voor overheid en samenleving van de opschorting van het interim-besluit. Het huidige overgangscontract pakt uitermate nadelig uit: het biedt de reiziger nauwelijks enige waarborgen en de minister weinig competentie om de bestaande knelpunten aan te pakken. Over het prestatiecontract, het resultaat van een jaar onderhandelingen met de Nederlandse Spoorwegen, ontving de Kamer begin oktober een MOU. De minister stelde zich destijds voor om eerst met de Kamer een algemene discussie te voeren over het MOU, alvorens inhoudelijk in te gaan op het prestatiecontract. De Kamer heeft echter niet voor deze weg gekozen. Vergeleken met het overgangscontract betekent het prestatiecontract een grote verbetering: het biedt zowel overheid als Nederlandse Spoorwegen de nodige incentives om beter te presteren en biedt de reiziger de langverwachte waarborgen. Het bevat een clause, overigens niet aanwezig in het MOU, die de Kamer en de raad van commissarissen de bevoegdheid verleent om veranderingen aan te brengen. Omdat het prestatiecontract de positie van de reiziger en van de overheid versterkt, roept de minister de Kamer op tot een heroverweging van haar oorspronkelijke oordeel en hoopt zij dat de Kamer haar alsnog in staat zal stellen om het contract ingang te doen vinden per 1 januari a.s.. De minister garandeert dat de Kamer in het halfjaar daaropvolgend alle gelegenheid zal hebben om via de Concessiewet haar wensen te realiseren.

Nadere gedachtewisseling

De heer **Van Gijzel** (PvdA) wacht de nadere toelichting met betrekking tot de taakorganisaties af. Hij kent het prestatiecontract niet en ziet daarom geen aanleiding om het al op 1 januari in te laten gaan. Hij herhaalt de uitdrukkelijke wens van de Kamer om eerst de Concessiewet af te handelen, alvorens de concessie te regelen.

De heer **Reitsma** (CDA) blijft erbij dat het prestatiecontract niet kan worden behandeld voordat de nodige wetgeving rond is. Hij ontraadt de minister het prestatiecontract nu al te sluiten. Verder vindt hij de korte tijd die de Kamer wordt toegestaan om het contract te beoordelen onaanvaardbaar, zeker gezien het feit dat zij daarbij externe expertise nodig zal hebben. Hij doet een zeer dringend beroep op de minister om te wachten met ondertekening totdat de benodigde wetgeving is afgerond.

De heer **Van Walsem** (D66) constateert dat de Kamer geen afstand neemt van haar standpunten in eerste termijn en vindt dat de minister op haar schreden moet terugkeren.

Mevrouw **Halsema** (GroenLinks) is ook nog steeds van oordeel dat eerst de Concessiewet moet worden behandeld en dat pas daarna het prestatiecontract mag worden getekend. Met betrekking tot de clause vraagt zij

zich af wat de consequenties zijn als de Kamer de Concessiewet niet in het komende halfjaar heeft afgehandeld.

De heer **Hofstra** (VVD) vraagt naar de mogelijkheden om aan het prestatiecontract een tijdelijke status toe te kennen, mede omdat het toch een verbetering van de positie van de reiziger met zich brengt.

De heer **Van den Berg** (SGP) vraagt om een toelichting op de mogelijkheden tot beïnvloeding door de Kamer van een privaatrechtelijk prestatiecontract.

De heer **Stellingwerf** (RPF/GPV) pleit voor een verlenging van het huidige contract met een halfjaar.

De **minister** constateert eensgezindheid in de Kamer over de taakorganisaties. De taakorganisaties zullen vooralsnog dus niet worden uitgeplaatst en er zal nog geen aandelenoverdracht plaatsvinden. Zij is bereid om, in navolging van de suggestie van de heer Hofstra, het prestatiecontract te benoemen als een overgangscontract, dat een en ander in de overgangperiode tot de Concessiewet regelt, maar zal vervallen als de concessie gereed is. De Kamer zal het prestatiecontract, c.q. het overgangscontract uiterlijk vrijdag 8 december ontvangen.

De voorzitter van de commissie,
Blaauw

De griffier van de commissie,
Roovers