

Vergaderjaar 1997–1998

18 986

Verhouding Rijksoverheid–NS

25 228

Beleidskader toelating tot het spoorvervoer

Nr. 41

VERSLAG VAN EEN ALGEMEEN OVERLEG

Vastgesteld 30 september 1997

De vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat¹ heeft op 26 juni 1997 overleg (in tweede termijn) gevoerd met minister Jorritsma-Lebbink van Verkeer en Waterstaat over:

- **de brief van de minister d.d. 7 februari 1997 inzake contract-sector spoorvervoer (18 986, nr. 38);**
- **de brief van de minister d.d. 11 februari 1997 inzake beleidskader toelating tot het spoorvervoer (25 228, nr. 1).**

Van het gevoerde overleg brengt de commissie bijgaand beknopt verslag uit.

Vragen en opmerkingen uit de commissie

De heer **Reitsma** (CDA) was van mening dat de eerste termijn niet veel heeft opgeleverd. Het CDA blijft voorstander van verzelfstandiging van de NS. Verzelfstandiging kan best een einddoel zijn.

Concurrentie op het spoor en zeker op het kernnet hoeft voornamelijk niet aan de orde te zijn. Het spoor is immers de ruggengraat van het openbaar vervoer.

De heer Reitsma was het eens met de heer Van Gijzel dat de minister in haar brief geen helder onderscheid heeft gemaakt tussen het kernnet en het regionale net. Het enige onderscheid dat de minister hanteert, is een lijn die perifeer ligt, al dan niet rendabel. Dat kan echter niet het criterium zijn. Als voorbeeld noemde hij de lijn Weesp/Lelystad. Die zal toch tot het kernnet gaan behoren als de Hanzelijn wordt doorgetrokken, maar wordt nu opeens bij de regionale lijnen gestopt. Kan de minister een en ander nog eens bekijken en een duidelijker onderscheid maken?

Zoals in eerste termijn reeds aangegeven, zag de fractie van het CDA voorhands niets in concurrentie op het kernnet. Dat kan nu niet aan de orde zijn. In 2000 moet de concessie met de NSR verlengd worden. De minister moet nu aangeven dat zij bereid is een nieuwe concessie af te geven. Dat is belangrijk voor de investeringspolitiek van de NS op het kernnet en voor het in de hand houden van de prijs van de kaartjes. Over de lengte van de periode waarvoor die concessie geldt, kan uiteraard verschillend gedacht worden. De heer Reitsma had geen enkel bezwaar tegen een nadere rapportage van de minister. In dit verband wees de heer

¹ Samenstelling:

Leden: Blaauw (VVD), ondervoorzitter, Van den Berg (SGP), Lilipaly (PvdA), Biesheuvel (CDA), voorzitter, Reitsma (CDA), Versnel-Schmitz (D66), Van Gijzel (PvdA), Leers (CDA), Van Heemst (PvdA), Feenstra (PvdA), Verbugt (VVD), Poppe (SP), Van 't Riet (D66), H. G. J. Kamp (VVD), Stellingwerf (RPF), Crone (PvdA), Roethof (D66), M. B. Vos (GroenLinks), Verkerk (AOV), Van Zuijlen (PvdA), Van Waning (D66), Keur (VVD), Assen (CDA), Ten Hoopen (CDA), Luchtenveld (VVD).
Plv. leden: Blaauw (VVD), Schutte (GPV), Van Gelder (PvdA), Soutendijk-van Appeldoorn (CDA), Dankers (CDA), Jeekel (D66), Swildens-Rozendaal (PvdA), Terpstra (CDA), A. de Jong (PvdA), Duivesteijn (PvdA), Hofstra (VVD), Hillen (CDA), Remkes (VVD), Leerkes (Unie 55+), Witteveen-Hevinga (PvdA), Augusteijn-Esser (D66), Rosenmüller (GroenLinks), Nijpels-Hezemans (groep-Nijpels), Valk (PvdA), Hoekema (D66), Klein Molekamp (VVD), Van der Linden (CDA), Meijer (CDA), Te Veldhuis (VVD).

Reitsma erop, dat de commissie-Wijffels niet inzet op concurrentie op het spoor, maar op verzelfstandiging en deze zaken niet gekoppeld.

Het onderscheid tussen kernnet en regionaal net moet nader uitgewerkt worden voordat er conclusies kunnen worden getrokken. De CDA-fractie staat niet te trappelen om een aantal regionale lijnen onder de rijksverantwoordelijkheid weg te halen. Dat betekent echter niet dat het CDA onder alle omstandigheden «nee» zal zeggen. Als de minister bij een aantal regionale lijnen wil bekijken of decentralisatie grote voordelen heeft, kan zij het groene licht krijgen voor het uitvoeren van enkele experimenten, bijvoorbeeld één in Groningen, één in Friesland en één in Gelderland. Dat moet echter wel vallen onder een experimenteerartikel en de minister mag absoluut niet de verplichting eraan koppelen dat er sprake moet zijn van openbare aanbesteding. Als de provincies tot de conclusie komen dat met de bestaande busmaatschappijen en de NS een beter product in de totale regio kan worden aangeboden, moet de minister hen niet dwingen tot verplichte openbare aanbesteding. De heer Reitsma wilde echter niet dezelfde weg gaan als bij het streekvervoer.

De heer Reitsma refereerde aan een brief van 25 juli afkomstig van de regio Twente. Daarin wordt de minister indringend verzocht voor de lijn Almelo-Mariënberg een rijksbijdrage te geven van 1,8 mln. in plaats van 1 mln. waardoor deze treinverbinding opgehouden kan worden. Hij verzocht de minister positief te reageren op dat verzoek, omdat daarmee voorkomen wordt dat in die regio de ruggengraat van het openbaar vervoer verdwijnt.

De heer **Van Gijzel** (PvdA) dankte de minister voor haar beantwoording in eerste termijn en concludeerde dat er geen goede oplossingen in zicht zijn wat de concurrentie op het kernnet betreft. Ook in het rapport van Ten Velden wordt heldere taal gesproken over de kwaliteit van de vervoerskundige aspecten. De discussie over marktwerking en verzelfstandiging komt ook voort uit de Europese richtlijnen. Nu is er een nieuw witboek van de Europese Commissie over de concurrentie op het nationaal net. De Commissie is daarin buitengewoon terughoudend en wil slechts beginnen met de internationale concurrentie. Daarvoor zijn goede redenen. Concurrentie kan wel worden toegelaten, maar daarbij moeten zoveel regels door de overheid worden opgelegd dat men zich kan afvragen of dat wenselijk is. Verzelfstandiging van de Nederlandse Spoorwegen, uitdrukkelijk gekoppeld aan een vorm van concessie met voorwaarden, bandbreedte, et cetera, zou een werkbare eindsituatie kunnen zijn. Hoe zit het wettelijke traject in dit geheel? VVD-collega Talsma in de Eerste Kamer blokkeert immers alles op dit punt, omdat hij geen concurrentie op het spoor wil.

Welke adviezen van deskundigen heeft de minister de afgelopen twee maanden ontvangen? De heer Van Gijzel drong er op een scenario te maken, waarbij ook uitgegaan wordt van een situatie waarbij er geen concurrentie op het kernnet zal zijn en er sprake is een verlenging van het overgangscontract met de NSR na 2000.

De huidige situatie zet de kwaliteit van het openbaar vervoer onder druk. Omdat er zoveel onduidelijkheid bestaat, willen de NS bijvoorbeeld geen meerjarige contracten afsluiten en hebben zij de investeringen in light rail getemporiseerd.

Lovers heeft vijf aanvragen gedaan, waarvan de minister er drie heeft gehonoreerd. Hoe staat het daarmee?

De heer Van Gijzel herhaalde zijn verzoek om een scherpere definiëring van de begrippen kernnet en regionaal net. Het karakter van zo'n lijn bepaalt mede of er sprake is van een regionale functies dan wel van een landsdelige verbindingsfunctie. Wanneer wordt een en ander nader uitgewerkt?

De minister heeft helder aangegeven, wat het alternatief zou kunnen zijn voor de lijn Almelo-Mariënberg. De bussen zouden met een hogere

frequentie kunnen rijden. Transport per bus geeft echter een verdubbeling van de reistijd en dat is aanzienlijk kwaliteitsverlies. De minister zegt terecht, dat niet alle lijnen gehandhaafd kunnen worden. Er moet echter wel gekeken worden naar het mobiliteitseffect en naar de sociale functie die daarbij in het geding is. In dit geval is er sprake van een buitengewoon lage kostendekkendheid. De minister wil een rijksbijdrage geven die niet uitgaat boven 1 mln. Op basis van de kaartopbrengst van 0,7 mln., betekent een bijdrage van 1 mln. dat uitgegaan wordt van een kostendekkendheid van ruim 41%. Het is nu 16%. Dat is dus nogal een sprong. Met het aanbod uit de regio wordt het gat heel klein. Kan nog eens bekeken worden, of het gat van f 400 000 niet gedicht kan worden?

Ten slotte sprak de heer Van Gijzel over de verdeling in categorieën. Categorie B betreft lijnen die een kans krijgen zich te verbeteren. Als dat echter niet gebeurt, ontstaat er een andere terugvalpositie. In zo'n situatie moeten er heldere toetsingscriteria gehanteerd worden. Kan de minister die helderheid geven?

De heer **Rosenmüller** (GroenLinks) herhaalde zijn teleurstelling over het feit dat er geen visie sprak uit de voorliggende stukken. De minister zegt vaak dat marktwerking en concurrentie geen doelen op zichzelf zijn maar instrumenten om te komen tot. Het staat voor de minister echter wel vast dat er een of andere vorm van marktwerking moet komen. Wat is het dan: een instrument of een doel op zichzelf? De heer Rosenmüller vroeg derhalve om een nadere reactie.

Van de kant van de Kamer bestaat grote aarzeling met betrekking tot concurrentie op het kernnet, los van de vraag hoe dat gedefinieerd moet worden. Een consequentie daarvan is dat er nu geen vergunning op het kernnet zou moeten worden verstrekt aan bijvoorbeeld de firma Lovers. Dat is echter wel gebeurd. Welke vervolgstappen zouden hier gezet moeten worden?

Vervolgens refereerde de heer Rosenmüller aan zijn opmerkingen in eerste termijn over de verhouding tussen reizigersbelangen en de mogelijk te ontwikkelen regimes met betrekking tot concurrentie op het spoor. Wij weten allemaal dat kortingskaarten en dergelijke voor reizigers buitengewoon belangrijk zijn. Misschien kan de minister hierop kort reageren?

Aansluitend bij de opmerkingen van de heren Reitsma en Van Gijzel over de lijn Almelo-Mariëberg, constateerde de heer Rosenmüller dat de minister in eerste termijn ingegaan is op de gestelde vragen en dat de regio in optimale zin de bal heeft opgepakt en loepzuiver in de goal heeft geschoten. Het gat is nu zo verkleind, dat men van goede huize moet komen om dat lijntje van tafel te halen. Een bepaalde mate van flexibiliteit is in dezen geboden. Het zou zeer onverstandig zijn niet in te steken op de voorstellen van de regio.

Mevrouw **Van 't Riet** (D66) vond het punt concurrentie ja of nee de essentie van het hele verhaal. De minister geeft aan dat marktwerking een cruciaal onderdeel is van het verkeers- en vervoersbeleid. Het zou een slechte zaak als een verzelfstandigde NS tot in lengte van jaren een monopoliepositie op de markt zou houden. De fracties van PvdA en CDA vinden echter de verzelfstandiging van de NS voldoende, omdat er dan meer verantwoordelijk is voor uitgaven en opbrengsten. Concurrentie zou daarbij niet aan de orde hoeven te zijn.

Wat gebeurt er na 2000? Hoe wordt er omgegaan met de regeling van de markt? De minister heeft een aantal criteria genoemd voor toelating op het spoor, namelijk toegevoegde waarde, geen verdringing en kostendekkendheid. Als aan die drie voorwaarden wordt voldaan, zou er een vergunning kunnen worden verleend. Daarbij speelt echter ook de discussie over het kernnet. CDA en PvdA verdedigen de belangen van de NS. De argumenten van PvdA en CDA zijn identiek aan die van de NS: het

kernnet mag niet worden aangetast vanwege internationale lange-afstandsverbindingen, et cetera.

Natuurlijk staat ook voor D66 het reizigersbelang voorop. Mevrouw Van 't Riet vond echter dat er geen duidelijkheid bestond over de vraag, of concurrentie op het spoor hét middel is om het reizigersbelang te dienen. Het kan een instrument zijn en dus moet het de gelegenheid krijgen om te kunnen werken. Dat is het verschil met CDA en PvdA. D66 wil een beter product en is van mening dat concurrentie op het spoor daartoe een bijdrage kan leveren. Misschien kan de Raad voor verkeer en waterstaat zich hierover buigen en een gedegen advies geven over de vraag, wat de consequenties zijn van het toelaten van concurrentie op het kernnet en van een scheiding van regionaal net en kernnet, waardoor de regio's de kans krijgen het spoor te integreren in andere modaliteiten. Een van de randvoorwaarden bij de verzelfstandiging is, dat er geen bedrijf in de markt wordt gezet dat tot in lengte van dagen een monopoliepositie behoudt.

Ten aanzien van de lijn Almelo-Mariënberg sloot zij zich aan bij de vorige sprekers.

De heer **Stellingwerf** (RPF) wees erop dat er voor het spoorvervoer een aantal specifieke uitgangspunten gelden. Het kernnet moet bij de NS blijven. De uiteinden van het net zouden onder een aantal voorwaarden aanbesteed kunnen worden. Die voorwaarden zijn reeds genoemd bij de discussie over het streekvervoer en betreffen personeel, netwerkvereisten, aansluiten van tarieven, et cetera.

Er moet dan wel helderheid ontstaan over wat er precies verstaan wordt onder kernnet en uiteinden. Het moet niet gaan om concurrentie op het spoor maar om het spoor. Op die manier wordt helderheid geschapen zowel tegenover de deelnemers als de reizigers.

Het is een enorme omslag en handelen en denken wanneer deze richting wordt ingeslagen; een soort nieuw begin waarmee nog veel ervaring moet worden opgedaan. Dat kost tijd.

In dat licht is het wrang te moeten constateren dat er geen ruimte lijkt te zijn voor het behoud van het lijntje Almelo-Mariënberg. De heer Stellingwerf pleitte ervoor de regio een kans te geven, omdat de voorgestelde optie volgens hem haalbaar is. Hij wees in dit verband op een passage uit de Bijbel waarin wordt gesproken over een kweker die een boomgaard heeft en op advies van zijn beheerder een boom bemest in plaats van omhakt, waardoor deze boom na jaren weer vruchten gaat dragen.

Vanuit de netwerkgedachte bieden decentralisatie en aanbesteding goede kansen, ook met het oog op nieuwe technieken zoals bijvoorbeeld light rail. Misschien zou eens bekeken kunnen worden, of eerdere besluiten om spoorlijnen te sluiten wel goed waren en nog valide zijn? Kan er een studie worden gedaan naar de mogelijkheid om gesloten maar nog aanwezige lijnen bijvoorbeeld met light rail weer in bedrijf te nemen? Er zijn immers tientallen lijnen opgeheven. In de staten van Utrecht is bijvoorbeeld gesproken over behoud van de lijn Amersfoort-Veenendaal-Rhenen. Men wil bekijken of daar geen mogelijkheden liggen. Er zijn echter veel meer lijnen te noemen.

De heer Stellingwerf refereerde aan de discussie over de Betuwelijn, waarbij gesteld werd dat indien nodig goederenvervoer prioriteit heeft boven personenvervoer. Hij had daar grote bedenkingen tegen. Kan die beleidsuitspraak vergaande consequenties hebben? Waar liggen de grenzen van een dergelijk besluit?

De heer **Van den Berg** (SGP) was door een conflict van plichten niet in de gelegenheid geweest de eerste termijn bij te wonen. De fractie van de SGP heeft destijds de verzelfstandiging van de NS gesteund, maar daaraan niet de noodzakelijke consequentie verbonden dat er sprake moet

zijn van concurrentie op het spoor. Dat perspectief is niet uitgesloten maar vanuit de nutsfunctie van de spoorwegen is de vraag aan de orde, welke waarborgen daarbij moeten gelden. Op dit dossier is er sprake van een parallel met de discussie over de marktwerking streekvervoer.

Het bijzondere is, dat er sprake is van een nationaal net. Dat betreft met name het kernnet. Concurrentie op het kernnet kon de heer Van den Berg niet waarderen als een positieve bijdrage in het belang van de kwaliteit van het reizigersvervoer. In hoeverre is de minister het daarmee eens en wil zij nu reeds de NS een waarborg geven voor het op langere termijn kunnen blijven bedienen van het kernnet? Op dit moment is er sprake van een overgangscontract. Kan de minister iets zeggen over de voortgang met betrekking tot verankering in wetgeving? Moet er echter nu al niet helderheid geboden worden over de situatie na dat overgangscontract? Een organisatie als de NS heeft immers langere tijd nodig om zich voor te bereiden. Kan de minister ook iets meer vertellen over de Europese ontwikkelingen op dit terrein?

De heer Van den Berg zou wel ruimte willen bieden voor een zekere concurrentie op het regionale net, misschien door middel van aanbesteding.

De regio heeft een zeer aantrekkelijk voorstel neergelegd met betrekking tot de lijn Almelo-Mariëberg. Een bijdrage van de regio is in een dergelijk geval zeer goed op zijn plaats. Misschien kan er ook een bepaalde garantie gevraagd worden aan de regio. Dat past in de visie op het verkeers- en vervoersbeleid en met name in de regionalisering. In algemene zin waarschuwde de heer Van den Berg ervoor, niet te snel over te gaan tot beëindiging van vervoer per rail. Dat is in het verleden wel gebeurd. Heropenen van lijnen zou een zeer interessante optie zijn. Het zou interessant zijn dat systematisch te onderzoeken.

De heer **Poppe** (SP) meende niet verder te hoeven uitweiden over het standpunt van zijn fractie inzake de contractsector en de verzelfstandiging van de NS. De discussie over de vraag of de belangen van de NS verdedigd worden of de belangen van de reizigers, was naar zijn mening een schijndiscussie. Als het goed is zijn de belangen van de NS en zijn personeel hetzelfde als de belangen van de reizigers. Als dat niet zo is, moet worden ingegrepen. De nutsfunctie van de NS moet verbeterd worden in plaats van het omwisselen van die nutsfunctie voor een zelfstandige, geprivatiseerde NS. Een marktbedrijf dat economisch moet werken, wil immers alleen rendabele takken. De onrendabele takken worden eruit gesnoeid. Dat zijn er straks 30.

Het schrappen van de overheidsbijdrage in het jaar 2000 betekent dat de overheid de nutsfunctie en de maatschappelijke functie van het openbaar vervoer als het ware opgeeft en overlaat aan de markt. Dat geeft problemen. Dan komen er allerlei figuren die hier en daar een graantje willen meepikken.

De minister stelt, dat er geen sprake mag zijn van een monopoliepositie. Maar wat is er verkeerd aan een nutsbedrijf dat zich inzet voor het belang van de reizigers en, indien dit niet gebeurt, een overheid die ingrijpt? Elke beginnende onderneming heeft slechts één doel: het veroveren van een monopoliepositie. Zo werkt de vrije markt. Het schiet geen meter op als er straks sprake is van een bedrijf met een monopoliepositie dat niet onder toezicht van de overheid staat.

De heer Poppe vond de lijn Almelo-Mariëberg een aardige testcase. Als het kostendekkendheidspercentage gehaald wordt, moet ook de minister haar aandeel betalen en dat is méér dan 1 mln. Het plan van de regio moet door de minister worden overgenomen.

De heer Poppe was er geen voorstander van om de overheidsbijdrage aan het nutsbedrijf NS in 2000 af te bouwen. Natuurlijk is de ene lijn altijd meer rendabel dan de andere lijn. Het mag echter niet zo zijn, dat er straks een bedrijf overblijft met alleen maar intercitylijnen met zo min mogelijk

tussenstations en dat de korte, slechtere verbindingen door allerlei rederijtjes en transportbedrijfjes gerund worden. Het moet één duidelijk net zijn.

De heer **Remkes** (VVD) stemde van harte in met de benadering van de minister ten aanzien van de contractsector. In de route van verzelfstandiging, marktwerking en privatisering krijgt de nieuwe verantwoordelijkheid van de overheid ter waarborging van de sociale functie van het openbaar vervoer op deze manier gestalte.

Het voorbeeld Almelo-Mariënberg vond de heer Remkes absoluut niet maatgevend voor de discussie. De kostendekkingsgraad is bedroevend laag. Er bestaat een redelijk goed busalternatief. Er moet echter wel rekening gehouden worden met de opvatting van de regio, die dit niet voldoende vindt. Hij stelde dan ook voor, de regio vanuit een marktwerkingsachtige benadering de kans te geven. Noordnet wil het samen met de NS doen. De directeur van Lovers is ook al gesignaleerd in dat gebied. Misschien kan een en ander door aanbesteding geregeld worden? In een onderhandelingsstraject zou de minister haar bijdrage van 1 mln. voor een beperkte periode iets kunnen verhogen. De regio moet echter ook substantieel bijdragen.

De heer Remkes was er buitengewoon van geschrokken, dat er bij de behandeling van het rapport van de commissie-Wijffels geen duidelijkheid bestond over de vraag waar men uiteindelijk wilde uitkomen in het verzelfstandigingsstraject. Verzelfstandiging, marktwerking en privatisering hangen onlosmakelijk met elkaar samen. In het kader van een creatieve strategie zouden gemeenschappelijke belangen gecreëerd kunnen worden. Kan de minister een heldere beleidslijn te ontwikkelen voor de periode na 1999 en daarbij deze drie begrippen in onderlinge samenhang brengen? Op het moment dat stap A gezet wordt, moet men zich goed realiseren wat in een logische en consistente benadering de vervolgstappen moeten zijn. Bij de bespreking van het rapport-Wijffels heeft de Kamer dat niet in alle opzichten goed onder ogen gezien. De Kamer had zich moeten realiseren dat, op het moment dat er een verzelfstandigingsbesluit genomen wordt, marktwerking daaraan onlosmakelijk verbonden moet zijn, op straffe van het zetten van een monopolie in de markt waartegen de VVD fundamentele bezwaren heeft.

Met betrekking tot de periode tot 2000 vroeg de heer Remkes zich wederom af, of de minister niet een tikkeltje te voorzichtig is. Op termijn is decentralisatie in de contractsector wenselijk. Maar juist om een meer eenduidig signaal te geven aan de NS, zou de minister daar met aanbesteding wat ruimhartiger te werk kunnen gaan dan nu in haar brief is terug te vinden. Ook Railned zou wat actiever bekend kunnen maken, op welke routes er nog capaciteit is. Op die manier wordt een duidelijker kader geschapen.

De heer Remkes wenste een iets andere benadering voor de wat kortere termijn. Dat is belangrijk dat tegenover de NS, juist vanwege de cultuuromslag die binnen dat bedrijf nodig is.

Ook bij deze discussie heerst veel te veel de sfeer dat een beleidslijn van marktwerking ongeveer hetzelfde is als «weg met de overheid». Dat is echter niet zo. Er blijven zeer belangrijke verantwoordelijkheden voor de overheid. Kernvraag is dan ook, of op een creatieve wijze nieuwe verantwoordelijkheden tussen overheid en markt gedefinieerd kunnen worden. Die verantwoordelijkheden hebben nadrukkelijk betrekking op de contractsector. Een goed voorbeeld daarvan is de brief van de minister over de aanvullingen op de dienstregeling 97/98. Verder gaat het daarbij om infrastructuur, veiligheid en flankerend beleid.

Het antwoord van de minister van Verkeer en Waterstaat

Volgens **minister** ging het in deze discussie over drie onderwerpen: de toekomst op de wat langere termijn, de kortetermijntoekomst en de contractsector. Bij dat laatste onderwerp gaat het in het bijzonder over de lijn Almelo-Mariënberg.

Allereerst de langere termijn. Bij de discussie over het rapport Wijffels is een belangrijk onderdeel blijven liggen. Dat nam de minister zichzelf maar ook de commissie-Wijffels kwalijk. Toen is absoluut niet nagedacht over de consequenties op de lange termijn van zo'n beslissing. Het is ook interessant de internationale ontwikkelingen op dat terrein te bekijken. De rede van labourcommissaris Neil Kinnock uitgesproken bij de KNV zal de commissie worden toegezonden. Die had ook betrekking op spoorwegvervoer en openbaar vervoer in den brede.

Er moet dus nog een slag gemaakt worden. Voor het eind van dit jaar moet er een plaatje zijn met een aantal scenario's voor die lange termijn. In het onderzoek daartoe zullen geen dingen worden uitgesloten. Allereerst moet helder worden, wat nu precies het kernnet is en wat het regionale net. Er wordt makkelijk gezegd, dat er geen concurrentie mag zijn op of om het kernnet, maar wat is precies het kernnet? Is de trein tussen Delft en Rotterdam als stoptrein een onderdeel van het kernnet of is dat een typisch onderdeel van een regionaal net dat straks Randstad Rail moet worden? Of zijn het alleen treinen die op een bepaalde infrastructuur rijden? Er is geen heldere definitie, ook niet bij de NS. Kernnet is geen infrastructuur. Het gaat om de soort treinen die erop rijden. In heel veel gevallen rijden er op een infrastructuur treinen die behoren tot het kernnet, maar ook treinen die daartoe in het geheel niet horen maar veel meer bij regionaal vervoer. Is er überhaupt een heldere definitie te maken van het kernnet? Ook kan niet uitgesloten worden dat er enige marktwerking op of om het kernnet plaatsvindt. Er moeten ook internationale gegevens verzameld worden. In een groot aantal landen zijn op dit gebied ontwikkelingen aan de gang. Er is onvoldoende bekeken, hoe het aldaar gaat en wat de perspectieven voor de lange termijn zijn. De minister was heel nieuwsgierig naar de wijze waarop het nu gaat in het Verenigd Koninkrijk. Ook in Zweden en Duitsland zijn gegevens te halen over vormen van marktwerking op en om het spoor.

Hoe prioriteren wij vervoer? Gaat personenvervoer altijd boven goederenvervoer. Bij de Betuweroute is de afspraak dat er vooralsnog op de Brabantroute in een enkel geval misschien prioriteit gegeven moet worden aan goederenvervoer. Overigens moet eerst alle andere capaciteit benut worden, voordat besloten wordt treinen voor personenvervoer eruit te gooien. Als het echter wel nodig is, moet er gezocht worden naar een evenwichtige oplossing.

Het kan voorkomen dat er op een gegeven moment voorrang gegeven moet worden aan bijvoorbeeld een shuttle trein die op een internationaal net moet passen. Op dit moment wordt in Europa hard nagedacht over de rail freight freeway. Als het zo is dat er een slot komt waardoor er een fantastische shuttleverbinding Rotterdam-Milaan georganiseerd kan worden maar waarvoor iets geschoven moet worden in de dienstregeling, moet daarnaar wel serieus gekeken worden. Als daardoor honderden vrachtwagens van de weg kunnen, is dat een afweging waard. Er wordt gekeken naar de verschillende treindiensten: goederen, personen, internationaal en stadsgewestelijk.

Als er ontkoppeling plaatsvindt tussen infrastructuur en het management op die infrastructuur en degenen die de diensten verrichten, moet aan het capaciteitsmanagement heel duidelijk worden aangegeven hoe het zijn beleid moet uitvoeren. Dat is een zaak van de politiek. De overheid bepaalt wat er op het spoor kan en mag. Dat is ook de taak van de overheid.

De bewindsvrouw was niet van plan het komend halfjaar enig contract

of concessie af te geven. Er wordt wetgeving voorbereid die nodig is als het overgangscontract afloopt. Daarin worden de reizigersbelangen vastgelegd, de taakorganisaties, de eigendomsverhoudingen et cetera. Deze wet zal waarschijnlijk begin 1999 in de Kamer behandeld kunnen worden. De wetgeving moet ingaan in het jaar 2000.

In formele zin hoeven er geen stappen ondernomen te worden voor het voorzetten van het NSR-bedrijf na 2000. Als er geen stappen ondernomen worden gaat het door zoals nu het geval is. Er is al een afspraak over het afsluiten van contracten voor die delen die onrendabel zijn. Dat kan in principe ook op de markt. De minister vond dat echter geen wenselijke situatie. Er moet nagedacht worden over de vraag, welke vormen van marktwerking daar geïntroduceerd zouden moeten worden om een en ander op een efficiënte wijze te regelen. Het komend halfjaar zal worden benut om daarover meer helderheid te krijgen. Als er niets gedaan wordt, betekent dit per saldo dat de NS, zonder daarvoor een concessie te hebben, ongeveer hetzelfde mogen blijven doen als nu het geval is en ook het kabinet mag blijven doen wat het nu doet, namelijk op het moment dat er ruimte is op het spoor iemand een vergunning geven om ook te gaan rijden.

De bewindsvrouw wilde ernaar streven eind dit jaar helderheid te verkrijgen, zodat er een kabinetsbesluit kan komen en een discussie met de Kamer kan plaatsvinden over de vraag, hoe er op de langere termijn verder gewerkt moet worden. De minister was het zeer eens met wat in het rapport-Cohen gezegd wordt over markt en overheid. Het verbaasde haar dat de Kamer niet altijd even consistent in haar opvattingen terzake. De minister was ervan overtuigd dat monopolieposities voorkomen moeten worden. Dat leidt tot een beter product dan wel tot een lagere prijs voor de belastingbetaler.

Er wordt een probleemstellende notitie voorbereid. Daarover wordt gesproken met een groot aantal partijen uit de markt. Er wordt geen nieuwe commissie-Wijffels ingesteld. Er moeten een aantal onderzoeken gedaan worden, ook internationaal. Veel daarvan kunnen door VW zelf worden uitgevoerd. Ook de Raad voor verkeer en waterstaat zal daarbij betrokken worden.

Bij de korte termijn gaat het over de huidige Wet personenvervoer, de contractsector en de toelating tot het spoor. De Spaarne expres van Lovers gaat in september rijden. Op de lijn Amsterdam-IJmuiden wordt dit seizoen wederom door Lovers gereden. Met de Keukenhof expres wordt het volgende bollenseizoen begonnen. Er liggen nog aanvragen van Lovers voor delen van de Randstad.

Overigens is er geen sprake van dat NS hier iets hoeven op te schuiven. Het gaat hier om bestaande capaciteit op het spoor die vrij was. Het overgangscontract is buitengewoon terughoudend. Er mag geen sprake zijn van verdringingseffecten. Misschien zou de suggestie kunnen worden overgenomen om Railned bekend te laten maken welke capaciteit er vrij is en zou ook bekeken kunnen worden, of er gegadigden zijn voor de stukjes spoor waarop dit moment helemaal geen treinen rijden.

Bij de Spaarne expres van Lovers gaat het om een regionale verbinding. De vergunningverlening aan Lovers voor deze expres past in de huidige Wet personenvervoer en in het overgangscontract. Wanneer er op een ander stuk een vergunning wordt verleend, is ook daarbij een bezwaarschriftenprocedure mogelijk. Degenen die zich daardoor benadeeld voelt, kan bezwaar maken.

De bewindsvrouw snapte overigens niet dat iemand er bezwaar tegen zou hebben dat die trein van Lovers daar rijdt. Wie heeft er voordeel van het feit dat die trein daar rijdt? De passagiers! Er is extra aanbod op dat spoor. Het heeft de NS geen enkele treindienst gekost. Het alleen maar extra. De klant heeft extra vervoersaanbod gekregen.

Voor de periode na het overgangscontract moet er helderheid komen over wat er moet gebeuren, ook wat de concurrentie en de marktwerking

betreft. De Wet personenvervoer is niet toereikend voor de langere termijn. Op het moment dat besloten wordt tot een andere regime na het jaar 2000, vervallen natuurlijk alle vergunningen, niet alleen voor Lovers maar ook voor de NS. Voor de periode tot 2000 gelden echter de Wet personenvervoer en het overgangscontract. Op basis daarvan worden vergunningen beoordeeld.

Het voorstel van Twente met betrekking tot de lijn Almelo-Mariënberg gaat een heel eind in de goede richting. Twente vraagt een subsidie van 1.8 mln. De opbrengst is 0.7 mld. De kosten zijn dus 2.5 mln. Dat is een kostendekkingsgraad van 32%. De bewindsvrouw zou met Twente willen bespreken, of het niet interessant is een paar vervoerders te vragen voor welk bedrag zij dit lijntje zouden willen exploiteren. Misschien wil iemand die trein op contractbasis rijden voor een lager bedrag dan de huidige aanbieders. Met het oog op de kostendekkingsgraad en wat er op andere terreinen in het voorzieningenniveau soms gesneden moet worden vanwege een te lage kostendekkingsgraad, verbaasde het de bewindsvrouw echter zeer, dat de regio zo nadrukkelijk zegt niet bereid te zijn er een cent bij te doen. Het is prima als er een spoorverbinding gehandhaafd kan blijven met een kostendekkingsgraad die in de richting komt van hetgeen bij de contractsector gevraagd wordt. In die zin moet het overleg met Twente worden voortgezet. Ook hier staan de belangen van reiziger en belastingbetaler voorop.

De voorzitter van de commissie,
Biesheuvel

De griffier van de commissie,
Roovers