

Vergaderjaar 2003–2004

27 482

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

27 216

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

Nr. 82

VERSLAG VAN EEN ALGEMEEN OVERLEG

Vastgesteld 23 januari 2004

De vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat¹ heeft op 17 december 2003 overleg (tweede termijn) gevoerd met staatssecretaris Schultz van Haegen-Maas Geesteranus van Verkeer en Waterstaat over **drie algemene maatregelen van bestuur bij Spoorwegwet en Concessiewet**.

Hierbij komen de volgende brieven van de staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat aan de orde:

- 1. brief van 2 september 2003 inzake studie registratie verträgen op het spoor en conclusies voor het vervolg (28 986, nr. 98);**
- 2. brief van 16 september 2003 houdende het ontwerp Besluit personenvervoer 2000 in verband met de Concessiewet personenvervoer per trein (VW-03-661);**
- 3. brief van 16 september 2003 houdende het ontwerp Besluit capaciteitsverdeling hoofdspoorweginfrastructuur (VW-03-662);**
- 4. brief van 16 september 2003 houdende het ontwerp Besluit spoorweginfrastructuur (VW-03-664);**
- 5. brief van 16 september 2003 inzake de stand van zaken uitwerking Spoorwegwet en Concessiewet personenvervoer per trein (27 482/27 216, nr. 74);**
- 6. brief van de staatssecretaris van VROM d.d. 29 september 2003 inzake Ontwerp besluit tot aanpassing van enkele besluiten op het terrein van het ministerie van VROM i.v.m. de nieuwe spoorwegwet (VROM-03-662);**
- 7. brief van de staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat d.d. 4 november 2003 inzake Punctualiteit spoor in de begroting van Verkeer en Waterstaat (29 200-XII, nr. 16);**
- 8. brief van de staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat d.d. 13 november 2003 houdende antwoorden op vragen over de voorgehangen ontwerp AMvB's (27 482/27 216, nr. 75);**
- 9. brief van de minister en staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat d.d. 21 november 2003 inzake de inhoudelijke contouren**

¹ Samenstelling:

Leden: Duivesteyn (PvdA), Dijksma (PvdA), Hofstra (VVD), ondervoorzitter, Timmermans (PvdA), Van Bommel (SP), Van der Staaij (SGP), Oplaat (VVD), Geluk (VVD), Haverkamp (CDA), Dijsselbloem (PvdA), Ten Hoopen (CDA), voorzitter, Depla (PvdA), Van As (LPF), Van den Brand (GroenLinks), Duyvendak (GroenLinks), Koopmans (CDA), Gerkens (SP), Van Haersma Buma (CDA), Bruls (CDA), Van Lith (CDA), Van der Ham (D66), Boelhouwer (PvdA), Dubbelboer (PvdA), De Krom (VVD), Hermans (LPF), Dezentjé Hamming (VVD) en Van Hijum (CDA).

Plv. leden: Heemskerk (PvdA), Samsom (PvdA), Snijder-Hazelhoff (VVD), Smeets (PvdA), De Ruiters (SP), Slob (ChristenUnie), De Grave (VVD), Szabó (VVD), Van Winsen (CDA), Van Dijken (PvdA), De Pater-van der Meer (CDA), Waalkens (PvdA), Herben (LPF), Vos (GroenLinks), Halsema (GroenLinks), Buijs (CDA), Vergeer (SP), Jager (CDA), Mastwijk (CDA), Eurlings (CDA), Giskes (D66), Van Dam (PvdA), Verdaas (PvdA), Van Beek (VVD), Van den Brink (LPF), Luchtveld (VVD) en Hessels (CDA).

van de beheerconcessie en de vervoerconcessie voor het Hoofdrailnet (27 482, nr. 79).

Van dit overleg brengt de commissie bijgaand beknopt verslag uit.

Vragen en opmerkingen uit de commissie

De heer **Van Hijum** (CDA) hecht eraan dat in de concessie harde eisen komen te staan wat betreft de prestaties van zowel de NS als ProRail. Voor de NS gaat het om zaken als punctualiteit, service en een minimaal bedieningsniveau en voor ProRail met name om beheer en onderhoud van de infrastructuur. Hij bespeurde in het antwoord van de staatssecretaris de neiging om de concrete eisen door te schuiven naar de beheers- en vervoersplannen, maar daar is hij niet voor. Ook de sancties voor het niet naleven van die prestaties moeten in de concessies worden opgenomen.

De NS krijgen het exclusieve recht om vervoersdiensten te exploiteren op het kernnet. In sommige specifieke gevallen heeft dat kernnet een overlap met decentrale netwerken waar decentrale vervoerders op willen rijden. De heer Van Hijum wijst erop dat regionale vervoerders in staat moeten worden gesteld om goede diensten op maat te leveren. Kan de staatssecretaris toezeggen dat die ruimte er straks ook zal zijn en dat de NS verplicht zullen worden in die situaties mee te werken aan het uitvoeren van decentrale concessies?

Decentrale overheden en decentrale vervoerders kunnen ProRail niet aanspreken op de kwaliteit van die infrastructuur. De heer Van Hijum vindt dat vervoerders en overheden concrete eisen moeten kunnen stellen aan de infrastructuur en aan de vergoeding die zij daarvoor betalen. Hij voelt veel voor de gedachte om de gebruiksheffing te koppelen aan een bepaald gewenst prestatieniveau. Dat zou decentrale overheden meer instrumenten geven om eisen te stellen aan de kwaliteit van de infrastructuur. Is de staatssecretaris bereid om in de brief die de Kamer nog zal ontvangen over die gebruiksvergoeding ook op dit punt in te gaan?

De volgorde die in de AMvB's wordt genoemd voor de capaciteitstoe-deling is een goede invulling van de motie-Eurlings die destijds door de Kamer is aanvaard en waarin wordt gesteld dat in de spits het personenvervoer voorrang moet krijgen boven het goederenvervoer als zich capaciteitsknelpunten voordoen. Voor het goederenvervoer in de spits zijn bepaalde minimale niveaus gedefinieerd. De staatssecretaris heeft toegezegd dat zij buiten de spits naar extra mogelijkheden zal zoeken om de groei op te vangen. Dat is ook van belang voor een goede bezetting van de Betuwelijn. Kan de staatssecretaris aangeven hoe ver die onderhandelingen zijn en of die al concreet resultaat hebben opgeleverd?

De heer Van Hijum is er niet voor om het punt van de basiskwaliteit door te schuiven naar het beheersplan. Dat punt moet volgens hem dan in de concessie worden opgenomen.

Mevrouw **Gerkena** (SP) brengt naar voren dat de berichten van de NS die de afgelopen dagen zijn uitgelekt voor behoorlijk wat onduidelijkheid hebben gezorgd. Wat vindt de staatssecretaris hiervan? Wat is verder haar visie op treinvervoer in Nederland? Hoe moet dat er volgens haar uit zien? Welk minimumpakket vindt zij wenselijk? Passen daar ook toeslagtreinen met voorrang op gewoon personenvervoer in? Mevrouw Gerkena is blij dat deze verhalen naar boven komen, maar zij zou het op prijs stellen als plannen die leiden tot maatschappelijke onrust gewoon geopenbaard worden. Is de staatssecretaris van plan de NS te verzoeken haar kaarten open op tafel te leggen, zodat zij kan regeren en de Kamer controleren, en de reizigers weten waar zij aan toe zijn?

De staatssecretaris heeft gezegd dat de gebruiksheffing doorberekend mag worden nadat er een efficiencyslag heeft plaatsgevonden. Als de NS de zaakjes intern op orde hebben en als het dan nog nodig is om kosten

door te berekenen, mag dat dus. Wie beoordeelt echter of de NS voldoende hun best hebben gedaan?

Mevrouw Gerkens vindt het noodzakelijk dat goed na wordt gedacht over hetgeen moet worden opgenomen in de concessies. Zij heeft een aantal suggesties gedaan en roept op concrete en harde eisen in de concessies op te nemen. Het gaat dan ook om de vraag welke garantie de staatssecretaris de reiziger wil geven.

Als de NS hun zin krijgen, lopen de reizigers binnenkort op een mooi, leeg station, met een chipcard, zodat gelukkig niet meteen duidelijk is hoe duur de reis is, om daar lang te wachten op een schaarse trein, zonder enige duidelijkheid over hoe laat die komt. Als troost kan men dan wel lekker louchen in de trein, waar men niet gestoord wordt door een conducteur. Dit klinkt misschien mooi, maar zal desastreus zijn voor het openbaar vervoer. Laat de staatssecretaris de NS hun gang gaan om dit te realiseren of gaat zij ingrijpen?

Mevrouw Gerkens vindt dat de Kamer als het gaat om het waarborgen van goed vervoer door de NS, niet voldoende middelen heeft en de greep aan het verliezen is. Volgens haar is er maar één oplossing om echt te garanderen dat er goed spoorvervoer is en dat is de Spoorwet schrappen en alles terugdraaien.

De heer **Duyvendak** (GroenLinks) brengt naar voren dat er een aantal conflicten resteren, bijvoorbeeld over de basiskwaliteit en de gebruiksvergoeding. Daarnaast is sprake van een incompleet beeld, omdat de concessies en de vervoers- en beheersplannen nog niet bekend zijn. Hij vreest dat door Verkeer en Waterstaat niet wordt gewerkt aan harde prestatie-eisen richting het bedrijf en harde sancties voor als het mis gaat. Gezien de interne stukken van de NS die de laatste dagen naar buiten zijn gekomen, is het van groot belang de NS aan een aantal strenge kaders te binden over wat wel en niet acceptabel is. Zo'n bedrijf zoekt namelijk de ruimte en het is dan aan de politiek om die ruimte in te perken en aan te geven wat men van de NS verlangt als het gaat om maatschappelijke dienstverlening. Wat zijn de inzichten van de staatssecretaris op dit punt? Wat betreft de basiskwaliteit en de gebruiksvergoeding heeft de heer Duyvendak het gevoel dat de staatssecretaris te veel neerlegt op het bordje van ProRail, de netbeheerder, en de vervoerder, dat vooral de NS is. Vaak wordt gezegd dat zij het onderling moeten regelen en met elkaar moeten bepalen. Hij vreest dat als er straks problemen zijn, de staatssecretaris naar NS en ProRail zal wijzen en dat de overheid haar politieke rol niet zal waarmaken. Dan is weer niet duidelijk wie nu waar verantwoordelijk voor is. De minister is verantwoordelijk voor de kwaliteit van het spoorwagennet. Zo staat dat in de wet. Dat moet uitgewerkt worden in een AMvB. Dat gebeurt echter niet, aangezien de staatssecretaris dat een zaak van ProRail en de vervoerder vindt. Hij is het daar niet mee eens. De staatssecretaris moet in een AMvB vastleggen wat de kwaliteit van het net moet zijn, hoe betrouwbaar het moet zijn, hoeveel treinen er overheen moeten kunnen, hoe veilig het moet zijn en hoe snel.

De Kamer had veel kritiek op de gebruiksvergoeding. Zij vond vooral dat er een relatie moest zijn tussen de prestaties die de overheid levert wat betreft de kwaliteit van het net en het bedrag dat de vervoerders er vervolgens voor moeten betalen. De staatssecretaris schrijft in een van de brieven echter dat de hoogte van de gebruiksvergoeding overeen wordt gekomen tussen beheerder en vervoerders en vast wordt gelegd in de toegangsovereenkomst. De heer Duyvendak is echter van mening dat de spelregels en het kader voor het vaststellen van die gebruiksvergoeding door de politiek vastgelegd moeten worden. Er zijn Europese regels die de mogelijkheden aangeven voor zo'n heffing. Het komt er nu op aan die mogelijkheden te vertalen in nationale regelgeving. Dat is een politieke verantwoordelijkheid. Er zal een directe relatie moeten worden gelegd tussen de hoogte van de gebruikersvergoeding en het aantal storingen op

het net. Daar moet nu het eerste fundament voor worden gelegd in de AMvB's. Vervolgens moet het in de concessies en dergelijke worden uitgewerkt.

In de motie-Hofstra van bijna twee jaar geleden is gevraagd om te komen met een systeem waardoor de vertraging en uitval van treinen goed kan worden toegedeeld aan de veroorzaker. Daar leek een ingewikkeld systeem voor opgetuigd te worden, dat zo'n 11 mln per jaar zou gaan kosten. De rapportages van ProRail over storingen zijn echter al uitgesplitst naar een aantal veroorzakers en naar de effecten op het functioneren van de trein. Als dat systeem wordt geperfectioneerd, is dat een goede basis om zowel wat betreft de basiskwaliteit als de gebruiksheffing dingen te gaan toerekenen en resultaten te meten.

De heer **Boelhouwer** (PvdA) merkt op dat de staatssecretaris een stap verder gaat dan de motie-Eurlings. Zij maakt een onderscheid tussen goederen- en personenvervoer, waarmee de mogelijkheden om te sturen geringer worden. Hij vindt het de moeite waard om daar nog eens naar te kijken, want er is een beperkte capaciteit en er spelen veel belangen een rol.

De concessie van een deel van de Rijn-Gouwelijn is een exclusief recht van de NS. Het kan natuurlijk niet de bedoeling zijn dat als de provincie concessies gaat uitgeven voor regionaal vervoer op die lijn, er moet worden gekeken welke kruimeltjes er van de tafel van de NS afvallen. Er is namelijk geen sprake van concurrentie. Hoe kijkt de staatssecretaris daar tegenaan? Kijkt zij als het gaat om het verlenen van een concessie aan de NS, naar de capaciteit die de NS nodig hebben? Is de capaciteit die dan overblijft beschikbaar voor het regionaal vervoer? Het is ook voor andere lightrailprojecten die in dit land op stapel staan belangrijk dat er zo snel mogelijk duidelijkheid komt op dit punt.

De ANWB heeft een voorstel gedaan op het punt van de gebruiksvergoeding. Wat de heer Boelhouwer aanspreekt, is dat daarmee de consumentenorganisaties een betere positie kunnen krijgen in de onderhandelingen met de NS, bijvoorbeeld als het gaat om afspraken over prijs en kwaliteit. De Kamer moet de voorwaarden stellen, waardoor de klant in het openbaar vervoer centraal kan staan en alle mogelijkheden heeft om via een organisatie op een perfecte manier en met kracht de onderhandelingen met de NS te voeren.

De heer Boelhouwer pleit ervoor om wat betreft de basiskwaliteit meer vast te leggen dan nu het geval is. Er moet echter wel enige ruimte aan het bedrijf worden gegeven als het gaat om de invulling.

De heer **Slob** (ChristenUnie) merkt op dat de brief van de staatssecretaris over de gebruiksvergoeding niet de helderheid heeft gebracht die hij wenste. Hij krijgt graag een nadere toelichting. Verder merkt hij op dat er, als het gaat om de spoorweginfrastructuur, afspraken zijn gemaakt over de besluitvorming omtrent de omvang van het hoofdrailnet. Daar komt een koninklijk besluit over, maar de Kamer kan daar ook over spreken, als zij dat nodig acht. Wat betreft de basiskwaliteit is ook afgesproken dat de Kamer daar nog over geconsulteerd zal worden. Hij vindt echter dat de Kamer daar niet tot in de details over moet spreken, maar alleen moet spreken over de hoofdlijnen.

Wat betreft de AMvB over de capaciteit is de heer Slob niet helder hoe het zit met de prioriteitscriteria, ook in relatie tot de motie-Eurlings. Hij heeft de indruk dat de AMvB het uitgangspunt van de motie-Eurlings niet helemaal volgt. Hij vraagt zich af of lightrail, die deels gebruik moet maken van het hoofdrailnet, wel voldoende aan bod komt. Verder vraagt hij zich af of, als het gaat om de prioritering, het zwaar goederenvervoer, dat nu op de derde plaats staat, niet moet worden omgeruild met het nationaal openbaar vervoer, dat nu op vier staat.

De regelgeving is heel complex. Er is de spoorwetgeving die aangepast moet worden, de publiekrechtelijke concessie voor de vervoerder om te mogen rijden op de infrastructuur en de privaatrechtelijke overeenkomsten tussen de beheerders en de vervoerders. Het is van belang dat van bovenaf de vinger aan de pols wordt gehouden. Kan de staatssecretaris garanderen dat er sprake zal zijn van transparantie en consistentie tussen een en ander?

De heer **Hofstra** (VVD) wil niet spreken over de lagere regelgeving onder de concessies, te weten het vervoerplan, het beheerplan en de subsidiebeschikkingen. Hij wil daar niet bij betrokken worden. Dat hoeft ook niet als de concessies goed worden besproken. Voordat de concessies aan de orde komen, moet de Kamer uitvoerig informatie krijgen over alle beleidsrelevante punten in het vervolgtraject, zodat zij een goede beslissing kan nemen.

De capaciteitstoedeling is een ingewikkelde materie. De heer Hofstra vindt dat de staatssecretaris de verkeerde volgorde kiest. Hij vindt dat het langeafstandsvervoer, goederen en personen, prioriteit moet krijgen boven het laagwaardige, stadsgewestelijke vervoer. Het langeafstandsvervoer is in absolute omvang in personen kleiner dan het stadsgewestelijk vervoer, maar in personenkilometers – dat is meer de maat voor het beslag op het spoor – is het een grote groep.

Van de heer Hofstra hoeft er geen AMvB te komen over de gebruiksvergoeding, maar hij vindt wel dat er sprake moet zijn van sancties. Hij vindt dat als NS of een andere maatschappij over het spoor rijden en als dat goed gaat, zij de infraheffing moeten betalen, maar als het niet goed gaat en als dat aan ProRail ligt, moeten zij een korting tot maximaal 100% krijgen. Dat kan in de concessieovereenkomst worden geregeld. Het moet echter niet worden doorgeschoven naar nog lagere regelgeving, de beheer- en vervoerplannen en de beschikkingen. Kan de staatssecretaris toezeggen dat al dit soort dingen goed in de concessie komen?

Criteria voor de concessie met de NS zijn onder andere punctualiteit, snelheid, service, sociale veiligheid en zitplaatskans. Wat betreft de kosten- en tariefontwikkeling denkt de heer Hofstra genuanceerd. Als er duidelijke criteria worden gesteld, waaraan de NS moeten voldoen, moeten hen enige ruimte worden gegeven om bepaalde kosten terug te kunnen halen. Hij is ervoor om een wensenlijst te maken, maar daar past volgens hem dan niet een heel stringent tarievenbeleid bij. Verder moet het bedieningsniveau in de concessie worden opgenomen. Het gaat dan om de vraag wat de minimale frequentie is en hoeveel uren per dag er gereden moet worden. Er moeten ook op dit punt sancties worden ingebouwd.

Als het gaat om de concessie voor ProRail, wil de heer Hofstra graag iets weten over de leenfaciliteit. Er moet bij ProRail veel geleend worden. Dat gaat om grote bedragen. Daar moeten afspraken over worden gemaakt. Verder moeten afspraken worden gemaakt over uitbestedingsregels en overheadpercentages.

De NS krijgen het kernnet. Daar hoort een bepaalde minimumcapaciteit bij, ook aansluitend op het minimale bedieningsniveau. De verdere capaciteit, die ingevuld kan worden of voor goederen of voor stadsgewestelijk railvervoer, mogen de NS niet op voorhand claimen. De staatssecretaris moet de ruimte houden om daar naar bevind van zaken mee om te gaan. Dat mag niet vanzelf via de concessie bij de NS terecht komen.

Antwoord van de staatssecretaris

De **staatssecretaris** merkt op dat de Kamer wel gaat over de concessies, maar niet over de beheer- en vervoerplannen. Zij wil die echter toch graag in samenhang aan de Kamer laten zien, omdat in de beheer- en vervoerplannen een doorkijk wordt gegeven naar de toekomst, terwijl in de

vervoers- en beheersconcessies concrete eisen staan. In de vervoersconcessie komen onder andere eisen ten aanzien van het bedieningsniveau, het op tijd rijden, de veiligheid en de service en in de beheersconcessie ten aanzien van de betrouwbaarheid, de beschikbaarheid en de capaciteitsverdeling. In de vervoerplannen komt te staan wat men de komende jaren wil gaan doen. Zij is er niet voor om wat betreft de prestatie met vaste getallen te gaan werken in de concessies, aangezien de komende jaren sprake moet zijn van een opgaande lijn. Als een getal wordt genoemd, wordt dat niet gestimuleerd. Zij hanteert dan ook liever een flexibel systeem dat ook samenhangt met de hoeveelheid geld die de komende jaren in het spoor zal worden gestopt. De vervoer- en beheerplannen worden per jaar bekeken, maar de vervoerplannen geven een doorzicht van vijf jaar en de beheerplannen van tien jaar. Daardoor is sprake van een goede doorkijk.

De NS geven met hun vervoerplan aan dat zij in 2007 op de afgesproken 87% punctualiteit willen zitten. Zij kunnen dat voornemen ook werkelijk waarmaken, als het Rijk de komende jaren dezelfde budgetten blijft geven. Als er meer of minder geld wordt gegeven, zullen zij de prestatie naar boven of naar beneden moeten bijstellen. Er zijn bestuursrechtelijke instrumenten, zoals last onder dwangsom of intrekking van de concessie, om de organisaties aan te kunnen sturen op hetgeen met ze is afgesproken. In de concessie wordt overigens een moment opgenomen waarop de staatssecretaris opnieuw gaat bijsturen, aangezien nu nog niet alle sturingsinstrumenten helemaal helder zijn. Zij wil outputsturing hebben en geeft daarom nu niet concessies af voor vele jaren. Er komt eerst een korte tijd een ingroeimodel en in 2007 zal voor de vervoersconcessie opnieuw aan worden gegeven aan welke prestaties men moet voldoen.

De staatssecretaris merkt op dat na coördinatie in de spits personenvervoer voor goederenvervoer gaat op de stadsgewestelijke baanvakken (artikel 9 van de AMvB), als aan de eisen van de minimale niveaus is voldaan (artikel 8 van de AMvB). Het uitgangspunt is dat middels coördinatie zoveel mogelijk van de vragen worden gehonoreerd. Het is belangrijk dat tussen de steden veel mensen per spoor kunnen worden vervoerd, aangezien op die plekken weinig ruimte is. Daarom gaat het personenvervoer daar voor. Buiten de Randstad, streekgewestelijk, krijgt het conventioneel goederenvervoer juist weer voorrang op het nationaal openbaar vervoer. De AMvB capaciteitverdeling is tot en met 2006 geldig. Dit vanwege het feit dat de Betuweroute en de HSL dan worden toegevoegd. Tot die tijd moet men uit kunnen komen met de ruimte die er is. Het blijft echter altijd concurreren op het spoor tussen enerzijds personen en anderzijds goederen.

In de Spoorwet is opgenomen dat een concessie het recht geeft om met uitsluiting van anderen openbaar vervoer te verrichten in een bepaald gebied gedurende een bepaald tijdvak. De NS kunnen niet worden gedwongen om een andere vervoerder ruimte te geven op het kernnet. Ze moeten een vervoerder wel ruimte geven voor een samenloop bij grote stations. Er moet goed worden gekeken hoe de concessies zo kunnen worden ingericht dat samenwerking en beter gebruik van het spoor zo goed mogelijk worden gestimuleerd. Als er sprake is van een win/win-situatie moet het geen probleem zijn dat men gezamenlijk gebruik maakt van het spoor.

De gebruiksvergoedingsystematiek legt een link tussen de prijs en de kwaliteit. De vervoerder maakt afspraken met de beheerder over die prijs en kwaliteit en legt die vast in de toegangsovereenkomst. Die afspraken kunnen ook gedifferentieerd zijn op corridorniveau, zodat op verschillende plekken op verschillende manieren kan worden gestuurd. De vervoerders maken die gedetailleerde afspraken met de beheerder. De decentrale overheden kunnen ook nog in verband met de te verlenen concessie capa-

citeit aanvragen. Dat zijn allemaal zaken die de decentrale overheden de mogelijkheden geven om te sturen.

Er is nog geen AMvB voor de gebruiksvergoeding. Als het misloopt kan er altijd nog een worden opgesteld. In de Europese richtlijn staat waaraan een gebruiksvergoeding moet voldoen. Er staat ook precies in wie wat moet doen. De beheerder moet de gebruiksvergoeding in rekening brengen bij de andere partijen. Er staat ook precies in waar die vergoeding uit moet bestaan, namelijk minimaal de variabele kosten. De NS, die de vergoeding moeten betalen, hoeven die niet door te rekenen aan de reiziger. Er moet altijd eerst worden gekeken naar efficiency en pas als zij er dan niet uit komen, komt een tariefsverhoging in zicht.

Bij de verdere uitwerking van de gebruiksvergoeding hoort een flexibele beloning of prestatiebeloning, sancties of bonus malus. De storings op het net, waar de Kamer de gebruiksvergoeding min of meer aan zou willen koppelen, naast de variabele lasten, kunnen door beide partijen worden veroorzaakt. Dat kan zijn omdat men niet goed genoeg heeft geïnvesteerd in de infrastructuur, maar ook omdat het materieel dat men heeft gebruikt van invloed is op de kwaliteit van de infrastructuur. Daarom zijn die zakelijke afspraken tussen NS en ProRail van belang. Die afspraken moeten ertoe leiden dat men gedwongen wordt om te definiëren wat een goede kwaliteit is en wat de verstoringen zijn, hoe ze veroorzaakt worden en hoe ze tegengegaan kunnen worden.

Het Rijk geeft een bepaald bedrag aan ProRail. ProRail geeft aan welke kwaliteit zij kunnen leveren voor dat bedrag. Als zij meer of minder geld krijgen, passen zij hun prestaties aan. Het Rijk en ProRail zijn echter tot elkaar veroordeeld. Daarom moet er ook zoveel worden beschreven, want uiteindelijk moet alles transparant en inzichtelijk zijn. Het moet ook duidelijk zijn dat er een stijgende lijn te zien moet zijn. Dat hangt ook samen met wat de Kamer de komende jaren wil besteden aan het spoor.

De basiskwaliteit die in de wet is vastgelegd betreft inrichting, uitrusting en technische eigenschappen. Dat is dus een andere basiskwaliteit dan waarover de Kamer spreekt. Het is terecht dat de Kamer nadere regels wil stellen als het gaat om punctualiteit en betrouwbaarheid en dergelijke. In de concessies komen voorschriften voor prestatie-indicatoren, om te waarborgen dat de infrastructuur in een goede staat verkeert en geschikt is om het verkeer of ander gebruik waarvoor zij bestemd is, af te kunnen wikkelen en dat de infrastructuur veilig en doelmatig bereden kan worden, zonder overmatige slijtage aan de spoorvoertuigen. De risico's van gebruik en beheer van de veiligheid van hoofdspoorwegen worden geanalyseerd en er worden passende maatregelen genomen.

Het huidige systeem van registratie is zeer gedetailleerd, terwijl de discussie moet gaan over de betrouwbaarheid van de gegevens en de koppeling aan verträgen. Er wordt nu gewerkt aan een nieuw systeem. De staatssecretaris weet niet of dat systeem gereed zal zijn voordat de concessies in werking treden. De concessies werken met een ingroei-model toe naar outputsturing, zodat het nieuwe systeem in ieder geval ruim op tijd voor de definitieve concessies gereed zal zijn. Voor nu wordt geprobeerd hetgeen al bekend is, daarin te verwerken.

Afspraken over de leenfaciliteit komen in de beheerconcessie aan de orde. De staatssecretaris heeft de berichten van NS ook langs zien komen. Zij heeft uitgezocht hoe dat zit. Het betreft interne gedachtespels en geen concrete plannen. Het kan zijn dat in de toekomst inderdaad besloten wordt om bepaalde lijnen minder bereden te laten zijn en andere misschien meer. Dat zijn zaken die de NS dan concreet onderbouwd moeten aanleveren en waar dan over zal worden gesproken.

De staatssecretaris zegt toe dat als zij de concessies te zijner tijd naar de Kamer stuurt, zij een uitvoerige toelichting zal geven, waarin zij in zal gaan op alle punten die door de Kamer naar voren zijn gebracht. Zij begrijpt namelijk dat de Kamer naast de «kale» indicatoren inzicht moet hebben in

alles wat daar achter zit, wil zij een goed besluit kunnen nemen. De Kamer heeft uiteraard het laatste woord als het gaat om de concessies.

De **voorzitter** stelt vast dat de Kamer ermee akkoord gaat dat deze AMvB's worden voorgelegd aan de Raad van State conform de regels in dit huis.

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

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