

Vergaderjaar 2002–2003 Nr. 145a¹

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)

VERSLAG VAN EEN ALGEMEEN OVERLEG OVER

Vastgesteld 17 januari 2003

De vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat² heeft op 3 december 2002 overleg gevoerd met minister De Boer van Verkeer en Waterstaat over:

- **het wetsvoorstel Nieuwe algemene regels over de aanleg, het beheer, de toegankelijkheid en het gebruik van spoorwegen alsmede over het verkeer over spoorwegen (Spoorwegwet) (27 482);**
- **het wetsvoorstel Aanvulling van de Wet personenvervoer 2000, strekkende tot invoering van een concessiestelsel voor het personenvervoer per trein (Concessiewet personenvervoer per trein) (27 216).**

Van dit overleg brengt de commissie bijgaand beknopt verslag uit.

De **minister** geeft zijn algemene visie op de institutionele vormgeving van de spoorsector. Niet alleen in Nederland, maar ook elders in Europa vonden en vinden ontwikkelingen op dit punt plaats. De interpretatie van de Europese regelgeving is nog in beweging en de regelgeving zelf is nog niet uitgekristalliseerd. Met het oog op het bereiken van stabiliteit in de spoorsector is het goed om een wettelijke grondslag te bieden aan zowel de vervoerder als de infrastructuurbeheerder, die zich achter de voorliggende wetsvoorstellen hebben geschaard. Onder het motto «rust en herstel» ligt zijn prioriteit dan ook bij het scheppen van voorwaarden voor een stabiele omgeving waarin de vervoerder treinen schoon en op tijd laat rijden en de infrastructuurbeheerder de spoorbanen en -emplacements op orde heeft.

Nieuwe wetgeving is nodig om bestaande regels, deels nog uit de negentiende eeuw, te actualiseren en moderniseren, bestaande situaties en aanvaarde beleidsvoornemens te codificeren en de Europese regelgeving te implementeren. Dit gebeurt in deze wetsvoorstellen op beleidsneutrale wijze, zodat er geen voorschot wordt genomen op de verdere gedachteontwikkeling. Dit geldt ook voor het in de wet verankeren

¹ Het eerder verschenen stuk inzake deze wetsvoorstellen is gedrukt onder EK nr. 29. Dit EK nr. dient te worden vervangen door EK nr. 145.

² Samenstelling: Baarda (CDA) (*voorzitter*), Eversdijk (CDA), Van den Berg (SGP), Bierman (OSF), Varekamp (VVD), Ruers (SP), Terlouw (D66) (*plv. voorzitter*), Wolfson (PvdA), Lemstra (CDA), Bierman-Beukema toe Water (VVD), Castricum (PvdA), De Blécourt-Maas (VVD), Pormes (GL).

van onafhankelijk toezicht, zoals dwingend voorgeschreven door de Europese regelgeving. Voorts wordt in de Europese richtlijnen beoogd het internationale goederenvervoer en het internationale personenvervoer transparant en non-discriminatoir toegang te geven tot alle spoorwegnetten. De desbetreffende EU-richtlijnen dienen per 15 maart aanstaande in de nationale regelgeving te zijn opgenomen.

In de wetgeving is de verantwoordelijkheid voor vervoer en infrastructuur expliciet neergelegd bij de minister van Verkeer en Waterstaat; de uitvoering vindt plaats door spoorbedrijven. Voor het eerst wordt met de wetsvoorstellen een publiekrechtelijk kader geboden waarbinnen de vervoerders en de infrastructuurbeheerder hun maatschappelijke rol kunnen vervullen. Door lacunes in de relatie tussen spoorbedrijven en de overheid konden publieke belangen tot nog toe niet voldoende worden gewaarborgd. In de komende tijd zal de basiskwaliteit van het personenvervoer en de basiskwaliteit van de railinfrastructuur door middel van concessies en algemene maatregelen van bestuur concreet worden vastgelegd. In het model dat de minister voor ogen heeft, moeten de infrastructuurbeheerder en de vervoerders intensief samenwerken en op basis van gelijkwaardigheid afspraken maken in kaderovereenkomsten en toegangsovereenkomsten. Ook is in een evaluatiebepaling opgenomen dat in 2006 de minister van Verkeer en Waterstaat de Staten-Generaal verslag dient te doen van de doeltreffendheid en de effecten van deze wetgeving in de praktijk. Hij verwacht dat de wetsvoorstellen voldoende flexibiliteit bieden om eventuele aanpassingen als gevolg van de evaluatie door te voeren.

In antwoord op wellicht de hamvraag van de commissie is in de memorie van toelichting gesteld dat de prijsbepaling waartegen het rollend materieel wordt overgedragen aan een nieuwe concessiehouder in de concessie wordt vastgelegd en niet in de markt tot stand komt. De minister benadrukt dat het niet de bedoeling is geweest om hiermee speelruimte te scheppen voor het Rijk, maar dat er wellicht te beknopt is geantwoord op de vraag hoe een evenwichtsprijs kan ontstaan bij overdracht van bedrijfsmiddelen bij een monopsonie van de concessiehouder. Dat kan inderdaad niet; het risico is reëel dat degene die zijn concessie verliest met de productiemiddelen blijft zitten of er geen redelijke prijs voor krijgt. Treinen zijn specifiek voor de Nederlandse technische situatie gebouwd; reden waarom er geen tweedehandsmarkt voor is. Een investeerder zal dan ook, alvorens een bod te doen in de aanbesteding van een concessie, zekerheid willen hebben dat aan het eind van de concessie de productiemiddelen voor een bepaalde prijs worden overgenomen. Treinen gaan immers minimaal 30 jaar mee, maar moeten zonder een zekere restwaarde aan het eind van een korte concessie in veel kortere tijd worden afgeschreven, waardoor de overheid veel geld zal verliezen. Dit bepaalt mede hoeveel voor een concessie wordt geboden en of de risico's zodanig kunnen worden ingeschat dat er een contract tot stand kan komen. Er is voor gekozen dat de prijsbepaling wordt vastgelegd in de concessie, omdat de restwaarde bij voorbaat zeker moet zijn en omdat er na decentralisatie enkele tientallen concessies zullen zijn met specifieke regelingen.

Er komt geen relatie tussen de marktprijs van het rollend materieel en de gebruiksvergoeding. De systematiek van de gebruiksvergoeding is op Europees niveau tot stand gekomen en dwingend voorgeschreven. Uitgangspunt is het welvaartstheoretische principe dat de marginale kosten in rekening worden gebracht. De achterliggende bedoeling is maximale benutting van het net en regulering van schaarste op basis van «value for money». Voorzover er nog capaciteit is of kan worden gemaakt, is de gebruiksvergoeding gelijk aan de vermijdbare kosten en niet aan de vaste kosten. Bij schaarste gelden eerst de door de lidstaat vastgelegde beschermingsregels voor goederen en contractsector of stadsgewestelijk vervoer en moet de infrastructuurbeheerder het treinpad geven aan de

meer rendabele trein. De eventuele opbrengst van de prijs boven de marginale kosten moet worden teruggeploegd in de oplossing van het capaciteitsknelpunt. De richtlijn en de nieuwe wet staan wel opslagen toe voor kostendekking. In veel lidstaten worden de vaste kosten van infrastructuur betaald door de vervoerder; in Nederland worden de vaste kosten door de overheid gedekt. Het huidige beleid is vastgelegd in een AMvB onder de huidige Spoorwegwet: de gebruiksvergoeding stijgt geleidelijk om de vervoerder en deels ook de reiziger te confronteren met de werkelijke kosten van hun gedrag. Voorlopig is het spoor relatief goedkoop en dekt het geenszins zijn kosten. Toekomstig beleid om door lagere prijzen het vervoer per trein aantrekkelijker te maken is weliswaar mogelijk, zij het binnen de dwingende Europeesrechtelijke kaders in de nieuwe wet.

De normering van het onderhoud aan het rollend materieel is de verantwoordelijkheid van de vervoerder. Hierbij gelden drie randvoorwaarden: veiligheidseisen die bij publieke regels worden gesteld, het effect op de spoorbaan zoals geregeld in het contract met de infrastructuurbeheerder c.q. diens algemene voorwaarden en concessie wat betreft de kwaliteit van de treinen die aan het eind van de concessieperiode moeten worden opgeleverd aan de nieuwe concessiehouder. Voor wederzijdse investeringen tijdens de duur van de concessie in zowel het materieel als het spoor die een veel langere levensduur dan de concessie zelf hebben, kan door middel van procesafspraken in de concessie in voorkomende gevallen in overleg een regeling worden getroffen. Het is ondoenlijk om voor alle eventualiteiten bij voorbaat kostenverdelingen in een concessie op te nemen.

De transactiekosten verbonden aan het verlenen van een concessie zullen inderdaad hoog zijn. Naar schatting zal het vier jaar duren om een volledige beschrijving te maken van alle assets van de infrastructuurbeheerder en de vervoerder, zodanig dat de noodzakelijke «due diligence»-onderzoeken bij een tender mogelijk worden en de investeerders en de overheid de risico's kunnen inschatten. De voorbereiding van aanbesteding, zonder onomkeerbaar besluit om dat ook te doen, is een toekomstvaste investering in systeemkwaliteit. De minister verwijst in dit verband naar artikel 69c van de Concessiewet. Als een toekomstige minister wil aanbesteden, zal hij eerst een beleidsvoornemen moeten voorhangen in de Tweede Kamer waarin inzichtelijk wordt gemaakt wat de markt voor aanbesteding is, wat de transactiekosten zullen zijn in vergelijking met de verwachte efficiencywinst en hoe gedurende het aanbestedingsproces de continuïteit van het spoorstelsel c.q. de motivatie van de bestaande exploitant is gegarandeerd. Is de Kamer niet overtuigd, dan kan de aanbesteding alleen door middel van een wet worden goedgekeurd.

Naar aanleiding van de vraag of een managementconcessie een logische terugvaloptie is, licht de minister toe dat een concessie en een managementconcessie materieel hetzelfde zijn en dat het verschil in de juridische vorm zit. In het geval van een concessie worden activa en personeel stuk voor stuk en contract voor contract overgedragen. In het geval van een managementconcessie wordt eerst een onderliggend productiebedrijf opgezet door een herstructurering van de NV NS; vervolgens wordt de exploitatie van dat productiebedrijf aanbesteed. Door deze juridische vorm zijn de transactiekosten lager, maar intrinsiek zal voor de waardering en prijsvorming hetzelfde aanbestedingsproces moeten worden doorlopen met hetzelfde inzicht in de onderhoudskwaliteit van treinen en spoorbaan. Ook de veilings- en motiverings-technieken zullen in essentie, maar niet in financieel-juridische vorm, dezelfde zijn. Door een wezenlijke beperking van de transactiekosten is wel de afweging tussen kosten en opbrengsten van een aanbesteding in het geding bij de keuze voor een managementconcessie, maar de

principiële vraag of aanbesteding redelijkerwijs uitvoerbaar en anderszins wenselijk is wordt daardoor niet geraakt.

In reactie op de vraag van de commissie of de minister bereid is hierover deskundig advies te vragen, stelt hij voor dat aan de hand van dit overleg wordt bezien of de vraagstelling van de commissie verder kan worden aangescherpt. Hij sluit niet uit dat dan zal blijken dat dergelijk advies al beschikbaar is of dat de overheid die deskundigheid zelf in huis heeft. Dit laat overigens onverlet dat externe toetsing bij dergelijke belangrijke vragen van belang kan zijn.

De heer **Wolfson** (PvdA) stelt dat de vraag naar de prijsbepaling voor de activa de hamvraag is geweest voor de commissie. Omdat de prijsbepaling voor elektrisch rollend en spoor specifiek materieel een moeilijke kwestie is, is ook gevraagd naar het onderhoud van het materieel en de mogelijke omschakeling op een andere stroomsterkte en een nieuw beveiligingssysteem. Dit introduceert een politiek risico in een PPS-achtige constructie. Men kan een kalender invoeren voor die omschakelingen, maar die zal afhankelijk zijn van parlementaire goedkeuring. Het afwentelen van een politiek risico op de private sector zal leiden tot een sterke verhoging van de kosten. Als men de bepaalde prijs voor de over te dragen activa niet kan realiseren bij een concessie, is het verleidelijk om ruimte te zoeken in andere posten die in rekening worden gebracht, bijvoorbeeld de gebruiksvergoeding.

Hij plaatst vraagtekens bij de stelling dat er materieel geen verschil is tussen een concessie en een managementconcessie. Als een geïntegreerd bedrijf in zijn geheel wordt aangeboden voor een managementconcessie, is een incentivering denkbaar waarbij de managementvisie gedeeltelijk resultaatafhankelijk kan zijn en risico's makkelijker door de politiek kunnen worden gedragen dan wanneer van te voren alle politieke risico's moeten worden ingeschat. In dit verband wijst hij op de mogelijkheid om gebruik te maken van de knowhow die aanwezig is bijvoorbeeld bij Schiphol en de Wereldbank.

In verband met de grenskostenregel vraagt hij zich af wat de marginale kosten van de rit van een trein zijn.

De heer **Van Eeghen** wijst erop dat er weliswaar wordt gesproken over de mogelijkheden van aanbesteding in voorkomende gevallen, maar dat het niet de bedoeling is om daarop aan te sturen. Aanbesteding is moeilijk en factoren zoals het level playing field en due diligence zijn van belang. Een nieuw beveiligingssysteem kan in zijn visie alleen worden gerealiseerd in de vorm van een PPS met de vervoerder en de infrastructuurbeheerder, waarbij duidelijkheid zal moeten bestaan over de voordelen en risico's voor alle partijen.

Het model van managementaanbesteding komt tegemoet aan een aantal bezwaren van de algemene aanbesteding en is praktischer. Ook bij managementaanbesteding zal aan asset-management moeten worden gedaan ten behoeve van een goede bedrijfsvoering, zowel in de exploitatie als in de infrastructuur. In dit verband noemt hij de raffinaderijen, waarvan de bedrijfsvoering op basis van managementcontracten plaatsvindt. Het lijkt hem goed om de daar aanwezige deskundigheid te raadplegen. Schiphol is echter geen voorbeeld van een geïntegreerd bedrijf: het heeft wel de infrastructuur in handen, maar niet het vervoer.

De heer **Van Altena** gaat ervan uit dat men in theorie politieke risico's bij de politiek moet laten en niet moet overdragen. Ten opzichte van de aanbesteding van alleen het vervoerbedrijf zal de aanbesteding van een geïntegreerd bedrijf eenvoudiger zijn, omdat er geen raakvlakken zijn tussen de vervoerder en de infrastructuurbeheerder. Maar ook bij een geïntegreerd bedrijf politieke risico's blijven bestaan.

Het is denkbaar dat het resultaat van een aanbesteding is dat een

toekomstige concessiehouder vanwege de prijs waarvoor het materieel moet worden overgenomen een exploitatiesubsidie vraagt. Ook is het denkbaar dat met de gebruiksvergoeding wordt geschoven totdat het exploitatie-effect is verdwenen. De prijzen kunnen daardoor worden beïnvloed. Het is dan ook ingewikkeld om de exacte prijs vast te stellen in de zin van marginale kosten en risico's. Bovendien is er geen markt waarin de prijs tot stand kan komen.

De heer **Wolfson** (PvdA) is van mening dat een managementconcessie voor een geïntegreerd bedrijf een zeer interessant alternatief is, ook omdat het berekenen van de marginale kosten aanzienlijk wordt vergemakkelijkt.

De **minister** wil vooralsnog niet zo ver gaan als de heer Wolfson en houdt vast aan huidige voorstellen, waarvan hij constateert dat ze ruimte bieden voor herbezinning op termijn. Het draait op dit moment om rust en herstel in de sector. In verband met het achterstallig onderhoud aan het spoor wordt gedacht aan PPS-constructies. Marktpartijen zijn wel degelijk bereid mee te denken over het gezamenlijk oplossen van de problemen die zich over een zeer lange periode zullen voordoen, waarbij hun uitgangspunt uiteraard zal zijn dat er rendement kan worden behaald.

De heer **Eversdijk** (CDA) zegt dat zijn fractie zal meewerken aan een spoedige afhandeling van de wetsvoorstellen. Wel vraagt hij in hoeverre ze regelen wat er moet worden geregeld en flexibel zijn naar de toekomst. Voorts plaatst hij vraagtekens bij de mogelijkheid van marktwerking op het Nederlandse infrastructuurnet. Wordt hier niet te optimistisch over gedacht, gelet op de problemen voor de NS om rendabel te werken? Zal het onderzoek ter voorbereiding van een mogelijke aanbesteding het gewenste resultaat opleveren? In hoeverre sporen de ideeën van de NS over een kwaliteitssprong en een beter spoorstelsel met de huidige voorstellen? Hij spreekt zijn zorgen uit over het achterstallig onderhoud aan het spoor en bijkomende zaken zoals geluidshinder. Wegens de verantwoordelijkheid voor de basiskwaliteit van de infrastructuur zal het parlement in zijn controlerende en bijsturende rol de vinger aan de pols moeten kunnen houden. Moet dat wachten totdat de minister in 2006 verslag doet of zullen er net als bij de grote werken periodieke rapportages worden uitgebracht? Hij benadrukt dat er ten opzichte van het buitenland nog geen sprake is van een level playing field. Zijn er voldoende evaluatiemomenten ingebouwd voordat een point of no return is bereikt?

De heer **Terlouw** (D66) heeft het onrustige gevoel dat de oplossing langzamerhand niet meer past op het probleem. De aanvankelijke gedachte van concurrentie in het personenvervoer op het spoor is niet realiseerbaar. Het idee van concessies is zo ingewikkeld en onwaarschijnlijk dat hij niet verwacht dat vervoerders beter voor hun klanten zullen zorgen onder de dreiging van verlies van de concessie. Wellicht is het effectiever om terug te gaan naar een situatie met materieel dat in een privaatrechtelijke vorm rijkseigendom is en personeel dat indirect in dienst is bij het Rijk en alleen een oplossing te zoeken voor het management. Hij spreekt zijn angst uit dat Nederland zal worden overruled door de Europese Unie. Voorts noemt hij het irritant dat er voor informatie over NS-producten een 09-nummer moet worden gebeld, waarna het vervolgens enige tijd duurt voordat men de gewenste informatie krijgt.

De heer **Van den Berg** (SGP, mede namens CU) vraagt of er duidelijkheid is over de kosten en de tijd voor het achterstallig onderhoud. In hoeverre kan optimalisering van het personenvervoer, met name in de spits, een

oplossing bieden voor de problemen van degenen die zich per spoor verplaatsen?

De heer **Bierman** (OSF) merkt op dat, als het personeel en het materieel ook worden ondergebracht in het begrip «infrastructuur», het mogelijk is om een oplossing te zoeken in een andere vorm dan een omslachtige managementconcessie. Andere bedrijven kunnen eventueel met eigen koetswerk op dezelfde trein concurreren, maar alles wordt in één hand gehouden. Gelet op de mogelijke omschakeling naar 25 KV en naar een nieuw beveiligingssysteem, kan hij zich niet voorstellen dat de overheid dat niet zal moeten doen. Zijn conclusie is dan ook dat het beter is om het geheel als infrastructuur te definiëren en de mogelijkheid van managementconcessies open te houden voor de toekomst, als de vaste infrastructuur zodanig is verbeterd dat iedereen het benodigde materieel kan krijgen.

De **minister** zegt naar aanleiding van de bezwaren van de heer Terlouw dat de inzet erop is gericht dat het 09-nummer nauwelijks meer nodig is. Hij zal bekijken wat er op dit punt in de richting van de NS kan worden gedaan. Ter zijde deelt hij mee dat er een centraal meldpunt komt voor irritatiepunten en klachten van automobilisten. De resultaten zullen worden gemonitord en kunnen worden vertaald in beleid ter begeleiding van de automobilist.

De heer **Van Eeghen** benadrukt dat concurrentie niet mogelijk is op het spoor, maar in andere landen vooral wordt gezocht met het wegvervoer in het oplossen van de problemen in de spits. Daarop kan wel degelijk invloed worden uitgeoefend met concessies. Er is per definitie sprake van een monopolie op het hoofdrailnet. Belangrijke elementen zijn volledige transparantie zodat duidelijk is hoe het bedrijf presteert en een price cap zodat de prijzen niet zomaar kunnen worden verhoogd. In dat opzicht is aanbesteding een ultimum remedium, waarbij de management-aanbesteding als eerste optie zal worden uitgewerkt. Uitwerking van de aanbesteding is ook gewenst vanwege het asset-management. Omdat er in internationaal opzicht geen sprake is van een level playing field, is bewust gekozen voor een exclusieve concessie van 15 jaar voor de NS op het hoofdrailnet. Ten opzichte van het wegvervoer komt het spoor er over het algemeen niet goed af, maar op de corridors is het onmisbaar. Als de kwaliteit van het materieel en de infrastructuur wordt verbeterd, kan het aandeel van het spoor daar worden vergroot. Het onderhoud van de infrastructuur zal dan ook goed in kaart en op een hoger niveau moeten worden gebracht. Naar aanleiding van een gezamenlijke studie met de spoorsector inzake benutten en bouwen zal naar verwachting nog in december een nota naar beide Kamers worden gestuurd. Het beleid is erop gericht dat zowel het wegvervoer als het spoorvervoer wordt geoptimaliseerd. Uit een oogpunt van veiligheid en punctualiteit zal de inzet meer moeten worden gericht op preventief onderhoud dan op correctief onderhoud.

In de Spoorwegwet worden de verhoudingen tussen de vervoerder, de infrastructuurbeheerder en de toezichthouder vastgelegd. Verder biedt de wet ruimte voor bijvoorbeeld een holding boven de infrastructuurbeheerder en de vervoerder.

De heer **Van der Lans** (GroenLinks) vraagt zich af hoe kan worden voorkomen dat de betrokkenen elkaar de schuld geven voor vertragingen en dergelijke situaties. Hij verwacht dat het onderhoudsprogramma meer geld zal vergen dan tot nog toe is voorzien. Op 1 januari 2004 zal een concessie worden verleend aan de NS. Zal men dan voldoende gevorderd zijn met de voorbereidingen, waarover eerder is gezegd dat daarvoor naar schatting vier jaar nodig is?

De **minister** wijst erop dat het in de huidige situatie gemakkelijker is om elkaar de zwartepiet toe te schuiven dan in het nieuwe model, waarin de vervoerder en de infrastructuurbeheerder gelijkwaardige partners zijn en de overheid via de concessie en met AMvB's aanstuurt op de basis-kwaliteit van de infrastructuur en van het vervoer. De verantwoordelijkheden van de diverse partijen zullen dan duidelijker zijn. Het kabinet heeft in het Strategisch akkoord geconstateerd dat er achterstallig onderhoud is bij het spoor, waarvoor 300 mln euro is gereserveerd. Het lijkt erop dat de situatie mogelijk nog ernstiger is. In een volgend regeerakkoord zal hieraan aandacht moeten worden besteed.

De heer **Van Eeghen** licht toe dat in het nieuwe model de vervoerder en de infrastructuurbeheerder afspraken maken over de kwaliteit. Tot dusverre is het onderhoudsprobleem voor de infrastructuurbeheerder binnen de perken gebleven en is er zelfs gepresteerd op basis van het prestatiecontract. Uit de studie blijkt evenwel dat men dit niet kan volhouden en steeds verder achterloopt, doordat er te veel correctief onderhoud is gepleegd. Men heeft inmiddels ook zelf aan de noodbel getrokken.

De heer **Bierman** (OSF) zegt dat er nog steeds een onlosmakelijk verband is tussen de kwaliteit van de infrastructuur en van het materieel dat erop rijdt. Hij pleit dan ook voor een holding boven beide bedrijven die efficiency-afwegingen maakt op het gebied van onderhoud en investeringen en voor concurrentie op de trein.

De **minister** beklemtoont dat er op het spoor een inhaalslag zal moeten worden gemaakt. Ten behoeve van rust en herstel in de sector is op het ogenblik een aantal meetinstrumenten losgelaten waarop de NS-directie kan worden afgerekend. Het nieuwe model voorziet daarentegen in degelijke afspraken.

De heer **Van Altena** merkt nog op dat in de wet is vastgelegd dat de NS tot 2015 de concessie voor het hoofdrailnet heeft. De voorbereidingen voor een eventuele aanbesteding van het hoofdrailnet zullen voor dat moment gereed zijn. Op dit moment is er geen inzicht in de kwaliteit van de infrastructuur en van het materieel en is er geen management-informatie of publiekrechtelijk sturingsinstrument om de ministeriële verantwoordelijkheid voor het vervoer en de infrastructuur te kunnen waarmaken. De concessie per 1 januari 2004 biedt wel een publiekrechtelijk instrument ten opzichte van de vervoerder en de infrastructuurbeheerder. In 2006 vindt er een evaluatie plaats. De politieke discussie of er in 2014 een aanbesteding zal plaatsvinden, kan dan ook in een latere fase worden gevoerd.

De heer **Eversdijk** (CDA) vraagt of het parlement pas in 2006 kan discussiëren over de vraag of het point of no return voor aanbesteding is bereikt dan wel of er ook al eerder evaluatiemomenten worden ingebouwd.

De **minister** kan zich voorstellen dat er desgewenst een stappenplan wordt ontwikkeld met een beleidsvisie met het oog op de evaluatie in 2006, waardoor momenten worden ingebouwd om daarop te kunnen sturen.

De heer **Wolfson** (PvdA) schetst dat er oplossingen moeten worden gevonden op het gebied van de organisatie en afstemming van de dienstonderdelen en de motivatie, vooral op het gebied van de infrastructuur. Dit is niet alleen een kwestie van geld, maar ook van technisch optimale tijdspaden. Zijn er al plannen en zo ja, welke om de infrastructuur

te verbeteren, zodat voor de begrotingswetgever zichtbaar wordt wat de snelst mogelijke oplossing is als er geld beschikbaar is en hoeveel tijd de noodzakelijke verbeteringen vergen?

De **minister** verwijst naar het nog uit te brengen rapport «Benutten en bouwen», waarin zal worden aangegeven welk tijdspad wordt gevolgd om de situatie op het spoor op orde te krijgen. Hij gaat ervan uit dat men in 2006 veel verder zal zijn dan op dit moment, zowel in financieel opzicht als op het punt van de uitvoering.

De voorzitter van de vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat,
Baarda

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