

## Vernw / Dema - DOC - 2009/913

**Verslag ambtelijk toptoverleg rijk - NS 15 december 1998****Aanwezig**

Rijk: Pans, De Boer, Olman, Diris, Westerduin, Bemmer, Van Maanen, Nollen

NS: Den Besten, Schouten, Huisinga, Huisman

**1. Inleiding**

Context van de bijeenkomst: ter voorbereiding van een te plannen bestuurlijk overleg Minister - Den Besten in de 3<sup>e</sup> of 4<sup>e</sup> week van januari 1999.

**2. Algemene reactie op de ingebrachte stukken**

- NS is van mening dat de strategische samenhang tussen de voorliggende stukken ontbreekt. NS hanteert twee toetspunten: de bedrijfseconomische zelfstandigheid van het bedrijf en de gezamenlijke verantwoordelijkheid van rijksoverheid en NS voor de dienstuitvoering/punctualiteit.
- Voor de Rijksoverheid is het, naast de inhoudelijke beoordeling van de ingebrachte stukken, van belang om te beoordelen hoe de voorstellen zich verhouden met het regeerakkoord. Daarnaast is de rijksoverheid van mening dat de verschillende dossiers ook afzonderlijk op hun waarde beoordeeld kunnen worden, naast de beoordeling in samenhang.

**3. Kernnet/marktordening**

- NS kan akkoord gaan met de voorliggende notitie onder de voorwaarde dat de HSL Zuid (binnenlands vervoer) geïntegreerd onderdeel wordt van het hoofdrailnet.
- De rijksoverheid vindt dat de notitie nog onvoldoende beantwoord aan het regeerakkoord waarin is neergelegd dat 1/3 van het regionaal vervoer aanbesteed moet worden. Er worden in de notitie onvoldoende stappen gezet om het stadsgewestelijk vervoer te decentraliseren en aan te besteden. De stoptreinen op het hoofdrailnet zijn naar het oordeel van de rijksoverheid onvoldoende in de beschouwing meegenomen. De rijksoverheid zal nogmaals de afbakening in deze notitie tussen hoofdrailnet en regionaal/stadsgewestelijk vervoer bezien.
- NS is van mening dat de ontwikkeling van stadsgewestelijk vervoer afhankelijk is van beschikbare infrastructuur. De verantwoordelijkheid daarvoor ligt bij de rijksoverheid. Overigens meent NS dat hun marktaandeel in stadsgewestelijk vervoer niet overschat moet worden. NS vindt het niet zinvol om nogmaals de scheiding tussen hoofdrailnet en regionale netten te onderzoeken, de voorliggende afbakening is volgens NS vervoerskundig en bedrijfseconomisch te verantwoorden.
- Er is onduidelijkheid over het in de notitie genoemde marktaandeel van 80%. Afgesproken wordt dat er een eenduidige definitie zal worden gemaakt, dat bepaald zal worden welk marktaandeel NS zou houden op basis van de (voorgestelde) afbakening op dit moment en welk marktaandeel NS zou hebben als rekening wordt gehouden met vervoersprognoses tot 2010.

#### 4. Uitplaatsing taakorganisaties

- Beide partijen constateren dat er geen fundamenteel verschil van inzicht bestaat over de notitie, wel over een aantal praktische problemen die zich kunnen voordoen bij het uitvoeren van voorstellen.
- In de notitie ontbreekt de verantwoordelijkheidsverdeling ten aanzien van punctualiteit. Afgesproken wordt dat in de notitie aandacht zal worden besteed aan deze verantwoordelijkheidsverdeling, bijvoorbeeld te regelen via zakelijke overeenkomsten tussen taakorganisaties en vervoerders.
- NS vindt het onverstandig om nu al een eindbeeld voor de organisatie van de taaksector te formuleren, omdat een dergelijk beeld het overlegtraject met de overlegorganen en sociale partners extra zal belasten. De rijksoverheid stelt dat dit eindbeeld wel geschetst dient te worden in de (memorie van toelichting van de) spoorwegwet en dat het opnemen van een eindbeeld in het belang is van alle betrokken partijen.
- NS meent dat eventueel rekening gehouden moet worden met een latere uitplaatsing dan 1/1/2000 in verband met de benodigde managementaandacht voor het verbeteren van de punctualiteit. De rijksoverheid is van mening dat vooralsnog vastgehouden moet worden aan de datum van 1/1/2000. Afgesproken wordt dat dit onderwerp wordt meegenomen bij de inventarisatie van verder te regelen zaken.
- NS wil na uitplaatsing een rustperiode van 3 - 5 jaar afspreken. Tegen de achtergrond van de vele zaken die spelen binnen de taakorganisaties en de huidige performance van de taakorganisaties op dit moment, zal een ingrijpende reorganisatie volgens NS tot problemen leiden voor het railvervoer. De rijksoverheid is van mening dat het niet nodig is om een dergelijke rustperiode nu af te spreken en geeft aan dat zorgvuldigheid ten aller tijde in acht dient te worden genomen.
- Concluderend wordt gesteld dat het proces tot uitplaatsing zoals in het plan van aanpak is beschreven, met in achtneming van bovenstaande afspraken, akkoord is.

#### 5. Gebruiksvergoeding/infraheffing

- NS vindt de uitwerking die de rijksoverheid heeft gegeven aan de rekenregels en tariefstelling onacceptabel. NS wil een eenvoudig en objectief systeem gebaseerd op een vast bedrag per treinkilometer, waarvan de hoogte zodanig wordt bepaald dat de bedrijfseconomische zelfstandigheid van het bedrijf niet in gevaar komt. De gebruiksvergoeding moet toekomstvast zijn, een periode van 5 jaar biedt onvoldoende continuïteit. Tegelijk met de gebruiksvergoeding moet een bonus-malus-regeling worden ingevoerd. Een ability-to-pay-systeem is onbespreekbaar. NS zal de gebruiksvergoeding altijd doorberekenen in de tarieven. NS betwist dat er als gevolg van de decentralisatie van spoorvervoer financiële ruimte ontstaat bij NS, omdat de prijs voor de gecontracteerde treindiensten niet is gebaseerd op integrale kosten.
- De rijksoverheid geeft aan dat de complexiteit van de gebruiksvergoeding in haar toepassing meevalt en dat deze en de genoemde periode aansluit bij de systematiek van de meeste andere Europese landen. Tevens wordt aangegeven dat de rijksoverheid integrale kostendoorberekening hanteert als eindbeeld en dat de

decentralisatie en marktordening minimaal budget-neutraal dient te verlopen. De uiteindelijke tariefbepaling zal een politieke beslissing zal zijn. Tevens is de rijksoverheid van mening dat er wel kosten vrijvallen bij NS bij het afstoten van regionale lijnen.

- Afgesproken wordt dat de rijksoverheid nogmaals zal bezien of de systematiek te vereenvoudigen is en of er direct een bonus-malus-systeem kan worden ingevoerd. NS zal aantonen richting rijksoverheid dat er niet of nauwelijks sprake zal zijn van vrijvallende middelen bij het afstoten van regionale lijnen.

#### **6. HSL-Zuid**

- NS is zeer verbolgen over de brief van Arthur Andersen over de stand van zaken van hun onderzoek. Naar het oordeel van NS had AA wel degelijk enkele hoofdlijnen kunnen schetsen. NS reikt enige sheets uit over de financiële effecten op het intercity-net van NS. NS is het niet op alle punten eens met de interpretatie van de onderzoeksopdracht van AA: een te enge definiëring van HSL-Zuid en een te korte periode (doorrekenen tot 2035 acht NS reëel).
- De rijksoverheid geeft aan dat de brief van AA de waarneming van het bureau is waar geen oordeel aan verbonden is. Omdat er nog geen rapportage is wil de rijksoverheid nu de HSL-Zuid-problematiek nu niet inhoudelijk bespreken. Tevens geeft de rijksoverheid aan dat het rapport van AA slechts een van de bouwstenen zal zijn die bij besluitvorming over de HSL-Zuid.
- Afgesproken wordt dat AA haar onderzoek voortzet en begin januari zal rapporteren.

#### **7. HSL-internationaal**

- De inventarisatie van verplichtingen is door de rijksoverheid voor kennisgeving aangenomen.

#### **8. Follow-up**

Partijen spreken af dat er een bestuurlijk overleg wordt gepland eind januari 1999. Dit topoverleg zal voor die tijd niet nogmaals worden georganiseerd. De relevante punten zijn besproken en dienen conform de gemaakte afspraken voorbereid te worden ten behoeve van definitieve besluitvorming.