

Ministerie van Verkeer en Waterstaat

Aan
de voorzitter van de Tweede Kamer
der Staten-Generaal
Binnenhof 4
2513 AA DEN HAAG

Contactpersoon

Doorkiesnummer

Datum

19 september 2003

Ons kenmerk

DGP/SPO/U.0302854

Onderwerp

Kamervragen

Bijlage(n)

1 (niet elektronisch)

Uw kenmerk

2020315020

Geachte voorzitter,

Hierbij ontvangt u het antwoord op de vragen van de heer Hofstra over de mogelijke prijsverhoging bij de NS.

1. Wat is de stand van zaken met betrekking tot de rechtszaak tussen de NS en de Staat over de verhoging van de NS-tarieven? Bent u van plan om deze rechtszaak voort te zetten?
1. Voor alle duidelijkheid merk ik op dat er sprake is van meerdere rechtszaken over de NS-tarieven: een zogenaamde voorlopige voorziening (kort geding), alsmede hoger beroep, en twee zogenaamde bodemprocedures. De vraagstelling is of de door NS beoogde tweede tariefsverhoging, in de loop van 2003, nog rechtmatig is na de tariefstijging bij de jaarwisseling 2002/2003.

Primair claimt de Staat dat die tweede tariefsverhoging volgens het Overgangscontract II niet mag. De vraag daarbij is ook of de tariefsverhoging van de jaarwisseling formeel per 31 december of per 1 januari geldt.

In de voorlopige voorziening, waarbij de Staat en de consumentenorganisaties als eiser optraden en NS gedaagde was, heeft de rechtbank Den Haag op 21 maart 2003 uitspraak gedaan. De strekking daarvan was dat het Overgangscontract II tussen Staat en NS Reizigers de tweede tariefsverhoging niet uitsluit; en dat de toezegging van NS aan de consumentenorganisaties (verenigd in het LOCOV) in 2001 om af te zien van tariefsverhoging in 2002 een juridisch bindende toezegging is.

Postbus 20901, 2500 EX Den Haag
Bezoekadres Plesmanweg 1-6, 2597 JG Den Haag

Telefoon +31 70 3516171
Fax +31 70 3517895

De rechter heeft daarom NS verboden om de voorgenomen prijsverhoging door te voeren zolang er geen uitspraak is gedaan in de bodemprocedure is. Tegen dit vonnis is NS in hoger beroep gekomen bij het Gerechtshof Den Haag. Het wachten is nu op een arrest van dit Hof.

In de bodemprocedures, waarbij in de ene procedure de Staat als eiser optreedt en NS gedaagde is en in de andere procedure waarbij de consumentenorganisaties als eiser optreden en NS gedaagde is, worden momenteel over en weer stukken gewisseld en is het wachten op het houden van een eventueel pleidooi en een vonnis van de rechter.

Als NS definitief afziet van het voornemen de tarieven in 2003 te verhogen, ontvallen de gronden aan de vorderingen. De betrokken partijen, te weten Staat, NS en consumentenorganisaties kunnen hun vorderingen dan intrekken; en NS haar schadeclaim tegen de Staat en de consumentenorganisaties.

2. Wat zijn de afspraken die de NS onlangs met de Consumentenbond en ROVER hebben gemaakt over de toekomstige tariefsverhoging? Hoe verhouden deze afspraken zich met de huidige contractuele afspraken tussen de Staat en de NS?
2. Bijgaand ontvangt u afschrift van de overeenkomst tussen de NS en de consumentenorganisaties die de heer Veenman mij op 31 juli 2003 heeft gezonden. De heer Veenman heeft mij daarbij geschreven dat hij – mijns inziens terecht - vaststelt dat de gemaakte afspraken niet zijn toegestaan onder het bestaande Overgangscontract II. De heer Veenman heeft mij verzocht de afspraken mogelijk te maken in de concessie.

Hij wijst er op dat het gaat om een afspraak met ROVER en de Consumentenbond, als de klanten vertegenwoordigende organisaties, om een beter product te leveren tegen een hogere prijs. Hij schrijft er op te vertrouwen dat de Staat de afspraak mogelijk zal maken in de vervoersconcessie, gegeven de zware rol die de consumentenorganisaties hebben gekregen in de nieuwe wetgeving. Overigens heb ik van NS begrepen dat Consumentenbond en ROVER met NS afspraken hebben gemaakt mede namens andere consumentenorganisaties die zich in het kort geding hadden gevoegd.

Ik vind die rol van consumentenorganisaties een belangrijk argument. Consumentenorganisaties hebben een wettelijke status als adviseur en tegenhanger van de monopolist NS. Ik moet er van uitgaan dat consumentenorganisaties in het wettelijk verplicht advies over de concessie zullen bepleiten de afspraken met NS op te nemen. Van zo een advies kan alleen beargumenteerd worden afgeweken, waarbij consumentenorganisaties nog het – ook door de Kamer sterk bepleite – aanvullende recht hebben om een eventueel afwijking van dat advies, door de rechter te laten toetsen.

Ik ben dan ook van plan te bezien of en zo ja hoe uitvoering van de afspraken van de consumentenorganisaties en NS kan worden mogelijk gemaakt. Daartoe dienen voor mij nog wel een aantal onduidelijkheden in die afspraken te worden opgehelderd. Bijvoorbeeld is nog onduidelijk hoe de afspraak over punctualiteit zich verhoudt met de afspraken tussen Staat en NS in het vigerende Overgangscontract II en met de op te nemen prestatie-eisen in de concessie. Ook is een verdere toelichting op (de bedoeling van) de verschillende onderdelen van de afspraken nodig. Dit geldt zeker ook voor de passage over compensatie in relatie tot infrastructuur.

Duidelijk moet zijn, dat een definitieve uitkomst zal moeten vallen binnen de kaders van de rijksbegroting en het Plan van Aanpak Beheer en Onderhoud Spoorwegen, inclusief de daarbij horende VBTB prestatie-indicatoren. Begrotingsgelden die beschikbaar komen voor een verbetering van de infrastructuur kunnen uiteraard noch direct, noch indirect worden ingezet voor financiële compensatie van NS.

3. In hoeverre komen de afspraken tussen de NS en de consumentenorganisaties overeen met de in voorbereiding zijnde nieuwe concessie tussen de Staat en de NS? Kunt u aangeven wanneer de Tweede Kamer de concept-concessie tegemoet kan zien? Kunt u deze vraag ook beantwoorden voor de concessie tussen ProRail en de Staat?
3. Consumentenorganisaties en NS vragen de Staat hun voornemen in die concessie mogelijk te maken.

In de concessie wordt in ieder geval een tariefbeleid vastgelegd. Daarin zijn mijns inziens bepalend de inflatie, de gebruiks- en concessievergoeding, de stijging van de productiviteit bij NS en het vermogen van het bedrijf om kostenstijgingen op te vangen door efficiencyverbetering en door groeiende opbrengsten, en tenslotte de kostprijs van verschillende opties van het spoorproduct (de prijs-kwaliteitverhouding). Het ligt mijns inziens in de rede in met name die laatste afweging, tussen de prijs-kwaliteitverhouding, de klant (consumentenorganisaties) een nader gespecificeerde bepalende rol toe te kennen.

De concessies kunnen worden afgerond als duidelijkheid bestaat over de consistentie met het Plan van Aanpak Beheer en Onderhoud Spoorwegen en de verwerking van het Hoofdlijnenakkoord en aanvullend pakket in de begroting. Die zijn immers mede bepalend voor de in de concessies op te nemen prestatie-eisen. Na advies door de wettelijke adviesorganen waaronder de consumentenorganisaties kunt u de concessies in beginsel in de loop van het najaar tegemoet zien.

Hoogachtend,

DE STAATSSECRETARIS VAN VERKEER EN WATERSTAAT,

mw drs M.H. Schultz van Haegen