

Nuis

nogal essentieel is in dit verband. Ik meen dat er geen verschil van mening is. Ik geef een verklaring waarom ik het zo heb gekozen.

Voorzitter! Wat de rechtsgrondslag betreft heb ik gezegd: als je een grondslag zoekt, dan is dat de enige die ik kan vinden. Als je echt voor de doelgroep in het buitenland gerichte programma's maakt, dan kun je dat niet buiten de Wereldomroep om doen. Daar hadden wij de Wereldomroep voor. Even duidelijk is dat je de NOS erbij nodig hebt, want ze heeft vele programma's in huis.

Wat de kwestie van de openbaarheid betreft, ik begrijp dat de heer Jurgens het buitengewoon wenselijk vindt – ik deel deze opvatting en ik zal haar ook zeker tot gelding brengen waar ik dat kan – dat het goede praktijk zal zijn dat met name de raad van toezicht zich sterk bewust is van zijn toezichthoudende taak en van het belang van in het openbaar om verantwoording vragen. Ik heb er ook wel vertrouwen in dat het zo zal gaan. Gelet op de taakopdracht en de samenstelling van de raad van toezicht denk ik dat men daar zeker aan zal hechten. Het punt is alleen dat de raad van toezicht in zijn wijsheid ook zal moeten beseffen dat het soms verstandig is om dingen niet in het openbaar te doen. Op die manier komen wij eruit en ik denk dat wij met de wet in de huidige vorm kunnen hopen dat dit de praktijk zal worden. Mocht dit niet gebeuren, dan is er reden te meer om nog eens te bekijken of wij de zaak op deze manier moeten regelen of dat wij er precieze voorschriften voor moeten geven, wanneer iets openbaar moet zijn en wanneer niet. Het zou toch mooi zijn als men zelf zo verstandig was en ik denk dat je er in dit geval op kunt hopen.

De heer Veling blijft er nieuwsgierig naar, hoe wij dit nu precies in het vat zullen gieten. Dat kan ik me wel voorstellen, maar de hoofdlijnen heb ik nu zo goed mogelijk aangegeven en veel meer kan ik nu niet doen om zijn nieuwsgierigheid te bevredigen.

De heer Luijten vroeg nog, wat bij die 25% nu precies "geleidelijk" is. In ieder geval zo vlug mogelijk, dat is voor mij het uitgangspunt. Er staat zo'n regeling in de wet en die moet zo snel mogelijk uitgevoerd worden. Er moet alleen rekening gehouden worden met reële tegenwerpingen, tegenwerpingen dat het niet redelijk is om te verlangen dat dit door een

van de betrokkenen of door iedereen op een bepaalde termijn gedaan wordt. Op die manier moeten wij het probleem zien op te lossen, dus ik kan niet precies een termijn aangeven. Maar het is mijn uitgangspunt dat wij die maatregel zo gauw mogelijk en zoveel mogelijk moeten implementeren.

Is de omroep nu een productiebedrijf? Het is wel een organisatie waar ruim een miljard in omgaat, dus je mag hopen dat er wel een paar programma's voor dat geld gemaakt worden. Maar waar het eigenlijk om gaat, komt als het ware van de andere kant. Je hoeft toch niet elk programma dat identiteitsgevoelig is, zelf te maken, zo vroeg de heer Luijten zich af. Daar heeft hij gelijk in, dat gebeurt ook niet. Een heleboel programma's waarop omroepen zeer trots zijn, worden buiten de deur gemaakt. En sommige onafhankelijke producenten zijn heel goed in het denken en handelen in de geest van de opdrachtgever. Dat is allemaal uitstekend, maar het punt is dat je niet de andere kant op kunt redeneren door te stellen dat eigenlijk alles wel de deur uit kan. Ik denk dat het ook in de toekomst zo zal gaan dat men producten inkoopt als dat voordeliger is, maar dat men ze ook zelf kan maken als het gewenste product niet kan worden ingekocht of als men het niet genoeg een "eigen" product vindt.

Ook ik heb behoefte aan definities. Ik denk ook zeker dat in de gesprekken met de omroepen – wij zullen er het commissariaat nog bij halen – de vraag wat nu precies een onafhankelijke producent is, intensief aan de orde zal komen. En ik denk dat de implementatie van de richtlijn, de volgende wetgeving, daarvan heel goed kan profiteren, zodat wij de zaak daarin beter kunnen regelen.

Ik wil besluiten met de slotopmerking van de heer Jurgens, die mij als het ware nog eens in de mond legt wat ik graag zou doen. Is dit nu een wet waarvan ik denk dat er een sterke slagvaardige publieke dienst – omroep, zal ik maar zeggen – uit kan ontstaan? Ik ben ermee begonnen en ik eindig ermee: ik ben ervan overtuigd dat als de Eerste Kamer deze wet aanneemt, wij daarmee een buitengewoon belangrijke stap hebben gezet op de weg naar een publieke omroep die ons niet alleen in het jaar 2000, maar ook lang daarna veel vreugde, genot en stichting zal kunnen opleveren.

De beraadslaging wordt gesloten.

Het wetsvoorstel wordt zonder stemming aangenomen.

De **voorzitter**: De aanwezige leden van de fracties van de SGP, het GPV en het CDA wordt conform artikel 121 van het Reglement van orde aantekening verleend, dat zij geacht willen worden zich niet met het wetsvoorstel te hebben kunnen verenigen.

Aan de orde is de behandeling van:
- **het wetsvoorstel Aanpassing van de Spoorwegwet en de Wet personenvervoer aan Richtlijn nr. 91/440 EEG en Verordening (EEG) nr. 1893/91 (24042).**

De beraadslaging wordt geopend.

□

De heer **Talsma** (VVD): Mijnheer de voorzitter! Bij de schriftelijke voorbereiding zijn verschillende vragen gesteld door de gehele commissie voor Verkeer en Waterstaat. Om elk misverstand te vermijden, wil ik nu opmerken dat ik uitsluitend namens de VVD-fractie het woord voer.

De kwestie waar het hier om gaat, heeft nogal een tijd gespeeld. In de Tweede Kamer is er een uitvoerige discussie geweest over het rapport van de commissie-Wijffels en al wat daaraan vast zat. Dat heeft, mede doordat men tussenrapporten heeft laten uitbrengen, geduurd van juni tot eind december 1995. Omdat het toen de bedoeling was om het in te voeren per 1 januari daarna heeft mijn fractie – en, naar ik begrijp, ook meerdere fracties in dit huis – ervan afgezien om nog weer over dat specifieke plan hier afzonderlijk het woord te voeren.

Dat neemt niet weg, dat er toch wel gedachten en vragen aan de orde zijn geweest en nog zijn. Naar onze mening zijn die kwesties nog wel degelijk bij de huidige wetswijziging aan de orde. Ik stel dat even uitdrukkelijk, omdat door het departement wel gezegd is dat dit alleen maar een formaliteit, een hamerstuk is omdat het uit de richtlijn voortvloeit en de rest allemaal nog komt. Het is zeker waar, dat dit voortvloeit uit de richtlijn, die weliswaar een zeer breed terrein bestrijkt maar primair het internatio-

Talsma

naal vervoer regelt. Verschillende spoorwegondernemingen kunnen internationaal bij elkaar "op bezoek" en wat nu geregeld wordt, gaat naar mijn mening een stuk verder. Met name in de Spoorwegwet wordt een vrij groot aantal zeer belangrijke artikelen in zijn geheel geschrapt; niet alleen in verband met de Brusselse internationale contacten maar ook voor het binnenlands Nederlands vervoer. Ik noem in dit verband de bevoegdheid van de minister om stations en haltes aan te wijzen, tarieven goed te keuren en tarieven zelfs te verlagen, de dienstregeling goed te keuren, het minimum aantal treinen per dag op bepaalde trajecten en zelfs het minimum aantal treinrijtuigen in elke trein vast te stellen. Dat wordt allemaal afgeschaft, evenals – en dat is in mijn ogen het belangrijkste – de uitdrukkelijke vervoerplicht, die in het huidige artikel 31 van de Spoorwegwet is neergelegd, en die nu vervalt. Het is dan ook goed en terecht, dat wij bij het bespreken van dit wetsvoorstel ook de vele vragen welke zich omtrent de uitvoering van de richtlijn en over het plan-Wijffels voordoen mede aan de orde stellen.

Het departement heeft ook opgemerkt, dat de Wet personenvervoer wat betreft het interlokale vervoer al geschrapt is en wel op grond van een besluit uit 1993, gebaseerd op artikel 3 van die wet. Daarin staat, dat ten behoeve van experimenten in het interlokale vervoer gedurende drie jaar van deze wet kan worden afgeweken. Terecht is in de schriftelijke gedachteswisseling door de PvdA-fractie in de Tweede Kamer opgemerkt, dat het een erg onelegante en misschien zelf juridisch niet helemaal juiste manier van doen is om een complete wet af te schaffen en dat allemaal te brengen onder "ten behoeve van experimenten". Ik deel die mening en ik kan mij voorstellen, dat een bestuursrechter dit geen geldige wetgeving vindt.

Dat besluit is van 1993 en geldt voor maximaal drie jaren. Het besluit om het op te heffen, is niet meer van kracht. Het gebeurt nu in deze wet. Het argument dat er al beslist is, is maar zeer betrekkelijk. Wij beslissen nú, en niet voor drie jaren maar voorgoed.

Voorzitter! De wetgeving op spoorweggebied vind ik nogal rommelig. Dat is trouwens erkend. Er zijn allerlei uitvoeringsbesluiten,

reglementen en wijzigingen in aanverwante wetten. Bovendien is de Spoorwegwet vreselijk ouderwets. De minister heeft al aangekondigd dat in het vervolgtraject die wet en de omringende wetgeving verbeterd worden. Ik juich dat van harte toe.

In artikel 69 van de huidige Spoorwegwet staat dat die alleen van toepassing is op de Staatsspoorwegen – dat zijn dus die spoorwegen van Thorbecke – en later bij andere wetten zijn ook de Hollandsche ijzeren spoorweg en al die andere daaronder gebracht. Die wet is niet meer bij de tijd en moet uitgelegd worden met allerlei bijkomende maatregelen.

In artikel 45 wordt gesproken van militaire vervoeren. Daarin staat: "Krijgsvolk, paarden en oorlogstuig" worden voor half geld vervoerd. Deze bepaling wordt door de minister geschrapt. Ik denk dat dit niet gebeurt vanwege die verouderde tekst, maar vanwege dat halfgeldtarief dat nu aan de Spoorwegen ter beslissing staat. De uitdrukkingen stammen uit 1870. Als ik de vele advertenties lees waarin energieke jongelui worden opgeroepen om bijvoorbeeld bij de luchtmacht te gaan dienen en die fraaie machine-riën en computergestuurde toestellen te hanteren, dan worden de jongelui niet aangesproken met krijgsvolk, heet het mooie vliegtuig zeker niet oorlogstuig en paarden zijn er in het leger al helemaal niet meer! Maar goed, dit even terzijde, die wetgeving zal nu hoop ik in een vrij consistent geheel opnieuw onder ogen worden gezien.

Voorzitter! Ik zeg nu reeds dat mijn fractie het eens is met het in de richtlijn en in het rapport-Wijffels vastgelegde principe, dat wij moeten komen tot zelfstandige, marktgerichte spoorondernemingen. Een van de belangrijke punten daarbij is het concurrentiebeginsel. Daarmee zijn de Nederlandse Spoorwegen het uitdrukkelijk eens. Dat vinden zij een goede zaak. Zij hebben het daarbij in de eerste plaats over wat ik de "interne concurrentie" noem, de concurrentie binnen het railbedrijf. Er zijn al voorbeelden van. Ik doel met name op de onderneming Lovers die nu met een grotere Franse club gaat samenwerken en die zelfstandig treinen laat rijden op bepaalde netten. Dat is geen eenvoudige zaak. Anders dan bijvoorbeeld autobussen op de autowegen, die ieder met een eigen chauffeur een eigen koers

kunnen volgen, elkaar kunnen inhalen en kunnen afslaan en wat dies meer zij, is het, zoals wij allemaal weten en begrijpen, op de spoorwegen een totaal andere zaak. Daarvoor zijn maatregelen getroffen. Er is een aparte organisatie gekomen, RailNed, die tot taak heeft gekregen de capaciteit ter beschikking te stellen. En waar er niet voldoende capaciteit is, moet RailNed allerlei Salomonsoordelen vellen: die gaat eerst en dan die, etc. Ik zie dat als een belangrijke zaak. Het concurrentiebeginsel is altijd goed. Zonder onvriendelijk te zijn, geloof ik inderdaad te mogen zeggen dat de huidige Nederlandse Spoorwegen niet altijd voldoen aan optimale concurrentie-eisen. Ik ben blij dat zijzelf nu ook die kant uit willen.

Aan de andere kant moeten wij daarvan niet al te veel verwachten. De capaciteit is immers zeer beperkt en van de kant van de Spoorwegen wordt dan ook vaak gezegd, dat het wel een goed uitgangspunt is om verschillende ondernemingen op één net toe te laten, maar dat de mogelijkheden daartoe maar zeer beperkt zijn.

Een week geleden hoorde ik een radio-interview met de marketingdirecteur van de NS, de heer Van Eeghen, die een bezoek had gebracht aan Japan en met een bevriend collega-bedrijf uitvoerige besprekingen heeft gevoerd. Hij zegt twee belangrijke dingen. In Japan heb je verschillende spoorwegmaatschappijen, die zelfs geld verdienen en aan de beurs genoteerd zijn. Ik begrijp dat dit mede komt doordat zij allerlei aangrenzende dingen doen: winkelbedrijven exploiteren, amusementsvoorstellingen organiseren; enfin, bredere activiteiten dan alleen het spoorwegvervoer. Maar ieder van die maatschappijen heeft een eigen net. Er zou geen sprake van kunnen zijn, zegt de heer Van Eeghen, dat maatschappij A ook maar een kilometer kan en mag rijden over de rails van maatschappij B. Dat is toch een niet onbelangrijk gegeven dat ik hier ook voor Nederland nog eens op tafel leg.

Veel belangrijker vind ik de externe concurrentie. Ik heb dat bij begrotingsbehandelingen wel eens eerder gezegd: de echte concurrent van de spoorweg op het gebied van het personenvervoer is de auto. Ik ga er nu niet al te diep op in; ik heb het al meermalen bepleit. Men moet de

Talsma

spoorwegen modern en toekomstgericht maken om de automobilist af en toe de trein te laten nemen. Op dit moment is ongeveer 8% van het personenvervoer per spoor. Men streeft, althans in oudere rapporten, naar 15%. Dat zou een enorme vooruitgang zijn, ook in de rentabiliteit. Het merkwaardige is dat dit dan nog veel minder is dan in Japan. Daar is het volgens de heer Van Eeghen al 30%, maar hij zegt erbij dat de Japanse geografische structuur heel anders is. Daar heb je langgerekte lintbebouwing, waardoor men eerder in de trein stapt. Dat mis ik in de plannen nogal: wat doen wij om meer mensen in de trein te krijgen? Een belangrijk bestanddeel van het kabinetsbeleid, ook van vorige en voor volgende kabinetten, is toch dat men uit allerlei overwegingen, met name milieu-overwegingen, althans de uitbreiding van het autovervoer wil afremmen of stoppen om dat vervoer zoveel mogelijk via het openbaar vervoer, met name de spoorweg, te doen plaatsvinden.

Bij de regeling tussen de NS en de regering is een enorm groot contract gesloten: Over de wissels naar een verdere toekomst. Het is een heel dikke ordner met een contract met enige tientallen artikelen en een twintigtal intentieverklaringen. De minister zegt zelf: dat moeten wij nog allemaal uitwerken. Dat gaan wij nu ook doen; ik ben het daarmee eens.

Maar er zijn toch enkele punten, waarvan ik er nu reeds één wil noemen; dat is het begrip "onrendabele lijnen". De Nederlandse Spoorwegen kunnen op eigen houtje, zelfstandig die beslissing nemen. Dat is gebleken bij de verschillende contacten die wij hebben gehad. Onder andere is de raad van bestuur in dit huis bij onze commissie voor Verkeer en Waterstaat op bezoek geweest. Toen is dat duidelijk gesteld: wij beslissen wat onrendabel is, dat leggen wij voor aan de minister en die kan dan op contractbasis verder gaan. Wat is een onrendabele lijn? Dat is een buitengewoon onduidelijk, althans veelzijdig interpreteerbaar begrip. Niet de minsten onder de grote internationale concerns vinden iets pas rendabel als je 8 à 10% of soms nog meer rendement van je geïnvesteerd vermogen hebt. Als een bedrijf 4% rendeert, dan is dat te weinig en wordt het door zo'n

concern afgestoten. Dat zal bij de spoorwegen zeker niet het geval zijn, maar het is een interpretatiemogelijkheid. Een ander criterium kan zijn dat je ongeveer quitte speelt, dat alle inkomsten alle kosten dekken. Wat de spoorwegen betreft, is sprake van een onduidelijke rendementsberekening omdat het bestaande spoorwegnet nu helemaal gratis ter beschikking staat en geen kostenfactor is.

Ik meen dat als laagste grens onrendabel in elk geval betekent dat niet ten minste de variabele kosten worden goedge maakt. Ik noem dit alles om de gedachten enigszins nader te bepalen. Dat staat tot mijn spijt allemaal niet in het contract.

Wat ik ook mis in het begrip "onrendabel", is dat geen rekening wordt gehouden met toekomstige mogelijkheden. Bij Almelo-Mariëberg wordt gekeken naar de jaren 1996 en 1997. In die jaren wordt zo- en zoveel verloren en op grond daarvan worden beslissingen genomen. Ik vind dat daarbij horen de effecten van eventuele toekomstige verbeteringsplannen en uitbreidingsplannen. Je moet een lijn niet sluiten als je de mogelijkheid ziet om in de komende vijf jaar tot een beter resultaat te komen. Zo zal ieder bedrijf zijn exploitatie inrichten. Bij de beslissing "sluiten of niet" kijkt men ook naar de plannen voor de nabije toekomst. Dat gebeurt op dit moment dus niet.

Op onze uitdrukkelijke vragen daarnaar is bevestigd dat evenmin rekening wordt gehouden met de wegvallende kosten als "feeder"-lijnen worden opgeheven. Als de lijn Harlingen-Leeuwarden wordt opgeheven, zal iemand die van Harlingen naar Zwolle wil, als hij toch eerst met de auto moet, waarschijnlijk doorrijden per auto naar Zwolle. Bij een behoorlijke berekening van de rentabiliteit moet ook die wegvallende rit van Leeuwarden naar Zwolle worden meegeteld. Het departement en de NS verzekeren dat dat niet gebeurt.

In de toekomst kan dit voortdurende verschillen van inzicht geven. Dit soort geschillen is er al geweest. Enkele jaren geleden heeft de minister voor een paar jaar een afspraak gemaakt om wat bij te passen. Prompt kwam de NS met een eis van 200 mln. Het departement bood 60 mln. en men is, meen ik, ergens geëindigd bij 120 mln. Het is makkelijk neergeschreven, maar

zodra het om geld gaat wil de ontvangende partij het wat omhoog schroeven en wil de betalende partij het bedrag verlagen. Volgens het contract moet men zich bij geschillen wenden tot de rechter in Den Haag. Ik vind dat verkeerd. Echte geschillen leg je aan een rechter voor, maar dit zijn lopende geschillen van praktische, technische, financiële aard. Ik pleit voor het instellen van een commissie van wijze, onafhankelijke mannen en vrouwen. Deze hoogwaardige commissie moet beslissen over kwesties van rentabiliteit en andere interpretatiekwesties rond de contracten.

Tot nog toe heb ik gesproken over de spoorwegen in het algemeen. Ik spreek niet over alle regionale sectoren, die nu zo druk in beweging zijn, ook omdat daar niet alleen de spoorwegen bij betrokken zijn, maar ook plaatselijke busmaatschappijen, taxiondernemingen en soms zelfs boten. Ik hoop dat men in alle gebieden een constructieve oplossing weet te vinden.

Ik spreek nu verder over het hoofdnet, de hoofdlijnen, het rompnet, het kernnet, het intercitynet, allemaal woorden voor hetzelfde. Ruwweg gaat het hierbij om de lijnen die de provinciehoofdsteden verbinden, met nog een paar excentrisch liggende delen, zoals de Twentse lijn en Vlissingen na Middelburg. Bij het hoofdlijnenet is er niet alleen sprake van vrije concurrentie en sluiting als het niet rendeert. Naar de mening van mijn fractie is er uiteindelijk ook een duidelijke openbare taak voor de regering. Wij hebben dit vragenderwijze gesteld en daar is toen het antwoord op gekomen dat dit misschien wel een beetje zo is, maar slechts ten dele. Ik heb een en ander nog eens goed in de verschillende stukken bekeken. Ik denk aan een openbare taak om te zorgen voor een goed, modern en toekomstgericht hoofdnet voor het personenvervoer per spoor. De minister erkent dit wel een beetje. In de stukken wordt voortdurend gesteld dat, als een sluiting maatschappelijk onaanvaardbare gevolgen dreigt te gaan hebben, er dan een taak ligt voor de regering om iets te gaan doen. Ik ben van mening dat dit in het negatieve dezelfde omschrijving is van wat ik bedoel met die openbare taak om te zorgen voor goed vervoer. Als er maatschappelijk onaanvaardbare gevolgen zijn,

Talsma

betekent dit dat er een taak voor de overheid ligt om daar wat aan te doen.

In dit kader is ook gewezen op artikel 4 van de overeenkomst. Daarin staat: de Staat kan te allen tijde regels stellen in het publieke belang, ook als dat ingrijpt in de contracten. Ik vind dat nogal wat. Hierdoor wordt de mogelijkheid geopend dat, los van deze overeenkomsten, van overheidswege kan worden ingegrepen. Ik zeg niet dat dit gauw zal gebeuren of dat het moet gebeuren, maar die mogelijkheid is uitdrukkelijk in het contract opgenomen.

Ten slotte is er nog een escape die al een paar keer door de minister is genoemd. Zij zei toen: uiteindelijk ben ik ook nog 100% aandeelhouder. Dat is tot nog toe inderdaad zo. Wij weten dat de NS-directie naar de beurs hoopt te gaan, maar dat is nog toekomstmuziek. Ik vind dit argument in elk geval ook niet zo sterk. Het belangrijkste vind ik dat die directe openbare taak voor met name het hoofdnét uitdrukkelijk wordt vastgelegd.

De voorgangster van deze minister heeft mij, toen ik een soortgelijke opmerking maakte, wel eens gevraagd of het een liberaal was die dat zei. Mijn antwoord was ja, want niemand minder dan de grote liberaal Thorbecke heeft in de jaren zestig van de vorige eeuw de staatsspoorwegen opgericht, omdat het particulier initiatief bleef steken bij de Hollandse ijzeren spoor van Amsterdam naar Rotterdam en de Rijn-spoor van Den Haag en Amsterdam naar Arnhem en verder naar Duitsland. Verder waren er nog een paar kleine maatschappijen. Die situatie doet zich nu weer voor, zij het op een andere manier. Toen was er een openbare taak om spoorwegen aan te leggen in de blijkbaar minder rendabele gebieden. Nu is er een openbare taak voor de regering om bij al deze nieuwe ontwikkelingen haar zorg aan het hoofdnét te blijven wijden.

De vraag is dan wie houdt zich nu bezig met de toekomstige ontwikkeling. Ik krijg de indruk dat de Nederlandse spoorwegen – dat hebben ze ook min of meer rondit erkend in dit huis – eigenlijk niet meer naar de verre toekomst kijken. De president-directeur heeft gezegd: wij hebben onze doelstelling veranderd; vroeger was dat zoveel mogelijk passagiers vervoeren en nu

is dat zo rendabel mogelijk passagiers vervoeren, ook als dat zou betekenen dat wij er minder gaan vervoeren dan wij technisch zouden kunnen. Dat is een duidelijk antwoord dat voortvloeit uit de commerciële taakstelling. In elk geval is ons duidelijk geworden dat men helemaal bezig is – dat is op zichzelf al een grote opgave – om de rentabiliteit van het huidige spoorwegbedrijf, met name de hoofdlijnen, te verbeteren. Men is echter niet met de toekomstontwikkelingen bezig. Als er niets aan de hand was, zou je zeggen dat het ook al een heel verdienstelijke zaak is om op de winkel te passen. Ik heb echter al vaker betoogd dat er een reusachtige ontwikkeling gaande is in de spoorwegwereld in Europa. Nederland ligt daarbij achter. Als wij ons net niet aanpassen, blijven wij achter en zal het naar mijn mening mislopen.

Wie is daar nou mee bezig? Dat zijn dus niet de Nederlandse spoorwegen. Zij zullen best meedenken, suggesties doen enz. Zij zitten echter net als de minister met de miljarden die een echte modernisering vergt. Ik heb er ook nooit omheen gepraat dat dit heel veel extra kost. Wat die modernisering zijn, zal ik om de minister niet te vervelen niet weer herhalen. Er kunnen ook andere plannen gemaakt worden dan die welke ik hier wel eens heb verdedigd. Er zal echter meer gedaan moeten worden dan de huidige winkel gaande houden. Wie moet het dan doen? Railned? Die heeft de dankbare taak om de capaciteit te verdelen. Waar die te klein lijkt, is het de taak van Railned – dat staat ook in de verslaggeving – om voorstellen tot uitbreiding van de capaciteit te doen. Ik heb de indruk dat men ook verder denkt, want als je eenmaal met capaciteit bezig bent, dan denk je ook in het algemeen aan de toekomst. Dat is echter geen uitdrukkelijke taak van Railned. In de verslaggeving staat voorts dat Railned is gebonden aan het bedrag van 6 mld. dat de regering extra heeft uitgetrokken voor de komende jaren.

De minister wees al enigszins op zichzelf. Het is inderdaad de regering die de taak heeft om echt met de toekomstige ontwikkelingen bezig te zijn, ook al zit daar wel een immens financieel plaatje aan. De minister kan niet nog meer uitgeven dan zij al doet. De schatkistregeling zit zodanig

in elkaar dat het daarmee afgelopen is. Het is dan wel eens ontmoedigend om je al te veel bezig te houden met toekomstvisies als je denkt dat er toch geen geld voor is. Toch pleit ik ervoor dat de minister zich wel met die visies bezighoudt. Ik hoop ook dat dit gebeurt op de aangegeven manier, maar tot nog toe heb ik niet de indruk gekregen, ook niet uit de reactie van de minister zelf, in het kader van de begrotingsbehandeling, dat dit het geval is. Er werd namelijk verwezen naar het Meerjarenplan infrastructuur en het tweede technisch pakket, maar dat zie ik, met de beste bedoelingen, als uitgebreid op de winkel passen. Er wordt wel iets verbeterd, maar er worden structureel geen nieuwe dingen gedaan. De vergelijking met winkels gaat verder niet op, want anders zou ik zeggen dat er moet worden nagegaan of het buurtwinkeltje geen supermarkt moet worden. Alle vergelijkingen op dit punt gaan echter mank.

Ik ben blij dat de minister het als haar taak ziet om toekomstgericht te denken. In dat kader pleit ik ervoor een aantal deskundigen, die geen directe relatie hebben met de beschikbare miljarden en de verantwoordelijkheid op het departement, uit de kringen van de spoorwegen, Railned en de vervoerders, de opdracht te geven om wel met een financieel plaatje, maar zonder zich af te vragen wanneer dat kan worden ingevuld, een toekomstgericht plan te ontwerpen. Ik ben namelijk van mening dat wij momenteel achterblijven. Dat is geen verwijt, maar een simpele constatering. Het loopt bij ons te langzaam. De HSL-zuid is al in 1987, 1988 aan de orde geweest. Toen werd er gesproken over gereedkomen vóór 2000. Wij weten inmiddels dat dit is verschoven, eerst naar 2003, toen naar 2005 en misschien al naar 2006.

Er komt voorts een HSL-lijn Amsterdam-Köln-Frankfurt. Tot aan Köln loopt die lijn, met name in Nederland, langs bestaand spoor. Er moet weliswaar veel worden veranderd, maar er hoeft geen echt nieuwe spoorlijn te worden aangelegd. Van Köln naar Frankfurt komt er een compleet nieuwe lijn, door bergachtig terrein. Die lijn wordt al in 2000 geopend, terwijl de vernieuwde lijn Amsterdam-Köln pas in 2007 gereedkomt. Dan is er wat mij betreft toch sprake van een groot

Talsma

probleem. Waarom duurt het in Nederland zoveel langer dan in Duitsland? Ik kan er niet op ingaan, omdat ik de achtergronden niet ken, maar dit is niet zoals wij het moeten doen.

Voorzitter! Ik sluit af. Mijn fractie gaat gaarne akkoord met het wetsvoorstel. In het wetsvoorstel 24686 over de wijziging van de Wet personenvervoer betreft komt het accent op de provincie te liggen. Dat heeft onze instemming. Ook dat wetsvoorstel zullen wij gaarne steunen.



De heer **Pitstra** (GroenLinks): Mijnheer de voorzitter! Deze aanpassing van de Spoorwegenwet en de Wet personenvervoer lijkt een vrij technische aanpassing van een Nederlandse wet aan de Europese regelgeving. Aan de overzijde werd er slechts door de SP enig tegenwerk verricht. Op zich is dat niet zo verwonderlijk omdat in de Tweede Kamer voldoende over dit onderwerp gesproken kan worden aan de hand van nota's, zoals het beleidskader toelating tot het spoorvervoer en contracten met de NS. Maar de Eerste Kamer behandelt geen nota's, of slechts bij hoge uitzondering, en voor ons is het voorliggend wetsvoorstel het enige formele punt waarin we onze visie op de verzelfstandiging en privatisering van de NS kunnen geven en zo nodig wat spaken in het wiel kunnen steken. Ik was dan ook zeer ingenomen met de opstelling van collega Talsma, een gepassioneerde kenner van het spoor, die vaak namens onze totale commissie dit wetsvoorstel grondig heeft bestudeerd en zeer kritische vragen heeft gesteld over het begrip rentabiliteit, het openbare belang en de toekomstvisie van de NS, waaronder Rail 21. Zojuist heeft hij dat ook weer gedaan. Het is een verheugende zaak dat er ook nog liberalen zijn die het spoor wel ter harte gaan.

Onderliggend wetsvoorstel regelt onder meer dat de vervoersplicht van de NS wordt opgeheven, dat de minister niet langer de tarieven vaststelt en dat de minister niet langer zeggenschap heeft over de dienstregeling. Dit zijn formele uitvloeisels van het paarse kabinetsbeleid inzake de verzelfstandiging en privatisering van de Nederlandse spoorwegen en dat staat hier

vandaag dan ook ter discussie. Het hoofddoel van dit wetsvoorstel staat helder verwoord in de memorie van toelichting: "... de spoorwegondernemingen status te geven van een onafhankelijke onderneming, die zich richt naar de behoeften van de markt". Exit nutsfunctie. Natuurlijk worden er nog wel wat sympathieke frasen richting de nutsfunctie geuit, maar uit de stukken en de gesprekken, die onze vaste Kamercommissie heeft gehad, blijkt heel duidelijk wat de bedoeling is.

De NS moeten meer winst maken. 22 mln. winst op 5,5 mld. omzet wordt veel te laag gevonden. Er werd zelfs gesproken over een rendement van 10% op het geïnvesteerde vermogen. De heer Talsma dacht dat NS dat niet vonden, maar dat hebben zij wel degelijk bij ons naar voren gebracht. De Tweede-Kamerfractie van de VVD en de NS willen ze zo snel mogelijk op de beurs. President Den Besten zegt het ook helder in een gesprek met onze Kamercommissie: hoofddoelstelling van de NS is een zo hoog mogelijke rentabiliteit en na 1999 wordt de dienstverlening afhankelijk van het rendement. Een gevoel van verbijstering kreeg ik en ik niet alleen, toen heel open en eerlijk de vragen werden beantwoord over Rail 21, dat nog sprak van verdubbeling van de reizigersaantallen in het openbaar vervoer en over de investeringen in bijvoorbeeld het 15KV-net. De NS zijn daar niet langer in geïnteresseerd, want het zijn geen primaire doelstellingen van het bedrijf. Rail 21, dat duidelijk een toekomstvisie verwoordde, was in de kast gelegd vanaf het moment dat de rijksoverheid niet langer 500 mln. per jaar in de exploitatie van de NS wilde steken.

Nu zit ik zeker niet op de lijn om de NS als hoofdschuldige aan te wijzen van het drama dat zich aan het ontwikkelen is, hoewel ik een andere opstelling richting bondgenoten van het openbaar vervoer wel op prijs had gesteld. Nee, de hoofdverantwoordelijke is natuurlijk minister Jorritsma en de politieke meerderheid aan de overzijde, die de NS in deze positie hebben gemaanoeuvreed. Nu weet ik dat deze minister altijd heel boos wordt als ze van marktfundamentalisme beschuldigd wordt, maar als ik alle uitspraken van haar over dit onderwerp op een rijtje zet en als ik het dossier bestudeer, moet ik tot het

politieke oordeel komen dat dit niet zo'n gekke typering is van haar politieke opstelling. Ze schrijft trouwens ook dat marktwerking een cruciaal onderwerp in haar gehele openbaarvervoersbeleid is, zij wenst een betwistbare markt te creëren en koerst duidelijk op concurrentie op het spoor na 2000.

Deze minister gelooft in het algemeen in marktwerking en concurrentie en denkt dat dit ook voor het openbaar vervoer een heilzaam medicijn is. Nog sterker, ze zegt dit allemaal te doen in het belang van de reiziger want die zal veel voordelen beleven aan de concurrentie, die zal er uiteindelijk de vruchten van plukken. Het moet afgelopen zijn met de "eenzijdige en dwingende overheidsbemoeienis", wij moeten van de NS een zelfstandige marktgerichte onderneming maken, financiële banden moeten worden doorgesneden en dan breekt het reizigersparadijs aan. Hoe ver staat dit alles af van de realiteit? Ik weet niet of de minister vaak met de trein reist, maar als grootverbruiker doe ik dat wel en dan hoor ik de reizigers alleen maar klagen. "Hoe durven ze tarieven zo te verhogen met zo'n slechte dienstverlening" is de meestgehoorde klacht. De 100.000 klachten in 1996 spreken boekdelen; dat aantal zal in 1997 stijgen. Het bericht vandaag in de krant over klachten in Oost-Nederland laat aan duidelijkheid niets te wensen over. Ook de opiniepagina's van de kranten staan vol met bijtende commentaren op de uitspraken van president-directeur Den Besten, die trouwe reizigers geen goede reizigers vindt en die, geheel logisch in zijn beperkte visie van bedrijfseconomisch rendement, de tarieven omhoogjaagt en voorzieningen afbouwt. Zoals vaker met een dogmatische utopie, deze keer van liberale snit, worden reizigers in het hier en nu gezien als mest op de velden der toekomst. Wouter van Dieren omschreef het in de Volkskrant van zaterdag jongstleden als "een bizar ideologisch experiment dat wordt uitgevoerd zonder dat de politici en hoge ambtenaren ook maar het flauwste benul hebben van wat zij aanrichten".

Men blijft natuurlijk ijdele pogingen verrichten om de reizigers wijs te maken dat marktwerking, concurrentie, verminderde subsidie, hogere prijzen en afbouwen van onrendabele lijnen in diens belang

Pitstra

zijn. Dat ene ludieke, schattige lijntje van Lovers naar IJmuiden, dat natuurlijk slechts bedoeld was als een spiering om een kabeljauw te vangen, wordt als een worstje voorgehouden. Lovers is trouwens helemaal geen klein goudvisje. Daarachter steken machtige Franse belangen die als haaien in de oceaan rondzwemmen.

Interessant vond ik de uitspraak van Den Besten in het recente interview in de Volkskrant waarin hij de massieve kritiek op de spoorwegen probeerde te pareren. Naast dwaze psychologiserings – “de reiziger reageert zich op ons af omdat we zo herkenbaar zijn” – doet hij de interessante uitspraak dat concurrentie op en om het spoor duurder is en dat de NS door de onzekerheid die door de concurrentie en korte jaarcontracten wordt opgeroepen, minder onrendabel durft te investeren in de toekomst van het bedrijf en in de nieuwe dienstregelingen op safe speelt met meer intercity's ten koste van stoptreinen. Dat is een merkwaardige inconsistentie, zeg maar een paradox. Het hele spelletje is opgezet om het openbaar vervoer goedkoper te maken, maar het wordt duurder en permanente kwaliteitsverbeteringen en een betere prijs-kwaliteitsverhouding blijven uit vanwege de strategische onzekerheid; de prijs neemt wel toe, maar de kwaliteit niet. Wat is de reactie van de minister hierop?

Ook van klantgerichtheid is nog weinig te merken. Nog steeds zijn er op het middenniveau en het lagere niveau restanten van een bedrijfs-cultuur waarin reizigers lastig worden gevonden omdat de treinen op tijd moeten rijden en waarbij regeltjes bureaucratisch worden toegepast. Dit soort problemen moet aangepakt worden door een consequent management dat open staat voor klachten, maatregelen neemt en het personeel, zo nodig, stevig aanspreekt.

Een onthullend signaal over het steeds meer ontbrekende wij-gevoel van het NS-personeel – vroeger waren zij trots op hun NS – is de reactie van conducteurs en perronopzichters die klachten van reizigers steevast pareren met “zij beslissen dit” – daarmee bedoelen zij de burcht in Utrecht – in plaats van “ik” of “wij” die de klantvriendelijke beslissingen vaak wel degelijk zelf nemen.

Het management in de burcht te Utrecht corrigeert onvoldoende en geeft juist het verkeerde voorbeeld en het verkeerde signaal. Trouwe klanten die veel betalen voor hun OV-kaart, moeten door draconische maatregelen de spits uitgejaagd worden. Prijsverhogingen zonder dat de echte concurrent, de auto, wordt aangepakt, zijn natuurlijk buitengewoon dom. Op dat punt ben ik het helemaal met de heer Talsma eens.

Voorzitter: Korthals Altes

De heer **Pitstra** (GroenLinks): De fractie van GroenLinks slaat dit allemaal met verbijstering, irritatie en soms woede gade. Wat is dit voor een vreemde paarse politiek die zegt het primaat van de politiek te willen herstellen, maar die slechts het primaat van de markt weet te vestigen? Bij de PTT hebben wij al gezien waar dit toe kan leiden. Terwijl de politiek ervoor kiest om het goederenvervoer over het spoor te stimuleren, schaft de PTT de posttreinen doodleuk af en heeft de politiek het nakijken. Terwijl de politiek voor spreiding van de PTT in Groningen was, wordt die spreiding nu teruggedraaid en hebben wij het nakijken. Terwijl de meerderheid in het parlement helemaal niet gelukkig is met het beleid van de NS inzake fietsen op de trein of met het opheffen van kaartverkoop via loketten, heeft de politiek het nakijken. Minister Jorritsma is door de Tweede Kamer op pad gestuurd omdat de tariefsverhogingen terecht niet worden gepikt. Die zijn een volstrekt verkeerd signaal, als je tenminste het openbaar vervoer wilt stimuleren. Als de minister binnenkort met hangende pootjes in de Tweede Kamer terugkomt en zegt dat de NS volhardt in haar prijsbeleid, dan heeft het parlement uiteindelijk, bij de huidige spelregels, geen biels om op te staan. De minister is er in haar hart, en zeker in haar moordkuil, gewoon blij mee. Laat de NS dat toch zelf beslissen, zo vindt zij; daar moeten wij als politiek ons niet mee willen bemoeien.

De huidige spelregels, die in voorliggend wetsvoorstel mee bepaald worden, houden in dat de NS geen exploitatiesubsidie meer krijgt en winst moet maken. NS wordt gedwongen zich te richten op het bedrijfseconomische resultaat. De politiek daarentegen zit vol met ambitieuze doelstellingen. Die wilde

het openbaar vervoer verdubbelen en milieudoelstellingen halen. De politiek heeft een open oor en oog voor de maatschappelijke nutsfunctie van het spoor, maar laat zichzelf het instrument uit handen slaan om deze politieke doelstellingen te realiseren.

Het is natuurlijk ook wel logisch, dat de beoogde marktwerking niet werkt bij de spoorwegen. Het spoorwegennet leent zich helemaal niet voor concurrentie. Het is een aanbod van in de tijd vastgelegde diensten, die als netwerk worden aangeboden. Een storing in Utrecht en we merken het in het hele land. Nederland heeft het drukst bereden lijnennet van Europa en van die dagelijkse 5000 treinen zijn er slechts elf of twaalf intercity's rendabel. Kruisfinanciering, tot een onkies woord verklaard door de commissie-Cohen, is dus van absoluut belang, als wij tenminste meer willen dan twaalf intercity's. De NS benadrukt in onze ogen terecht het behoud en de versterking van het huidige netwerk en wil de regie in één hand houden.

Opvallend is het begrip monopolie, dat door de minister als een besmettelijke ziekte wordt gezien. Maar op zich hoeft er niets tegen een nutsvoorziening te zijn die het monopolie heeft. Er rijdt toch ook alleen de Thalys naar Parijs? Er is gelukkig maar één kadaster in Nederland, er ligt maar één landelijk koppelingsnet en gelukkig hebben we ook geen drinkwaterbedrijven die elkaar met aparte netten beconcurreren en lopen er geen tien rioleersystemen door dezelfde straat.

Natuurlijk moeten dit soort bedrijven wel klantvriendelijk en efficiënt werken, waar dan intelligent besturingssystemen voor bedacht en ontwikkeld kunnen worden dan de dommekracht van marktwerking en concurrentie. Een gemeentelijke schouwburg kan heel goed door de politiek geregeld worden zonder dat er op detailniveau bureaucratisch wordt aangestuurd. Er is niets mis met democratische controle op nutsbedrijven, waarbij het parlement de verantwoordelijke minister kan aanspreken en deze het management van zo'n dienst op het matje kan roepen. Zolang de gemeenschap via de investeringen miljarden in het openbaar vervoer blijft steken – dat doen wij terecht en volgens GroenLinks nog te weinig – is het toch niet meer dan normaal dat wij invloed willen hebben op de bestedingen.

Pitstra

Maar de minister ziet het anders. Zij wil van de NS "een echt bedrijf" maken. Een gemeentelijk waterbedrijf is in haar ogen kennelijk pas echt als het winst belangrijker gaat vinden dan het leveren van betrouwbaar drinkwater tegen een milieu-verantwoorde en zo laag mogelijke prijs. Zouden de geruchten kloppen dat de privatisering juist wordt doorgezet omdat de politici een rem vormen op gewenste tariefsverhogingen en men denkt dat VVD-managers bij de NS deze boodschap beter kunnen verkopen dan VVD-politici? Het gerucht is overigens verspreid door een CDA-politicus.

De NS moet geen marktpartij willen zijn die haar blik op de beurs heeft gericht, maar dient zich als dienstbare en sociaal ondernemende bode in dienst van de gemeenschap te gedragen. "Wie betaalt bepaalt" is volgens GroenLinks nog steeds een goed adagium en zeker bij een bedrijf waarvan de aandelen voor 100% in eigendom van de Staat der Nederlanden zijn.

Voorzitter! Er wordt veel geschermd met de ontwikkelingen in het buitenland en de druk van de EU. Engeland wordt als lichtend voorbeeld genoemd. De minister jaagt de liberale droom van mevrouw Thatcher na, al wil zij het hele proces wel wat geleidelijker laten verlopen. Dat is ook de prijs die de VVD voor de Nederlandse coalitiecultuur wil en moet betalen. Maar in Engeland loopt het helemaal niet goed. Ik citeer nog eens Wouter van Dieren: "Regelgeving en overheidscontrole op de Engelse spoorwegmaatschappijen zijn eerder toe- dan afgenomen. Liefst 30.000 contracten waren nodig om het proces van deze pseudo-privatisering in goede banen te leiden, wat 3 mld. heeft gekost aan adviseurs en juristen." Alweer een ironische contradictie in de paarse utopie. Ze willen zowel deregulering als privatisering en blijken dan tegenstrijdige doelen te hebben. Het lijkt op de wens om zowel concurrentie als kostenbesparingen te willen, terwijl in de Verenigde Staten blijkt dat concurrentie in bijvoorbeeld de gezondheidszorg tot peperdure zorg heeft geleid. In Engeland is er geen kaartintegratie en in Nederland trouwens ook niet. Logisch ook, omdat Lovers haar eigen inkomsten wil houden en de NS in haar wens naar hoge financiële rendementen

ook de eigen opbrengsten wil houden. De consument, waarvan men zegt dat die centraal staat, is slechter af. Mis je in Engeland de Virgin Expres, dan mag je tien minuten later niet met de paarse Intercity mee, want daarvoor geldt je kaartje niet.

In de rest van Europa loopt het ook helemaal niet zo'n vaart met die concurrentie. Alleen in Engeland zijn de spoorwegen geprivatiseerd. Laten we eens het zo stabiele en bepaald niet zo linkse Luxemburg nemen. Volgens drs. DREWIS Nieuwenhuis van Euroteam Brussel in Nederlands Vervoer van 14 februari 1997 wordt het openbaar vervoer daar verzorgd via een openbaar monopolie en is geen enkele verandering te verwachten. In de zuidelijke Europese landen is er toch al een positievere houding inzake de sturende rol van de staat, maar ook in Duitsland is geen concurrentie voor de Deutsche Bundesbahn, behalve een uitzondering in Düsseldorf die voortkomt uit goedkopere CAO's. Dát is natuurlijk altijd een koud kunstje: het personeel lager betalen en zo goedkoper werken. Dat heeft natuurlijk meer met uitbuiting dan met efficiency te maken. Het moet voor de minister toch ook een raadsel zijn dat in Basel en in Karlsruhe goede succesvolle OV-bedrijven opereren, steden zonder marktwerking? Het moeten voor haar onverklaarbare zaken zijn uit een wonderde wereld, die ze liever niet leert kennen.

GroenLinks is zeker niet tegen alle vormen van marktwerking. Het is heel goed als de NS en OV-bedrijven hun klanten kennen en op hun wensen willen inspelen. Er moeten zelfs veel krachtiger mechanismen ontwikkeld worden dan de huidige vrijblijvende consumentenplatforms, zodat de klant meer koning wordt. Deze prikkels vanuit de consumentenmarkt zijn een veel intelligentere besturingsfilosofie, die veel directer en preciezer kan werken dan de botte bijl van concurrentie, waarbij het cherry picking op de loer ligt.

Ook richting NS zijn andere prikkels mogelijk dan het rücksichtslos beëindigen van de exploitatiesubsidies. De minister staat op het standpunt dat zonder privatisering en verzelfstandiging de NS anders alleen maar achter de staatssubsidies blijft aanlopen en niet zelfstandig en actief genoeg opereert om meer

inkomsten te vergaren. Dat moge zo zijn, maar deze redenering miskent volledig de verantwoordelijkheid van de minister om te zorgen dat de echte concurrent wordt aangepakt: het levensgevaarlijke en milieu-verwoestende particuliere gaspedaal. Zij faalt volledig om mensen uit de auto te halen, terwijl alleen zo het openbaar vervoer en het spoor, net als in de jaren dertig, weer rendabel kunnen worden. Maar paars schuwt stevige maatregelen, behalve bij filebestrijding, want files zijn slecht voor de economie en kosten geld. Dan is het dus kennelijk wél een echt probleem.

Volgens de minister ligt het succes van de auto in het opereren op een vrije markt; ook alweer een uitspraak die ik las. Alweer die rare bril die zorgt voor een onnauwkeurige analyse. Het succes van de auto ligt in de individuele voordelen en het gemak op de korte termijn, ten koste van enorme maatschappelijke, collectieve nadelen. De politiek is nu juist uitgevonden om voor dit soort vraagstukken oplossingen te verzinnen en stevig beleid te voeren.

Het lijntje Almelo-Mariënberg is natuurlijk een voorbode van wat ons na 2000 te wachten staat. Terwijl de regio met een reddingsplan is gekomen waardoor de exploitatie met tweederde is verminderd en nauwelijks duurder is dan die bus die er twee keer zo lang over doet, lijkt de minister hier tot nu toe niet op te willen inspelen. Of zijn er positieve ontwikkelingen te melden?

Minister Jorritsma-Lebbink: Ik heb al veel opvattingen gehoord waar ik mij niet in herken, maar in deze laatste herken ik mij zeker niet. U zegt steeds dat ik dit of dat vind, maar ik hoor dan graag waar ik dat zou hebben gezegd en hoe ik het gezegd zou hebben. Over dit laatste onderwerp heb ik zeker nooit gezegd dat ik het niet zou willen.

De heer **Pitstra** (GroenLinks): In de Tweede Kamer is hier een debat over gevoerd en in de notulen daarvan heb ik niet gelezen dat u enthousiast het reddingsplan van de regio hebt omhelsd. Integendeel, u hebt tot nu toe vastgehouden aan de lijn die u hebt uitgezet. Maar goed, als er andere berichten over zijn, hoor ik die graag.

Minister Jorritsma-Lebbink: Ik zou toch graag willen dat u wat meer

Pitstra

securu omgaat met mijn opvattingen. Het is voor mij heel moeilijk om te reageren als u zegt dat ik een bepaalde opvatting zou hebben en u daar vervolgens iets tegenover stelt, terwijl die door u genoemde opvatting niet mijn opvatting is.

De heer **Pitstra** (GroenLinks): Ik heb gezegd: lijkt de minister er niet op te willen inspelen. Met het woord "lijkt" heb ik dus nog een slag om de arm gehouden.

Voorzitter! U zult begrepen hebben dat wij het beleid van paars, van deze minister inzake privatisering en concurrentie om en op het spoor afwijzen. Met de decentralisatie van het budget van de regionale spoorlijnen – het andere wetsvoorstel – naar de provincies hebben wij minder problemen vooral omdat wij denken dat lokale overheden gevoeliger zijn voor de mening van de bevolking die massief de zogenaamde onrendabele spoorlijnen wil handhaven.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Er ligt geen wetsvoorstel bij u inhoudende dat wij onrendabele spoorlijnen willen decentraliseren. Dat moet een vergissing zijn.

De heer **Pitstra** (GroenLinks): In de aanpassing van de Wet personenvervoer wordt het budget voor regionale spoorlijnen gedecentraliseerd.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Uitsluitend het streekvervoer wordt gedecentraliseerd, niet de spoorlijnen.

De heer **Pitstra** (GroenLinks): Goed. Het budget voor het streekvervoer wordt gedecentraliseerd. De regio maakt in samenwerking met de NS plannen. Het vervoersvraagstuk wordt gedecentraliseerd. Wij steunen dat. Wij menen dat de regionale overheden dat beter aanpakken. De aanpassing van de Spoorwegwet kan niet op onze instemming rekenen. De minister moet van ons een heel andere opstelling in Brussel kiezen. De concurrentie, eens verzonnen en genoemd in het rapport Wijffels, levert voor het spoor niets op dan nieuwe problemen. Opnieuw Wouter van Dieren: "Ergens in de lucht hangt een ballon waaraan een mandje bungelt met de slogans van de vrije markt erin. En alles en iedereen rept zich erachteraan,

hoewel niemand weet wat er in het mandje zit." Het wordt tijd dat de bordjes worden verhangen, het spel en de spelregels opnieuw worden bepaald en het afstemmen van deze wet in de Senaat zou daarvoor een goed signaal afgeven. Als dit beleid in deze vorm wordt doorgezet durf ik wel de voorspelling aan dat de samenleving en de politiek over 10 jaar ach en wee roepen over het openbaar vervoer schadelijke beslissingen die onder paars zijn genomen. Deze minister zal nooit ofte nimmer een standbeeld krijgen, op welk station dan ook.

Wij zijn ons ervan bewust dat we weinig concrete vragen hebben gesteld, maar wachten met belangstelling de antwoorden van de minister af, zeker als ze bereid en in staat is om te reageren op onze kritiek, stellingen en argumentatie.

□

De heer **Van den Berg** (SGP): Mijnheer de voorzitter! Ik voer mede namens de fracties van de RPF en het GPV het woord.

De aanleiding met betrekking tot de aanpassing van de Spoorwegwet is in feite de aanpassing van de nationale wetgeving aan een Europese richtlijn. Dit wetsvoorstel is een eerste stap op weg naar marktwerking, meer niet. Wel komen er ontwikkelingen op ons af, die ons nopen tot een kijk in de toekomst. Bovendien is dit voor de Eerste Kamer een eerste formele gelegenheid – naast de begrotingsdebatten – om met de minister van gedachten te wisselen over de toekomstige marktwerking op het spoor.

De aanpassing in de Spoorwegwet biedt immers naast toegang tot internationaal spoorvervoer in beginsel een opening voor marktwerking. Er wordt voor de inhoud van het concurrentieregime verwezen naar de concessiebesprekingen met de NS en wetgeving rond de verzelfstandiging van de NS. Dit betekent voor potentiële spoorwegbedrijven dat zij wel weten dat marktwerking in beginsel mogelijk is, maar niet weten onder welke voorwaarden en condities. Voor een gezonde marktwerking is het wel noodzakelijk. Een markt, zeker als het gaat om langetermijninvesteringen functioneert immers pas bij volledige informatie. In de aanpassing zelf komen enkele artikelen voor – 29.2,

31 en 31 – die om een invulling vragen. Is daar al een tijdschema voor vastgesteld?

Voorzitter! De invoering van de genoemde richtlijn is in lang niet alle andere lidstaten van de Europese Gemeenschap al zo ver. Het nadeel voor Nederland is dat wij geen spoorwegdiensten binnen de Europese Gemeenschap exporteren. Althans, van zulke plannen heb ik niets gevonden. Maar wij verplichten ons, zij het beperkt, wel tot de mogelijkheid om zulke diensten te importeren. Het blijkt dat de doelstelling van het kabinet met deze aanpassing niet alleen invoering van de genoemde richtlijn is, maar naar onze mening ook het voor de toekomst openbreken van de binnenlandse spoorwegmarkt. Graag zouden wij hierover met de minister van gedachten wisselen. Er wordt een duidelijke stap gezet in de richting van de introductie van marktwerking, maar marktwerking is alleen zinvol als een aantal essentiële zaken geregeld is.

Marktwerking kan op zichzelf in het spoorvervoer een goede functie hebben, namelijk verbetering van het openbaar vervoer. Maar er moeten dan wel economische prikkels zijn, zoals kostenefficiëntie en een klantvriendelijke exploitatie, optimale inpassing in verkeers- en vervoersbeleidsdoelstellingen, reductie van het autogebruik en goede bereikbaarheid, optimale afstemming met andere vervoerssystemen, een prikkel tot innovatie en optimalisering van de totale vervoersketen. Concurrentie mogelijk maken om en op het spoorwegnet geeft onze inziens vooral prikkels tot kostenefficiëntie en klantvriendelijkheid, maar de andere genoemde prikkels zijn ook nodig om de marktwerking te optimaliseren; optimalisering zal niet automatisch gaan. Kan de minister meedelen of zij deze prikkels onderdeel zal laten zijn van het te voeren beleid?

Het onderscheid dat veelal tussen de spoorwegen en het regionale en lokale vervoer gemaakt wordt, is in de praktijk aan het vervagen, zo vinden wij. Dit kan een bron van misverstanden en onbedoelde effecten worden. De huidige situatie bij de Nederlandse Spoorwegen is wat dit betreft niet maatgevend. In vervoerkundig opzicht is er een roep om een integraal aanbod van collectief vervoer, bijvoorbeeld voor stedelijke agglomeraties. Het is

Van den Berg

duidelijk dat deze aanpassing van de Spoorwegwet deze maatschappelijk gewenste ontwikkeling niet regelt. Wij vragen de minister, hoe zij hiermee in de nabije toekomst zal omgaan.

Deze aanpassing van de Spoorwegwet is ook relevant voor het goederenvervoer en de praktische toepassing ervan is al realiteit of zal dat binnenkort worden. Wel vragen wij de minister, wanneer er het een en ander over de verdeling van de schaarse railcapaciteit tussen goederen- en personenvervoer en ook tussen de verschillende goederen- en personenvervoerders zal worden geregeld. Dit zal natuurlijk in overleg met Railned moeten gaan. Is er al iets te melden over een toekomstvisie die Railned wellicht al heeft ontwikkeld? Wij moeten voorkomen dat er onzekerheden in het te voeren beleid zullen blijven bestaan, die ondernemers, waaronder de NS, verhinderen een goede strategie te ontwikkelen en het investeringsbeleid op langere termijn te voeren.

Voorzitter! Commerciële exploitatie door spoorwegvervoerders zal gericht zijn op rendabele dienstverlening. Dit kan veel spanning opleveren met maatschappelijk gewenste dienstverlening. Kan de minister aangeven of zij het voornemen heeft om bijvoorbeeld via contracten of anderszins deze maatschappelijk gewenste dienstverlening in te kopen of deze op een andere wijze goed te regelen? Denkt de minister dat dit nog extra problemen zal opleveren? In het verlengde hiervan hebben wij nog een aantal vragen. Hoe constant moet de contractering zijn? Spoorwegmaterieel gaat circa 30 jaar mee. Wie bepaalt bij contractuele dienstverlening voor de overheid de tarieven etc.? En levert dit voor de vervoerketen een optimale dienst op? Is het gevaar niet reëel aanwezig dat een lappendeken ontstaat van aan elkaar geregen spoorweg-ondernemingen, al dan niet via overheidscontracten?

Voorzitter, ik ga afronden. Wij menen dat er een beweging is om het kortereafstandsvervoer, nu verzorgd door de NS, voor een deel af te bouwen. Daarom is het interessant om nog even de aandacht te vestigen op de decentralisatie van het streekvervoer. Dit is voor de bereikbaarheid in zijn totaliteit erg belangrijk. Inmiddels is

de teerling geworpen. Binnenkort, in 1998 – tenzij er nog vreemde dingen gebeuren, maar dat zal wel niet – ligt de bevoegdheid voor het streekvervoer in handen van de provinciebesturen. Dit vinden wij belangrijk, omdat de provincies bijvoorbeeld de meeste kennis hebben van hun gebied. Ook zijn zij als middenbestuur prima in staat om relaties te leggen met andere beleidsterreinen. Denk aan de ruimtelijke ordening. Dat geeft duidelijk een meerwaarde. Dit betekent wel dat de provincie als opdrachtgever zich sterk zal moeten maken om de vormgeving van het streekvervoer, inclusief het kortereafstandsvervoer bijvoorbeeld per rail, te wijzigen en goed op elkaar af te stemmen, met als doel te komen tot een sterk verbindend net van openbaar vervoer in ons land. Er is vooral ook veel behoefte aan aanvullend vervoer. Het moet mogelijk zijn om zo meer kwaliteit te krijgen, meer dienstverlening voor hetzelfde geld.

Voorzitter! Het zal duidelijk zijn dat wij groot belang hechten aan een optimaal functionerend openbaarvervoernet. Wij willen met nadruk stellen dat de overheid hierin een belangrijke taak moet blijven vervullen. Dit omdat er duidelijk een publiek belang is. De zorgen die wij hebben of dat met het beschikbare instrumentarium bereikt zal worden, hebben wij met onze bijdrage willen verwoorden. Wij gaan akkoord met het voorliggende wetsvoorstel tot wijziging. Met belangstelling wachten wij de beantwoording van de minister af.

□

De heer **Zijlstra** (PvdA): Mijnheer de voorzitter! Dit wetsvoorstel ligt al ruim anderhalf jaar bij de Eerste Kamer. De reden daarvoor is niet in de laatste plaats dat de minister bij de implementatie van EEG-wetgeving andere regels in het voorstel heeft opgenomen dan voor de implementatie nodig zijn. In de toelichting op aanwijzing 337, die hierover gaat, staat dat gelet op de noodzaak van tijdige implementatie, moet worden vermeden dat de implementatie van een communautaire regeling wordt meegenomen in een bredere herziening van de desbetreffende regelgeving of dat in de implementatieregeling extra nationaal beleid wordt meegenomen. Het woord "vermeden" impliceert

dat het niet verboden is om andere onderwerpen in een implementatievoorstel te regelen. Het wordt slechts afgeraden.

Wij weten dat de minister zich hiervan bewust is, maar betreuren niettemin dat de minister zich niet aan de geest van die aanwijzingen heeft gehouden. Wij zouden haar willen aanraden om dat niet weer te doen. Wij hebben overigens ter kennis genomen dat een nieuwe wijziging van de Spoorwegwet, die bij de Tweede Kamer ligt, nu ter implementatie van richtlijnen 95/18 EG en 95/19 EG, uitdrukkelijk niet verder strekt dan waartoe die richtlijnen noodzakelijk zijn.

Mijn tweede opmerking vooraf heeft te maken met de taakverdeling tussen de Eerste en de Tweede Kamer. Ook onvolkomenheden daarin verklaren de lange periode van verblijf van dit wetsvoorstel in de Eerste Kamer. Het komt nogal eens voor, dat wetsvoorstellen de uitwerking behelzen van beleidslijnen die in de Tweede Kamer in extenso in de vorm van beleidsnota's en dergelijke aan de orde zijn geweest. De Eerste Kamer kan die nota's, PKB's en dergelijke behandelen, maar rekent dat meestal niet tot haar eigenlijke taak. Enkele weken geleden werd hierover nog een debat in deze Kamer gehouden. Door de woordvoerder van mijn fractie werd globale voorbereidingswetgeving bepleit om niet voor voldoende feiten te worden gesteld. Het extra nationale spoorwegbeleid dat in dit wetsvoorstel wordt voorgesteld, is voor een belangrijk deel een nadere concretisering van het kabinetsstandpunt over het advies van de commissie-Wijffels. En dat is niet als zodanig in deze Kamer aan de orde geweest. Ons dunkt, dat onze commissie voor Verkeer en Waterstaat er zich nog maar eens op moet beraden of dit een goede gang van zaken is. Wij kunnen van oordeel zijn, dat het openbaar-nutskarakter in dit wetsvoorstel tekort komt, maar hebben wellicht onze beurt voorbij laten gaan toen dat aspect ten principale aan de orde was.

Voorzitter! Wij hebben in algemene termen moeite met wat in de intentienotitie van het overgangcontract bij de verzelfstandiging van de NS werd aangegeven, te weten: "het Nederlandse spoorwegnet is in principe vrij toegankelijk voor iedere onderneming die aan de non-discriminatoire toelatingseisen

Zijlstra

voldoet". Collega Talsma had – en, naar ik begrijp, heeft – daar kennelijk ook moeite mee. Hij verklaarde in de begrotingsbehandeling van Verkeer en Waterstaat in 1996 uitdrukkelijk, dat de openbare taak voor het rendement gaat en zelfs: "het heeft geen enkele zin om de Spoorwegen te prikkelen tot betere of goedkopere prestaties door concurrenten op de rails toe te laten". Dat is een heel opmerkelijke passage, voorzitter. Dat komt dicht bij het standpunt dat door de PvdA-fractie in de Tweede Kamer is verwoord en door ons wordt gedeeld, dat in ieder geval vooralsnog concurrentie op het kernnet ongewenst is.

De openbare taak gaat boven het rendement. Dat betekent in ieder geval, dat de NS op het kernnet beschermd moeten worden tegen concurrenten die alleen maar de krenten uit de pap halen en dat voldoende financiën beschikbaar moeten zijn om onrendabele maar maatschappelijk onontbeerlijke nevenlijnen draaiende te houden. Door de top van de NS is eraan herinnerd, dat na 1 januari 1999 de dienstverlening van de NS geheel afhankelijk zal moeten zijn van het rendement. Daarom valt ook volgens de minister de dienstregeling van de NS alsdan "minder nauwkeurig" te voorspellen. De gebruiksheffing voor de infrastructuur die de NS moeten betalen, is tot 2000 op nul gesteld. Ons inziens moet die praktijk ook daarna voortgezet worden als de openbare-nutstaak van de NS anders in gevaar zou komen. Het is naar ons oordeel van het grootste belang, dat ondubbelzinnige spelregels worden opgelegd aan concurrenten van de NS op het spoor en om het spoor.

Scherpe spelregels moeten ook gelden voor het afsluiten van openbare dienstcontracten, dus voor voorzieningen die niet zonder subsidie door de markt kunnen worden geboden. Bij de dienstverlening dienen minimumniveaus vastgelegd en gegarandeerd te worden, zowel bij onrendabele lijnen in het algemeen als voor bijvoorbeeld frequenties in daluren. Hetzelfde geldt ook voor tarieven, overigens ook in de piekuren.

Spoorvervoer behoort in onze opvatting tot de voorzieningen van openbaar nut, net als de levering van elektrische energie, gas en water en ophalen van afval. De overheid heeft daarbij een zorgplicht. Het zijn basisvoorzieningen waarop de

burgers te allen tijde moeten kunnen rekenen. Als de markt een deel van die voorzieningen overneemt, moet die markt ook de zorgplicht overnemen. De markt zal minimumniveaus van dienstverlening moeten waarborgen. De markt zal onrendabele marktsegmenten mede moeten financieren. De overheid dient dat naar ons oordeel spijkerhard op te leggen.

In een marktmechanisme zonder enige overheidsinmenging zal een aanbiedende marktpartij de marginale kosten van zijn minst rendabele prestatie minimaal geheel vergoed willen hebben. De bekende weduwe in Appelscha zou voor een brief die bij haar bezorgd wordt, vele guldens moeten betalen. Hetzelfde geldt voor het extra kilowattuur stroom tijdens de absolute piek ergens 's morgens vroeg in januari. Dan moeten namelijk zeer inefficiënte, dus dure centrales extra ingeschakeld worden. Als er bij wijze van spreken in de stille avonduren een hele trein moet rijden voor één passagier, zou die passagier volgens de theorie van dekking van de marginale kosten een fortuin moeten betalen.

Het kan natuurlijk ook anders. Daarmee komt meteen het karakter van openbare dienstverlening aan de orde. Als het integraal verrekenen van de marginale kosten per verbruiker maatschappelijk onaanvaardbaar wordt geoordeeld, kunnen er twee wegen bewandeld worden. De eerste houdt in dat niet de marginale kosten maar de gemiddelde totale kosten van al het vervoer de prijs bepalen. Het duurste marktsegment wordt qua kosten als het ware uitgesmeerd over het gehele aanbod. De tweede weg houdt in, dat het dure marktsegment voor het overschrijdende gedeelte uit de algemene middelen van de overheid wordt bekostigd.

Voor de contractsector wordt naar mijn indruk de tweede weg bewandeld. Als de minimaal aanvaardbare kostendekkingsgraad 40% is, past de overheid 60% bij. Beter zou het zijn als niet alleen het percentage van kostendekking bepalend zou zijn, maar ook de vraag of vervangend vervoer tegen vergelijkbare prijzen mogelijk is. Kan tegen de prijs van een treinkaartje voor bijvoorbeeld het traject Workum-Stavoren, op datzelfde traject een bus ingezet worden? Kan een bus überhaupt wel zonder

problemen op die snelle dyk (de minister begrijpt mij) verkeren? Of moeten het taxi's worden en zo ja, hoeveel gaan die taxi's kosten?

Naar onze mening dienen minimumniveaus van dienstverlening tegen aanvaardbare openbaarvervoerprizen het belangrijkste uitgangspunt te vormen en niet in de eerste plaats het niveau van kostendekking.

De weg van het uitsmeren van de hoge kosten over het algemene tarief, is de weg van het kernnet. Als het licht op groen gaat, zal daar gaan gelden dat iedere onderneming die aan non-discriminatoire toelatingseisen voldoet, vrije toegang krijgt. Zoals gezegd, wij vinden dat dit vooralsnog niet moet gebeuren. Mocht daartoe echter wel besloten worden, dan moet het principe "gelijke monniken, gelijke kappen" streng worden toegepast.

Allereerst dienen naar ons oordeel minimumniveaus van dienstverlening vastgelegd te worden, net als in de contractsector. Vervolgens dienen die minimumniveaus voor eenieder te gelden, dus zowel voor de NS als voor eventuele concurrenten. Ten slotte zullen die concurrenten net zo moeten opkomen voor de onrendabele marktsegmenten als de NS zelf.

In de toekomst zullen de Nederlandse Spoorwegen de tekorten op die delen van de dienstverlening steeds meer zelf moeten gaan dekken uit de rendabele activiteiten. Het totale rendement van de NS moet immers de doorslaggevende factor worden, hoewel ik met collega Talsma zeg dat de openbare taak vóór dat rendement gaat.

Als de NS de financiële last van die onrendabele marktsegmenten moeten blijven dragen, als die last wellicht zwaarder wordt omdat de rijksbijdrage vermindert, zal diezelfde last ook op de schouders van de concurrenten moeten drukken. Dat geldt dan net zo goed de concurrentie op het spoor als om het spoor. Onzes inziens moeten de concurrenten van de NS op het kernnet diezelfde opslag op hun uiteraard rendabele activiteiten in hun tarieven verwerken en vervolgens afdragen dan wel een proportioneel deel van de onrendabele verbindingen verzorgen. Dat geldt zowel in de ruimte als in de tijd. Zodra minimumniveaus van dienstverlening onrendabele activiteiten met zich brengen, dienen die activiteiten

Zijlstra

linksom of rechtsom door allen gefinancierd te worden.

Ik wil er uitdrukkelijk bij zeggen dat dit uitgangspunt van wat in onze opvatting non-discriminatoire behandeling is ook voor buitenlandse concurrenten dient te gelden. Als de Europese regelgeving zich daartegen zou verzetten, komt de toelating van concurrenten nog in een heel ander daglicht te staan.

Het lijkt erop dat de praktische uitvoering van "gelijke monniken, gelijke kappen" veel tijd en energie zal vergen van de organen die ermee belast zullen worden. Als men de externe maatschappelijke kosten die voortvloeien uit de nutsfunctie correct aan concurrenten van de NS wil toerekenen, zal dat veel bureaucratie met zich brengen. De omvangrijke instanties die in het Verenigd Koninkrijk en in de Verenigde Staten moeten uitrekenen hoeveel nieuwkomers moeten betalen om van het netwerk van gas of stroom gebruik te mogen maken, lijken een teken aan de wand. Dat lijkt bijvoorbeeld ook te gelden voor de franchising director en de railregulator bij de geprivatiseerde Britse spoorwegen. Deze extra bureaucratie is de keerzijde van de medaille. Misschien is het toch maar beter om op zijn minst nog even te wachten met de concurrentie op het kernnet.

□

De heer **Bierman**: Voorzitter! Bij de laatste conclusie van de heer Zijlstra wil ik mij bij voorbaat aansluiten. Verder wil ik van de gelegenheid gebruik maken om bij dit wetsontwerp een paar beleidsarme kanttekeningen te plaatsen.

Er wordt een beeld geschapen alsof wij bij NS, die voorlopig het kernnet en wat er omheen hangt exploiteert, te maken hebben met een enorm moloch, zwaar overheerst door bureaucratie. Ik wil er toch op wijzen dat nog tot in 1963 winstgevend werd geopereerd en wel op een net dat je het beste kunt vergelijken met dat uit 1890, want sinds 1930 was de helft van het spoorwegnet weer opgerold, zo'n 3000 kilometer. Je kunt tot de conclusie komen dat wij hier te maken hebben met een spoorfirma die tot de beste ter wereld kan worden gerekend. Waar zit het hem dan in dat wij nu met een noodlijdend bedrijf te maken hebben? Is daar een ziekte uitgebro-

ken of moeten wij niet alleen spreken over concurrentie op en om het spoor, maar ook over concurrentie tegenover het spoor? Dat laatste is natuurlijk het geval, want wij spreken niet over een markt, maar over een verknoeiende markt door te auto-vriendelijk flankerend beleid.

Dan valt mij meteen het gebrek op aan consistentie in het hele beleid van Verkeer en Waterstaat op dit moment ten aanzien van verschillende modaliteiten. Ik zie nu bijvoorbeeld wel haast met het uitvoeren van dit experiment op het spoor, maar ik zie geen haast ten opzichte van BTW op vliegtickets of belasting op kerosine in de lucht. Ik zie geen haast op de weg met de verhoging van de accijns op benzine, al zie je dan onmiddellijk dat de pomphouders aan de grens het grote probleem zijn om daadwerkelijk op te treden. Het betekent wel dat die markt tegenover het openbaar vervoer daardoor verder bederft. Met andere woorden, er is helemaal geen sprake van een vette kluit waarop marktpartijen likkebaardend zullen afkomen, ook internationaal, maar van een afgekloven bot waarbij je blij mag zijn als je straks nog wat avonturiers aan de deur krijgt om het spoor te exploiteren. Ik zou toch willen pleiten voor een andere financieringssysteem. Je zou het weliswaar zo kunnen zien dat wij per jaar 8% van het totale vervoer met de trein vervoeren, maar stel je voor dat dit ook nog eens de weg opgaat. Wat zou dat niet betekenen voor alle maatregelen die je moet nemen om dat op te vangen? Daar kun je een kostenplaatje aan hangen. Dat bedrag zou je ter beschikking kunnen hebben. Je zou eindelijk eens kunnen kijken naar degenen die geen probleem veroorzaken door nog met het openbaar vervoer te gaan, al is er dan al op bezuinigd, al gaan de mensen al gebukt onder vertraging door een grote hoeveelheid uit te voeren werken. Je zou op deze wijze eindelijk eens een keer degenen die de schuld niet hebben, belonen voor het feit dat zij geen problemen maken. Je zou naar een verbeterd openbaar vervoer kunnen streven, zonder tariefsverhoging. Ik meen dat dit een uitstekende financieringssysteem kan zijn, zeker nu de verkiezingen naderen.

Ik heb geprobeerd mij in te leven in een manier om met de concurrentie om te gaan. Er is een experiment, namelijk dat van Lovers. Heeft dat

geleid tot kwaliteitsverbetering? Heeft dat geleid tot ontvlechting of zal het tot ontvlechting en minder bureaucratie leiden? Lovers heeft de lijn Amsterdam-IJmuiden of eigenlijk Haarlem-IJmuiden. Als die strandverbinding verbeterd wordt, zou je dus verwachten dat de NS hun uiterste best zullen doen om van Haarlem-Zandvoort een route te maken die klinkt als een klok. Nou, daar blijkt helemaal niets van, want tussen Haarlem en Zandvoort rijdt nu niet eens meer iets wat je een trein zou kunnen noemen. Het toilet is eruit gesloopt en er is geen eerste klas meer, maar niettemin blijf je het volle tarief betalen. De concurrentie van Lovers wordt door de NS dus niet gevoeld. Dat is ook logisch, want Lovers is niet de concurrent van de NS, maar van de NZH op het traject Haarlem-IJmuiden. Wij zien dus een concurrentie van modaliteiten. Per trein zal het straks via Railed gaan lopen. Het regionaal vervoer zal straks via de provincie geregeld worden. Ben ik nog even blij dat het geen verbinding naar Noordwijk is, want dan zouden er twee provincies bij betrokken moeten zijn. Ik zie dus nieuwe concurrentie tussen provincie en Rijk via aparte kanalen, dus weer meer bureaucratie. Is dat nu allemaal nodig? Ik vind het experiment van de concurrentie dus niet geluk en ik zie verschillende niveaus die elkaar in de weg gaan lopen.

Wat mij ook interesseert, is het materieelprobleem. Het is duidelijk dat niet elke paar jaar, wanneer een nieuwe offerte moet worden gedaan, de rest van het spul in een loods zal worden opgeslagen. Er is dus al een soort idee om te komen tot een maatschappij van rollend materieel. Ik denk dat dat een uitstekende opstap zou zijn. Daarmee gaan wij al naar iets anders toe, waarbij al een vorm van regie op het spoor ontstaat die dicht blijft bij wat wij nu al hebben.

Wat is het scenario als wij doorgaan met de marktwerking tegen de bedorven markt in? In mijn donkerste gedachten zie ik een model voor mij waarin er geen gegadigden meer zijn, waarin niemand meer interesse heeft in het rijden op die rails die de overheid dan in beheer heeft. Misschien stopt de NS er dan ook nog een keer mee en gaat het bedrijf over tot het uitbaten van het onroerend goed. Men vindt het op een gegeven moment misschien veel te lastig om

Bierman

die treinen te exploiteren, om mensen te vervoeren die altijd klagen over het beeld van de NS. Dat uitbaten van de stations is in feite reeds begonnen. Het kwartje extra van de eerste tik van de telefoon in de stationshal is het begin geweest. Van wie zijn die stations eigenlijk? Hebben wij daar helemaal niets meer mee te maken? Wat kunnen eventuele concurrenten straks gaan doen? Gaan die er telefoonhuisjes naast zetten waar je een daalder voor een tik krijgt? Kortom, je kunt wel spelregels opstellen, maar het is allemaal niet praktisch.

In mijn lichtere buien heb ik een ander scenario gemaakt. Reeds in 1989 is het in opdracht van de NS ontwikkeld. In dat scenario gaat het om een scheiding net voorbij Wijffels. Thans ligt de scheiding tussen infrastructuur en rollend materieel. Ik zou liever een andere scheiding zien. Tractie en infrastructuur liggen in dit scenario in één hand en vallen onder één regie. Daarnaast zijn er op die tractie te monteren eenheden – ik noem het maar even het koetswerk – te maken door autofabrikanten of wie dan ook en te exploiteren door Lovers, KLM en misschien zelfs NS Reizigers. Met deze reiscabines wordt ingespeeld op de individualisering die het collectieve vervoer moet hebben als serieus alternatief voor de auto. Je hebt dan een speciale te monteren trein. Je kunt hem ook in elkaar laten zitten. Wat dat betreft, kun je dus seizoengevoelig worden. Je kunt voor elke transportactiviteit eenheden inzetten op maat. Op die manier kun je met meer klassen inspelen op dat hele spectrum van redenen waarom men nu met de auto gaat, van een lelijke eend tot en met een limousine. Het voordeel hiervan is dat de regie in één hand is en dat wij op dit punt dus alleen experimenteren waar dat mogelijk is en waar wij geen risico's lopen en bureaucratie oproepen. En dat is nou juist mijn dilemma: ik zie te veel risico's in de experimenten die wij op dit moment al betrachten. Daarom kan ik daar niet erg enthousiast over zijn.

Ik heb nog een vraag aan de minister. Wij spreken nu in de Eerste Kamer over deze Europese richtlijn en wat daar verder aan vastzit aan beleidsarme complicaties. De richtlijn is al door de Tweede Kamer geaccepteerd. Wij zijn daar vrij laat mee. Er is al van alles in beweging

gezet en gaande. Daarom wil ik weten of er nog wel een weg terug is. Ik realiseer mij dat er vermoedelijk geen weg terug is. Als dat zo is, dan hebben wij de NS weliswaar prijs moeten geven, maar het zou goed zijn dat wij nu toch zoiets als de NS oprichten. Ik zou dus erg blij zijn met de oprichting van de staats-spoorwegen. En daarin is een liberaal de minister al voorgegaan.

□

De heer **Baarda** (CDA): Mijnheer de voorzitter! Het is in deze Kamer goed gebruik dat de woordvoerder van de grootste oppositiepartij als eerste het woord voert. Ik heb daar vandaag graag van afgezien om de heer Talsma, collega van de VVD-fractie, als eerste het woord te laten voeren, gezien ook zijn inzet en zijn vele werk bij de voorbereiding van dit debat. Ik moet zeggen dat ik mij in grote lijnen kan aansluiten bij de zorgen die de heer Talsma namens de VVD-fractie heeft uitgesproken.

Wij bespreken vandaag een voorstel dat ruime aandacht heeft gekregen in de vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat van deze Kamer. Bij de discussie in onze commissie stond niet zozeer de implementatie van de Europese richtlijn en verordening centraal, maar meer de mogelijke gevolgen daarvan voor het personenvervoer per spoor. Commissiebreed is daarbij aandacht gevraagd voor de openbare taak met betrekking tot het personenvervoer per spoor. Zoals gezegd, is het met name onze collega Talsma van de VVD-fractie geweest die bij het overleg in de commissie een doorslaggevende rol heeft vervuld. Namens de CDA-fractie zeg ik de heer Talsma dank voor zijn inzet in dezen.

In de gewisselde stukken heeft de minister erop gewezen dat dit wetsvoorstel uitsluitend strekt tot implementatie van de richtlijn en aanpassing aan de verordening en niet het oogmerk heeft om nieuw nationaal beleid inzake de vormgeving van de relaties tussen overheid, NS en andere spoorvervoerders wettelijk te verankeren. Bij de behandeling van dit wetsvoorstel in de Tweede Kamer op 17 januari 1996 heeft de minister op een vraag of het Nederlandse parlement nog wel iets over de richtlijn te zeggen heeft, geantwoord: "Nee, de richtlijn is de richtlijn en die is een wet. Dit

betekent ook dat deze richtlijn al lang geïmplementeerd is. Wij hadden dat gedaan via het besluit. De Raad van State had daar bezwaar tegen. Vandaar dat wij die nu via een technische wijziging in de Spoorwegwet opnemen." Dit staat op blz. 3382 van de Handelingen van de Tweede Kamer.

In een brief van 20 februari 1997 aan de voorzitter van de Eerste Kamer schrijft de minister dat het wetsvoorstel niet vooruitloopt op de vormgeving van het toekomstige spoorbestel als uitwerking van het kabinetstandpunt bij het rapport van de commissie-Wijffels en contractueel verankerd wordt in een afsprakenpakket met NS onder de noemer "Over de wissel". En vervolgens, dat die toekomstige vormgeving van het spoorbestel uiteindelijk ook zal worden verankerd in een voorstel van wet dat een veel breder terrein bestrijkt dan het onderhavige implementatievoorstel. Dat zal op zichzelf wel allemaal juist zijn, maar de vraag rijst in hoeverre reeds nu uitvoering wordt gegeven aan een toekomstige vormgeving van het spoorbestel, zonder dat daarvoor wettelijke regelingen zijn. Marktwerking, waar de CDA-fractie op zichzelf niet tegen is, is volop in discussie. Experimenten met betrekking tot onrendabele lijnen zijn in voorbereiding, zoals Noordned in Noord-Nederland, of worden binnenkort uitgevoerd, zoals de aanbesteding van de spoorlijn Almelo-Mariëberg in Twente. Dat zijn zaken die natuurlijk veel verder gaan dan het onderhavige wetsvoorstel. Wij hebben de stellige indruk dat reeds een weg is ingeslagen die onomkeerbaar zal blijken te zijn en dat de Eerste Kamer bij toekomstige wettelijke regelingen voor een voldongen feit zal komen te staan. Dat geeft precies de kern aan van de aarzeling van de vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat bij de behandeling van dit wetsvoorstel. Veel zaken zijn reeds in nota's geregeld, zonder dat daar wetgeving op is gevolgd. Hoe ziet de minister het verloop van het wetgevings-traject? Binnen welke tijdsperiode zal dat zijn beslag moeten krijgen?

In de nota naar aanleiding van het verslag, gedateerd op 2 mei 1996, spreekt de minister de verwachting uit dat de voordelen van concurrentie ook voor het vervoer per spoor zullen gelden en dat de reiziger/verlader dus een beter product voor

Baarda

een betere prijs zal krijgen als er sprake is van meer dan één spoorvervoerder. Waarop baseert de minister deze verwachting? Kan zij voorbeelden noemen uit andere Europese landen?

Tijdens het door onze commissie op 17 juni jongstleden gevoerde gesprek met de NS-directie werd er meegedeeld dat van de 5000 treinen die per dag rijden slechts 12 intercity's rendabel en winstgevend zijn. Hoe zou marktwerking en met name concurrentie hier verbetering in kunnen brengen? Is marktwerking op het spoor niet slechts marginaal? Immers, de echte concurrent van de trein is de auto. Goed openbaar vervoer kan niet op een koopje. Ook de concurrentie met de auto heeft haar prijs, want in dat kader is ook de instandhouding van de zogenaamde onrendabele spoorlijnen van belang. In het beleidskader Toelating tot het spoorvervoer schrijft de minister dat zij ervan overtuigd is dat de introductie van concurrentie uiteindelijk leidt tot betere prestaties in het openbaar vervoer, waarvan de reizigers – daar draait het immers allemaal om – de vruchten zullen plukken. Dat klinkt heel stellig. Maar nogmaals, waar zijn deze verwachtingen op gebaseerd?

In hetzelfde beleidskader wordt ook gesproken over twee concurrentieregimes: concurrentie op het spoor en concurrentie om het spoor. Bij lezing van de stukken is het mij niet duidelijk geworden wat in de visie van de minister voor de Nederlandse situatie het beste concurrentieregime zou kunnen zijn. Graag ontvang ik daarover nadere informatie. Wat mij betreft kan dat ook schriftelijk.

Concurrentie mag niet ten koste gaan van het dienstbetoon aan de reizigers. Ik wees al op de plannen tot oprichting van het vervoersbedrijf Noordned. Blijkens een artikel in de Leeuwarder Courant van 24 oktober jongstleden is het spoorwegpersoneel daarover ongerust. Men is inmiddels tot actie overgegaan. Als Noordned doorgaat, dan zullen volgens een inmiddels opgericht comité op de lijn Leeuwarden-Harlingen buiten de spits geen treinen meer rijden, waardoor vooral reizigers uit Deinum, Dronrijp en Franeker aanmerkelijk langere reistijden zullen krijgen. Het wegvallen van conducteurs op de lijnen naar Groningen, Harlingen en Stavoren zouden het dienstbetoon en

het toezicht sterk doen verminderen. Volgens het artikel uit de Leeuwarder Courant zijn de gevolgen van onderlinge concurrentie: veel vertragingen en het verdwijnen van de loketten. Het mag natuurlijk niet zo zijn dat de gevolgen van marktwerking en concurrentie een verslechtering en een teruglopend dienstbetoon aan de reiziger met zich brengen. Welke waarborgen kunnen de overheden naar de mening van de minister hiervoor geven?

Tijdens de genoemde bespreking van onze commissie met de directie van de NS zijn door deze directie ten aanzien van het reizigersvervoer door de NS de volgende drie uitgangspunten geformuleerd:

1. de NS zijn de eerste vervoerder op het kernnet in Nederland en streven in die rol naar een jaarlijkse groei van 3%;
2. de NS streven via de oprichting van regionale vervoerbedrijven, waarin men een minderheidsaandeel zal hebben, naar de exploitatie van regionetten;
3. de NS wensen een actieve en substantiële bijdrage te leveren aan de ontwikkeling van een groot Randstadnet of enkele grote Randstadnetten.

Wat is de mening van de minister over deze drie uitgangspunten van NS en ziet zij hierin een basis voor overeenstemming met NS? Overigens blijft de centrale vraag daarbij welk beleid in de toekomst zal worden gevoerd met betrekking tot de zogenoemde onrendabele lijnen en met betrekking tot de mededinging op de markt van het spoorvervoer. De heer Talsma heeft in zijn betoog de vraag gesteld wat een onrendabele lijn is en wat wij doen om mensen in de trein te krijgen. Ik zou daaraan willen toevoegen: en in de trein te houden. Ik sluit mij graag aan bij die vragen van de heer Talsma. In het Openbare dienstcontract overgangperiode reizigersvervoer NS – het zogenaamde Overgangscontract – is vastgelegd dat de Staat in ieder geval tot het jaar 2000 de heffing voor het gebruik van alle spoorweginfrastructuur ten behoeve van het reizigersvervoer gelijk zal stellen aan nul. Volgens de NS kan invoering van een heffing, afhankelijk van de hoogte en inhoudelijke invulling, grote gevolgen hebben voor de financiële positie van NS. Een van de gevolgen kan zijn dat het treinkaartje duurder wordt, maar ook dat de

contractsector moet worden uitgebreid. Kan de minister al enig inzicht geven in aard en omvang van de gebruiksheffing na 2000 en eventuele gevolgen hiervan? Zal de hoogte van de gebruiksheffing en de wijze waarop bij wet worden geregeld?

In 1988 is het plan Rail 21 opgezet. Daarbij gaat het om een forse uitbreiding van de infrastructuur waardoor het aanbod van treindiensten kan worden uitgebreid en verder was het uitgangspunt dat de overheidsbijdrage constant op 500 mln. zou blijven. Dit verbeterde aanbod zou 40% extra reizigers trekken en bood daarnaast extra capaciteit om reizigers op te vangen die door het verkeers- en vervoersbeleid de auto zouden laten staan. Er werd een toename van 60% verwacht. Dit zou tot een verdubbeling van de vervoersomvang leiden van 9 naar 18 miljard reizigerskilometers. Is dit plan Rail 21 nog van kracht en wordt hier uitvoering aan gegeven?

Van de zijde van de NS-directie hebben wij vernomen dat NS niet beginnen aan Rail 21. De rijksoverheid heeft een verantwoordelijkheid voor de infrastructuur. Een heldere scheiding tussen beheer en gebruik van infrastructuur is gewenst. Er moet nog veel gebeuren op het terrein van de spoorweginfrastructuur. Goede aansluitingen op Europese hogesnelheidslijnen zijn noodzakelijk. Zowel in zuidelijke, als in oostelijke richting; maar ook in noordelijke richting en dan denk ik natuurlijk aan de Zuiderzeespoorlijn. Het zou zeer te betreuren zijn als de aanleg van de Hanzelijn zou worden vertraagd. Immers het terugdringen van auto- en vliegtuigverkeer vraagt om adequate spoorwegvoorzieningen.

In de begroting van Verkeer en Waterstaat is op blz. 15 kort iets opgenomen over spoorvervoer. Er wordt op gewezen dat in het spoorvervoer een begin is gemaakt met de concurrentie door het toelaten van Lovers op enkele trajecten in het westen van het land en dat in een brief aan de Tweede Kamer de minister de spelregels voor toelating tot het spoorvervoer tot het jaar 2000 heeft uiteengezet. De Tweede Kamer heeft hiermee ingestemd. Ik ben echter nergens hiervoor wettelijke regelingen tegengekomen. Van instemming van de Eerste Kamer kan dan ook nog

Baarda

geen sprake zijn. Verder wordt in de begroting aangekondigd dat voor eind 1997 de kabinetsvisie zal worden gepresenteerd op de gewenste vorm van concurrentie in het spoorvervoer vanaf 2000. Kan de minister hierover nadere mededelingen doen en met name aangeven tot welke wettelijke regelingen dit zal leiden?

Recent is in de Tweede Kamer bij de behandeling van de begroting van Verkeer en Waterstaat gesproken over de voornemens van NS met betrekking tot de tarieven voor 1998 die leiden tot forse prijsverhogingen in de spits. Ik wil dat hier niet over doen, maar wij hebben over deze ontwikkelingen wel onze zorgen. Ook dat is niet goed voor de concurrentie met de auto. Ook de CDA-fractie in deze Kamer is zeer benieuwd naar de resultaten van het gesprek dat de minister met de Nederlandse Spoorwegen voor 1 december aanstaande zal voeren over de tariefontwikkeling. Ik heb het dan over de uitvoering van de motie van de Tweede-Kamerleden Rosenmöller, Van Gijzel, Reitsma c.s. Wie de discussie en de persberichten over het spoorwegvervoer volgt, moet wel tot de conclusie komen dat de onderlinge verhoudingen er bepaald niet beter op zijn geworden. Ook op dat punt zal in het belang van het toekomstige spoorwegstelsel aan verbetering moeten worden gewerkt.

Voorzitter! Veel is reeds in gang gezet, zonder dat daarvoor een wettelijk kader aanwezig is. De CDA-fractie is van mening dat eerst wetgeving moet zijn gerealiseerd, alvorens verder wordt gegaan met marktwerking en concurrentie op of om het spoor. Ook daarover werd recent een motie ingediend in de Tweede Kamer.

Met belangstelling wacht ik de antwoorden van de minister af.

□

Mevrouw **Vrisekoop** (D66):
Voorzitter! De hier thans in behandeling zijnde aanpassing zou normaal gesproken nauwelijks aandacht hebben gekregen. De richtlijn had immers al geïmplementeerd behoren te zijn; dat is ook geprobeerd langs de weg van het besluit, maar dat kreeg de goedkeuring van de Raad van State niet. Daarom behandelen wij de aanpassing nu met enige vertraging in deze Kamer. Dat doen wij eigenlijk vooral – dit is waar-

schijnlijk ook een van de weinige gelegenheden – om iets te zeggen over de verzelfstandiging van de NS, die hiervan het gevolg is. In de Tweede Kamer is dan ook, met uitzondering van het Kamerlid Poppe, geen aandacht aan deze aanpassing gegeven.

In de voorafgaande schriftelijke behandeling heeft vooral mijn VVD-collega Talsma van zich doen horen. Vaak verwoordde hij daarbij het standpunt van mijn fractie. Omdat hij ook bijzonder veel tijd aan deze materie besteedt en meermalen het overleg met de NS is aangegaan, heb ik vooral hem gevolgd. De door hem gestelde kritische vragen werden veelal door mijn fractie onderschreven. Met interesse heeft mijn fractie in de commissie voor Verkeer en Waterstaat het overleg met de hoofddirectie van de NS bijgewoond. Daardoor heeft zij meer inzicht gekregen in de feitelijke gang van zaken en de doelstellingen van de NS.

In dit wetsvoorstel is de verzelfstandiging en de privatisering van de NS aan de orde, onder meer inhoudende de opheffing van de vervoersplicht van de NS, de bepaling van de tarieven en de invloed van de minister op de verschillende punten van beleid. Het zal niemand verbazen dat de fractie van D66 voorstander is van het ombuigen van de grote organisatie NS oude stijl in een moderne spoorwegonderneming met een marktgerichte en commerciële aanpak. Dat past ook in de Europese gedachte om een Europees spoorweganet te hebben dat aan die eisen voldoet. Dat daarbij het algemeen belang niet uit het oog mag worden verloren, is een aandachtspunt dat telkens terugkeert.

Omdat al veel sprekers het woord hebben gevoerd, zal ik mijn bijdrage kort houden en slechts een enkel punt aanstippen. In de loop der jaren heeft de minister met de voorzitter van de raad van bestuur van de NS overeenstemming bereikt over een pakket van maatregelen waarmee de bestuurlijke en financiële relatie tussen de overheid en de NS opnieuw wordt vormgegeven. De commissie-Wijffels heeft daarover geadviseerd en de vroegere relaties zijn sindsdien ingrijpend veranderd.

In de Ontvlechtingsoperatie rijksoverheid/Nederlandse Spoorwegen, onderdeel van een veel groter pakket van afspraken onder de titel

“Over de wissel”, zijn de vrijheden van de NS, in combinatie met de afbouw van de rijksbijdrage voor de periode 1996-2000, nader uitgewerkt. Voor de NS werd daarin de verplichting vastgelegd met betrekking tot de bandbreedte van de tarieven. In het slot van die afspraak staat onder punt 7: “Met de afspraken die nu zijn gemaakt, krijgt de NS de ruimte zijn sterke kanten uit te bouwen en zich verder te ontwikkelen tot een klantgerichte onderneming. Dat past in het overheidsbeleid ten aanzien van de totale spoorvervoersector, waarbij het leidende principe is dat de reiziger en de verlader centraal dienen te staan. Meer passagiers, meer lading en meer omzet zijn voor de NS van het grootste belang. Daarom is er aan overheidszijde geen vrees voor een vergaande rationalisering van het voorzieningsniveau dat de NS zijn klanten biedt. Meer reizigers en lading sluiten perfect aan bij de doelstelling van het SVV-beleid het marktaandeel van het spoorvervoer te vergroten.” Wil de minister aangeven hoe deze inspanningsverplichting van de NS nader is vormgegeven en hoe de nutsfunctie door de NS in de toekomst gewaarborgd wordt?

De fractie van D66 ziet de reactie van de minister met belangstelling tegemoet.

De **voorzitter**: De minister heeft mij meegedeeld dat zij bereid en in staat is direct te antwoorden. Ik wijs de leden erop dat als, ten gevolge van interrupties of anderszins, dat antwoord uitloopt, wij een dinerpauze zullen inlassen.

□

Minister **Jorritsma-Lebbink**:
Voorzitter! Ik zal pogen kort te antwoorden. Over de wetsvoorstellen zou ik zelfs heel kort kunnen zijn, want volgens mij heeft geen der Kamerleden daarover gesproken; alleen hebben enkelen opmerkingen gemaakt die berusten op een misverstand. Zover ik kan overzien, denkt in elk geval de heer Zijlstra dat ik de richtlijn nogal extensief heb vertaald in het wetsvoorstel. Dat is niet het geval. De heer Talsma denkt dat trouwens ook. Hij zei letterlijk dat het wetsvoorstel verder strekt dan de richtlijn en de verordening. Dat berust echt op een misverstand.

Ingevolge artikel 5 van de richtlijn moeten de spoorwegondernemingen in staat worden gesteld om zelfstandig dienstregeling en tarieven vast te stellen, en de verordening dwingt de nationale overheden tot het doen vervallen van openbare-dienstverplichtingen. De vervoerplicht kan dan ook niet worden gehandhaafd. Dat moet dus op een andere manier worden geregeld en dat is inmiddels ook gebeurd, maar dit wetsvoorstel heeft slechts tot doel het puur en beleidsarm vertalen van de richtlijn.

Anders dan de heer Talsma veronderstelt, berust de wijziging van het besluit personenvervoer uit 1993, waarbij een aantal artikelen voor interlokaal vervoer per trein buiten toepassing werden verklaard, niet op artikel 3, het experimenteerartikel, maar op artikel 2, tweede lid, van de wet. Overigens ben ik het wel eens met de constatering die de heer Talsma heeft gedaan, dat de huidige Spoorwegwet verouderd is, en niet alleen omdat het krijgsvolk en de paarden voor half geld reizen. Het is juist de bedoeling dat wij in deze periode een nieuwe wet voorbereiden die bij het aflopen van het overgangscontract het wettelijke kader voor de toekomst zal vormen.

De heer Zijlstra maakt mij zelfs een verwijt. Nu ja, het is niet echt een verwijt, want hij zegt dat het wel mag, maar hij zegt toch min of meer in verwijtende zin dat ik mij niet heb gehouden aan de aanwijzingen voor de regelgeving en dat ik het wetsvoorstel heb aangegrepen om nationaal beleid te verankeren. Dat is niet het geval. Kennelijk is dit misverstand in de wereld gekomen, omdat de commissie-Wijffels zich met haar voorstellen natuurlijk niet geheel buiten de Europees-rechtelijke kaders heeft begeven, en dat is logisch. Ik denk dat de Kamer meer aan Wijffels toeschrijft dan aan de commissie toekomt. Ik houd staande dat dit een beleidsarme vertaling is van een richtlijn in Nederlandse wetgeving. En dat levert dus een beetje een probleem op, want alle leden hebben over het hele spoorvervoer gesproken, wat ik buitengewoon interessant vind, maar ik vraag mij af of wij het zo moeten doen, temeer omdat ik bij een groot aantal leden misverstanden heb bespeurd. Dat kan ook wel gebeurd zijn op het feit dat de Kamer geen stukken heeft.

Er is gesproken over de vergaande concurrentie op het spoor die nu voorgesteld zou zijn. Ik heb nog nergens vergaande concurrentie op het spoor voorgesteld. Wij hebben slechts een overgangscontract met de Nederlandse Spoorwegen gesloten, waarin heel marginaal en heel voorzichtig, op z'n egeltjes, een klein beetje marktwerking wordt toegelaten, maar alles afhankelijk van de positie van de Nederlandse Spoorwegen. Ik zou toch niet willen spreken van de serieuze concurrent die Lovers heet. Het spijt mij ongeloflijk, maar gezien de heel kleine stukjes waar Lovers nu een beetje aan het experimenteren is, is er geen sprake van serieuze concurrentie op of om het spoor. Het heeft overigens wel grote gevolgen gehad. Ik ben er zeer van overtuigd dat een flink deel van het aantal extra treindiensten dat NS plotseling in de dienstregeling voor volgend jaar heeft opgenomen, waarschijnlijk te danken is aan het feit dat Lovers op een paar stukjes ook wil gaan rijden. In die zin ben ik het wel eens met de Kamer.

Ik heb nog geen finale beslissingen genomen over hoe het moet met de concurrentie op of om het spoor, al lijkt de Kamer te denken van wel. Dat heb ik niet gedaan omdat ik daar nog onvoldoende kennis voor heb. Wij zijn druk bezig om die kennis te vergaren en daarover een standpunt te formuleren. Dat doen wij door een aantal buitenlandse ervaringen te bestuderen. Groot-Brittannië is er een van, maar Zweden en Duitsland hebben ook zeer interessante ervaringen op stukken van hun netten. Ook zeg ik nu bepaald nog niet dat concurrentie op het spoor móét, zoals de heer Pitstra mij dat in zijn betoog wel een keer of zes in de mond heeft gelegd. Ik heb wel gezegd dat dit instrument niet weggegooid moet worden voordat wij zeker weten dat wij het niet willen gebruiken. Op een aantal onderdelen kan ik mij heel wel voorstellen dat op sommige plaatsen concurrentie op het spoor interessant kan zijn. Zo is al door een woordvoerder de KLM-trein genoemd. Dat heeft te maken met concurrentie op het spoor, want dit past niet in een concessiegedachte. De KLM moet dan echter wel de mogelijkheid worden gegeven om ergens te gaan rijden, zonder dat de KLM een complete concessie krijgt en dus

verplicht zou zijn om een heel gebied te gaan bedienen.

Ik wil dan ook graag goed nagaan wat de beste manier is om om te gaan met marktwerking op of om het spoor. Een eindstandpunt is daar nog helemaal niet over geformuleerd, zoals de heer Baarda ook terecht heeft opgemerkt. Ik ben alleen nog bezig met het voorbereiden van standpunten.

De heer Talsma heeft gevraagd of er niet eens een groep van wijze mannen zou moeten komen die over de toekomst van het spoor op langere termijn gaat nadenken. Ik heb buitengewoon veel wijze mannen – hoewel er ook een aantal vrouwen onder zijn – binnen mijn ministerie die hard werken aan de beleidsvoorbereiding voor de komende tijd. Daar halen wij natuurlijk alle kennis bij die wij extern kunnen verkrijgen. Als het straks echt om de grote lijnen gaat, zal ook de Raad voor Verkeer en Waterstaat nog een belangrijke rol spelen in de advisering over de langetermijnproblematiek. Zo zijn wij bezig met de voorbereiding van de tractie-energievoorziening, waar de heer Talsma verleden jaar ook over gesproken heeft. Verder zijn wij doende met de nieuwe beheersings- en beveiligingssystemen. Beide zaken leiden tot een behoorlijke versnelling en vergroting van de capaciteit van het net. Helaas kosten beide zaken ook veel geld, zodat het met verstand gedaan zal moeten worden, waarbij een goede visie op de langere termijn noodzakelijk is. Immers, als wij het ene doen en NS vervolgens niet de kans geven om haar materieel aan te passen, hebben wij wel een probleem. Wij zullen hier voorstellen voor formuleren, waar het oordeel van de vervoerders over gevraagd zal worden. Daarna zullen de beleidsvoorstellen aan de Staten-Generaal worden voorgelegd.

Over het beruchte of beroemde onderwerp "concurrentie" heeft de commissie-Wijffels geen uitspraak gedaan. De commissie ging daar ook in feite niet over en heeft niet goed nagedacht over de consequenties van een verzelfstandigde monopolist. Ik meen dat wij dit nu beter moeten doen. Er worden hier nadere voorstellen voor opgesteld en ik hoop dat deze begin volgend jaar bij de Kamer kunnen liggen. Op zichzelf is dat een goed tijdstip, want er kan dan nog een beleidsdebat in eerste

ronde over plaatsvinden en vervolgens kunnen de voorstellen worden omgezet in ontwerp-wetgeving. Die wetgeving is nodig voor het jaar 2000, want dan moet een en ander volstrekt helder zijn.

Ik heb er volledig begrip voor dat er vele opmerkingen zijn gemaakt naar aanleiding van het gesprek dat de Kamer heeft gevoerd met de NS-directie over de vraag hoe de NS de toekomst ziet. Ik wil deze opmerkingen echter op dit moment toch even laten liggen, totdat wij een helder beeld hebben over de vraag hoe wij de toekomst zien. Ik kan nu nog niet zeggen of ik het al dan niet eens ben met NS. Het is ook niet goed mogelijk om te reageren op bijvoorbeeld de stelling dat op het kernnet alles bij NS moet blijven. Wat is dat kernnet dan? NS heeft mij dat nog nooit precies kunnen uitleggen. Is dat alleen het intercity-net, of ook het stoptreinen-net? Gaat het alleen om de langafstands-verbindingen? Er moet eerst een veel betere omschrijving komen van de diverse systemen die zich op het spoor bevinden, of liever nog van de systemen die zich op het spoor zouden moeten bevinden, ook in de toekomst. Immers, hebben wij het in de toekomst niet veel meer over het vervangen van het huidige stoptreinen-net door een systeem dat wij liever integreren met het stadsgewestelijk openbaar vervoer? Moet daar niet beter over nagedacht worden? Kan nu al gezegd worden dat het ene toch typisch een taak is voor een monopolist, en het andere een taak die een monopolist niet zou mogen uitvoeren en waar de markt een rol kan spelen? Ik heb daar op dit moment geen eendoordeel over. Ik vind het moeilijk. De Kamer vindt dit ook; dat proef ik uit de verhalen. De gemakkelijke conclusie dat het dus maar beter is om niets te veranderen, zoals ik uit de mond van de heer Pitstra hoor, vind ik veel te eenvoudig. Het leidt niet tot een modern en goed openbaarvervoersysteem. Ik ben het met iedereen eens die zegt dat het vandaag niet ideaal is en dat het beter moet. Het laten bij het oude is zeker niet goed.

Voorzitter! Ik proefde enige somberheid over de NS. De heer Pitstra maakt het helemaal bont door een artikel van de heer Van Dieren aan te halen. Ik heb nog zelden een artikel in een krant gevonden dat zo vol onjuistheden zat als dit artikel. Ik denk ook dat een van mijn ambtena-

ren of een ander daarop binnenkort een reactie moet schrijven om het even recht te zetten. Sinds wij met de verzelfstandiging bezig zijn, is in de periode 1994-1996 het vervoer van de NS exclusief de studenten met 5% gestegen. Waarschijnlijk komt er dit jaar nog eens 5% bij. Tussen 1992 en 1994 zakte het met 4%. Zou dat alleen aan rijksbeleid hebben gelegen? Ik geloof het niet. Ik denk dat het iets te maken heeft met een andere positie van de NS. Als ik de NS mag geloven dan is hun verwachting voor het volgende jaar, ondanks de tariefsverhogingen – op een later moment kom ik hierop terug naar aanleiding van de gesprekken die op dit moment worden gevoerd – dat er sprake is van een zeer grote groei die overigens op bepaalde plekken tot capaciteitsproblemen leidt. Soms is dat in de spits nu al het geval. Het is iets te gemakkelijk om te denken dat het met de NS alleen maar slecht gaat. Het is op sommige plekken heel vervelend dat juist door het overmatige gebruik in de spits mensen niet meer de kwaliteit krijgen waarop zij recht hebben, namelijk een zitplaats. Hieraan werken wij hard. Wij investeren veel, niet genoeg. Ik zou nog meer willen, maar het budget van het ministerie van Verkeer en Waterstaat is helaas niet groot genoeg. Wij zien ook de vervelende gevolgen van veel bouwen aan het spoor. Er worden nogal wat vertragingen door veroorzaakt. Ik vind dat wij beter moeten communiceren. Dat mogen de NS zich zelf ook aantrekken. Sommige vertragingen worden veroorzaakt door de grote investeringen.

Voorzitter! De heer Talsma heeft gezegd dat niet de rechter bij geschillen over de toewijzing zou moeten beslissen maar een commissie van wijze mannen. De partijen zijn van oordeel dat geschilbeslechting door de rechter uitsluitend als laatste uitweg zal moeten worden gezien. Als het gaat om het afsluiten van aanvullende openbare dienstcontracten voorziet het contract in een uitgewerkte procedure waarin het pad is aangegeven waarin nadere afspraken tot stand komen. Op die wijze kunnen beide partijen volledig hun eigen verantwoordelijkheid waarmaken. De afspraken beletten overigens niet dat partijen ad hoc voor een concreet geschilpunt – waarvan

beide partijen vinden dat het raar is om daarmee naar de rechter te gaan – een commissie kunnen instellen. Het moment is niet daar waarop wij dat zouden moeten doen.

De heer Talsma gaf een interessante definitie van onrendabel. Zoals wij het nu hebben gedaan is de rentabiliteit van de treindiensten vastgesteld aan de hand van het treinseriemodel dat kosten en opbrengsten toerekent aan individuele treinseries. In 1995 is door McKinsey – een groot deskundige op het gebied van het spoor – vastgesteld dat dit in het treinseriemodel van de NS op een juiste wijze gebeurt. In aanvulling daarop is door CampsObers een accountantstoets uitgevoerd inzake de aansluiting op onderliggende kwantiteiten. Naast de nu gecontracteerde onrendabele lijnen zijn er overigens ook vele onrendabele lijnen in de letterlijke zin van het woord die door de NS worden bereden. Ik denk aan de filefunctie en de kruissubsidiëring. Het gaat alleen om de super-onrendabele lijnen die men voor contractering heeft voorgelegd. Ik ben overigens van mening dat contractering van bepaalde diensten op zichzelf een betere relatie tussen de overheid en het bedrijf vormt dan subsidiëring volgens een ingewikkelde systematiek, niet gebaseerd op de dienstverlening. Op grond van het overgangscontract moeten de Nederlandse Spoorwegen overigens minimaal een jaar van tevoren aangeven, welke diensten zij op grond van bedrijfseconomische overwegingen zouden willen beëindigen. De overheid kan dan besluiten om tot contractering van deze onrendabele diensten over te gaan, en wel door middel van een openbare-dienstcontract.

In dit verband kan ik onmiddellijk zeggen dat er op dit moment volop onderhandelingen gevoerd worden over de lijn Almelo-Mariënborg, door een aantal leden genoemd, en dat dit traject binnenkort aanbesteed zal worden. Ik vind dit heel interessant; er zijn afspraken met de regio over gemaakt en ik heb het gevoel dat er wel eens iets heel leuks uit zou kunnen komen, met voortzetting van een treindienst op dat spoor. En als het gaat om de spoorlijn Harlingen-Leeuwarden of de lijn Leeuwarden-Stavoren, wij hebben een contract met de NS gesloten en als het anders moet, dan zal er naar dat contract gekeken moeten worden.

Jorritsma-Lebbink

Als wij er inmiddels samen met de provincie en natuurlijk met toestemming van in dit geval de Tweede Kamer en uiteindelijk ook via de wetgeving in slagen, het railvervoer te decentraliseren, dan zal men daar moeten afwegen, welke manier van openbaar vervoer men de belangrijkste vindt. Ik weet ook wel dat het heel belangrijk is om het spoor in stand te houden.

Overigens vond ik het wel aardig dat iemand sprak van "die ene passagier 's avonds laat". Ik moet zeggen dat ik toch enige aarzeling heb of je een trein zou moeten laten rijden, als er echt maar één passagier in zit. Je moet je afvragen of je die ene passagier dan niet beter met een limousine naar huis zou kunnen brengen, als je de kosten afweegt. Ik vind dat je ook bij openbaar vervoer de kosten en de baten wel enigszins in verhouding moet zien, ook al betaalt de reiziger er niet altijd voor, maar de belastingbetaler via de overheid. Daar behoort natuurlijk wel enige afweging bij.

Wij zijn dus met een heleboel dingen bezig. Ik noemde zojuist al de voorbereiding van de standpunten inzake concurrentie op of om het spoor, de voorbereiding van een beleidsstandpunt inzake de tractie en de vernieuwing van de beveiligings-systemen. Wij zijn ook bezig met de uitvoering van Rail 21, zij het niet in het tempo dat in 1989 was voorzien. Dat is volstrekt terecht opgemerkt, maar ik wijs er wel op dat Rail 21 ook nooit een plan van de overheid is geweest. Het waren voorstellen van de NS, met achteraf gezien iets te optimistische verwachtingen van de mogelijkheden om daarmee heel veel passagiers in de trein te krijgen. Ik constateer dit, maar wij doen wel ons best om de beste investeringen uit Rail 21 in een behoorlijk tempo uit te voeren. Daarbij worden wij soms wat gehinderd door de omvang van het budget. Wij hebben Prorail gehad, het eerste stukje van Rail 21, en wij zijn nu bezig met het tweede tactische pakket, dat een groot aantal onderdelen van Rail 21 bevat. Wij kunnen binnenkort hopelijk beginnen met de aanleg van de HSL-Zuid en wij zijn hard bezig met de voorbereidingen voor de HSL-Oost. Er zijn verder heel veel initiatieven voor light-rail; het is buitengewoon ingewikkeld om daar een goed geheel van te maken, het zijn zo'n tien projecten.

Er is dus heel wat aan de gang en je kunt bepaald niet zeggen dat er onvoldoende aan gedaan zou worden of dat het op een andere manier zou moeten. Ik wijs de Kamer er ook nog op dat veel dingen die wij nu aan het voorbereiden zijn, gezien moeten worden als een voorbereiding van het volgende structuurschema is, is er sprake van een planologische kernbeslissing, zodat ook de Eerste Kamer hierbij ten volle aan bod komt. Tot de heer Zijlstra kan ik overigens zeggen dat ik het helemaal geen probleem gevonden zou hebben als de Eerste Kamer aan mij gevraagd had, een keer een beleidsdebat met haar te voeren over de verzelfstandiging van de Nederlandse Spoorwegen, wellicht op basis van een brief naar aanleiding van het debat in de Tweede Kamer. Ik zou dat een prima manier gevonden hebben; daarom was ik ook wat verbaasd dat nu Wijffels en nog een heleboel andere dingen bij dit wetsvoorstel aan de orde kwamen.

Dan heeft de heer Pitstra zich afgevraagd of de regie over het spoor niet in één hand gehouden zou moeten worden, namelijk door die bij de NSR onder te brengen. Maar over die unieke regie zijn wij nu juist niet helemaal tevreden.

De NS moeten beter presteren. Ik verwacht dat dit echt alleen maar kan door enige concurrentie. Ik oriënteer mij dus op dat regime en daar krijgt u op enige tijd mededelingen over. Daarbij zeg ik onmiddellijk dat het nooit zal gaan om simpelweg marktwerking of de vrije markt of dat men maar doet wat men wil. Juist bij deze infrastructuur, juist bij de Spoorwegen is het uitermate van belang dat een groot aantal van de criteria die misschien nog wel het best verwoord zijn door de heer Van den Berg meegenomen worden in de afwegingen. Natuurlijk gaat het erom dat een product geboden wordt dat goed is voor de klant en dat meehelpt in de concurrentie met de auto. Misschien mag ik erop wijzen dat op dit moment de Nederlandse Spoorwegen het in de spits dik winnen van de auto. Er zit geen groei in het woon-werkverkeer per auto in de spits. Er zit wel groei in het vervoer van de NS in de spits. Dat is dus mooi. Wij proberen dat zelf ook te ondersteunen door in de sfeer van

het reiskostenforfait meer aandacht te geven aan het openbaar vervoer en overigens ook bedrijven te stimuleren om de openbaarvervoersondersteuning voor hun werknemers te verbeteren.

De heer Pitstra zei nog eens dat de opheffing van de vervoerplicht en het vervallen van ministeriële bevoegdheden ten aanzien van tarieven en dienstregelingen uitvloeisels zijn van het paarse kabinetsbeleid. Ik ben het daar wel mee eens, maar het zijn geen uitvloeisels van het paarse kabinetsbeleid. Het zijn simpelweg maatregelen die voortvloeien uit Europese regelgeving, die al zeer geruime tijd voordat dit kabinet tot stand kwam, werd vastgesteld. Ik was er niet eens bij. Ik heb daarover ook al het nodige gezegd.

De heer Van den Berg heeft een aantal vragen gesteld. Hij zegt dat Nederland geen spoordiensten exploiteert, maar zich via dit wetsvoorstel wel verplicht tot de mogelijkheid om het te importeren. Dat doet niet volledig recht aan de werkelijkheid. Wij verplichten onszelf daar niet toe in dit wetsvoorstel. De Europese wetgever heeft de lidstaten verplicht tot het verlenen van toegangsrechten, zoals gezegd, uitsluitend voor internationaal vervoer. De vormgeving van het concurrentieregime voor binnenlandse openbaar vervoer per spoor hoort dus ook in een afzonderlijk traject en is op zichzelf niet geregeld via dit wetsvoorstel.

In afwachting van de vaststelling van mijn beleid voor de periode na 2000, heb ik inderdaad mijn visie voor de huidige periode vastgelegd in het beleidskader "toelating tot het spoorvervoer", in samenhang met de voornemens voor de zogenaamde contractsector. Ik wil er wel op wijzen dat die beleidsvoornemens wel degelijk een wettelijke basis kennen. Wij hebben namelijk de Wet personenvervoer op basis waarvan je bij de vergunningverlening moet toetsen of nieuwe vervoerders kunnen worden toegelaten. En de Wet personenvervoer is evengoed van toepassing op het spoor, voorzover het spoor daaronder valt.

De heer Van den Berg, de heer Talsma en een aantal anderen hebben gesproken over de gebruiksvergoeding en gevraagd hoe wij daarmee omgaan. De beleidsontwikkeling over de vormgeving van de gebruiksvergoeding is in volle

gang. Met ingang van 2000 zal een stelsel van gebruiksvergoedingen kunnen worden ingevoerd. Over de exacte omvang moeten nog beslissingen worden genomen. Als wij hoge bijdragen in de sfeer van de infrastructuur zouden vragen, zal dit betekenen dat de vervoerders minder rendabel vervoer zullen kunnen plegen. Daar moeten wij dus heel serieus naar kijken. Toch ben ik wel een voorstander van invoering van een infrabijdrage, ook om te zorgen dat in feite iedereen gaat mee-betalen. Ik meen dat één van u, de heer Zijlstra, heeft gesproken over een soort van universele dienstverlening. Als er iemand anders op het spoor zit, zou die, als hij alleen rendabele dingen zou doen, moeten meebetalen aan onrendabele dingen. De infrabijdrage zou daarbij een hulpmiddel kunnen zijn. Ik weet dat overigens nog niet zeker. Nogal veel van de opmerkingen die de heer Zijlstra heeft gemaakt, zijn precies de onderwerpen die onderdeel uitmaken van de afweging waar wij op dit moment middenin zitten, als het gaat over de toekomst van mogelijke concurrentie op of om het spoor.

Het is overigens niet zo, zoals de heer Van den Berg dacht, dat er op dit moment sprake is van capaciteitsconflicten tussen personen- en goederenvervoer, met een enkele uitzondering. Ook hiervoor moeten wij in de nadere afwegingen natuurlijk wel oplossingen bedenken, omdat het capaciteitsbeleid overheidsbeleid behoort te zijn. Overigens gebeurt iets dergelijks ook al, want Railned is weliswaar een onderdeel van de spoorwegen maar het wordt beleidsmatig aangestuurd door de rijksoverheid, net als het RIB. De rijksoverheid fourneert de financiële middelen. Juist omdat Railned het capaciteitstoewijzingsinstituut is, hoort zij zich natuurlijk wel te gedragen als ware zij onafhankelijk. Daar toetsen wij Railned ook op.

De heer Van den Berg heeft een groot aantal vragen gesteld, die ook precies behoren bij de beantwoording van vragen rond de mogelijkheden van contracten en spoorwegmaterieel. De gedachte aan een leasemaatschappij voor materieel is mij niet onbekend en vind ik heel interessant. Dat zou best eens een oplossing kunnen zijn, waardoor je iets meer kan doen aan vormen van marktwerking of stukken van marktwerking. Bij contractuele

dienstverlening kan de overheid natuurlijk tariefvragen stellen. Bij de decentralisatie naar de provincies en de gemeenten en de marktwerking in het streekvervoer zullen provincies en gemeenten ongetwijfeld tariefvragen stellen, al was het maar omdat ze ook via de contracten forse subsidies zullen uitgeven. Je geeft natuurlijk geen contract af waar je ook nog geld bij legt om vervolgens te zien, dat men de prijzen zodanig maakt dat geen mens meer in het openbaar vervoer zal stappen. Dat is overigens, zeker bij de Nederlandse Spoorwegen, op zichzelf heel interessant maar uit alle onderzoeken naar de mogelijkheden om meer inkomsten te verwerven en om rendabeler te worden, blijkt dat dit alleen maar mogelijk is met meer mensen en niet alleen maar met beter betalende mensen. Als de heer Den Besten iets anders had gezegd, had mij dat eerlijk gezegd zeer verbaasd. De enige manier om werkelijk een rendabeler bedrijf te krijgen, is door zoveel mogelijk mensen te vervoeren. Ik ben het overigens zeer eens met de heer Van den Berg, dat de provincies bij uitstek de aangewezen bestuurlijke instanties zijn om een visie te hebben op de meest wenselijke opzet van het regionaal openbaarvervoernetwerk. Ik ben het erg ook mee eens, dat op zichzelf verantwoordelijkheid voor zowel het streekvervoer als voor het regionaal openbaar vervoer per rail daarbij past. Om die reden zijn wij ook in overleg getreden met de regionale overheden over de wijze waarop de verantwoordelijkheid voor het regionale spoorvervoer gedecentraliseerd kan worden. Ook dat vereist, dat eerst een visie wordt ontwikkeld op het concurrentieregime op het spoor vanaf 2000 inclusief een visie op de afbakening van het regionale openbaar vervoer per rail. Soms is dat niet zo eenvoudig. Het voorbeeld van de trein tussen Hoorn en Amsterdam is genoemd. Is dat nu een regionale spoorlijn of is het een onderdeel van het Intercitynet? Zijn sommige treinen regionale treinen of is het totaal een onderdeel van het kernnet? Dergelijke zaken moeten natuurlijk wel veel beter worden gedefinieerd. Ik wil daarbij ook opmerken, dat dit ook pas mogelijk is onder de voorwaarde, dat het parlement daarmee akkoord gaat. Tot nu toe bestaan daarover namelijk redelijk verdeelde opvattingen,

althans in de Tweede Kamer. We zullen bovendien de uitkomsten van de gesprekken met de regionale overheden moeten afwachten.

Voorzitter! De opmerkingen van de heer Zijlstra zal ik zeer graag meenemen, omdat zij voor een flink deel passen bij de voorbereiding van een beleidsstandpunt.

Aan het adres van de heer Baarda herhaal ik, dat de huidige Wet personenvervoer het wettelijk kader is waarbinnen de zaken omtrent openbaar vervoer per spoor zijn geregeld. Voor het overige geldt het overgangscontract, waarin ook een aantal afspraken met de NS zijn gemaakt.

Over de opvattingen van de NS die door de heer Baarda hier naar voren zijn gebracht, doe ik geen uitspraak. Het is volstrekt duidelijk, dat onze monopolist natuurlijk wenselijk heeft en die mag hij hebben. Misschien zijn het wel goede wensen. Misschien komen wij aan het eind van de rit wel tot de conclusie dat het zo moet. Ik ben daarvan nog niet helemaal overtuigd. Ik vind het heel interessant als ook de NS zouden willen deelnemen in randstadnetten. Ik zou het ook interessant vinden als sommige randstadrailbedrijven iets actiever zouden worden op de markt. Ik ben ook heel nieuwsgierig naar de ontwikkelingen rondom de regionale vervoersbedrijven. Dat is echt een verantwoordelijkheid van de Nederlandse Spoorwegen zelf. Zij moeten zelf beslissen of zij daarvoor al dan niet kiezen. Het lijkt mij heel interessant om een geïntegreerd vervoersbedrijf te hebben, dat én spoor én bus kan aanbieden en liefst ook nog taxi. Alles hoeft natuurlijk niet zelf uitgevoerd te worden, maar zo'n logistiek kennisbedrijf lijkt mij heel interessant. Als dat een mooier product kan aanbieden dan de huidige losstaande bedrijven zou dat schitterend zijn.

Dan kom ik bij de vraag, welke waarborgen wij kunnen geven bij de geschetste situatie rondom Noord-Net. Ik heb net al gezegd dat wij op dit moment een contract met de Spoorwegen hebben over de onrendabele lijnen. Alles wat men in die termijn bedenkt, zal daarbinnen moeten vallen. Ik onderzoek ook met Friesland, of wij kunnen decentraliseren. Of men dat wil, zal uiteindelijk politiek beoordeeld moeten worden. Wat mij betreft zou het goed zijn als

Jorritsma-Lebbink

de provincie verantwoordelijk kan worden voor het geheel.

Voorzitter! De NS zijn een redelijk efficiënt bedrijf. De afgelopen jaren is er een behoorlijke efficiencywinst geboekt, bijvoorbeeld door de afbouw van de subsidies. De NS krijgen op dit moment vrijwel geen subsidies buiten hetgeen per contract is afgesproken.

Het McKinsey-rapport van deze zomer, waarbij een internationale benchmarking is gedaan van de concurrentiekracht van de Nederlandse Spoorwegen, laat overigens wel zien dat er nog een hele efficiencywinst te boeken is, bijvoorbeeld in vergelijking met landen als Zweden en Groot-Brittannië. Daaraan moet wel gewerkt worden.

De heer Baarda heeft ook gevraagd waarop ik baseer, dat concurrentie ook voor de reiziger/verlader tot een betere prijs-kwaliteitverhouding kan leiden en of ik daarvan voorbeelden kan geven. Dat is nu een van de dingen die ik nader zal onderbouwen in de nota Marktordening inzake het spoor 2000. In Zweden en Duitsland zien wij op dit moment hele interessante voorbeelden van hoe het beter kan. Daar zijn regionale lijnen aanbesteed. Dat heeft geleid tot zowel een betere kwaliteit van de dienstverlening als een lager subsidiebedrag. Ik hoop dat de heer Baarda mij niet kwalijk neemt dat ik dat een aantrekkelijk perspectief vind.

Voorzitter! Dit wetsvoorstel betreft puur het vertalen van de richtlijn. Overigens liggen de wetsvoorstellen waarover de heer Zijlstra sprak, inderdaad voor. Dat zijn ook pure vertalingen van de richtlijnen. Wij zijn echter wel bezig met de voorbereiding van een hele grote wet. Wij zijn begonnen met de uitvoering van de in het contract "Over de wissel" vastgelegd afspraken toen de Tweede Kamer daarmee in december 1995 had ingestemd. Ik pleeg daarover het parlement getrouw te informeren, zoals bijvoorbeeld met het beleidskader "Toelating tot het spoor" en de brief over de contractsector van februari van dit jaar. Deze uitvoering vindt tot nu toe plaats binnen de kaders van de huidige wetgeving in afwachting van de totstandkoming van de wettelijke verankering van het nieuwe spoorbestel. Bij de totstandkoming van die nieuwe wetgeving hebben de Staten-Generaal, dus ook

uw Eerste Kamer, alle rechten als medewetgever. Voor alle duidelijkheid is dat met zoveel woorden vastgelegd in het contract "Over de wissel".

Aan de voorbereiding van nieuwe wetgeving wordt nu hard gewerkt. Ik verwacht dat wij nog vóór het einde van deze kabinetsperiode de eerste resultaten van die inspanningen kunnen aanbieden aan de minister-raad. Het is de bedoeling dat vóór 1 januari 2000 het wettelijke kader gereed is wat daarna moet gaan gelden.

Ik heb al gereageerd op de stelling die de heer Bierman betrok met betrekking tot de vraag, of de NS concurrentie voelen door Lovers. Ik denk dat dit wel het geval is. Ik ben er bijna van overtuigd dat een van de redenen waarom de NS volgend jaar met meer treinen gaan rijden is gelegen in het gegeven dat ook Lovers wat doet.

De heer Bierman heeft gevraagd of er een weg terug is met de verzelfstandiging van de NSR. Er is in principe geen weg terug meer met de verzelfstandiging. Die overeenkomst is gesloten en het bedrijf is de weg naar zelfstandigheid al volop ingegaan. Ik wil wel opmerken dat verzelfstandiging in mijn ogen iets volstrekt anders is dan privatisering. De heer Pitstra was van mening – het was een van de dertig verkeerde veronderstellingen die hij mij toedichtte – dat ik van mening was dat de NS geprivatiseerd moest worden. Ik vind vooralsnog dat de NS geheel niet geprivatiseerd moet worden, zeker niet zolang de NS de enige serieuze spoorvervoerder in dit land is. Ik zou het dan heel raar vinden om zo'n bedrijf de beurs op te sturen. Overigens zou dat ook uit bedrijfseconomisch oogpunt op dit moment helemaal niet kunnen. Het lijkt mij ook niet wenselijk. Het zou pas kunnen als er een regime is, een omgeving waarin de NS moet functioneren, dat wat dat betreft enige prikkels kent. Ik vind verzelfstandiging nog steeds heel goed. Ik vind een relatie van de overheid met het bedrijf niet via een subsidielijntje, maar met een contractlijn beter.

Ik blijf wel met het probleem zitten – dat is een van de redenen waarom ik zo snel mogelijk met dat nieuwe beleid wil komen – dat het toch lastig is om contracten te sluiten als je in feite maar een partner hebt. Daarvoor wil ik liefst zo gauw mogelijk een betere oplossing,

zodanig dat het spoorvervoer inderdaad beter wordt. Het moet volstrekt helder zijn dat een beter spoorproduct het doel van het overheidsbeleid is. Dat gaat inderdaad soms te langzaam, zoals de heer Talsma zegt. Dat het te langzaam gaat wijt ik overigens meer aan een budgetprobleem dan aan de wens. Het is absoluut waar dat wij graag een heleboel heel snel zouden willen doen, maar een van de onderwerpen waarover wij de vorige keer intensief hebben gesproken – het wisselen van tractie en het veranderen van een beveiligingssysteem – heeft niet alleen gevolgen voor de investering. Die 1,5 à 2 mld. zouden wij misschien nog ergens vandaan kunnen toveren. Het heeft ook heel grote gevolgen voor het materieel. Dat komt er wel even bij, dus je moet dat met zeer veel verstand en zeer veel wijsheid doen, als je het al moet doen op het hele net. Daarover moeten wij beslissingen nemen. Dat is ook de reden waarom dergelijke dingen langer duren, want de consequenties van zulke grote veranderingen, die wel van belang zijn, moeten toch goed doordacht worden. Ik ben liever iets trager dan dat ik iets bij u neerleg wat tot niets leidt.

Voorzitter! Ik dacht dat ik alles over het wetsvoorstel heb gezegd wat erover gezegd moet worden. Ik hoop dat ik op hoofdlijnen enigszins ben ingegaan op de opmerkingen.

De **voorzitter**: Als u mevrouw Vriskoop beantwoordt, bespaart u dat straks een hoop tijd.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Ik zal dat graag doen.

Mevrouw Vriskoop heeft gevraagd hoe de inspanningsverplichting van de NS nader vorm is gegeven en hoe de nutsfunctie door de NS in de toekomst wordt gewaarborgd. Over de toekomst heb ik het gehad; daar kom ik graag op terug. Het is een van de dingen die moeten worden meegenomen in de beoordeling of en zo ja, hoe je met een regime van enige marktwerking wilt omgaan. Dan hoort de discussie ook te worden gevoerd over de vraag hoe je dan die nutsfunctie invult. Overigens vullen wij die nu voor een deel ook zelf in. Het sluiten van een contract over onrendabele lijnen is voor ons een invulling van de nutsfunctie. Je kunt het aan een bedrijf dat ook winst moet maken

Jorritsma-Lebbink

niet opleggen dat het zichzelf onrendabel maakt. Daar zul je als overheid toch iets aan moeten doen. In het contract zitten overigens behoorlijke incentives om zelf zoveel mogelijk aan rationalisering en verbetering aan het product voor de klant te doen. Nogmaals, alle onderzoeken in het kader van de commissie-Wijffels voor de verzelfstandiging wijzen uit dat de NS geld kan verdienen, niet aan de stationnetjes, niet aan het onroerend goed, aan de goederen voorlopig helaas ook nog niet – ik zou willen dat het anders was, maar er zullen waarschijnlijk een paar andere bedrijven bij moeten komen – maar echt alleen aan het vervoeren van erg veel mensen, liefst van 's morgens vroeg tot 's avonds laat.

De voorzitter: Door enkele leden is mij gevraagd om een korte schorsing van ten hoogste vijf minuten. Als iedereen zich in tweede termijn houdt aan de opgegeven spreektijd, hebben wij daarvoor 26 minuten nodig. De minister heeft dan nog een korte tijd voor haar antwoord. Als men zich niet aan de opgegeven spreektijd houdt, wordt er alsnog een dinerpauze gehouden.

De vergadering wordt van 19.53 uur tot 19.58 uur geschorst.

□

De heer Talsma (VVD): Mijnheer de voorzitter! Namens mijn fractie dank ik de minister voor haar uitvoerige toelichting. Omwille van de tijd zal ik niet verder in details treden. Wij zijn bijzonder verheugd dat de minister, als ik het goed beluisterd heb, voornemens is om binnen niet al te lange tijd een soort algemeen beleidsplan op papier te zetten. Dit kan dan met de Tweede Kamer, maar uiteraard ook met de Eerste Kamer besproken worden. Wij hebben gehoord dat er heel veel in ontwikkeling is wat nog niet direct in een eindfase is. Ik geloof dat wij er nu het beste aan doen om dat af te wachten.

Ik heb met belangstelling gehoord – ik heb dit hier al vaker op het tapijt gebracht – dat Rail 21 nooit een plan van de overheid is geweest. Deze ruiterlijke erkenning als zodanig bevredigt mij wel, maar ik hoop dat er in die nota iets komt wat hoe dan ook als een toekomstplan kan worden gezien.

Op de vraag wat het hoofdnet nu is, moet ik zeggen dat dit voor mij een heel duidelijke zaak is. Dit is wat de NS al jaren met een kaartje erbij afdrukt. Ik dacht dat de minister dit had overgenomen.

Voorzitter! Nogmaals, wij zien die nota, zo mogelijk op zeer korte termijn, met belangstelling tegemoet.

□

De heer Pitstra (GroenLinks): Voorzitter! De fractie van GroenLinks zou natuurlijk veel liever lovende woorden hebben gesproken over deze minister en haar openbaarvervoer- en spoorbeleid, maar de realiteit gebiedt ons om met kritiek te komen. Persoonlijk ligt mij dat trouwens ook wel, maar wij hadden liever gezegd dat het allemaal heel goed ging. Dat is echter niet zo.

De PvdA heeft gezegd dat wij eigenlijk onze beurt voorbij hebben laten gaan, omdat wij over het rapport-Wijffels hadden moeten spreken. Ik ben het daar niet mee eens. In deze vertaling van de Europese wetgeving – volgens mij was die ook niet beleidsarm – staan toch heel essentiële dingen. Daar staat in dat de NS zelfstandig moeten worden en dat de minister geen tariefbeleid meer mag voeren. Als je het daar niet mee eens bent, lijkt het mij voor de hand te liggen om de wet af te wijzen. Ik realiseer mij natuurlijk dat dit een geweldige heisa in Brussel zal geven, want daar is men ook gevangen door het spook van de liberalisering. Wij willen evenwel graag dat de minister met een heel andere politiek in Brussel gaat komen.

Ik heb de Handelingen van het debat over het lijntje Mariëberg-Almelo nog even nagekeken, omdat de minister vond dat ik haar niet goed had weergegeven. Dat vond zij, geloof ik, van bijna alles wat ik zei. Alle citaten die ik heb gegeven, staan evenwel in de stapel stukken die wij hebben gekregen, zoals het beleidskader, het contract met de NS en allerlei Handelingen van de Tweede Kamer. Als je daar systematisch en letterlijk uit citeert, dan geeft dat volgens mij een vrij getrouw beeld van wat de minister wil. Maar goed, het lijntje Mariëberg-Almelo. De minister heeft inderdaad niet gezegd dat zij daar zonder meer tegen was. Ik heb in eerste instantie ook gezegd dat zij daartegen leek te

zijn. De minister heeft echter wel onmiddellijk gezegd dat de regio dit zelf moet betalen. De regio had er al voor gezorgd dat de kosten tweederde lager werden. Daarom heb ik die keiharde voorwaarde zo geïnterpreteerd dat de minister hier niet echt enthousiast over is. Als je dat namelijk van zo'n regio eist, is de kans dat het mislukt, wel erg groot. Enfin, het wordt nu aanbesteed. Wij moeten maar afwachten wat daar uitkomt.

Voorzitter! Over alle andere punten van kritiek en de stellingen die onze fractie heeft betrokken, loopt de minister vrij soepel heen. Als een soort eend schudt zij het water van zich af. Ik zou zeggen met een Jorritsma-stijl. Zij zegt verder dat er weinig problemen zijn en dat de kritiek niet klopt. Over het artikel van Van Dieren merkt zij op dat dit onzin is en dat daar nog wel eens een reactie op komt. In die zin loopt de minister vrij oppervlakkig over alles heen. Ik betreur dat. In mijn laatste zin in eerste instantie zei ik dat ik hoopte dat de minister bereid of in staat was om op een en ander te reageren. Ik concludeer nu dat de minister daartoe niet bereid is of daartoe niet in staat is of daartoe niet bereid en niet in staat is. Kennelijk moeten wij via een artikel in de Volkskrant horen wat de kritiek op Wouter van Dieren is.

De minister verwijt ons dat wij karikaturen van een en ander maken, maar vervolgens maakt zij een karikatuur van ons standpunt. Zij zegt dat die GroenLinksers niets willen veranderen en dat zij alles bij het oude willen laten. Als de minister echter goed naar mijn verhaal had geluisterd, dan had zij gehoord dat ik voor een andere benadering kies als het er bijvoorbeeld om gaat de niet-klantgerichte cultuur bij de NS te doorbreken. Ik ben ook niet tegen geïntegreerde bedrijven. Als het mogelijk is om tot een gezamenlijk vervoersaanbod te komen van taxi, bus en trein, vanuit één regionaal bedrijf, dan ben ik daar niet op tegen. Ik vind dat zelfs een interessante optie. Het meer baseren van subsidies op prestaties vind ik een vorm van modern management die bij monopolisten en overheidsdiensten heel goed mogelijk is. Het idee van de minister dat wij alles bij het oude willen laten, is echt onzin. Integendeel, wij willen de consument juist heel veel invloed geven op dat beleid. Wij willen ervoor zorgen dat

Pitstra

de consument breeijkzers terzake krijgt, want de huidige, magere consumentenplatforms hebben die helemaal niet.

De minister zegt dat er nog een nota Marktwerking spoor 2000 komt. Daarna komen er allemaal nieuwe wetten. Dat gebeurt nog in deze kabinetsperiode. Wat dat betreft zijn er twee oplossingen. Of wij gaan die nota Marktwerking spoor 2000 bespreken, hoewel bij het debat over de positie van de Eerste Kamer werd gesteld dat dit slechts bij hoge uitzondering kan gebeuren. Misschien moeten wij die hoge uitzonderingsclausule van toepassing verklaren op die nota. Of er moet op een andere manier over het beleid terzake worden gesproken, want de wetten komen hier een stuk later. Dan is alles al in kannen en kruiken. Dan staat de Eerste Kamer bijna voor het blok, net zoals dat nu ook het geval is. Mijn fractie is de enige fractie die dadelijk tegen durft te stemmen. De andere fracties voelen zich op een dusdanige manier voor het blok gezet dat zij met een en ander instemmen. Zo gaat het de volgende keer ook weer.

De minister zegt ook dat de wijziging van de Spoorwettenwet al tot stand is gekomen voordat paars kwam. Dat is op zichzelf juist. De voorganger van deze minister heeft zich daarmee beziggehouden. In die tijd was het CDA trouwens veel optimistischer over de marktwerking. Ik constateer dat de grootste oppositiepartij in de Tweede Kamer, daarin gevolgd door de heer Baarda en de fractie van de VVD in de Eerste Kamer, toch een duidelijk andere mening heeft over die gigantische voordelen van concurrentie en ook concurrentie op het spoor.

De minister is voorts erg vaag over wat zij vindt. Zij is voor enige marktwerking. Zij is voor een infrabijdrage. Daardoor wordt het allemaal erg moeilijk grijpbaar. Het wordt ook moeilijk discussiëren over wat ons te wachten staat. De richting is echter vrij duidelijk. Is de motie van de VVD overigens van tafel? Ik had daar nog een reactie op willen geven. De minister is geen voorstander van een commissie van wijze mannen.

De **voorzitter**: Ik wijs de heer Pitstra erop dat de spreektijd die hij heeft opgegeven, nu verbruikt is. Bij het vaststellen van de orde voor de tweede termijn heb ik gezegd dat

iedereen zich daaraan diende te houden.

De heer **Pitstra** (GroenLinks): Ik zal een slotzin uitspreken, voorzitter. De minister zegt een beter spoorproduct te willen leveren, maar dat is juist het drama dat zich hier afspeelt. De gekozen koers leidt namelijk helemaal niet tot een beter spoorproduct.

□

De heer **Van den Berg** (SGP): Mijnheer de voorzitter! Een ding is duidelijk, wij hebben voor onze beurt gesproken. Het gaat om het vertalen van de richtlijn. Helder is geworden dat de minister snel met nieuw beleid wil komen, dat daar op dit moment grondig op wordt gestudeerd en dat er in het buitenland wordt rondgekeken. Dat vinden wij positief en wij wachten dat met belangstelling af. Wij willen de minister danken.

□

De heer **Zijlstra** (PvdA): Mijnheer de voorzitter! Ik dank de minister voor haar antwoorden. Ik heb wat het extra nationale beleid betreft dat in dit wetsvoorstel zou zijn vervat, nog eens even nagekeken waarop dat misverstand mogelijk gebaseerd is. De minister heeft in een brief van 20 februari 1997 aan de Eerste Kamer gezegd dat dit voorstel uitsluitend strekt tot een beleidsarme implementatie van die richtlijnen. In de nota naar aanleiding van het verslag van de Tweede Kamer van juni 1996 staat, dat zoveel mogelijk is vermeden dat extra nationaal beleid wordt meegenomen. Door dat stukje beleid dat er dan kennelijk toch nog in zit – anders spreek je namelijk niet over "beleidsarm" of "zoveel mogelijk" – is waarschijnlijk het misverstand gerezen. Dat heeft vanzelfsprekend ook te maken met het feit dat wij hier de verzelfstandiging van Wijffels niet hebben besproken. Het vervallen van bijvoorbeeld de vervoerplicht, in samenhang met dit wetsvoorstel, heeft dat misverstand waarschijnlijk nog meer in de hand gewerkt; terecht of onterecht.

Wij hebben de discussie over Wijffels nu enigszins ingehaald, in de commissies en plenair. Ik had ook de indruk dat nu zo duidelijk bij de nieuwe aanpassing aan richtlijnen

die nu in de Tweede Kamer aan de orde zijn, werd gezegd dat het uitsluitend strekt tot implementatie van die richtlijn, dat men zich bewust was van de kritiek die op dit punt is geleverd. Ik zei al: terecht of onterecht.

De essentie van mijn betoog was: gelijke monniken, gelijke kappen. Ik zal dat niet herhalen, maar ik wil wel iets zeggen over die ene reiziger die dan in een limousine zou moeten. Dat is mij overigens wel eens overkomen, maar dan niet in een limousine. De minister heeft natuurlijk gelijk, dan neem je een auto. Het gaat mij echter om het geval dat er zo weinig reizigers zijn, dat de marginale kosten per reiziger toch de pan uit rijzen en dat wij toch ook vinden dat dat vervoer moet blijven plaatsvinden. Ik neem aan dat de minister dat ook wel heeft begrepen.

De minister lijkt ook te worstelen met de problemen die ik namens mijn fractie heb aangegeven. Zij neemt onder meer mijn opmerkingen mee bij de voorbereiding van het beleidsstandpunt dat nog bij de Tweede en de Eerste Kamer zal terugkomen. Wij zullen daar zeer alert op moeten zijn. Ik ben zeer benieuwd welke correcties voor concurrenten die alleen rendabele diensten verrichten – correcties ten algemene nutte, zou ik willen zeggen – worden aangebracht. De minister suggereert al enigszins dat dat via betaling voor de infrastructuur zou moeten. Dat zou betekenen, als ik het goed heb, uitbreiding van het werk van RailNed, en dat is wellicht enigszins oneigenlijk; of wellicht op een andere, meer rechtstreekse wijze door het ministerie.

Er is een vraag die in dit verband niet beantwoord is, namelijk die over de gevolgen voor de bureaucratie. Ik heb daar voorbeelden van gegeven, zoals in het Engelse geval, maar ook bij de pijpleidingen en hoogspanning voor gas en stroom in de Verenigde Staten en het Verenigd Koninkrijk, waar talloze lieden bureaucratisch werk verrichten omdat de concurrentie in eerlijke banen moet worden geleid. Ik zou graag een reactie op dit punt krijgen.

Ten slotte vind ik dat ik een ander geluid moet laten horen over de somberheid ten aanzien van de NS die hier toch eigenlijk onweersproken opgeld doet. Ik reis elke week van Heerenveen naar Den Haag en vaak nog verder in Nederland. Er

Zijlstra

explodeert wel eens een transformatorhuisje, maar over het algemeen ben ik tevreden over de dienstverlening van de NS; de behandeling is vlot en vriendelijk; de communicatie is soms wat wild, maar is toch sterk verbeterd en de trein levert in ieder geval minder vertraging op dan het in de file staan.

Wij hebben geen doorslaggevende redenen meer om tegen dit wetsvoorstel te stemmen. Wij zullen het wetsvoorstel dus steunen, maar over de door ons gesignaleerde problemen is niet het laatste woord gezegd.

□

De heer **Baarda** (CDA): Voorzitter! Ook namens de CDA-fractie dank ik de minister voor de gegeven antwoorden op onze betogen in eerste termijn. Kort door de bocht kan de bijdrage van de minister worden samengevat met: "Het komt allemaal nog". Zij is bezig met het formuleren en voorbereiden van beleidsstandpunten. Er is een grote wet in voorbereiding. Ook is zij bezig kennis te vergaren over de vraag hoe het met de concurrentie op het spoor moet. In de begroting voor 1998 van het ministerie van Verkeer en Waterstaat lees ik echter dat in het spoorvervoer een begin met de concurrentie is gemaakt door de toelating van Lovers op enkele trajecten in het westen van het land. Als je een begin hebt gemaakt, moet je toch ook precies weten wat je wilt?

Een tweede vraag waarop geen antwoord is gegeven, is de vraag hoe het met de gebruiksheffing na 2000 zit. Worden de hoogte en de omvang bij wet geregeld of gebeurt dat bij ministerieel besluit? Mijn voorkeur is om dit bij wet te regelen.

Tot slot verneem ik graag van de minister wat precies het wetgevings-traject zal worden. Ik heb in eerste termijn al gezegd dat in de begroting wordt aangekondigd dat nog vóór eind 1997 een kabinetsvisie zou worden gepresenteerd.

□

Minister Jorritsma-Lebbink: Voorzitter! Een aantal voornemens zullen, zoals ik al heb gezegd, inderdaad nog naar de Kamer komen. Dat betreft hoe wij in de toekomst precies zullen omgaan met marktwerking in het spoorvervoer en

met concurrentie op of om het spoor. De Kamer zal ook beleidsvisies ontvangen over de veranderingen op het punt van de tractie en het beveiligingssysteem, inclusief de consequenties en de wijze waarop je daar in de verdere toekomst mee moet omgaan. Het zal immers zeker enige tijd vergen voordat je dat geheel kunt hebben geregeld.

De heer Talsma heeft gezegd dat hij precies weet wat het hoofdnet is. Het probleem is dat wij allemaal wel weten hoe het zit met de infrastructuur, maar dat er geen duidelijkheid is over het hoofdnet. Betreft dat uitsluitend de intercity's en de sneltreinen of ook de stoptreinen? Moeten wij er zo langzamerhand niet over nadenken om die twee uit elkaar te halen? Ik heb in eerste termijn al gezegd dat wij ook moeten nadenken over de vraag wat de toekomst van de stoptrein eigenlijk is. Is de stoptrein in bepaalde delen van het land een onderdeel van een nieuw systeem? Moet de stoptrein dat eigenlijk zijn? Kortom: het is iets te makkelijk om te denken dat er een heel heldere definitie is van wat op dit moment het kernnet is, zoals de NS het zo mooi formuleert. In de ogen van de NS is het helder, maar ik wil graag ook een eigen goede definitie maken, ook om een goed beeld voor de toekomst te krijgen.

De heer Pitstra heeft gezegd dat hij mij wel juist heeft geciteerd. Je kunt natuurlijk altijd een halve zin uit een citaat halen, maar ik herinner mij het debat over de lijn Almelo-Mariënberg nog heel goed. Dat debat ging vooral over wat de kostendekkingsgraad zou mogen zijn. Ook door de Tweede Kamer werd daarbij erkend dat een kostendekkingsgraad van 12% of 16% – de heer Pitstra heeft die gegevens bij de hand, maar ik moet het uit mijn hoofd doen – een erg lage kostendekkingsgraad was. Ook voor de Tweede Kamer was dat reden om tegen mij te zeggen dat ik verder moest gaan. Ik ben dus ook verder gegaan. Ik verwacht dat wij uit zullen komen op een systeem dat er heel aardig uit ziet en waarin de regio overigens ook enige eigen verantwoordelijkheid zal nemen. Daar krijgt de Kamer ongetwijfeld mededelingen over, zo niet via mij dan wel via de krant.

Ik zou willen zeggen dat de kritiek van Wouter van Dieren in de Volkskrant ook maar via de Volkskrant beantwoord moet worden. Ik voel er eigenlijk weinig voor om in

de senaat te reageren op een artikel in een krant.

De heer **Pitstra** (GroenLinks): Voorzitter! Daar wil ik toch even op reageren. Op het moment dat een Kamerlid bepaalde citaten overneemt en daarop een reactie vraagt, ligt de zaak anders.

Minister Jorritsma-Lebbink: U heeft uit dat artikel een paar stukjes gehaald en ik vind dat er nu maar eens een integrale reactie op moet worden gegeven; dan heeft u meteen ook een uitgebreid antwoord. Als ik zou proberen het artikel in z'n geheel te weerleggen, vrees ik dat u toch met een avondpauze zult moeten werken. En eerlijk gezegd ging het daar vandaag ook niet over. Overigens geloof ik dat ik het de heer Pitstra toch nooit naar de zin kan maken; dat heb ik opgegeven. Ik ben overigens wel blij dat hij niet alles bij het oude wil laten en dat hij een aantal zaken die met marktwerking te maken hebben, wel accepteert, want ik krijg soms het gevoel dat dat niet zo is. Zijn opmerking dat de Eerste Kamer alles maar moet accepteren, vind ik een beetje raar. Een debat over beleidsvoornemens wordt in de Tweede Kamer gevoerd. Als die leiden tot wetgeving, wordt het debat in de Tweede en in de Eerste Kamer gevoerd. En nogmaals, als de Eerste Kamer over welk onderwerp dan ook met mij wil discussiëren, dan geldt: u vraagt en wij draaien.

Ik dank de heer Van den Berg voor zijn woorden. Wij komen ongetwijfeld bij u terug.

De heer Zijlstra is een beetje op het verkeerde been gezet door dat "zoveel mogelijk beleidsarm". Het lastige bij de vertaling van richtlijnen is dat die in de eigen nationale wetssystematiek moeten worden ingepast. Daarom noemen wij dat altijd: zoveel mogelijk beleidsarm, omdat je altijd wel iets moet doen wat niet helemaal één op één met de richtlijn is. De nationale wetgeving is immers ook niet één op één met de Europese wetgeving. Ik heb van mijn ambtenaren het advies gekregen om over die andere wetten te zeggen dat ook die zoveel mogelijk beleidsarm zijn. Nu hoop ik dat daardoor niet hetzelfde misverstand wordt opgeroepen. Ze zijn gewoon beleidsarm en niet bedoeld om daarmee andere dingen te doen dan conform de richtlijn. Zoals ik in

eerste termijn al heb gezegd, heeft de commissie-Wijffels zich weer aan die richtlijn gespiegeld bij het doen van een aantal van haar voorstellen, maar daar sloeg deze wetgeving niet op.

Ik kom toe aan de marginale kostentoe rekening. Uiteindelijk gaat het er natuurlijk om hoeveel de overheid moet betalen voor het vervoeren van een zeker aantal passagiers. In die zin was de discussie in de Tweede Kamer over Almelo-Mariëberg wel interessant. Uit mijn hoofd sprekend, meen ik dat daar 6 mln. moest worden betaald voor een zeer klein aantal passagiers. Op zeker moment wordt de kostendekkingsgraad zo laag, dat er een alternatief moet worden gezocht. Natuurlijk heeft de regio, evenals ik, het liefste wel spoorvervoer, want vrijwel iedereen vindt dat toch mooier dan een bus, zeker op die verbinding, omdat daar op die weg problemen bestaan. Ik hoop dat wij de oplossing vinden, maar soms zul je toch moeten concluderen dat iets niet meer kan. Ik vind het overigens heel goed dat er nu een helderder beeld ontstaat van de werkelijke kosten van het vervoer. Daaruit zou kunnen blijken dat het voor sommige regio's veel interessanter is om naar andere combinaties van vervoer te zoeken, omdat die een beter vervoerproduct voor de klanten opleveren. Ik vind dat wij dergelijke initiatieven een kans moeten geven. Zo'n ontwikkeling zou bij Noordnet aan de orde kunnen zijn. Ik heb daar nu geen eendoordeel over en overigens vind ik ook dat ik dat niet moet doen, maar dat het in de regio beoordeeld moet worden.

Ik ben het ermee eens dat wij heel goed moeten opletten dat wij niet een zodanig bureaucratisch systeem maken dat het uiteindelijk duurder wordt dan het huidige systeem. Dat zou heel raar zijn. Het kan niet zo zijn dat de efficiencywinst geheel verloren gaat door extra kosten aan de andere kant. Enige herregulering vind ik overigens wel aanvaardbaar, ook bij marktwerking. De Kamer vindt immers dat er wel een publieke verantwoordelijkheid blijft, ook al wordt op bepaalde delen van het beleid concurrentie geïntroduceerd. Soms leidt dat tot herregulering en dat is soms aanvaardbaar, omdat het beter werkt. Er zijn natuurlijk wel grenzen aan. Ik zal er graag op ingaan als wij bezig zijn met de

voorbereiding van het beleidsstandpunt.

Ik ben overigens blij dat de heer Zijlstra hoort bij degenen die tevreden zijn over de dienstverlening. Ik heb gepoogd ook een aantal positieve opmerkingen over de NS te maken, want de NS heeft de afgelopen periode een behoorlijke prestatie geleverd door groei te realiseren in een tijd waarin een geweldige efficiëncyslag moet worden gemaakt en de NS mensen moet laten gaan, gelukkig voor het grootste deel via natuurlijk verloop. Het zal natuurlijk altijd beter kunnen, hetgeen de NS ook vindt en waar men naar streeft. Verder moet worden bedacht dat vertragingen soms ook worden veroorzaakt doordat wij zoveel gebouwd willen hebben. De NS doet dat weliswaar zelf, maar wij betalen het en dringen er bij de NS op aan om te investeren.

In reactie op de woorden van de heer Baarda wijs ik erop dat wij inderdaad hebben gesproken over een begin van concurrentie, onder beslag van het overgangcontract waarin is vastgelegd dat er enige concurrentie mag komen, zij het zeer beperkt en niet over de rug van de NS. Verder stel ik vast dat de commissie-Wijffels geen uitsluitel heeft gegeven over de vraag wat er daarna zou moeten gebeuren en daarover is helderheid nodig. Op zichzelf vind ik het jammer dat wij dat niet al veel eerder hebben kunnen doen, maar er moesten nu eenmaal eerst debatten over worden gevoerd.

Een gebruiksvergoeding kan worden ingesteld bij ministeriële regeling. Ik vermoed overigens dat dit zo'n ministeriële regeling zal zijn die niet geheel onbesproken zal blijven. Hier zullen dus mededelingen over naar buiten komen.

De beraadslaging wordt gesloten.

Het wetsvoorstel wordt zonder stemming aangenomen.

De voorzitter: De aanwezige leden van de fractie van GroenLinks wordt conform artikel 121 van het Reglement van orde aantekening verleend, dat zij geacht willen worden zich niet met het wetsvoorstel te hebben kunnen verenigen.

Aan de orde is de behandeling van:
- **het wetsvoorstel Wijziging van de Wet personenvervoer (24686).**

Dit wetsvoorstel wordt zonder beraadslaging en zonder stemming aangenomen.

Sluiting 20.25 uur

Besluiten en ingekomen stukken

Lijst van besluiten

De voorzitter heeft na overleg met het College van senioren besloten om:

a. de openbare behandeling van de volgende wetsvoorstellen te doen plaatsvinden op:
18 november 1997

Wijziging van de Wet Infrastructuurfonds in verband met de herindeling van de begroting van het Infrastructuurfonds (25329);

Wijziging van de Organisatiewet sociale verzekeringen 1997 en enige andere wetten in verband met het integreren van het middelenbeheer van de sociale fondsen (geïntegreerd middelenbeheer) (25342);

Wijziging van de Wet op de omzetbelasting 1968 in verband met de plaats van dienst van telecommunicatiediensten (25379);

Wijziging van artikel 3, tweede en derde lid, en van artikel 6 van de Kaderwet financiële verstrekkingen Financiën (25461);

Wijziging van de begroting van de uitgaven van het Huis der Koningin (I) voor het jaar 1996 (slotwet) (25480);

Wijziging van de begroting van de uitgaven en de ontvangsten van de Hoge Colleges van Staat en Kabinet der Koningin (II) voor het jaar 1996 (slotwet) (25481);

Wijziging van de begroting van de uitgaven en de ontvangsten van het Ministerie van Algemene Zaken (III) voor het jaar 1996 (slotwet) (25482);

Wijziging van de begroting van de uitgaven en de ontvangsten van het Kabinet voor Nederlands-Antilliaanse en Arubaanse Zaken (IV) voor het jaar 1996 (slotwet) (25483);

Wijziging van de begroting van de uitgaven en de ontvangsten van het Ministerie van Buitenlandse Zaken (V) voor het jaar 1996 (slotwet) (25484);