

## Melkert

doen, geen strobreed in de weg leggen. Maar ik geloof niet dat er termen aanwezig zijn om daar zelf actie op te ondernemen. Daar wordt wel om gevraagd in het dictum van deze motie van de heer Marijnissen. Om de zojuist gegeven reden ontraad ik aanvaarding van deze motie.

De heer **Marijnissen** (SP): Voorzitter!...

De **voorzitter**: Ik heb het idee dat de argumenten in het algemeen overleg op dit punt al voldoende gewisseld zijn.

De heer **Marijnissen** (SP): Daar was geen tijd voor.

De **voorzitter**: Dan had het overleg moeten worden voortgezet. Dat kan nu niet hier plaatsvinden. Het woord is aan de minister.

Minister **Melkert**: Voorzitter! Ten slotte noem ik de motie van de heer Rabbae over de relatie tussen het laten vervallen van de eigen bijdrage voor rolstoelen en zijn mening dat er geen redelijke grond is om onderscheid te maken tussen rolstoelen enerzijds en andere natura-voorzieningen anderzijds wat de eigen bijdrage betreft. Ik ben van mening dat er wel redenen zijn om dat onderscheid te maken. Rolstoelen hebben direct te maken met een indicatiestelling. Daar kun je niet omheen. Andere natura-voorzieningen hebben soms ± als ik het zo mag zeggen ± ook een subjectieve component. Dat kan in ieder geval gelden voor bepaalde accessoires. De voorbeelden daarvan zijn al eerder aangereikt. Om die reden lijkt het mij zinnig om gemeenten de mogelijkheid te geven in bepaalde gevallen een drempelbedrag te hanteren. Dat zal nooit betrekking hebben op de basisvoorzieningen die geëndiceerd zijn per gehandicapte. Het totaalbedrag waar het om gaat, 100, zorgt ervoor dat het nooit tot een niet te dragen last kan oplopen. Tegelijkertijd kan het wel tot een zekere selectiviteit aanleiding geven in het gebruik maken van de natura-voorzieningen die in de aanbieding zijn. Het lijkt mij om die reden nuttig om dat zo te handhaven.

De heer **Rabbae** (GroenLinks):

Voorzitter! Ik neem aan dat ook de rolstoel geëndiceerd was.

Minister **Melkert**: Ja, dat was mijn punt.

De heer **Rabbae** (GroenLinks): Precies. U heeft dus ingezien ± dat is ook zeer te prijzen ± dat het eigenlijk beter is voor de betrokkenen om die eigen bijdrage van 100 op de rolstoel te laten vervallen. Diezelfde redenering zou ook kunnen gelden voor een aantal andere natura-voorzieningen. U had het over een subjectief element in de zin van dat men eigenlijk meer wil dan normaliter wordt toegekend. Wat dat betreft ben ik bereid om met u mee te gaan. Op dat segment ± als het gaat om een bedrag dat hoger is dan de gemeente zou kunnen verstrekken ± zou een eigen bijdrage betaald moeten worden. Maar als het gaat om de essentiële onderdelen, zou u dezelfde redelijkheid moeten betrachten en ook voor deze voorzieningen de eigen bijdrage van 100 laten vervallen. Mij dunkt dat dit redelijk is.

Minister **Melkert**: Ik wil absoluut de redelijkheid van het door de heer Rabbae gestelde niet ontkennen. Integendeel, wij hebben het volgens mij ongeveer over hetzelfde. Je bent namelijk met een eigen bijdrage van 100 snel uitgepraat. Er moet inderdaad een onderscheid gemaakt worden tussen wat nodig is, wat onvermijdbaar is en wat er misschien nog bij kan of in een wat luxere uitvoering nog bij zou kunnen. De gemeente kan wat dit laatste betreft zeggen: als u dat wilt hebben, moet u zelf ook wat bijbetalen. Ik zou de gemeenten die ruimte niet willen ontnemen. Dat is het hoofdpunt. Ik heb tegelijkertijd aangegeven dat het maximum niet te hoog kan liggen. Wij kunnen toch echt niet zeggen dat 100 te hoog gegrepen is. Ik wil de heer Rabbae in dit verband nog voorhouden, bij alle wijzigingen die ik heb voorgesteld, dat het betere ook wel eens de vijand kan zijn van het goede.

De beraadslaging wordt gesloten.

De **voorzitter**: Ik stel voor, later in deze vergadering te stemmen.

Daartoe wordt besloten.

---

Aan de orde is de behandeling van:

- **de verzelfstandiging van de Nederlandse Spoorwegen (1998, nrs. 12 t/m 18)**, en van:
  - de motie-Reitsma over het aanbesteden van lijnen (1998, nr. 20);
  - de motie-Reitsma over het minimumvoorzieningenniveau (1998, nr. 21);
  - de motie-Remkes c.s. over de taaksector van NS (1998, nr. 22);
  - de motie-Van 't Riet over een flankerend beleid voor het personenvervoer (1998, nr. 23);
  - de motie-Van 't Riet c.s. over de eigendom van de infrastructuur (1998, nr. 24);
  - de motie-Rosenmøller over de prijsverhouding auto/trein (1998, nr. 25);
  - de motie-Rosenmøller over aantallen reizigerskilometers (1998, nr. 26);
  - de motie-Rosenmøller over de contractsector (1998, nr. 27);
  - de motie-Van den Berg over de verzelfstandiging van de NS (1998, nr. 28);
  - de motie-Verkerk over consumentenbescherming in het spoorwegreizigersvervoer (1998, nr. 29).

(Zie nota-overleg van 18 december 1995.)

De beraadslaging wordt heropend.

□

De heer **Rosenmøller** (GroenLinks): Voorzitter! Bij deze afronding maak ik nog een enkele opmerking, trek ik nog een conclusie of stel ik nog een vraag van politieke aard naar aanleiding van het redelijk lange debat dat wij op twee maandagen hebben gevoerd met de minister van Verkeer en Waterstaat over de verzelfstandiging van de Nederlandse Spoorwegen.

In onze optiek wordt met de verzelfstandigde Nederlandse Spoorwegen in 1998 vrij baan gegeven voor concurrentie op het spoor. Er is vrij baan, ook voor commercieel opererende Nederlandse Spoorwegen, zonder dat er afdoende garanties zijn voor de maatschappelijke functie van het spoor. Het zeker stellen van die maatschappelijke functie is en blijft ons inziens een overheidstaak, een primaire verantwoordelijkheid van de overheid. In de overeenkomst die wij

## Rosenmüller

vandaag bespreken, vind ik die onvoldoende. Over de onrendabele lijnen is te weinig zekerheid. Dat licht ik verder niet toe. Dat is gebeurd. Dat geldt tevens voor de bandbreedte van de tarieven voor de komende jaren. Deze zijn te ruim. Dat is ook in het overleg nader toegelicht. Dan dreigt toch een tariefstijging bij de trein en die is misschien hoger dan die bij de auto. In onze optiek wordt daarmee een situatie gecreëerd waarin wij mogelijk afwijken van het structuurschema Verkeer en vervoer. Dat vinden wij onwenselijk. De tarieven moeten gematigd blijven. Wat dat betreft wil ik mijn motie op stuk nr. 25 bij mijn collega's nog eens warm aanbevelen.

Vanmiddag hebben wij de aanvullende afspraken gekregen die in de vorm van een contract zijn vastgelegd. Het is ondertekend door de minister en de voorzitter van de raad van bestuur van de Nederlandse Spoorwegen. Ik dank de minister daarvoor en ik dank haar voor de snelheid die zij daarbij heeft betracht. Uiteraard was het een wens van de Kamer, maar het is goed dat die gehonoreerd is. De inhoud heeft ons niet voor verrassingen geplaatst. Op dit punt heb ik een vraag: hoe denkt de minister de 130 mln. die op dat punt voor twee en half jaar is uitgetrokken, te financieren?

Mijn laatste punt gaat over de manier waarop het debat is gevoerd. De afgelopen weken hebben wij wat duw- en trekwerk moeten verrichten om alle informatie op tafel te krijgen die de Kamer relevant achtte om tot een oordeel te komen. Mijn conclusie is, dat dit in de toekomst anders moet.

Dan maak ik nog een persoonlijke opmerking in de richting van de minister. Het was bekend, dat je met deze minister van Verkeer en Waterstaat leuk en scherp kon debatteren. Dat moet vooral zo blijven. Minder bekend was, dat de stemming ook wel eens omslaat, dat het af en toe zurig wordt en dat de verhoudingen af en toe wat prestigieus worden. Dat is jammer. Het toeval wil dat dit laatste wat meer gebeurde naarmate de Kamer meer in verzet kwam tegen het beleid van de minister. Ik hoop dat wij volgend jaar met deze minister ± van mij kan dat ook met toenemend verzet, dat hangt af van de lijn die de minister volgt; op sommige punten kan mij dat verzet niet genoeg zijn,

dat weet de minister ± inhoudelijk scherp en vooral leuk kunnen blijven strijden om de beste argumenten. Als dat kan, hou ik er in ieder geval voor dit jaar vanaf deze kant mee op.

□

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Voorzitter! Nu de overeenkomst met de Nederlandse Spoorwegen definitief is vastgelegd ± dat hebben wij vandaag uit de brief mogen vernemen ± vraag ik de verschillende fracties in deze Kamer om een oordeel hierover. Ik heb al eerder gezegd, dat het concept dat de minister vorige week vrijdag aan de Kamer heeft voorgelegd, voor ons werkbaar en verdedigbaar is. Gelet op de brief van vandaag hebben wij er geen bezwaar tegen dat de minister het signaal afgeeft ± officieel heet het "geen signaal" ± dat zij instemt met verzelfstandiging van de Nederlandse Spoorwegen per 1 januari.

Nu het totale resultaat op tafel ligt, blijkt volgens mij meer dan voorheen hoe belangrijk de nadere eisen waren die de Kamer en mijn fractie hebben gesteld aan het verzelfstandigingscontract. Ik spreek dan specifiek over de onrendabele lijnen en het handhaven van een minimaal voorzieningenniveau. Alleen al de omvang van het bedrag dat in het geding is tot 1998 toont duidelijk aan welk belang hierbij op het spel stond. Het roept des te meer vragen op over de situatie die zou zijn ontstaan als de Kamer niet had ingegrepen. Tevens is van groot belang dat de Tweede Kamer volledige zeggenschap heeft behouden, of liever gezegd, heeft bevochten over de nadere invulling met betrekking tot die onrendabele lijnen en het voorzieningenniveau.

Met betrekking tot de tarieven kan ik niet anders dan constateren dat de bandbreedte vrij ruim is. Wij gaan ervan uit dat de Nederlandse Spoorwegen die niet optimaal zullen gebruiken. Wij zullen dat punt echt goed in de gaten houden.

Over de moties van mevrouw Van 't Riet, de heer Remkes en de heer Reitsma wil ik het volgende zeggen. Twee moties betreffen de juridische eigendom en de taaksector. Ik hecht eraan daarover nu een definitief oordeel te geven. Mijn fractie zal tegen die moties stemmen en wel om drie redenen. De eerste is dat wij vooralsnog op de korte en middel-

lange termijn geen concurrentie zien op het rompnets van de Nederlandse Spoorwegen. Er is dus geen reden om die scheiding aan te brengen. De tweede is dat een nieuwe reorganisatie bij de Nederlandse Spoorwegen binnen de reorganisatie die al aan de gang is, waarschijnlijk voor die organisatie ondraaglijke gevolgen zal hebben. De derde reden, waarop de commissie-Wijffels heeft gewezen, is dat er buitengewoon slechte ervaringen zijn met een verdere scheiding tussen de taak- en de marktsector in Zweden. Mede op basis van die ervaring hebben wij er geen behoefte aan die motie te steunen.

Bij de evaluatie in 1999 zal blijken hoe de situatie op dat moment is. Ik vind het dan vroeg genoeg om tot een nader oordeel te komen. Ik vind het tamelijk prematuur om daarop vooruit te lopen, zoals in de motie gebeurt.

□

De heer **Poppe** (SP): Mijnheer de voorzitter! Met de privatisering verdwijnt de algemene maatschappelijke functie van de NS. De NS wordt een soort luxe grootwinkelbedrijf dat reizigerskilometers verkoopt, maar alleen op plaatsen waar winstgevende consumenten te vinden zijn. Dat is op de intercitylijnen.

Als de overheid minder lucratieve nevenvestigingen wil openhouden, dat zijn de onrendabele lijnen, dan moeten die op contractbasis gehuurd worden of van de hand worden gedaan aan andere private vervoerders. Dat veroorzaakte grote schrik bij de Partij van de Arbeid en D66. Lijnen dreigden te verdwijnen en dat was onaanvaardbaar. Daarop sloot de minister snel een tijdelijke deal met de NS-top. Alle lijnen worden voor drie jaar gegarandeerd met een zekere afbakening van de tarieven tot 6% verhoging. Wij hebben het net gehoord. De Partij van de Arbeid en D66 hebben deze truc als overwinning binnengehaald. Een kinderhand is gauw gevuld. Want over vijf jaar valt er een zwart gat. De minister kan niet aangeven hoe de dienstregelingen, onrendabele lijnen en tarieven zich na 2000 zullen ontwikkelen. Dat is te ver vooruitzien, zei de minister. Over regeren is vooruitzien gesproken!

Maar nu al wordt in dienstregelingen gesneden. Meer stations zullen sluiten. Personeel wordt vervangen

## Poppe

door kaartjesautomaten. Personeel zal bij duizenden afvloeien. Dat is nu al het gevolg van de ontwikkelingen.

Mijnheer de voorzitter! Privatiseren van de NS is een schandelijke miskleun. Het spoorwegbedrijf wordt zo rendabel gemaakt ten koste van personeel, reizigers en de algemeen maatschappelijke functie.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Voorzitter! Mag ik de heer Poppe vragen waar het voorstel staat om de Nederlandse Spoorwegen te privatiseren? Hij zegt dat keer op keer als een soort suggestie. Vanuit zijn retoriek snap ik dat wel. Ik geloof dat het toch verstandiger is als hij zich gewoon tot de zaak beperkt.

De heer **Poppe** (SP): De verzelfstandiging, want dat woord hoort de heer Van Gijzel liever, de verzelfstandiging van de NS betekent dat zij zelfstandig, commercieel, marktgericht moeten draaien. Dat is een privaat bedrijf. Dat moet ook zo werken. Daarom noem ik het zoals het eigenlijk is: een privatisering van de NS.

Ik noem dat een schandelijke miskleun, want het gaat ten koste van personeel, reizigers en de algemene maatschappelijke functie. De gevolgen daarvan na het jaar 2000 zijn onbekend. De SP-fractie vindt dat de overheid garant moet staan en verantwoordelijk moet blijven voor een goed en betaalbaar spoorwegvervoer. Daarom wil ik de Kamer de volgende motie voorleggen.

---

### Motie

---

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende, dat er geen enkele zekerheid bestaat over de situatie na 2000 wat betreft de algemeen maatschappelijke functie van de NS;

verzoekt de regering alvorens het overgangscontract met NS in werking te laten treden, de Kamer te garanderen dat na 2000 het spoorwegnet zowel als de dienstregeling als ~~aan~~ geheel in stand zullen blijven en de algemeen maatschappelijke functie van de NS niet zal worden aangetast,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**: Deze motie is voorgesteld door het lid Poppe. Naar mij blijkt, wordt zij voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 31 (18986).

Mevrouw **Van 't Riet** (D66): Mijnheer de voorzitter! Allereerst wil ik de minister complimenteren met het feit dat het gelukt is om met de NS tot een aanvullende overeenkomst in het contract te komen, ook nog voor het reces en voor de stemming over de Nederlandse Spoorwegen. Het is een belangrijke stap in de richting van de Kamer, die toch wat problemen had, met name ten aanzien van de onrendabele lijnen, het aanvullende contract over de tarieven en de consumentenbescherming. De minister heeft nu een contract gesloten met de NS waaruit blijkt  $\pm$  de heer Van Gijzel zei het ook al  $\pm$  dat er toch een fors bedrag over tafel komt. Ons garandeert het in ieder geval dat de komende twee jaar het voorzieningenniveau zoals het er nu ligt in stand blijft. Daar ligt een kostenplaatje bij van 130 mln. Mijn vraag aan de minister is hoe wij dit gaan dekken. Op de begroting staat niet het volledige bedrag. Ik heb begrepen dat daar 55 mln. staat. Er moet dus 75 mln. gezocht worden. Misschien kan zij daarover een indicatie geven.

Het is een belangrijke stap die wij nu nemen: de verzelfstandiging van de Nederlandse Spoorwegen. Tegen de heer Poppe zeg ik dat het Nederlands eigendom blijft. Wij blijven 100% van de aandelen behouden. In die zin hebben wij weldegelijk de nodige betrokkenheid bij de Nederlandse Spoorwegen. Wel is het zo dat zij nu moeten proberen om een efficiënt, goed werkend en marktgericht bedrijf te worden. Privatisering betekent dat je aandelen verkoopt. Dat zijn wij althans absoluut niet van plan.

De heer **Poppe** (SP): Heeft mevrouw Van 't Riet dan niet begrepen dat de nieuwe ontwikkeling juist betekent dat de Staat dan wel de enige aandeelhouder is, maar dat dit ook kan veranderen? Niemand garandeert dat het zo blijft. Als het contract uitgevoerd wordt, heeft de overheid op tarieven en dienstregelingen geen enkele invloed meer.

Mevrouw **Van 't Riet** (D66):

Daarover hebben wij afspraken gemaakt in het debat. Die wil ik nu niet herhalen. Ook is daarbij gesproken over de situatie na het jaar 2000 en welke betrokkenheid wij daarbij kunnen krijgen. Wij blijven deze discussie volgen. Dat is ook de afspraak. Bij de evaluatie komt dit terug.

Ik wil over iets anders waarover ook in het debat sprake was, het flankerend beleid, een gewijzigde motie indienen. Het gaat over de motie op stuk nr. 23.

De **voorzitter**: De motie-Van 't Riet (18986, nr. 23) is in die zin gewijzigd, dat zij thans luidt:

---

### Motie

---

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende, dat de verzelfstandiging van de NS op zichzelf niet bijdraagt aan het vergroten van het aandeel van het openbaar vervoer in de totale mobiliteit;

overwegende, dat de keuze voor een vervoersmodaliteit mede afhangt van de prijs-kwaliteitsverhouding van de verschillende modaliteiten;

overwegende, dat een flankerend beleid noodzakelijk is om de positie van het openbaar vervoer ten opzichte van de auto te verbeteren;

verzoekt de regering de maatregelen ten aanzien van het flankerend beleid voor het personenvervoer te inventariseren, waarbij ook de mogelijkheden tot variabilisatie van de autokosten worden betrokken, zoals is aangegeven in het regeerakkoord, de effecten per maatregel op de mobiliteit weer te geven en hierover aan de Kamer te rapporteren,

en gaat over tot de orde van de dag.

Naar mij blijkt, wordt deze gewijzigde motie voldoende ondersteund. Zij krijgt nr. 32 (18986).

De heer **Biesheuvel** (CDA): Mijnheer de voorzitter! Of het aan het onderwerp ligt, weet ik niet. Je zou het bijna denken. Een aantal

## Biesheuvel

woordvoerders en ook de minister is niet in optimale conditie. In ieder geval is de woordvoerder van de CDA-fractie helaas niet in staat om deze afronding van het debat te doen. Vandaar dat ik namens hem en namens de fractie het woord zal voeren.

Na het debat in de Tweede Kamer over de verzelfstandiging van afgelopen maandag heb ik de minister tegenover de pers horen verklaren dat zij wellicht een inschattingsfoutje had gemaakt. De Tweede Kamer bleek toch minder gecharmeerd van het contract dat zij met NS wilde sluiten dan zij had vermoed. Haar politieke inschattingsvermogen liet haar blijkbaar danig in de steek. Ook al zijn er twee jaren van onderhandelen door haar ambtenaren aan voorafgegaan, deze minister, zeker als oud-parlementariër, had kunnen en moeten weten dat de Tweede Kamer haar eigen verantwoordelijkheid heeft aan het einde van de rit. De Tweede Kamer beoordeelt zelfstandig het resultaat van de onderhandelingen; de minister kan de Kamer niet binden louter door deze onderhandelingen. De minister heeft de Kamer doen geloven dat het door haar met de NS bereikte akkoord rechtstreeks en als enig consequente lijn voortvloeit uit het rapport-Wijffels. Regelmatig heb ik haar als verdedigingslinie in het debat de volgende uitdrukking horen gebruiken ± het is overigens mijn parafraze ±: "u heeft ook weinig vertrouwen in het bedrijf NS als het zelfstandig is geworden". Voorzitter! Daar gaat het natuurlijk in feite niet om. Het gaat om een zakelijke beoordeling van een onderhandelingsresultaat. De brief van de minister van 15 december 1995 ± ik zeg het de heer Van Gijzel na ± afdgedwongen door de Kamer, toont aan, dat zij de eigen verantwoordelijkheid van de Kamer wel moet erkennen.

Voorzitter! Communiceren met de Tweede Kamer is overigens maar dan het weekend voor het afsluitende debat een brief met concessies aan de leden sturen. Veelbetekenend in dit kader was de klacht van de minister, dat de kamerleden het afgelopen weekend, volgens haar, zo slecht bereikbaar waren. Alsof de redding van haar contract met de NS afhangt van de vraag of het knopje van het faxapparaat bij de leden thuis op "aan" staat.

De minister heeft onderschat, dat de Kamer de resultaten van de onderhandelingen serieus op eigen merites wilde beoordelen. De fractie van het CDA was daarbij van oordeel dat de minister het contract met de NS pas definitief kon tekenen nadat de uitkomst van het overleg met de NS over de tarieven, het voorzieningenniveau en de onrendabele lijnen, zoals weergegeven in haar brief van 15 december aan de leden van de Tweede Kamer, aan de Kamer was meegedeeld. Inmiddels hebben wij de uitkomst van deze nadere onderhandelingen onder ogen kunnen zien. De kosten van het nadere contract zijn 130 mln. Wij nemen aan, dat het hier om een totaalbedrag gaat; graag verkrijgen wij daarover uitsluitel. Dat houdt in, dat er minder geld van de opbrengst van de verzelfstandiging van de NS naar het Infrastructuurfonds gaat. Mijn fractie wil van de minister weten wat precies de consequenties zijn voor de uitvoering van een aantal belangrijke projecten in het kader van het Tweede tactisch pakket, nu er minder geld naar het Infrastructuurfonds gaat.

Voorzitter! Het bovenstaande laat onverlet dat de fractie van het CDA in de loop van 1996 met de minister verder wil praten over de positie van de onrendabele lijnen in relatie tot de bodemregeling van 85%. Ook over het aanbestedingsinstrument zal nog een nadere fundamentele discussie moeten plaatsvinden.

Voorzitter! Wij delen ten slotte mee dat wij de motie op stuk nr. 20, ingediend door collega Reitsma, willen aanhouden omdat er nog een gelegenheid komt om over het onderwerp daarvan fundamenteel van gedachten te wisselen.

De **voorzitter**: Op verzoek van de heer Biesheuvel stel ik voor, de motie op stuk nr. 20 (18986) van de agenda af te voeren.

Daartoe wordt besloten.

□

De heer **Verkerk** (AOV): Mijnheer de voorzitter! De minister heeft altijd gezegd dat de NS er alleen maar belang bij hebben om zoveel mogelijk treintjes te laten rijden. Dat klonk een beetje Märklin-achtig maar ik geloof wel dat zij hiermee gelijk heeft, althans voor de kortere termijn. De bevolking heeft er voorts

baat bij dat er inderdaad zoveel mogelijk treinen blijven rijden en dat er zoveel mogelijk stations blijven bestaan aan de rails die daarvoor liggen. Dat zal ook wel een aantal jaren nog zo blijven. Echter, voor de verre toekomst verwachten wij minder stations, minder lijnen, meer door bussen overgenomen verbindingen en wellicht andersoortig railvervoer. Wat het laatste betreft denken wij dat Nederland voor grote projecten te klein is. De fractie van het AOV heeft op dit terrein haar zorgen voor de toekomst, in elk geval voor de periode na 2000. Wij zijn blij met wat nu bereikt is; ik verwijs naar de laatste briefwisseling en het aanvullend overleg. Maar onze zorg is, welke gemeenten zich zullen afvragen, hoeveel bouwgrond zij zullen kunnen verkrijgen als er rails in hun gebied verdwijnen. Nederland loopt vol en het zou ons niet verbazen als het verdwijnen van rails heel wat gemeenten goed uitkwam voor hun woningbouwprogramma's.

Voorzitter! Wij hadden een motie ingediend op stuk nr. 29. De minister heeft enkele beloften gedaan. Zij heeft gezegd dat volgens haar de wet- en regelgeving voor de bescherming van de consumenten zal kunnen worden betrokken bij de set wetten die zij in 1997 naar de Kamer zal sturen. Daarom heeft mijn fractie besloten deze motie aan te houden.

De **voorzitter**: Op verzoek van de heer Verkerk stel ik voor, zijn motie op stuk nr. 29 (18986) van de agenda af te voeren.

Daartoe wordt besloten.

□

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Mijnheer de voorzitter! Ik dank de Kamer voor de vriendelijke woorden over het aanvullende contract. Ik ben daar vrolijk over, maar toch ook een beetje verdrietig, want het kost een hoop extra geld. Ik weet namelijk niet of wij met verder onderhandelen in dezelfde sfeer veel slechter uitgekomen zouden zijn. Maar goed, die vraag kan nu niet meer beantwoord worden. Ik ben er overigens wel tevreden over dat de Kamer met deze aanvulling goed kan leven.

Het is logisch dat de financiering van dit aanvullende contract verder bij de Voorjaarsnota geregeld wordt.

## Jorritsma-Lebbink

Maar ik zal er niet geheimzinnig over doen, er is een uitgavenplafond en er is afgesproken dat de investeringen en de exploitatiebijdragen bij de NS communicerende vaten volgen. Een meevaller zou mooi zijn, met een tegenvaller zullen wij gewoon moeten leven. De Kamer zal in ieder geval zo snel mogelijk over de exacte uitwerking worden geïnformeerd.

Met de heer Rosenmeijer heb ik al een hele discussie gehad over de mogelijkheid van afwijking van het structuurschema Verkeer en vervoer. Ik ben nog steeds van mening dat juist wel vasthouden aan de afspraken daarin de beste garantie vormt. Als wij waren doorggegaan op de wijze waarop wij tot nu toe met de NS zijn omgegaan, zou er in ieder geval geen garantie zijn geweest dat het zou gaan conform de afspraken uit dat structuurschema.

Verder heeft de heer Rosenmeijer gezegd dat er geen garantie is voor de maatschappelijke functie van de Nederlandse Spoorwegen. Ik denk van wel; de overheid blijft de zaak natuurlijk in de hand houden. Tot nu toe was er een subsidierelatie waarbij wij alles afdekten wat de NS niet zelf kon betalen. In de toekomst is er een contractrelatie, en vooralsnog ben ik ervan overtuigd dat dit een gezondere basis voor een maatschappelijke functie is dan bij een relatie waarbij er in feite geen zicht is op de toedeling van de kosten. En ik vind dat ook de overheid de taak heeft om heel zuinig, heel efficiënt met belastingmiddelen om te gaan.

Met de heer Poppe blijf ik het fundamenteel oneens. Ik ben het er niet mee eens dat de algemene maatschappelijke functie zou inhouden dat je niet hoeft te controleren hoe de subsidie gebruikt wordt. Voor mij houdt die functie in dat de NS ook zaken uitvoert die zij uit puur bedrijfseconomische overwegingen zou laten vervallen. Voor een deel zal dat binnen de activiteiten van de NS zelf gebeuren en voor een deel zal het via contracten moeten gaan. Daar is geen misverstand over. De overheid bemoeit zich dus nog wel met de spoorwegen, maar haar relatie met de NS verandert.

Volgens de heer Biesheuvel zou ik afgelopen maandag gezegd hebben dat ik het debat met de Kamer onderschat heb. Als dat zo was, zou ik toch tamelijk naïef zijn. Ik heb maandag gezegd dat ik onderschat

heb dat ik zeer betrokken ben geweest bij het proces van de afgelopen maanden. Ik moet constateren dat de regering een contract moest sluiten en daar langdurig mee bezig is geweest en dat de Kamer daarvan pas in een laat stadium op de hoogte is gesteld. Hier is geen oplossing voor. Als de Kamer er eerder bij betrokken wordt, commiteert ze zich terwijl daar de tijd nog niet rijp voor is. Als kamerlid zou ik daar grote bezwaren tegen hebben. Het nadeel is dat de Kamer in een laat stadium bij de zaak betrokken wordt, maar ik heb geen oplossing voor dat probleem. Ik heb alleen geconstateerd dat ik erg betrokken ben geweest bij deze kwestie. Misschien heb ik niet goed ingeschat dat dit leidde tot een andere opvatting. Ik hoop overigens dat ik wel eens een foutje mag maken. Dat is menselijk.

Ik ben verbaasd over de opmerking van de heer Rosenmeijer. Als ik een half uur een slecht humeur heb, wordt er een maand over geschreven. Ik probeer m'n best te doen en nooit meer een slecht humeur te hebben. In elk geval zorg ik ervoor dat, als ik een slecht humeur heb, ik dan niet met hem in debat hoef. Als we die afspraak maken, zal ik me voortaan tot mijn gezin beperken. Dat doe ik toch al meestal, eerlijk gezegd. We debatteren dan verder leuk en scherp met elkaar. Ik houd daar ook van, maar dat wist u al.

Tot de heer Verkerk merk ik op dat ik weinig gemeenten tegen ben gekomen die graag hun rails willen inruilen voor bouwgrond. Er kloppen meer gemeenten bij mij aan met de vraag of ik alsjeblieft treinen wil laten rijden over de rails dan dat ze om bouwgrond vragen. De gemeenten staan hier in ieder geval niet om te springen.

De heer Poppe diende een motie in over een onderwerp dat afgelopen maandag in het debat voldoende is besproken. Ik ben het niet eens met hem dat wij vanaf nu geen invloed meer op de NS hebben. Wij zullen de komende jaren regelmatig contracten moeten blijven sluiten met de spoorwegen en dat betekent dat de algemene maatschappelijke functie van de NS daarmee wel degelijk gehandhaafd blijft. In die zin moet ik aanvaarding van de motie ontraden.

De heer Verkerk (AOV): Ik kom nog even terug op uw reactie op mijn opmerking. Ik heb niet gezegd dat de

gemeenten op dat moment staan te springen om rails te ruilen voor bouwgrond. Als de NS een aantal lijnen afstoot, komen er busdiensten of treintaxidiensten. Heel wat gemeenten zullen dan blij zijn dat een station met een emplacement in dat geval wordt opgebroken omdat men op die plek huizen kan bouwen.

Minister Jorritsma-Lebbink: Ik geloof er niets van dat er minder treinen zullen rijden. Gemeenten zullen zich tot het uiterste inspannen om te voorkomen dat de NS geen treinen meer laat rijden. Overigens zitten we daar zelf bij. Wij sluiten contracten met de NS. Ik kom later met u nog te spreken over de toekomst. Nogmaals, weinig gemeenten zullen de rails laten weghalen. Ik meen dat er bij IJmuiden een spoorlijn ligt die de gemeente wil laten liggen omdat ze nog altijd hoopt dat er ooit een trein over zal rijden.

De heer Poppe (SP): Ik begrijp dat uitleg van de minister over mijn motie niet. Zij zegt dat er in het algemeen overleg voldoende over is gedebatteerd. Uit het debat werd ook duidelijk dat de overheid garanties kan geven. Waarom kan zij de motie in die zin niet uitvoeren? Zij kan duidelijke garanties geven voor de jaren na 2000. Zij heeft de Kamer voor de komende drie jaar garanties gegeven. Dat vind ik min, want het gaat om de toekomst van de NS en niet over de komende drie jaar. Voor de tijd na 2000 moet duidelijk de garantie worden gegeven dat de maatschappelijke functie overeind blijft, hetgeen ook moet gelden voor de dienstregeling en het spoorwegennet.

Minister Jorritsma-Lebbink: Nee, maar u zegt gewoon dat u het niet wilt. U mag dat natuurlijk hardop zeggen. U wilt de verzelfstandiging van de Nederlandse Spoorwegen niet, want u zegt dat het overgangscontract niet mag ingaan. Ik zeg u dat het wel zal ingaan, als de meerderheid daarmee instemt. Ik ben het er dus niet mee eens en derhalve moet ik die motie ontraden.

Zekerheden, mijnheer Poppe, waren in het verleden ook niet te geven over de Nederlandse Spoorwegen, ook niet toen de overheid in een andere relatie stond tot het bedrijf.

## Jorritsma-Lebbink

De heer **Poppe** (SP): In het verleden hadden wij ~~aan~~ zekerheid, namelijk dat de overheid behoorlijk aan het klojoen was met de NS, zeker wat de tarieven betreft. Natuurlijk moet er efficiënt gewerkt worden, maar nu is er geen enkele garantie meer; nu is het: de markt, de markt, de markt.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Nu ja, wij kunnen het debat overdoen, maar u heeft gewoonweg ongelijk.

Voorzitter! Mevrouw Van 't Riet heeft haar motie op stuk nr. 23 gewijzigd. Ik ben graag bereid om die rapportage te maken. Als mevrouw Van 't Riet er geen bezwaar tegen heeft, zou ik dit graag in het komende MIT opnemen. Dat lijkt mij de beste plek; daar doen wij ook gebruikelijk verslag van de situatie in het land.

De beraadslaging wordt gesloten.

De **voorzitter**: Ik stel voor, straks te stemmen.

Daartoe wordt besloten.

De vergadering wordt van 1.11 uur tot 1.28 uur geschorst.

---

Aan de orde zijn **stemmingen over vier moties**, ingediend bij het debat naar aanleiding van een algemeen overleg over **duurzaam bouwen**, te weten:

- de motie-Assen/M.B. Vos over een tijdelijke stimuleringsregeling uitsluitend voor verhuurders (24280, nr. 3);
- de motie-Assen over een vervolgcovenant voor energiebesparing (24280, nr. 4);
- de motie-Assen over het stimuleren van investeringen door eigenaars-bewoners (24280, nr. 5);
- de motie-Te Veldhuis c.s. over aanscherping van het beleid (24280, nr. 6).

(Zie vergadering van 19 december 1995.)

In stemming komt de motie-Assen/M.B. Vos (24280, nr. 3).

□

De **voorzitter**: Ik constateer, dat de aanwezige leden van de fracties van het CDA, de groep-Nijpels, het AOV, de RPF, de SGP, het GPV, GroenLinks en de SP voor deze motie hebben

gestemd en die van de overige fracties ertegen, zodat zij is verworpen.

In stemming komt de motie-Assen (24280, nr. 4).

De **voorzitter**: Ik constateer, dat de aanwezige leden van de fracties van het CDA, de groep-Nijpels, het AOV, de RPF, de SGP, het GPV, GroenLinks en de SP voor deze motie hebben gestemd en die van de overige fracties ertegen, zodat zij is verworpen.

In stemming komt de motie-Assen (24280, nr. 5).

De **voorzitter**: Ik constateer, dat de aanwezige leden van de fracties van het CDA, de groep-Nijpels, het AOV, de RPF, de SGP, het GPV, GroenLinks en de SP voor deze motie hebben gestemd en die van de overige fracties ertegen, zodat zij is verworpen.

In stemming komt de motie-Te Veldhuis c.s. (24280, nr. 6).

De **voorzitter**: Ik constateer, dat deze motie met algemene stemming is aangenomen.

---

Aan de orde zijn de **stemmingen** in verband met het wetsvoorstel **Goedkeuring van het op 31 oktober 1994 te Luxemburg tot stand gekomen Besluit betreffende het stelsel van eigen middelen van de Europese Gemeenschappen (Trb. 1994, 278) (24127)**, en over:

- de motie-Ybema c.s. over fraude en onregelmatigheden met de Europese financiën (24127, nr. 8);
- de motie-Ybema c.s. over de Nederlandse afdracht aan de EU (24127, nr. 9);
- de motie-Van der Ploeg c.s. over de financiële perspectieven (24127, nr. 10);
- de motie-Van der Ploeg c.s. over eenzijdige compensaties (24127, nr. 11).

(Zie vergadering van heden.)

De **voorzitter**: Ik geef gelegenheid tot het afleggen van stemverklaringen vooraf.

□

De heer **Van der Linden** (CDA): Voorzitter! De CDA-fractie heeft gedurende een lange periode de fraude en de ondoelmatige besteding en vooral de Britse compensatie aan de kaak gesteld. Zij heeft hierin een consistente lijn gevolgd en voor en na Edinburgh hebben wij de Britse compensatie hoog opgenomen en het resultaat van Edinburgh nooit als goed betiteld.

De VK-compensatie is op zichzelf al voldoende reden om niet akkoord te gaan met het voorliggende eigen-middelenbesluit. Het gaat hier om 2 mld. Nederlands belastinggeld, dat naar de Britten wordt overgemaakt. Voor deze transactie bestaat geen enkele grond. Het is een premie op dwarsliggen en de CDA-fractie wenst chantagepolitiek niet te honoreren.

Voor de top in Madrid hebben wij de regering gevraagd, de andere landen duidelijk te maken dat Nederland een nieuwe verlenging tot Britse compensatie niet zal accepteren. Dat is helaas niet gebeurd. Dat harde en duidelijke signaal is niet gegeven. De CDA-fractie trekt hier met haar tegenstem een streep. Op de top in Madrid is afgesproken, dat de Europese Commissie pas na de IGC een analyse van de algemene financiële problematiek zal voorleggen en pas daarna een discussie zal starten. Daarmee dreigt de discussie over de financiering het sluitstuk te worden. Als we zien wat er allemaal in 1999 op ons afkomt, vreest de CDA-fractie dat de geschiedenis zich zal herhalen.

De **voorzitter**: Wilt u aangeven waarom u voor of tegen iets bent!

De heer **Van der Linden** (CDA): Wij wensen nu nadrukkelijk dit signaal af te geven, niet omdat wij tegen de netto betalingspositie van Nederland zijn maar omdat een halt moet worden toegeroepen aan niet gerechtvaardigde financiële overdrachten.

Artikel 1 wordt zonder stemming aangenomen.

In stemming komt het amendement-Hoogervorst (stuk nr. 6) tot invoeging van een nieuw artikel 1a.