

## Feenstra

in staat is en daar nodigt de motie toe uit.

De gemeente Zevenaar vroeg vorige week nadrukkelijk aandacht voor verzakkingen die optreden ten gevolge van grondwaterdaling. Dit raakt gemeenten, bouwers, projectorganisatie en provincie. Kan de minister de Kamer aangeven, per brief of anderszins, of dit een relatie heeft met de bouwwerkzaamheden? Hier moet in elk geval een goede oplossing voor worden gevonden.

□

Minister **Netelenbos**: Voorzitter. Ik dank de sprekers voor hun opmerkingen. Het was mij niet zo opgevallen dat ik terughoudend was ten aanzien van hybride gebruik. Wij hebben heel goed gekeken naar de scope van de tunnels en de scope van het project, zodat er op termijn kan worden geïnvesteerd in hybride systemen. Ik denk daarbij aan een systeem waarover met luchtbanden kan worden gereden of aan een "combi road"-project. Wij blokkeren dit soort ontwikkelingen niet door aanpassingen van de tunnels tegen te houden. De investeringen die nodig zijn om een en ander te realiseren, zullen echter uit de markt zelf moeten komen. Ik maak uit de motie op dat ik dit bij het project moet betrekken, maar niet dat ik het moet financieren. Ik kan mij daarnaast ook niet te afhankelijk maken van ontwikkelingen, omdat het erg belangrijk is dat de Betuweroute op tijd klaar is. Het wordt nog een heel kunstwerk om het project in 2005 af te ronden, omdat de goederentreinen en het tempo daarvan erg belemmerend zijn voor de ontwikkeling van het personenvervoer. Dus hoe eerder de goederentreinen van het netwerk af zijn, hoe beter. Als er een ondernemer komt die iets bijzonders wil ontwikkelen maar daarvoor een jaar langer nodig heeft, moet ik dan ook "neen" zeggen. Ik begrijp dat mij met deze motie wordt gevraagd, bedrijven de kans te geven om zich voor de aanbesteding te melden, maar dat ik er tegelijkertijd voor moet zorgen dat wij op tijd klaar zijn zonder afhankelijk te zijn van deze bedrijven. Als deze interpretatie juist is, kan ik deze motie beschouwen als een ondersteuning van het beleid.

Mevrouw Giskes merkt op dat niet op voorhand financiële bijdragen door het rijk moeten worden geleverd. Ik zou de woorden "niet op

voorhand" willen schrappen. De bedoeling is dat wij geen financiële bijdrage leveren. Zoals bekend, is het op dit moment al een groot vraagstuk hoe ik binnen de beschikbare budgetten de Betuweroute kan afbouwen. Ik heb daar de vorige keer over meegedeeld dat wij momenteel goed bekijken hoe wij binnen de gestelde budgetten, taakstellend, de Betuweroute kunnen complementeren. Dat is nog niet zo simpel. Ik kom daarop terug in het volgende verslag. Ik kan dus geen enkele additionele claim neerleggen.

Ik zal het bedrijfsleven ertoe uitnodigen om in de tijd mee te lopen. Ik ben daar zelf echter niet zo optimistisch over. De firma Lubbers heeft voor het project Tweespoor 200 mln gulden nodig. Dat is een probleem. Ik vind niet dat het Rijk dit bedrag moet investeren. Ik noem ook het plan van de heer Evers, dat waarschijnlijk rond de 500 mln gulden gaat kosten. Het bedrijfsleven moet bereid zijn om dit bedrag te financieren. Aangezien het alternatief, de weg, nog steeds gratis en voor niets is, blijft dit dus goedkoper. Dat is de spanning waarbinnen wij functioneren. Ik ga ervan uit dat als er straks sprake is van prijsbeleid de zaken interessanter worden, omdat dan wellicht tijd meer als een factor gaat gelden. Misschien dat men dan wel de bedoelde investeringen wil plegen. Ik wil de motie dus uitvoeren, onder de condities van: geen rijksgeld en geen tijdsverlies. Vervolgens kan bekeken worden hoe wij een en ander mee kunnen nemen.

De heer Feenstra heeft een opmerking gemaakt over Zevenaar. Eind van de week weten wij hoe en wat daar aan de hand is. Op dit moment bestaat de indruk dat het niet komt door aanleg van de tunnel. De grondwaterstand is sowieso vrij laag in die regio op dit moment. Wij zijn samen met de provincie Gelderland, de projectorganisatie en alle experts bezig om te bekijken wat hier speelt. Als ik weet hoe het precies in elkaar steekt, zal ik de Kamer en de bewoners laten weten wat er aan de hand is. De bewoners maken zich immers ongerust. Eind van de week is echter duidelijk wat precies de oorzaak is. Er is, zoals gezegd, vaker iets aan de hand met het grondwaterstand in deze regio. Een bouwproject geeft echter snel aanleiding om te denken dat het de oorzaak is van een en ander.

De beraadslaging wordt gesloten.

De **voorzitter**: Wij zullen op een later tijdstip stemmen over de ingediende motie.

---

Aan de orde is het **debat** naar aanleiding van een algemeen overleg op 19 juni 2001 over **betere benutting van het spoor**.

□

De heer **Van der Steenhoven** (GroenLinks): Voorzitter. Vorige week is er een wat merkwaardig AO gehouden. Dat lag ook aan de Kamer zelf. Het ging over heel veel zaken die met het spoor te maken hebben. De Kamer heeft het onderwerp te weinig afgebakend. Daardoor kon het gebeuren dat de minister ook uitspraken deed over de taakorganisaties van de NS.

Een paar weken geleden heeft de minister met instemming van de Kamer aangekondigd van de zomer opnieuw te zullen kijken naar de positie van NS Reizigers, omdat de overheid daarop volgens haar meer invloed moet krijgen. In dat overleg kondigde de minister aan zich ook te willen beraden op de positie van de taakorganisaties. Niemand wil de minister dat beletten. Nadenken is altijd goed, ook over de NS en de taakorganisaties. Sinds 1995 zijn wij echter bezig met de uitplaatsing van de taakorganisaties. Veel fracties in deze Kamer hebben herhaaldelijk aangegeven dat het sneller moet. Controle van de overheid op aanleg en onderhoud van infrastructuur is een goede zaak. Bij "light-rail"-projecten, die hopelijk de komende jaren van de grond komen, is belangrijk dat niet zowel aanleg en onderhoud van de infrastructuur enerzijds en de taakorganisaties anderzijds in handen van de NS komen te liggen. Deze projecten krijgen dan minder kans, omdat er een onduidelijke positie ontstaat. Om die reden vind ik het toch belangrijk om de Kamer een uitspraak te laten doen over de taakorganisaties. Daarom dien ik de volgende motie in.

---

Motie

---

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

## Van der Steenhoven

van mening dat de conclusies van de Algemene Rekenkamer in "Toezicht op het spoor" voor uitplaatsing van de taakorganisaties uit het NS-concern onverminderd van kracht zijn;

constaterend dat de Kamer zich met de motie-Remkes (18986, nr. 22) reeds duidelijk voor uitplaatsing van de taakorganisaties heeft uitgesproken;

verzoekt de regering, vast te houden aan de ingeslagen weg voor uitplaatsing van de taakorganisaties uit het NS-concern en om een spoedige behandeling van het wettelijk kader voor uitplaatsing mogelijk te maken door uiterlijk 3 september aanstaande de aangekondigde nota van wijziging van de Spoorwegwet aan de Kamer te zenden,

en gaat over tot de orde van de dag.

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

Zij krijgt nr. 76 (27400-XII).

**De heer Van Gijzel (PvdA):** Wij hebben begin mei overleg gehad over de aansturing van de Nederlandse Spoorwegen. Toen heeft de minister gezegd dat zij het wetsvoorstel zou aanhouden, omdat zij eerst nog wat dingen wilde onderzoeken, onder andere de taakorganisaties. Toen heb ik de fractie van GroenLinks daar verder niet over gehoord. In landen als Zweden heeft men dat traject weer moeten terugdraaien omdat het niet werkte. Waarom geeft u de minister niet de gelegenheid om een en ander uit te zoeken en straks aan te geven of dat verstandig is?

Uw collega Halsema stond net hier en zij riep dat er wat moet gebeuren op het spoor en dat de punctualiteit een stuk beter moet. Nu heeft de minister gezegd dat zij gaat kijken hoe zij dat beter in de hand kan krijgen en meteen staat er een ander lid van de fractie van GroenLinks om te roepen dat zij dat niet mag doen. Hoe kunt u als GroenLinks-fractie de minister aan de ene kant vragen om adequaat te opereren ten opzichte van de Nederlandse Spoorwegen en haar aan de andere kant mogelijkere wijs goede instrumenten uit handen

slaan? Ik begrijp in dat opzicht echt niets van deze motie.

**De heer Van der Steenhoven (GroenLinks):** Ik kan mij voorstellen dat u het spoor af en toe bijster bent, maar dat ligt dan niet aan ons. De minister heeft vorige week tijdens het algemeen overleg duidelijk gemaakt dat zij wil nadenken over de positie van de taakorganisaties. Voor ons was dat in ieder geval een nieuw feit. U kunt dat anders beleven...

**De heer Van Gijzel (PvdA):** Waarom werd het wetsvoorstel dan aangehouden?

**De heer Van der Steenhoven (GroenLinks):** Het wetsvoorstel werd vooral aangehouden omdat de minister wilde nadenken over de positie van de NS.

**De heer Van Gijzel (PvdA):** Het is het wetsvoorstel over de taakorganisaties.

**De heer Van der Steenhoven (GroenLinks):** Nee, het gaat om NS Reizigers, de taakorganisaties horen daar niet meer bij.

Voorzitter. Wat ons betreft houden wij vast aan het rapport van de Rekenkamer. De Rekenkamer heeft aangegeven dat de onduidelijkheid over de positie van de taakorganisaties een keer afgelopen moet zijn. Als die uit het concern gelicht worden, ontstaat er een heel duidelijke situatie. Ik denk dat daar heel veel behoefte aan is en dat dit proces niet gestopt moet worden. Ik heb de indruk dat het gevoelen van de gehele Kamer is dat die duidelijkheid nodig is om NS Reizigers op een goede manier te kunnen aansturen.

□

**Minister Netelenbos:** Voorzitter. Ik had nog niet aangekondigd dat ik nog eens goed wil nadenken over het wetsvoorstel Spoorwegwet en het wetsvoorstel Concessiewet, of men wist al dat bepaalde, overigens zeer belangrijke, onderdelen niet bij dat denken zouden mogen worden betrokken.

De heer Van Gijzel heeft misschien gelijk dat de heer Van der Steenhoven de Spoorwegwet niet zo goed kent. Ik wijs er dus nog even op dat ik NS Reizigers aanstuur via prestatieafspraken en via de

Concessiewet en niet via de Spoorwegwet. Ik zal nog eens heel goed kijken naar de complexiteit van de afspraken. Iedereen die de stukken goed kent, weet hoe complex die zijn. Zo hebben wij afgesproken dat de taakorganisaties verantwoordelijk zijn voor de transferruimtes in de stations. Dat is zo'n meter waar al die duizenden passagiers per dag zich langs moeten bewegen. Dat gebeurt niet, maar dat hebben wij in onze wijsheid in 1995 zo afgesproken. Al het andere in de stations behoort tot de verantwoordelijkheid van NS.

Het lijkt mij verstandig dat ik nog eens kijk naar dat soort afspraken. Ik zeg niet op voorhand dat het onverstandig is om de taakorganisaties terug te halen naar de overheid. Het is best mogelijk dat ik alles afwegend zeg dat dit verstandig is. Zouden delen van de afspraken die wij hebben gemaakt, ook niet op z'n minst opmerkelijk en complex kunnen zijn en daardoor een bron van conflicten en geschillen kunnen vormen? Ik wil niet iedere week voor de rechter staan: NS Reizigers aan de ene kant en de Staat der Nederlanden aan de andere kant. Ik wil dan ook heel goed kijken naar de afspraken.

Gisteravond heb ik een uiterst belangrijk gesprek gehad met de drie taakorganisaties en hun raad van commissarissen. Zij zijn bezig met het opstellen van een zeer uitvoerige nota waarin zij zullen aangeven hoe het naar hun oordeel het beste kan, waarbij zij echt niet terugverlangen naar NS. Zij zijn dus bezig om mij te helpen met het uitwerken van de vraag hoe het zodanig kan worden geregeld, dat de afspraken helder zijn en niet alleen maar conflicten worden georganiseerd. Nogmaals: het gaat hier om een uiterst complex dossier en in nog geen enkel land is de wijsheid uitgevonden. De oude staatsbedrijven werken niet goed, maar ook de privatisering in Engeland werkt niet goed. Wij moeten nu een zeer principiële stap zetten en wij moeten dat dan echt goed doen. Ik heb zo mijn twijfels en de Kamer heeft die ook, want ik moet ongeveer elke veertien dagen naar de Kamer om te vertellen waarom het zo slecht gaat.

Kortom: ik vraag de Kamer om mij tot begin september te laten studeren. De Kamer kan ervan uitgaan dat ik niet zo maar zaken zal veranderen, behalve wanneer er zeer

## Netelenbos

zwaarwegende argumenten zijn om hier en daar iets bij te stellen. Laat de Kamer nu niet zonder kennis van zaken – het is immers nog niet uitgewerkt – besluiten om het wetsvoorstel niet te veranderen. Het voorstel bepaalt immers dat er uitgeplaatst wordt en dat er via concessies prestatieafspraken worden gemaakt. De taakorganisaties zouden per 1 juli overgaan, maar wij hebben afgesproken dat dit op z'n vroegst 1 januari wordt.

Er staat trouwens nog een spanning op het debat dat wij nu voeren. De een wil concurrentie op het spoor, de ander wil concurrentie om het spoor en de derde wil helemaal geen concurrentie. Dat heeft allemaal te maken met de vraag, wie er over het netwerk gaat. Ik dring erop aan dat de Kamer zich niet laat meenemen in het debat dat nog niet is afgerond, maar mij de kans geeft om ten principale te schetsen hoe – zonder dat er iedere week een conflict is – een wet tot stand kan worden gebracht waar wij tenminste een kwart, zo niet een halve eeuw mee toe kunnen. Ik heb zelf de onzekerheid geagendeerd en laat de Kamer mij nu de kans geven om weer zekerheid aan haar te geven. Dat zou wijsheid zijn.

De heer **Hofstra** (VVD): De minister zo horend, is het heel verstandig dat collega Van der Steenhoven deze motie heeft ingediend. Het is gewoon een rappèl-motie; hij vraagt om uitvoering van de motie-Remkes. Dat is een zeer principiële punt. Tijdens het algemeen overleg heb ik de vraag gesteld of de minister mij kan garanderen dat zij de motie uitvoert. Het antwoord was toen duidelijk en daarom staan wij hier nu vanmiddag. Het is derhalve heel goed dat de motie van collega Van der Steenhoven nu ter discussie staat.

De heer **Van Walsem** (D66): Ik ben voorstander van een consistente lijn. Gezien de voortdurende kritiek op NS – en niet ten onrechte – moeten wij zoeken naar een structurele oplossing. Daarbij heeft ieder zijn eigen invalshoek, maar ik gun de minister tot september de tijd om daar nader naar te kijken.

De heer **Van der Steenhoven** (GroenLinks): De minister vraagt de Kamer om haar de gelegenheid te geven om een aantal zaken die niet

goed geregeld zijn en die misschien een bron van conflicten zijn, nog eens onder de loep te nemen. Ik ben daar zeker niet tegen en het lijkt mij ook terecht dat de minister dit wil doen, maar dit raakt volgens mij niet aan het punt dat zij in het algemeen overleg naar voren heeft gebracht, namelijk dat zij ten principale wil nadenken over de positie van de taakorganisaties. Daar gaat mijn motie over, want na al die jaren discussie en na het rapport van de Algemene Rekenkamer kon iedereen zich vinden in de gedachte om de taakorganisaties terug te halen naar de overheid en ervoor te zorgen dat de overheid weer wat meer invloed krijgt op NS Reizigers. Dat was heel helder, maar wanneer de positie van de taakorganisaties nu opnieuw ter discussie wordt gesteld, zijn wij al snel weer jaren verder. Met mijn motie maak ik duidelijk dat dit niet zou moeten gebeuren.

Minister **Netelenbos**: Voorzitter. Ik wil niet jaren vertragen, maar in september verdergaan met de wetsbehandeling. Het zou u toch te denken moeten geven wie uw vrienden in dit debat zijn. De motie-Remkes was de opmaat naar Lovers en uiteindelijk hebben wij afgesproken dat wij het zo niet gingen doen. U kunt de taakorganisaties ook niet op één hoop gooien, want Railned, Rail Infra-beheer en Railverkeersleiding zijn ook nog drie verschillende thema's. Hoe het met de stations gaat, wil ik echt nog een keer goed bekijken, maar ook dat heeft met die discussie te maken. Laat uw motie boven de markt hangen, het kan best de uitkomst zijn, maar geef mij de tijd om na te denken, samen met alle betrokkenen, om zeker te weten dat het pad wat wij inslaan het meest verstandige pad is. Doe dat nu ook voor uzelf, want ik denk dat wij elkaar moeten beschermen tegen een proces dat uiteindelijk leidt tot de conclusie dat wij het toch niet goed hebben bekeken, dat wij een onzeker traject ingaan en risico's lopen. Daarmee bewijzen wij de samenleving zeker geen dienst. Ik zeg dus niet dat het geen goede motie is, ik weet dat nog niet, maar ik wil de tijd hebben om na te denken en daarvoor alleen maar het reces benutten. In september gaan wij verder met elkaar in discussie. Laat uw motie boven de markt

hangen en geef mij alsjeblieft de tijd om na te denken!

De beraadslaging wordt gesloten.

De **voorzitter**: Wij zullen op een later tijdstip over de ingediende motie stemmen.

De vergadering wordt van 15.40 uur tot 16.30 uur geschorst.

---

Aan de orde is de voortzetting van de behandeling van:

- **het wetsvoorstel Regels tot vaststelling van een structuur voor de uitvoering van taken met betrekking tot de arbeidsvoorziening en sociale-verzekeringswetten (Wet structuur uitvoeringsorganisatie werk en inkomen) (27588);**
- **het wetsvoorstel Invoering van de Wet structuur uitvoeringsorganisaties werk en inkomen (Invoeringswet Wet structuur uitvoeringsorganisatie werk en inkomen) (27665);**
- **het wetsvoorstel Verbetering van de procesgang in het eerste ziektejaar en nieuwe regels voor de ziekmelding, de reïntegratie en de wachttijd van werknemers alsmede met betrekking tot de loondoorbetalingsverplichting van de werkgever (Wet verbetering poortwachter) (27678).**

(Zie vergadering van 21 juni 2001.)

De algemene beraadslaging wordt hervat.

□

Mevrouw **Noorman-den Uyl** (PvdA): Voorzitter. Ik wil dank en waardering uitspreken voor de ambtelijke ondersteuning, die een actieve bijdrage levert aan goede wetgeving.

Het is plezierig om te merken dat in de derde nota van wijziging de sociale activering toch mogelijk is gemaakt voor mensen met een UWV-uitkering. Eerder waren zij in de wet uitgesloten. Dat leidt ertoe dat in de toekomst ook mensen met een WAO-uitkering in aanmerking kunnen komen voor sociale activering die niet per se is gericht op toeleiding naar de arbeidsmarkt, als voor hen geen ander traject mogelijk is. Ik vind dat een groot winstpunt. Dank daarvoor.