

Peijs

cretaris Schultz heeft gezegd dat dit kader in februari van dit jaar zou verschijnen. Het is er echter nog steeds niet. Wij wachten nu al bijna een jaar en dan lijkt mij een termijn van drie maanden niet te veel gevraagd. Er is inmiddels een praktijk van regelgeving ontstaan zonder wettelijk kader.

Minister **Peijs**: Ik kan niet anders dan herhalen dat wij dit niet binnen drie maanden kunnen realiseren. In het najaar van 2005 zullen wij de Kamer een voorstel ter zake voorleggen.

Staatssecretaris **Van Geel**: Voorzitter. De heer Duyvendak heeft gelijk dat er ten zuiden van het vliegveld sprake is van een overschrijding van iets meer dan 3 Ke. Dat is op zich natuurlijk van betekenis. Als gevolg van onder andere de routewijziging is er sprake van "compensatie" ten zuidwesten van het vliegveld. Ook kan worden gesproken van een aanzienlijke geluidsreductie in de 20Ke-contour. Dat betreft zo'n 1500 woningen in Maastricht. Er is geen sprake van uitbreiding van de capaciteit van de luchthaven. Het is de vraag of het redelijk is om die capaciteit met 16% te verminderen tegen de achtergrond van de overschrijding van een indicatieve lijn in de PKB. Ik denk dat het gehele pakket als redelijk kan worden omschreven. Daarom ook vind ik de motie onaanvaardbaar.

De tweede motie heeft betrekking op de luchtkwaliteit. Zeer recent hebben wij TNO aanvullend onderzoek laten doen naar de situatie in 2010. Daaruit blijkt dat alleen op de A2 de norm voor NO₂ wordt overschreden en dus niet in woonlocaties. In die zin is er geen relatie met het vliegveld. Verder blijft ook het jaargemiddelde voor PM10 ruim onder de norm. Wij voldoen dus aan de eisen en ik voorzie dan ook geen problemen bij de verdere afhandeling van de procedure.

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): Dit zijn indicatieve cijfers, maar pas eind december zal het definitieve rapport over de luchtkwaliteit verschijnen. Ik vind dat de Kamer dat rapport moet kennen voordat zij haar oordeel geeft.

Staatssecretaris **Van Geel**: Ik verwacht niet dat tussen de nu

voorliggende rapportages ± die ik overigens niet tot in detail ken ± en de eindrapportage dusdanig grote verschillen zitten dat ik tot een ander oordeel moet komen. Ik zie dan ook geen enkele reden om op basis van deze gegevens de besluitvorming op te schorten.

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): Dit vind ik wat te gemakkelijk. Wij weten dat luchtkwaliteit een zeer kritieke factor is in de besluitvorming over infra-projecten. De Raad van State kijkt daar ook scherp naar en ik meen dat de Kamer in staat moet worden gesteld dat ook te doen.

Staatssecretaris **Van Geel**: De Kamer krijgt nog voor Kerst de samenvatting van het rapport.

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): Ik ben blij met deze toezegging, maar hoe oordeelt u over het tweede deel van mijn motie?

Staatssecretaris **Van Geel**: Ik weet ± en ik zeg dit in alle vriendelijkheid ± dat er een uitsteltactiek wordt gevolgd in relatie tot de tijdsdruk waarvan er hier sprake is. Wij hebben de normen voor luchtkwaliteit hierbij zorgvuldig betrokken. Zoals ik in mijn brief over de interpretatie van het Besluit luchtkwaliteit heb aangegeven, verwachten wij geen problemen. Wij denken dan ook dat wij op de ingeslagen weg door kunnen gaan.

De heer **Koopmans** (CDA): Het aanwijzingsbesluit heeft grote gevolgen voor de woningbouw in de gemeente Meerssen. Ik vraag u daarom om met de provincie een bestuursakkoord te sluiten, waarin een oplossing wordt geboden voor de problemen van de gemeente Meerssen.

Staatssecretaris **Van Geel**: Wij hebben hierover in goed overleg met de provincie en de betrokken gemeenten afspraken gemaakt. Als ik uw vraag zo mag interpreteren dat u mij vraagt om met deze partijen in overleg te treden over eventuele resterende problemen, zeg ik u dat graag toe. Overigens is het mijn indruk dat dit zeker geen grote problemen zullen zijn.

De beraadslaging wordt gesloten.

De **voorzitter**: Ik stel voor om aan

het einde van de vergadering over de ingediende moties te stemmen.

Daartoe wordt besloten.

Aan de orde is het **debat** naar aanleiding van een algemeen overleg op 16 december 2004 over **vervoers- en beheersconcessies**.

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): Voorzitter. Wij ronden vandaag het debat af over de wijze waarop de volksvertegenwoordiging en de regering de publieke controle moet waarborgen op een belangrijk maatschappelijk bedrijf, de Nederlandse Spoorwegen. Bij de behandeling van de Spoorwegwet en de bijbehorende AMvB's is hierover al gesproken, maar nu ronden wij meer in het bijzonder de discussie over de concessies af.

In deze discussie hebben de minister en de staatssecretaris een aantal serieuze concessies gedaan. Mijn fractie vindt dat daardoor een stap in de goede richting is gezet. Mijn fractie is echter nog niet tevreden met de voorliggende plannen, omdat er hogere eisen moeten worden gesteld aan de publieke controle en de grip op de NS. Om de controle te verbeteren dien ik vier moties in.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat de regering voornemens is in de vervoersconcessie een minimaal bedieningsniveau te eisen dat lager ligt dan het huidige niveau;

overwegende dat de mogelijkheid voor de regering om voorstellen van de NS tot wijziging van de bediening goed of af te keuren geen garantie biedt dat het bedieningsniveau op bepaalde stations en bepaalde verbindingen verder terugzakt;

verzoekt de regering, in de vervoersconcessie voor het spoor op te nemen dat het bedieningsniveau van stations minimaal gehandhaafd wordt op het niveau van de dienstregeling 2004, onvoorziene

Duyvendak

omstandigheden daargelaten,
en gaat over tot de orde van de dag.

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

Zij krijgt nr. 101 (27482, 27216).

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat punctualiteit van wezenlijk belang is voor de kwaliteit van het spoorvervoer en de belangen van reizigers;

overwegende dat er weliswaar een nieuwe systematiek voor het meten en normeren van de punctualiteit in ontwikkeling is, maar ook met de huidige systematiek en de daarbij horende onderliggende informatie eisen gesteld kunnen worden met betrekking tot op tijd rijden;

verzoekt de regering, in de vervoersconcessie voor het spoor op te nemen dat reeds op het moment van van kracht worden van de concessie aan een resultaatsverplichting (grens- en streefwaarde) ten aanzien van punctualiteit moet worden voldaan,

en gaat over tot de orde van de dag.

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

Zij krijgt nr. 102 (27482, 27216).

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat de regering voornemens is, in de vervoersconcessie als minimum vast te leggen dat de kans op een zitplaats in de trein vergelijkbaar mag zijn met de kans op een zitplaats in tram, bus en metro in de stad in de spits,

constaterende dat dit een aanzienlijke verslechtering van het reizigerscomfort zou betekenen;

verzoekt de regering, de vervoersconcessie zodanig aan te passen dat het huidige niveau van de kans op een zitplaats minimaal wordt gehandhaafd,

en gaat over tot de orde van de dag.

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

Zij krijgt nr. 103 (27482, 27216).

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): Mijn laatste motie gaat over de wijze waarop mijn fractie zou wensen dat wij in de toekomst omgaan met de vervoer- en beheersplannen. Mijn fractie vindt dat de Kamer daarover met de minister moet kunnen spreken vóórdat zij deze plannen goedkeurt, zeker gezien het feit dat er veel zaken gedelegeerd zijn.

De **voorzitter**: Gezien de tijd, vraag ik u de motie direct in te dienen.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat de Kamer haar goedkeuring dient te geven aan de vervoer- en beheersconcessie, maar dat dit niet het geval is bij de vervoer- en beheersplannen voor het spoor;

constaterende dat de vervoer- en beheersconcessie de regeling van een groot aantal relevante zaken delegeert aan de vervoer- en beheersplannen;

verzoekt de regering, de vervoer- en beheersplannen voor het spoor jaarlijks voordat deze worden vastgesteld voor te leggen aan de Tweede Kamer,

en gaat over tot de orde van de dag.

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

Zij krijgt nr. 104 (27482, 27216).

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): Mijn fractie houdt zich haar finale oordeel over de concessie voor. Mijn fractie wacht in de eerste plaats de

afloop af van de stemming over de motie en de wijze waarop de minister deze in de concessie verwerkt. Ten tweede wil mijn fractie eerst inzage kunnen hebben in de vervoer- en beheersconcessie waar nu aan gewerkt is. Mijn fractie wenst pas daarna het finale oordeel te geven.

□

Mevrouw **Gerkens** (SP): De SP-fractie vindt de concessie zoals deze nu voorligt, teleurstellend. Er zitten geen garanties in voor de reizigers, want er worden slechts vage beloften gedaan. Daarmee is er alle ruimte voor de NS, die zelf aangeven al veel verder te zijn en eigenlijk al veel eerder zouden kunnen voldoen aan alle eisen die wij stellen.

Mijn eerste motie gaat over mijn visie op het optreden van de regering binnen het Europese speelveld. Ik denk dat wij veel te gemakkelijk kijken naar alle ruimte die er is, waardoor wij niet op zoek gaan naar wat wij zelf zouden willen.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

van mening dat de overheid onvoldoende mogelijkheden heeft om de NS op te laten komen voor het algemeen maatschappelijk belang;

overwegende dat door de Spoorwegwet en de Concessiewet de publieke zeggenschap beperkt is;

constaterende dat deze wetten gebaseerd zijn op Europese regels;

verzoekt de regering, zoveel mogelijk zeggenschap over het spoorvervoer te houden binnen de Europese regels en in Europees verband te streven naar meer democratische zeggenschap over het spoorvervoer,

en gaat over tot de orde van de dag.

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

Zij krijgt nr. 105 (27482, 27216).

Gerkens

Mevrouw **Gerkens** (SP): Ronduit schandelijk is de eenmalige tariefverhoging die de NS bedongen hebben. Daartoe dien ik de volgende motie in.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

van mening dat betaalbaar openbaar vervoer nagestreefd dient te worden;

overwegende dat treinvervoer op dit moment voor veel reizigers duur is en vervoer per auto vaak goedkoper lijkt;

constaterende dat de vervoerconcessie ruimte biedt voor jaarlijkse tariefstijgingen waardoor het spoorvervoer nog duurder zal worden;

voorts constaterende dat in de vervoerconcessie staat dat de NS eenmalig hun tarieven met extra 2,075% mogen laten stijgen;

overwegende dat eerder is afgesproken dat de NS wegens slechte prestaties deze verhoging niet zouden laten doorgaan, en nu de reiziger alsnog moet betalen voor slechte prestaties;

voorts overwegende dat veel reizigers niet achter deze eenmalige tariefstijging staan en dit een slechte maatregel is om deze reizigers enthousiast te houden over het spoorvervoer;

verzoekt de regering, de eenmalige tariefstijging van de NS niet goed te keuren,

en gaat over tot de orde van de dag.

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

Zij krijgt nr. 106 (27482, 27216).

Mevrouw **Gerkens** (SP): Mijn fractie is van mening dat er altijd één conducteur op de trein zou moeten zijn. Daartoe dien ik de volgende motie in.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

van mening dat de veiligheid in de trein beter gewaarborgd wordt door de aanwezigheid van één of meerdere conducteurs;

overwegende dat de ontwikkeling is dat steeds meer treinen zonder conducteur gaan rijden;

voorts overwegende dat de regering uitbreiding wil van het aantal trams waarop een conducteur aanwezig is, maar dergelijke maatregelen niet treft voor het treinvervoer;

constaterende dat volgens de reizigers menselijk toezicht de beste maatregel is voor de verbetering van de sociale veiligheid in het openbaar vervoer;

verzoekt de regering, bij nationale treinlijnen verplicht te stellen, eventueel bij wet, dat er minimaal één conducteur op de trein aanwezig is,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**: Deze motie is voorgesteld door de leden Gerkens en Duyvendak. Naar mij blijkt, wordt zij voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 107 (27482, 27216).

Mevrouw **Gerkens** (SP): De laatste motie zal ik waarschijnlijk vandaag nog niet in stemming brengen, maar ik dien haar vast in omdat ik niet weet of er nog een andere mogelijkheid komt om haar in te dienen.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

van mening dat de overheid ervoor dient te zorgen dat er voldoende garanties voor reizigers in het openbaar vervoer zijn;

voorts van mening dat in de vervoerconcessie onvoldoende garanties voor de treinreizigers staan;

verzoekt de regering, niet in te stemmen met deze vervoerconcessie en te komen met een nieuwe concessie die de goedkeuring van de treinreizigers kan dragen,

en gaat over tot de orde van de dag.

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

Zij krijgt nr. 108 (27482, 27216).

Mevrouw **Gerkens** (SP): Tot slot sluit ik mij aan bij opmerkingen die de heer Duyvendak eerder heeft gemaakt over het opschorten van ons oordeel over de concessie totdat wij het vervoerplan hebben gezien.

□

De heer **Van der Staaij** (SGP): Voorzitter. De SGP-fractie kan zich op hoofdlijnen vinden in de tekst van de concessies, nadat een aantal verbeteringen is aangebracht. Wij vinden wel dat op een aantal punten nog verdere verbeteringen mogelijk zijn. Daartoe wil ik zelf een motie indienen. Verder zullen wij een aantal moties steunen die door collega's zijn ingediend. Mijn motie luidt als volgt.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat de decentrale overheden nu en in de toekomst een belangrijke verantwoordelijkheid hebben voor het integrale verkeer- en vervoerbeleid;

overwegende dat in de voorliggende vervoerconcessie voor het hoofdrailnet de positie van de decentrale overheden op een aantal onderdelen onvoldoende dwingend is geregeld, terwijl dit voor de consumentenorganisaties wel het geval is;

verzoekt de regering, in de vervoerconcessie te waarborgen dat de positie van de decentrale overheden ten opzichte van de NS ten minste gelijkwaardig is aan die van de consumentenorganisaties en daartoe onder meer de artikelen 7 (verplicht voorafgaand overleg bij totstandkoming vervoerplan), 13 (tussentijdse

Van der Staaij

wijziging dienstregeling) en 14 (onthefving van de verplichting tot minimale bediening van stations) in die zin aan te passen,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter: Deze motie is voorgesteld door de leden Van der Staaij, Dijksma en Slob. Naar mij blijkt, wordt zij voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 109 (27482, 27216).

De heer Van der Staaij (SGP): Dan wil ik nog een belangrijk procedureel punt aan de orde stellen. Vanmorgen hebben wij een brief van de minister ontvangen, waarin zij heeft aangegeven dat zij bereid is om aangenomen moties in de concessie te verwerken. Ik kan mij echter voorstellen dat er wel discussie over kan ontstaan en dat het best lastig kan zijn om er vanmiddag in één keer uit te komen. Wat kan wel en wat kan niet? Wij moeten ook eerst afwachten welke moties worden aangenomen. Een groot aantal fracties wil bovendien inzicht hebben in de concepten van de vervoer- en beheerplannen, niet om een nieuwe detaillering slaag in de discussie te brengen, maar om in het licht van die plannen een laatste check te kunnen hebben of de concessie voldoende waarborgen bevat. Natuurlijk moet de tekst nog wel door de minister worden goedgekeurd. Is het, gelet op het feit dat wij nog over de moties moeten stemmen en gelet op de wens van de Kamer om over het concept van de plannen te beschikken, niet veel verstandiger om de concessies op 1 februari te laten ingaan? Ik zeg dat juist ook omdat het de eerste keer is. Daarmee voorkomen wij dat wij onder tijdsdruk komen te staan en verzand raken in procedurele discussies. De Kamer kan dan in januari nog kijken naar de brief als reactie op de moties en de concepten van de uitwerkingsplannen. Als het niet mogelijk is een en ander op 1 februari te laten ingaan, zou dan de volgende variant mogelijk zijn? De ingangsdatum blijft dan wel formeel 1 januari, maar er wordt een ontbindende voorwaarde opgenomen die erin voorziet dat een laatste check door de Kamer in januari mogelijk is naar aanleiding van de beide punten die ik heb genoemd.

□

Mevrouw Dijksma (PvdA): Voorzitter. Er valt over deze concessies veel te zeggen, maar daarvoor ontbreekt nu de tijd. Over het voorstel van de regering dacht ik niet in eerste instantie: dit is mijn concessie, hier ga ik voor. Maar eerlijk is eerlijk, in de loop van de afgelopen maanden heeft de minister heel veel toezeggingen gedaan op allerlei punten die voor mijn fractie van groot belang zijn. Ik denk daarbij aan het behoud van de seniorenkaart en de punctualiteit, waarvan wij vanochtend in een brief aan de Kamer hebben gelezen dat deze op een eerder moment dan aanvankelijk gedacht deel gaat uitmaken van de concessie. Verder is de trefkans conducteur in het verhaal opgenomen. In 2008 komt er een evaluatie, die de mogelijkheid biedt om van alles te veranderen. Al met al geeft dit een goede basis om verder te gaan, zij het dat "the proof of the pudding is in the eating". Voor onze fractie is het van groot belang om te weten hoe al deze normen uiteindelijk hun beslag krijgen in het feitelijke verkeer-, vervoer- en beheerplan zoals NS en ProRail zich dat als een soort jaarkalender gaan voorstellen. Om die reden sluit ik aan bij wat andere leden daarover hebben gezegd.

Alvorens mij fractie een finaal oordeel kan uitspreken over het instemmen met deze concessies, wil zij kennis hebben van de inhoud van die beide plannen. Wat is de planning van de minister? Op welke wijze heeft zij haar eigen agenda voor de komende weken wat dit punt betreft voor ogen? De moties die vandaag worden ingediend, moeten natuurlijk worden verwerkt in de concessie. Ik neem dat aan dat dit ook nog moet gebeuren op een aantal andere punten die zij zelf heeft toegezegd aan de Kamer. Ik ga er dus vanuit dat de minister 1 januari in elk geval niet haalt. Daarnaast moet het vervoer- en beheerplan ingezien zijn door mijn fractie voordat zij de minister, de NS en ProRail hiermee verder kan laten gaan.

Er is één punt waarvan mijn fractie vindt dat het beter moet worden omschreven. Dat hoeft niet in de concessie. Het is iets waar de heer Zalm mee aan de slag gaat, namelijk de prestatiebeloning voor het management. Dankzij de minister

van Verkeer en Waterstaat hebben wij een brief van de heer Zalm ontvangen over de wijze waarop hij zijn aandeelhouderschap per 1 januari 2005 beschouwt. Het curieuze is dat hij een prestatiebeloning invult op een wijze die niet helemaal de onze is, namelijk dat iemand alleen maar meer beloning kan krijgen als hij het beter doet. De Kamer heeft echter keer op keer gezegd dat er ook afgerekend moet worden op slechte prestaties, dus dat mensen minder in het handje krijgen. Daarom dien ik mede namens de heren Hofstra, Van Hijum, Hermans, Slob, Van der Ham en Duyvendak de een motie in.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat het aandeelhouderschap van de Nederlandse Spoorwegen (NS) per 1 januari 2005 door het ministerie van Financiën wordt overgenomen;

voorts overwegende dat het hierbij noodzakelijk is afspraken te maken over de prestaties van het management teneinde de NS als monopolist te prikkelen de reiziger beter te dienen;

verzoekt de regering, zo spoedig mogelijk een systeem van prestatiebeloning met het management van de NS af te spreken met als uitgangspunt een minimum, conform de overheidsschalen, en de huidige totale beloning als maximum en hierover te rapporteren aan de Tweede Kamer,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter: Deze motie is voorgesteld door de leden Dijksma, Hofstra, Van Hijum, Hermans, Slob, Van der Ham en Duyvendak.

Zij krijgt nr. 110 (27482, 27216).

Mevrouw Dijksma (PvdA): Ik wacht in spanning de antwoorden inzake de vervoer- en beheerplannen af.

□

De heer Hofstra (VVD): Voorzitter. Ik wil een motie voorleggen aan de Kamer.

Hofstra

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat in de concessie alle landsdelen per spoor bereikbaar moeten blijven;

constaterende dat alle landsdelen en steden via het kernnet worden ontsloten, met uitzondering van de kop van Noord-Holland en Den Helder;

voorts constaterende dat in de concessie het (inter)regionale vervoer over de landsgrenzen niet is geregeld en dat dat niet passend is in het huidige Europa;

verzoekt de regering, de lijn Alkmaar-Den Helder principieel deel te laten zijn van het zogenoemde kernnet en om de (inter)regionale spoorverbindingen met Oldenburg, Osnabrueck, Muenster, Duesseldorf, Aken, Luik en Antwerpen illustratief in het kernnet op te nemen en te bevorderen dat dit internationale vervoer in de toekomst ook werkelijk aangeboden blijft of wordt,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter: Deze motie is voorgesteld door de leden Hofstra, Dijkema en Hermans. Naar mij blijkt, wordt zij voldoende ondersteund. Zij krijgt nr. 111 (27482, 27216).

De heer **Hofstra** (VVD): U kent mijn grote liefde voor het spoorwegwezen. Desondanks heb ik geen behoefte om over de vervoer- en beheerplannen te spreken. Dat standpunt heb ik steeds ingenomen. De suggestie van de heer Van der Staaij over een manier waarop de plannen misschien toch per 1 januari kunnen ingaan en er een soort achterdeurtje is om nog iets te kunnen achterhalen, is misschien een elegante oplossing. Dat geef ik graag in overweging aan het kabinet.

De vergadering wordt enkele ogenblikken geschorst.

Minister **Peijs:** Mijnheer de voorzitter. Ik meen dat wij vanmiddag staan voor een buitengewoon

belangrijk onderwerp. Als het vanmiddag goed afloopt, treedt op 1 januari de Spoorwegwet in werking, met alle onderliggende regelgeving en concessies. Op basis van die concessie gaan NS hun reizigers bedienen. Samen met de staatssecretaris heb ik heel goed geluisterd naar de wensen van de Kamermeerderheid. Wij hebben ons tot het uiterste ingespannen om daaraan tegemoet te komen.

In het laatste debat heb ik een aantal zaken verduidelijkt en een aantal toezeggingen gedaan. Die toezeggingen heb ik vanmorgen per brief bevestigd. Alles overziend ben ik de meerderheid van de Kamer in de vervoersconcessie tegemoet gekomen bij de verbreding van de definitie van het publieke belang, bij reizigersgroei als doelstelling, bij het staken van de bediening van een station uitsluitend na toestemming ± zeer belangrijk voor de decentrale overheden ± van de minister, bij een plan van aanpak voor de toegankelijkheid, bij het behoud van de seniorenkaart, bij een versterking van de positie van de centrale overheden in het algemeen en bij het belangrijke onderwerp sociale veiligheid.

In de beheersconcessie hebben wij ingezet op tijdelijkheid van de concessie van ProRail, lopend tot 2015, op een plan van aanpak van de toegankelijkheid van de infrastructuur en op een versnelde outputsturing.

Ik wil graag doorzetten en implementeren op 1 januari 2005. Het is heel belangrijk dat de wetten spoedig in werking zullen treden, niet in de laatste plaats omdat Europa ons achter de broek zit. Met deze wetten implementeren wij het eerste spoorwegpakket en daarmee zijn wij al heel laat. De Europese Commissie heeft vorige week aangegeven dat zal worden overgegaan tot gerechtelijke vervolging van Nederland omdat de drie Europese richtlijnen nog niet zijn geïmplementeerd. NS en ProRail staan klaar om met het nieuwe stelsel van wetten, concessies en jaarlijkse plannen te werken.

Er is gevraagd hoe mijn agenda eruit ziet. Procedureel moeten wij eerst de concessies hebben vastgesteld. Inclusief de wijzigingen die ik heb toegezegd en de wijzigingen die wij eventueel vandaag overeenkomen naar aanleiding van de moties. Als de concessies zijn vastgesteld, moeten die wijzigingen

door ProRail en NS worden doorgevoerd in een vervoer- en beheerplan. Ik heb het vervoerplan nog niet gezien. Het ligt nu in concept bij de ondernemingsraad van NS. Het moet weer terug, want het moet worden aangepast aan de laatste wijzigingen.

Ik hoop dat de Kamer er enig begrip voor heeft dat wij voor een maand zo'n stapel papier moeten produceren voor alle beschikkingen als wij op 1 januari niet kunnen starten met de nieuwe Spoorwegwet en alle onderliggende lagere regelgeving. Anders zou het spoor rijden ± dit kan overigens niet zonder een concessie ± zonder enige regelgeving. Dit zou een buitengewoon onwenselijke situatie zijn. Starten met de concessies na de jaarwisseling is onwenselijk omdat dit tot die lastige technische overgangsproblematiek zal leiden. Dit geldt bijvoorbeeld voor de verantwoording van de contracten en de subsidiebeschikking aan ProRail. Wij hebben dus haast. De wetten kunnen pas in werking treden als de concessies er zijn. Wij hebben het instrumentarium van de wetten dringend nodig. Wij moeten afwegingen maken tussen de belangen van de reiziger, de spoorsector en de belastingbetaler.

Ik begrijp heel goed dat ik nooit de hele Kamer op alle punten achter mij zal krijgen. Ik houd nu vast aan de structuur van de sector die is vastgelegd in de nieuwe regelgeving. Ik kom tot de volgende conclusies over de moties. Ik denk dat een van de moties het voorstel behelst waarop iedereen zit te wachten.

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): Misschien kunt u omwille van de duidelijkheid eerst op het voorstel van de heer Van der Staaij reageren. Dan hebben wij dit pakketje gehad en dan kunnen wij weer over de inhoud praten.

Minister **Peijs:** Ik moet het voorstel even zoeken.

De heer **Van der Ham** (D66): Dat staat niet in een motie. De heer Van der Staaij heeft deze suggestie gewoon in zijn mondelinge toelichting gedaan.

Minister **Peijs:** Ik kan met het voorstel van de heer Van der Staaij leven. Ik heb echter liever dat wij het vandaag voor eens en altijd

Peijs

vaststellen, zodat het klaar is. Ik wil u er namelijk op wijzen dat normaal gesproken de minister verantwoordelijk is voor beheer- en vervoerplannen. Als wij naar outputsturing toe gaan, moeten wij afzien van gedetailleerde aansturing van de Nederlandse Spoorwegen. Ik heb er echter begrip voor omdat de concessies voor de eerste keer worden vertaald in beheer- en vervoerplannen. De heer Van der Staaij stelde voor dat de Kamer ze wellicht formeel vaststelt met een ontbindende voorwaarde voordat ik ze wegstuur. Ik moet eerlijk zeggen dat ik niet overzie of dit juridisch kan. Voordat ik instem met het beheer- en vervoerplan, kan ik het wellicht eerst voorhangen in de Kamer. Dan kunnen wij en de Kamer dat uiterst zorgvuldig bestuderen.

De heer **Van der Staaij** (SGP): Waar zegt de minister precies "ja" tegen? Hoe wil zij het precies doen?

Minister **Peijs**: Ik kan het juridisch niet helemaal overzien, want dit is een buitengewoon complexe zaak. U stelde voor om het op 1 januari aanstaande formeel in te laten gaan, zodat ik de papierwinkel kan overslaan. De wet treedt dan in werking. Wij houden alleen één slag om de arm en die houdt in dat de Kamer toe moet staan dat de "vertaling" van de concessies in de beheer- en vervoerplannen goed is. Dit jaar is het niet samengevallen met de begroting, maar in de komende jaren is dat wel het geval. Dan kunt u tijdens de begrotingsbehandeling zeggen dat het u in het lopende jaar niet is bevallen en dat het daarom anders moet. Dan kan ik dat meenemen als input voor het volgende vervoersplan. Omdat wij nu zo laat zijn, maken wij daar eenmalig een uitzondering op. Daarom hangen wij het beheer- en vervoerplan deze keer voor in de Kamer.

De heer **Van der Staaij** (SGP): Kan dan ook de kennisname van de eerste vervoerplannen leiden tot de aanpassing van de concessie? Sommige fracties zeiden namelijk dat zij naar aanleiding van de kennisname van de vervoerplannen de mogelijkheid wilden hebben om te zeggen dat een bepaalde zaak in de concessie duidelijk had moeten zijn geregeld.

Minister **Peijs**: Ik wil een misverstand voorkomen. De kwestie van de trefkans conducteur ligt de Kamer na aan het hart. Ik ben niet zo bang voor de invulling daarvan. Dat zeg ik toe. De concessie is natuurlijk een algemeen kader. De trefkans wordt in het vervoerplan ingevuld. In het vervoerplan komen namelijk de invullingen te staan. Ook de zitplaatsgarantie wordt in de vervoersplannen ingevuld. Dat wordt ieder jaar beter gedaan. Daar heb ik niet zo'n moeite mee, want de concessies blijven toch altijd een algemene aanduiding. De prestaties moeten groeien en worden verbeterd in de loop van de jaren.

De heer **Van der Staaij** (SGP): De minister zegt dat zij daar niet zo'n moeite mee heeft. Betekent dit dat zij het goed vindt dat de Kamer de inhoud van de uitwerkingsplannen checkt? Vindt zij ook dat het mogelijk moet zijn dat er iets wordt veranderd in de concessie, mocht de Kamer onverwacht en, in haar ogen, onverhoopt zeggen dat dit nodig is?

Minister **Peijs**: Laat ik het in chronologische volgorde plaatsen. Wij stemmen in met de inwerkingtreding van de wetten. De wetten staan; daar heeft de gehele Kamer mee ingestemd. Wij nemen op voorlopige basis de concessie aan. Op basis van die concessie wordt er aan de invulling van de beheer- en vervoerplannen gewerkt. Daar moeten wij dan wel haast mee maken, want voor eind januari moeten wij een absoluut eindoordeel geven. Dan valt de hakbijl.

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): Over de concessie?

Minister **Peijs**: Over de concessie en over de vervoerplannen. Die moeten dan wel in werking treden namelijk.

Mevrouw **Dijksma** (PvdA): Iets kan dus via de concessie worden aangescherpt als de Kamer het niet eens met bij voorbeeld de bepaling in een beheerplan dat punctualiteit niet meer wordt gemeten aan de hand van de reissnelheid, maar van een geheel andere parameter?

Minister **Peijs**: Dat dit tot andere woorden kan leiden in de concessie, bedoelt u?

Mevrouw **Dijksma** (PvdA): Precies.

Minister **Peijs**: Ja.

Mevrouw **Dijksma** (PvdA): Dan is dat voor mijn fractie in ieder geval duidelijk.

De heer **Van der Staaij** (SGP): Valt de hakbijl over de concessie?

Minister **Peijs**: Ja, en over de vervoersplannen. Die moeten dan wel in werking treden.

Mevrouw **Dijksma** (PvdA): Naar mijn mening is het duidelijk. Stel dat in het beheerplan wordt gezegd dat punctualiteit niet meer aan de reissnelheid wordt afgemeten, maar dat een andere parameter wordt gebruikt. Als wij het daarmee niet eens zijn, kan dat betekenen dat wij dat gaan aanscherpen via de concessie.

Minister **Peijs**: Met andere woorden: dit kan dan leiden tot een wijziging van de concessie.

Mevrouw **Dijksma** (PvdA): Inderdaad. Dan is dat punt voor mijn fractie duidelijk.

De heer **Van der Ham** (D66): Het moet juridisch natuurlijk wel kunnen. Dat willen wij graag weten. Ik neem aan dat de minister dat voor de stemmingen duidelijk maakt.

Minister **Peijs**: Ik denk dat er vandaag mensen met hoofdpijn naar huis gaan.

Mevrouw **Gerken** (SP): Laat ik de vraag concreet stellen. Kan de minister ons voor aanvang van de stemmingen per brief inlichten?

Minister **Peijs**: Ja.

De **voorzitter**: De minister gaat nu de moties behandelen. Ik sta daarbij geen interrupties meer toe.

Minister **Peijs**: In zijn motie vraagt de heer Duyvendak of het minimum bedieningsniveau kan worden gehandhaafd op het niveau van 2004. Wij hebben met elkaar afgesproken dat wij uitgaan van het niveau van 2004, zonder dat te absoluteren. De frequenties zijn afgesproken, maar niet exact het tijdstip. Als er bijvoorbeeld vier treinen per uur vertrekken, is niet afgesproken of zij om 14.10 uur of om 14.11 uur vertrekken. Als wordt

Peijs

afgeweken van het niveau van 2004, moet ik als minister instemmen. Verbeteringen sluit ik niet uit. Als de heer Duyvendak het niveau voor 2004 zo vaststelt, kunnen wij het ook niet verbeteren. Dat is jammer voor de reizigers.

De heer Duyvendak heeft ook een motie ingediend over het meteen opnemen van de punctualiteit. Dat zullen wij doen. Dat wordt niet meteen gedaan, maar in 2007. Dat is het uiterst haalbare. In 2007 gaan wij op dezelfde grens zitten die in ons beleidsprogramma en op onze beleidsagenda staat, namelijk 87% tot 89%.

De heer Duyvendak wil de zitplaatsgarantie op het huidige niveau handhaven. Wat hij wil vastleggen, voorkomt verbeteringen. Ik wil dat niet op die manier. Wij hebben goede afspraken gemaakt en daar wil ik het bij houden.

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): Er is een misverstand ontstaan. Dit zijn voor mij minimumniveaus. Het gaat om minimaal het huidige niveau en minimaal de huidige dienstregeling. Verbeteringen zijn natuurlijk altijd welkom.

Minister **Peijs**: Ik denk dat wij daarover goede afspraken hebben gemaakt. Daar wil ik het bij laten.

De heer Duyvendak vraagt in zijn vierde motie het vervoersplan jaarlijks aan de Kamer voor te leggen. Ik ben daarvan geen voorstander. Als de minister heeft ingestemd, sturen wij normaal gesproken het vervoersplan naar de Kamer, behalve deze ene keer. Bij de begrotingsbehandeling kan over het onderwerp worden gediscussieerd. Wij zijn zelfs bereid een technische briefing te verzorgen, zodat het de Kamer exact duidelijk is wat wordt bedoeld met spoorjargon of beheerjargon en dergelijke. Ik ontraad aanneming van de motie, evenals van de motie over de zitplaatsgarantie.

Ik zou voorstander van de punctualiteit zijn, als de heer Duyvendak zegt dat dit in 2007 mag worden gerealiseerd. Nu ontraad ik aanneming van de motie.

De Kamer heeft iets anders afgesproken over een minimaal bedieningsniveau. Ik ontraad ook de aanneming van die motie.

Mevrouw Gerkens wil meer democratische zeggenschap in het licht van Europa. In Europa gaat men

voor een beter functionerend spoor. Daartoe wil men graag regels stellen op veiligheidsniveau en over de toegankelijkheid van de spoornetten van alle lidstaten. Hoe ieder land zijn democratische controle handhaaft, spreekt Europa zich niet uit. Ik ontraad ook de aanneming van deze motie.

Over de eenmalige tariefverhoging hebben de NS een afspraak gemaakt met de consumentenorganisaties. Ik weet dat mevrouw Gerkens er erg aan hecht wat de consumentenorganisaties vinden van het spoor. De regering heeft zich er niet tegen verzet. De afspraak was duidelijk gebaseerd op een verbetering van de prestatie. Toen die zich inderdaad voordeed, hebben de NS met instemming van de consumentenorganisaties het tarief verhoogd.

Mevrouw **Gerkens** (SP): De minister legt mij woorden in de mond. Ik hecht waarde aan wat de reizigers en consumenten vinden en niet zozeer aan wat de organisaties vinden.

Minister **Peijs**: Mevrouw Gerkens vraagt om een of meer conducteurs op de trein. Wij hebben met de Kamer een treffkans conducteur afgesproken. Dat lijkt mij een goede maatstaf. Daarom ontraad ik aanvaarding van de motie.

Vervolgens vraagt mevrouw Gerkens om niet in te stemmen met de vervoerconcessies. Ik denk dat zij het vraagt aan haar collega's. Zij zei "de regering", maar zij kan toch niet denken dat ik niet zal instemmen met de vervoerconcessie. Ik wil ook aanvaarding van deze motie ontraden, want ik hoop dat de Kamer wel zal instemmen met de vervoersconcessie.

De heer Van der Staaij heeft gevraagd of wij de positie van de decentrale overheden kunnen borgen. Naar eer en geweten hebben wij heel veel aandacht besteed aan de positie van de decentrale overheden. Deze week hadden wij daarover al een discussie. Hij zet ze tegenover de consumentenorganisaties, maar ik vind ze van een totaal andere orde. De consumentenorganisaties spreken over een bepaalde kwaliteit van het vervoer. Ze vinden die wel of niet goed. Bij de decentrale overheden is echt sprake van een direct belang, omdat zij gaan over de veiligheid van het spoor en de toegankelijkheid van het spoor. Zij hebben vaak te maken met

spoorwegpolitie of regionale politie, waarmee afspraken gemaakt moeten worden. Wij hebben geborgd dat de NS verplicht zijn om aan dat soort overleggen deel te nemen. Naar mijn mening hebben wij die positie goed vastgelegd. Ik wil die laten zoals die is. Mochten wij tot de ontdekking komen dat in de praktijk de positie van de decentrale overheden niet goed geregeld is, dan wil ik daarover graag nog eens praten.

De heer **Van der Staaij** (SGP): De motie was ook een reactie op de kritiek vanuit het IPO en de samenwerkende kaderwetgebieden. Zij zeggen dat er wel een algemene overlegbepaling in de concessie staat, maar dat bijvoorbeeld op het punt van de bediening van stations en tussentijdse aanpassing van de dienstregeling de consumentenorganisaties wel worden genoemd, maar de decentrale overheden niet.

Minister **Peijs**: Voor zover zij in de contractsector zitten, worden de decentrale overheden er helemaal bij betrokken. Dat spreekt ook vanzelf. Bij de contractsector staat dat zij erin zitten. Tenzij er speciale afspraken zijn, is de bediening van de stations een zaak van de NS. Dat geldt ook voor de manier waarop het regionale vervoer aansluit op het NS-vervoer. Het regionale vervoer zal zich moeten aanpassen aan de NS, want de NS kunnen natuurlijk niet om bijvoorbeeld elf uur op drie stations tegelijk zijn op een bepaalde lijn.

Voorzitter. Ik heb een veilig gevoel bij de borging van de positie van de decentrale overheden. Mocht in de praktijk blijken, mijnheer Van der Staaij, dat het niet goed is geregeld, dan stel ik voor dat wij met elkaar in overleg treden hoe wij het kunnen verbeteren.

De heer Van der Staaij maakte ook een opmerking over het inzicht in de vervoer- en beheerplannen. Wij hebben die zojuist behandeld en ik wil mij daaraan houden. Ik benadruk nog een keer dat wij dit echt eind januari afgetikt moeten hebben.

Mevrouw Dijkema vroeg naar de "proof of the pudding". De pudding moet er wel zijn, voordat wij in januari tot "the eating" kunnen overgaan. Laten wij dus eerst de pudding vaststellen en vervolgens praten over het eten ervan. Als de Kamer de motie over prestatiebeloning van het management aanneemt, wat er gelet op de ondertekening dik

Peijs

in zit, dan neem ik de motie vanzelfsprekend mee naar het kabinet en met name collega Zalm.

De heer Hofstra vraagt naar de motie over Den Helder en het internationale en interregionale vervoer. Dat hoort niet in de concessie thuis. De internationale lijnen moeten over een poosje worden geliberaliseerd en toegankelijk worden gemaakt voor alle spoorondernemingen in Europa. Die zitten er dan ook niet in. Deze lijnen hebben wel mijn persoonlijke belangstelling vanuit mijn Europese achtergrond. Ik zal er altijd op toezien dat daaraan aandacht wordt besteed.

Op dit ogenblik zijn de regionale overheden in overleg over de verdeling van het geld voor de contractsectoren, dat een op een aan de decentrale overheden wordt doorgegeven. De overheden hebben beloofd dat geld ook in te zetten voor een aantal lijnen in Noord-Holland die op dit ogenblik niet met geld belegd zijn of zelfs met groot verlies draaien. Ik stel voor dat wij eerst die verdeling afwachten en dan kijken naar Den Helder. Wij kunnen het hoofdtrainnet dan nog veranderen. Misschien kunnen wij dat ook voor eind januari doen. Op 23 januari zullen de decentrale overheden komen met hun voorstel voor de verdeling. Als ik het andersom doe, kost dat de belastingbetaler weer veel geld.

De heer **Hofstra** (VVD): Daar zijn wij niet voor; dat weet de minister ook. Maar het woord "principeer" staat niet toevallig in de motie, want Den Helder hoort er gewoon bij. Ik vraag de minister dan ook om het wel in het kernnet te zetten. Zij zegt dat er misschien een goedkopere oplossing mogelijk is waarbij de bediening toch goed is. Dat is dan voor ons bespreekbaar, maar het moet wel in het kernnet staan.

Minister **Peijs**: Als ik de motie kan aanhouden tot de verdeling door de regionale overheden, kom ik er daarna op terug.

De heer **Hofstra** (VVD): Ik was wel van zins om de motie in stemming te brengen. Wat mij betreft, heeft de minister de vrijheid om voor Den Helder nadere voorstellen te doen. Maar ik hecht eraan dat het in het kaartbeeld staat.

Minister **Peijs**: Ik hoop dat de heer Hofstra zich ervan bewust is dat het nu al een contractsectorlijn is, waarop wordt gereden van Den Helder naar Amsterdam en Nijmegen. Het lijden dat hij vreest is niet het lijden dat het eerst komt. Ik houd het graag even in beraad in afwachting van de verdeling door de lagere overheden.

Ik heb begrip voor de onzekerheid van de Kamer over de beheer- en vervoerplannen. Wij zullen allemaal een nieuw systeem toepassen, niet alleen de Kamer, maar ook de minister en de twee organisaties. Alle andere vervoer- en beheerplannen komen aan de orde bij de begrotingsbehandeling. Nu is er de overgangssituatie en wij hebben zojuist beschreven hoe wij daarmee omgaan. Op basis hiervan ga ik ervan uit dat de meerderheid van de Kamer deze concessies zal ondersteunen en dat wij straks de concessies in wording kunnen verlenen aan NS en ProRail.

De beraadslaging wordt gesloten.

De **voorzitter**: Over de ingediende moties zullen wij aan het eind van de vergadering stemmen.

Aan de orde is het **debat** over de **vreemdelingenketen**.

(Zie algemeen overleg van 16 december 2004.)

Mevrouw **Vos** (GroenLinks): Voorzitter. Vorige week heeft de Kamer met de minister gesproken, onder meer over de klachten over de IND. Die klachten duren voort, zoals ook blijkt uit een brief van de Nederlandse gemeenten. Ze zijn breed en leiden tot veel onrust in de samenleving, zeker bij de mensen om wie het gaat en die maar zitten te wachten op bijvoorbeeld verlenging van de verblijfsvergunning. De minister vindt ook dat het niet goed gaat met de IND en heeft daarom een onderzoek door de Algemene Rekenkamer aangekondigd. De fractie van GroenLinks vindt dat dit onderzoek niet breed en diep genoeg is.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat de minister voor Vreemdelingenzaken en Integratie vindt dat een grondige herbezinning op de werkprocessen bij de afhandeling van reguliere verblijfsaanvragen en de organisatorische inbedding daarvan binnen de IND gewenst is en dat de minister de Algemene Rekenkamer heeft gevraagd daarnaar onderzoek te doen;

overwegende dat de problemen binnen de IND niet alleen gevolgen hebben voor vreemdelingen die een reguliere toelatingsprocedure hebben lopen, maar ook voor asiel-aanvragers;

overwegende dat het wenselijk is dat de Algemene Rekenkamer een breed onderzoek doet naar de doel- en rechtmatigheid van de werkwijze van de IND in reguliere en asielverblijfsaanvragen;

verzoekt de regering, het onderzoek van de Algemene Rekenkamer te laten uitstrekken tot de doel- en rechtmatigheid van de werkwijze van de IND in reguliere en asielverblijfsaanvragen,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**: Deze motie is voorgesteld door de leden Vos, Klaas de Vries, De Wit, Huizinga-Heringa en Lazrak.

Zij krijgt nr. 882 (19637).

Minister **Verdonk**: Voorzitter. In de motie wordt de regering gevraagd, het onderzoek van de Algemene Rekenkamer zich te laten uitstrekken tot de doel- en de rechtmatigheid van de werkwijze van de IND in reguliere en asielverblijfsaanvragen. In de onderzoeksvraag aan de Algemene Rekenkamer staat dat "in eerste instantie" naar reguliere verblijfsaanvragen moet worden gekeken. De mogelijkheid is voor de Algemene Rekenkamer opengelaten om ook asielverblijfsaanvragen erbij te betrekken. Er zal een onderzoek worden gedaan naar de doelmatig-