

Vergaderjaar 1999–2000

26 464

Beleidsnota Derde eeuw spoor

Nr. 18

VERSLAG VAN EEN ALGEMEEN OVERLEG

Vastgesteld 28 februari 2000

De vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat¹ heeft op 10 februari 2000 overleg gevoerd met minister Netelenbos van Verkeer en Waterstaat over:

- 1. de brief van 23 juni 1999 van de Algemene Rekenkamer, houdende het ARK-rapport «Toezicht op het spoor» (26 615);**
- 2. de brief van de minister van Verkeer en Waterstaat d.d. 20 augustus 1999 houdende de kadernota Railveiligheid (26 699, nr. 1);**
- 3. de brief van de minister van Verkeer en Waterstaat d.d. 25 oktober 1999 inzake vervoerkundige gevolgen te decentraliseren treindiensten (VW-99-1066);**
- 4. de brief van de minister van Verkeer en Waterstaat d.d. 22 november 1999 inzake samenwerking NS Cargo en DB Cargo (VW-99-1206);**
- 5. de brief van de minister van Verkeer en Waterstaat d.d. 29 november 1999 inzake stand van zaken toezeggingen De derde eeuw spoor (VW-99-1240);**
- 6. de brief van de minister van Verkeer en Waterstaat d.d. 30 november 1999 inzake uitplaatsing taakorganisaties NS (26 464, nr. 15).**

Van dit overleg brengt de commissie bijgaand beknopt verslag uit.

Vragen en opmerkingen uit de commissie

De heer **Van Gijzel** (PvdA) zei dat de brief van 30 november 1999 over de uitplaatsing van taakorganisaties van de NS niet zozeer een stappenplan was als wel een vlucht naar voren. Het stapsgewijze proces dat op pag. 6 wordt aangegeven, is niet het concreet realiseren van alle op termijn aan elkaar geschakelde voorwaarden. Er staat bijvoorbeeld niets in over de klacht van NS Verkeersleiding dat zij bij uitplaatsing niet het materiaal heeft om adequaat te opereren. Is er iets te zeggen over de problemen in de personele sfeer, die er eind vorig jaar zijn bijgekomen? De minister mag doorgaan met uitplaatsing van de taakorganisaties, maar de heer Van Gijzel wilde daarvoor pas het groene licht geven als de Kamer een goede voortgangsrapportage heeft. Er moet per 1 juni 2000 duidelijkheid zijn over de vraag of het verantwoord is, de uitplaatsing op 1 januari 2001

¹ Samenstelling:

Leden: Blaauw (VVD), voorzitter, Van den Berg (SGP), Reitsma (CDA), Biesheuvel (CDA), Rosenmöller (GroenLinks), Valk (PvdA), Van Gijssel (PvdA), Leers (CDA), ondervoorzitter, Feenstra (PvdA), Van Heemst (PvdA), Verbugt (VVD), Van Zuijlen (PvdA), Stellingwerf (RPF), Giskes (D66), Klein Molekamp (VVD), Hofstra (VVD), Van der Steenhoven (GroenLinks), Ravestein (D66), Niederer (VVD), Nicolai (VVD), Van der Knaap (CDA), Eurlings (CDA), Van Bommel (SP), Herrebrugh (PvdA) en Hindriks (PvdA).

Plv. leden: Te Veldhuis (VVD), Bakker (D66), Th.A.M. Meijer (CDA), Stroeken (CDA), Van Gent (GroenLinks), Waalkens (PvdA), Crone (PvdA), Atsma (CDA), Duivesteijn (PvdA), Witteveen-Hevinga (PvdA), Voûte-Droste (VVD), Spoelman (PvdA), Schutte (GPV), Augusteijn (D66), Geluk (VVD), Luchtensveld (VVD), Vendrik (GroenLinks), Van Walsem (D66), Weekers (VVD), Balemans (VVD), Buijs (CDA), Dankers (CDA), Poppe (SP), Dijkzema (PvdA) en Bos (PvdA).

door te voeren. De lijn om de uitplaatsing gaandeweg in te vullen, is niet erg geruststellend, gelet op het proces sinds 1995.

De Kamer heeft besloten de behandeling van het wetsvoorstel personenvervoer 2000 (WP 2000) niet te laten wachten op de concessiewet. Hoe denkt de minister op een verantwoorde manier vorm te geven aan integratie van beide wetten?

Als er niet punctueel gereden wordt of als er anderszins een kwalitatief slecht product geboden wordt, is naar de mening van de heer Van Gijzel niet de NS of de overheid de dupe, maar de klant. De klant moet dan genoegdoening krijgen. Er hoeft dan geen rekening vereffend te worden tussen de NS en de overheid.

De heer Van Gijzel maakte zich zorgen over de voortgang bij de totstandkoming van het prestatiecontract. Er gebeuren veel dingen in relatie tot de spoorwegen, zoals de totstandkoming van de aanbesteding van het vervoer over de HSL-Zuid. De Kamer moet in de gelegenheid zijn daarover het nodige te zeggen. Bij het prestatiecontract gaat het om de tucht van de staat. Is de minister in staat bij het prestatiecontract vanuit een andere positie met de NS te onderhandelen dan bij de HSL-Zuid? Heeft de minister voldoende knowhow in huis om ook in financieel opzicht een goed prestatiecontract aan te gaan?

De minister noch de NS acht zich verantwoordelijkheid voor structurele financiële steun voor de consumentenorganisaties. Toch is er behoefte aan een countervailing power. Kan de minister concretiseren wat het verstrekken van projectsubsidies inhoudt?

De heer Van Gijzel zou nog uitvoerig terugkomen op het plan «Steden binnen handbereik», omdat de reactie van de minister enigszins teleurstellend is.

Als de mededelingen van de minister over de aansprakelijkheidsverplichtingen ten aanzien van de samenwerking tussen NS Cargo en DB Cargo juist zijn, heeft de PvdA-fractie op dat punt geen problemen meer.

Wat de vervoerkundige gevolgen van te decentraliseren treindiensten betreft hanteerde de heer Van Gijzel het uitgangspunt dat alle landsdelen ontsloten dienen te worden door het hoofdrailnet en dat er een samenhang dient te zijn tussen het hoofdrailnet en het net van streek- en stadsvervoer. Als op een bepaalde spoorlijn veel passagiers overstappen op stads- en streekvervoer, is er veel voor te zeggen om die lijn onder te brengen bij het stads- en streekvervoer teneinde een optimale aansluiting te bereiken. Voor drie lijnen, namelijk in de Kop van Noord-Holland, Leiden-Utrecht en Nijmegen-Roermond, geldt dit waarschijnlijk niet. De cijfers die de Kamer hierover gevraagd heeft, zijn echter nog niet beschikbaar. Daarom ging de heer Van Gijzel ervan uit dat deze drie lijnen behoren tot het hoofdrailnet, totdat plausibel gemaakt is dat ze daar niet toe behoren. Vooral over de situatie in de Kop van Noord-Holland moet snel duidelijkheid ontstaan. In de discussie over de aanleg van de A73 is gesteld dat de verbinding Nijmegen-Roermond geëlektrificeerd wordt, omdat het een dragende verbinding in het oosten moet worden. Als de verbinding uit het hoofdrailnet wordt gehaald, is dat daarmee in tegenspraak.

De kadernota Railveiligheid geeft een goed zicht op de doelstellingen, maar zij is niet erg consistent in de onderlinge samenhang. In de nota worden diverse veiligheidsnormen gehanteerd. Het instrumentarium is niet goed uitgewerkt. Nergens wordt duidelijk gemaakt waarom voor die verschillende normen is gekozen. Het streven moet gericht zijn op een zo laag mogelijk veiligheidsrisico. Daartoe moet een niveau aangegeven worden waar het risico zeker niet boven mag komen. De nota verschaft hier geen duidelijkheid over.

Het ongevalrisico voor baanwerkers is 3,4:10 000. Dat is buitengewoon hoog. Volgens de nota wordt het teruggebracht tot 1:10 000. Dat is nog steeds heel hoog. Is zo'n hoog risico wel acceptabel? Zijn er overigens andere sectoren waar een dergelijk hoog risico bestaat?

Wat de veiligheid op overwegen betreft is door het bedrijfsleven het spoorblockersysteem bedacht. Is de minister bereid samen met Railinfra-beheer en de gemeenten te bekijken of dit systeem kan worden toegepast?

De financiering die in de kadernota is aangegeven is zeer beperkt. De NS en de overheid moeten zich ervan bewust zijn dat zij de komende jaren veel vaker geconfronteerd worden met claims van burgers. Dergelijke claims brengen heel hoge kosten met zich mee. Vaak kunnen hoge claims echter voorkomen worden door veiligheidsmaatregelen die veel minder kosten.

De heer **Van der Steenhoven** (GroenLinks) constateerde dat duizenden reizigers gedupeerd worden door de voorgestelde knip in Noord-Holland. De NS spreekt van 17 000 mensen die te maken krijgen met een extra overstap. De Hemboog wordt speciaal aangelegd om een rechtstreekse verbinding tussen Noord-Holland en Schiphol te creëren, maar de passagiers krijgen toch te maken met een extra overstap. Bovendien is de ruimte op Amsterdam CS te beperkt om de treindiensten op de nieuwe manier af te wikkelen. Hoewel in alle vervoerstudies wordt uitgegaan van een verbeterde verbinding tussen Noord-Holland Noord en de Randstad, wordt die verbinding slechter door het voorstel. De heer Van der Steenhoven was van mening dat dit deel van het kernnet niet koste wat het kost ondergeschikt moet worden gemaakt aan de marktwerking. Hij verzocht de minister de knip niet door te voeren, maar de bestaande situatie te handhaven en te verbeteren.

De uitplaatsing van de taakorganisaties zal uiteindelijk tien jaar vergen. Dat is een lange tijd, vooral omdat er gedurende die periode onduidelijkheid bestaat over de positie van de taakorganisaties en over de aansturing door het Rijk. Hoewel er miljarden per jaar omgaan bij Railinfra-beheer, is onduidelijk wie de verantwoordelijkheid daarvoor heeft. De heer Van der Steenhoven pleitte voor een versnelling van het uitplaatsingsproces. Dit jaar moet er meer duidelijkheid komen over de precieze stappen en over de manier waarop de Kamer kan meepraten over een heldere taakverdeling tussen de organisaties. Daarbij moet ook uitvoerig gepraat worden eventuele onderbrenging in een ZBO. Duidelijkheid is ook vereist voor de veiligheid op het spoor.

Door de Kamer is een motie aanvaard om de reizigersorganisaties als countervailing power ten opzichte van de NS financieel te steunen. Het is van belang dat er professionele organisaties zijn die opkomen voor de belangen van de reizigers. In de brief van de minister worden geen concrete toezeggingen gedaan. Is de minister bereid de motie uit te voeren en met de reizigersorganisaties te gaan praten over een goede regeling?

De Kamer heeft in een motie ook uitgesproken dat de overheid haar NS-aandelen niet naar de beurs moet brengen. Het kabinet moet hierover op korte termijn helderheid verschaffen. Wanneer komt de minister met het kabinetsstandpunt naar de Kamer?

De traditionele aanpak van de veiligheid op spoorwegovergangen kost veel geld. De heer Van der Steenhoven had dat geld er wel voor over, maar misschien werkt het idee van de spoorblockers kostenbesparend. Bovendien kan het systeem effectiever blijken te zijn dan traditionele oplossingen. Is de minister bereid enkele proeven met spoorblockers te doen?

Is het mogelijk de voorstellen voor de WP 2000 en de concessiewet gescheiden te behandelen? Met andere woorden, moet de WP 2000 worden gewijzigd als de concessiewet wordt behandeld?

Op de routes van de sneltrams Utrecht-Nieuwegein en Amsterdam-Amstelveen gebeuren veel ongelukken. Hoewel het gaat om gedecentraliseerde netten, vroeg de heer Van der Steenhoven toch of er niet een taak

voor de Rijksoverheid ligt om de veiligheid op beide trajecten te verhogen.

De heer **Van Walsem** (D66) merkte op dat het rapport Toezicht op het spoor van de Algemene Rekenkamer buitengewoon kritisch is. In de reactie op het rapport zegt de minister toe dat zij verbeteringen zal aanbrengen in sturing en toezicht. Hiervoor is echter noodzakelijk dat de verhouding tussen het ministerie en de NS wordt verbeterd. De crux van de problemen is dat het ministerie en de NS niet meer door één deur kunnen.

In het rapport van de Algemene Rekenkamer wordt geconstateerd dat de aansturing van de taakorganisaties door het ministerie volstrekt onvoldoende is. Tot de uitplaatsing van de taakorganisaties is in 1995 besloten. De minister stelt voor de uitplaatsing niet voor 2001 te doen plaatsvinden, maar een overgangsfase tot uiterlijk 2005 te hanteren. Het is zaak de uitplaatsing grondig te regelen. Daarvoor is wel een goed juridisch kader nodig, inclusief een nieuwe spoorwegwet. Zolang deze zaken niet goed geregeld zijn, moet men niet praten over een liberale spoorwegmarkt met een onafhankelijk toezicht, een onpartijdige toewijzing en dergelijke. Zolang het niet goed geregeld is, moet bovendien geen internationale aanbesteding van het HSL-vervoer plaatsvinden.

De heer Van Walsem wees op de noodzaak van een raad van toezicht en een afzonderlijke beroepsmogelijkheid, als waarborg voor een onafhankelijk capaciteitsmanagement. Deze zullen de positie van Railned en NS Verkeersleiding versterken.

De heer Van Walsem had begrepen dat grond die Railinfrabeheer niet nodig heeft, wordt aangeboden aan de NS, tenzij de overheid tevoren aangeeft dat zij die grond nodig heeft voor andere infrastructuur. Doet de overheid dat niet, dan kan de NS die grond kopen tegen de boekwaarde van 1995. Is de minister bereid te bekijken of de overheid die grond terug kan krijgen van de NS? De Nederlandse burger is er meer mee gediend als de grond bij de overheid rust.

Uit een gesprek met de goederenvervoerders is gebleken dat er problemen liggen op het terrein van de toelating en de eisen die aan het materieel gesteld worden. De vraag doet zich voor of investeringen op het terrein van veiligheid en verkeersgeleiding moeten plaatsvinden in de rails of in het rijdend materieel. Met andere woorden, komen de voorzieningen voor rekening van de vaste infrastructuur of voor rekening van de vervoerder? Hoe zit het overigens met de Europese standaardisatie? Moet Nederland hierop wachten?

Om congestie op de wegen terug te dringen, moet worden gezocht naar alternatieven in het openbaar vervoer. Bijvoorbeeld de mensen in Noord-Holland moeten gebruik kunnen maken van een goed werkend openbaar vervoer. Uitbesteding van lijnen aan de regio is daar geen goede zaak. Omdat de minister tot nu toe geen argumenten heeft geleverd om Noord-Holland Noord niet onder het kernnet te houden, was de heer Van Walsem van mening dat die lijnen tot het kernnet moeten blijven behoren. Dezelfde redenering gaat op voor de lijnen Utrecht-Leiden en Nijmegen-Roermond.

De heer **Van Bommel** (SP) merkte op dat de decentralisatie van treindiensten noodzakelijk is om concurrentie om het spoor mogelijk te maken. Als de gevolgen daarvan echter zeer negatief zijn, moet de decentralisatie niet doorgaan. Concurrentie om het spoor is in die gebieden dan ook geen goed idee. Daar hoeft dan ook geen decentralisatie of een experiment daartoe plaats te vinden. De knip in Noord-Holland, met een extra overstap in Haarlem of Amsterdam, is illustratief voor de gevolgen die decentralisatie kan hebben. Niet alleen de mensen, maar ook de gemeentebesturen en de kamer van koophandel verzetten zich tegen de knip. Het provinciaal bestuur van Noord-Holland schrijft in een brief dat het

voldoende ruimte verwacht om het voorzieningenniveau te verbeteren. Waarop baseert de provincie die gedachte? Heeft de minister aanleiding gegeven om te denken dat die ruimte er komt? De heer Van Bommel ging ervan uit dat de knip in Noord-Holland een zodanige verslechtering betekent dat de knip onaanvaardbaar is. Als er een goed netwerk totstandkomt, is doorrijden commercieel zeker interessant. Dat is echter afhankelijk van de werking van de markt. Mocht het rotsvaste geloof in de marktwerking niet uitkomen, dan zit de reiziger met de gebakken peren. Omdat de minister door haar werkwijze de verantwoordelijkheid afschuift naar de regio, is de vraag welke instrumenten de minister nog heeft om in te grijpen, indien het eindresultaat onbevredigend is. De heer Van Bommel riep de minister op een pas op de plaats te maken en het knippen in het kernnet te staken.

Het rapport Toezicht op het spoor, van de Algemene Rekenkamer, is zonder meer vernietigend. Het toont bovendien aan dat de huidige situatie rond de taakorganisaties niet goed werkbaar is. Er is onvoldoende zicht op doelmatigheid. Er is sprake van een passief ministerie en van een verslechterende relatie tussen instanties voor railveiligheid. Er is dan ook alle reden tot zorg.

De heer Van Bommel zei dat er een relatie is tussen de railveiligheid en de manier waarop de taakorganisaties een plaats krijgen in de structuur. Het is te betwijfelen of het ministerie de rol van toezichthouder in de nieuwe situatie goed kan waarmaken. De overheid stelt weliswaar regels en normen voor de veiligheid, maar winstmaximalisatie leidt tot kostenreductie en dus bijna automatisch tot een minimum aan onderhoud en veiligheid. Dan investeren die bedrijven ook minder tijd in het goed opleiden van personeel. De overheid dient een heel sterke positie op het terrein van de veiligheid te hebben. Op andere terreinen is evenwel al geconstateerd dat de positie van de overheid niet zo sterk is. Dat is bijvoorbeeld gebleken bij het open houden van loketten en bij de aanbesteding van het HSL-vervoer. Het was beter geweest als de NS een volledig staatsbedrijf gebleven was.

De heer Van Bommel zei dat het inbouwen van de automatische treinbeïnvloeding (ATB) een groot effect kan hebben op de railveiligheid. De branche van vervoerders over het spoor heeft ervoor gepleit, een ruimere ontheffing te krijgen van de plicht om de ATB in te bouwen. Dit pleidooi illustreert opnieuw het spanningsveld tussen veiligheid en winstmaximalisatie. Er dient dan ook geen gehoor te worden gegeven aan het pleidooi. Ook voor de noordelijke nevenlijnen moet de veiligheid vooropstaan. Omdat er nog geen Europees veiligheidssysteem is, is de vraag hoe de minister op korte termijn de veiligheid op de rails bevordert. Ook de veiligheid op overwegen dient snel vergroot te worden. Daar zit een prijskaartje aan vast, maar er staat een kleiner aantal slachtoffers tegenover. Is de minister bereid het tempo van het beveiligen van de overwegen te verhogen?

Door Veilig Verkeer Nederland is de suggestie gedaan op parallelwegen de gele knipperlichten te vervangen door rode teneinde de weggebruikers extra te waarschuwen. Wil de minister deze suggestie serieus onderzoeken?

Het verhogen van de veiligheid door aanpassingen aan de infrastructuur is meestal een heel dure aangelegenheid. De overheid heeft echter de plicht ook in de nieuwe situatie te zoeken naar extra mogelijkheden om de veiligheid te verbeteren.

Er bestaan nog veel onduidelijkheden over taak en bevoegdheden van de uit te plaatsen taakorganisaties. Als die punten niet goed geregeld zijn, wordt de situatie onwerkbaar. Er bestaan ook veel onduidelijkheden over de verkeersleiding op de stations. De NS wil daar in principe de verkeersleiding doen. Het kan echter problemen opleveren, als de verkeersleiding wordt losgekoppeld van het net. Wil de minister de Kamer op deze onderdelen zo snel mogelijk duidelijkheid verschaffen?

De heer **Hofstra** (VVD) hechtte sterk aan een goede en snelle uitplaatsing van de taakorganisaties. Hoewel het misschien iets eerder kan, is een invoeringsperiode tot 2005 erg lang. Uitplaatsing moet uiteraard sociaal verantwoord plaatsvinden, maar men moet er rekening mee houden dat personeel geen doel is, maar middel. Per 1 januari blijft de BV-structuur gehandhaafd, maar er komt een nieuwe directie. Heeft de minister invloed op de benoeming van de directie? De heer Hofstra was er voorstander van de ministeriële verantwoordelijkheid te koppelen aan de ZBO-constructie. Onduidelijk is of private partijen een rol kunnen spelen bij de uitplaatsing van de taakorganisaties. Kan de minister een toelichting geven op de passage over een onafhankelijk toezicht en een overkoepelend orgaan? In het regeerakkoord is afgesproken dat het kernnet tien jaar naar de NS gaat en dat de overige lijnen decentraal worden aanbesteed. Omdat er in Noord-Holland boven Haarlem-Amsterdam veel mensen wonen, is het niet realistisch om te stellen dat daar geen belangrijke spoorlijnen liggen.

De heer Hofstra deed de suggestie de bundels Hoorn-Den Haag en Den Helder-Nijmegen ook aan te besteden. Dit verschaft de minister wellicht een breekijzer in de onderhandelingen met de NS. De heer Hofstra deelde de conclusie van de minister dat er financieel en juridisch eigenlijk niets veranderd door het samengaan van NS Cargo en DB Cargo. De NS Groep krijgt 6% van de aandelen. Verder zijn er geen financiële risico's. Wat betekent de nieuwe werkmaatschappij echter nog in de NS-structuur? Is het niet verstandig de aandelen te verkopen? Schuilt er in het Duitse zeehavenbeleid met de daaraan gekoppelde spoortarieven een zeker risico?

Uit gesprekken met de nieuwe goederenvervoerders is gebleken dat er veel bureaucratie en een zeker monopolie bestaat rond de goedkeuring van locomotieven uit het buitenland, de aanschaf van ATB-kasten enz. Wil de minister haar uiterste best doen om een aantal misstanden die op dit terrein bestaan, op korte termijn op te heffen? Is het juist dat de nieuwe goederenvervoerders pas na 1 januari jl. bericht hebben gekregen over de railinfraheffing? Als het juist is, zijn er goede motieven om de invoering van de heffing nog even uit te stellen voor deze vervoerders, aangezien zij te maken hebben met langlopende contracten. Wellicht schuilt hierin ook enige compensatie voor de ondervonden bureaucratie en inefficiency. Het is jammer dat er weinig voortgang wordt geboekt bij de totstandkoming van het prestatiecontract. Waarschijnlijk is er wat meer druk op de NS nodig om in dezen vooruit te kunnen komen.

Wat de brief van 15 december jl. over de verlenging van de overeenkomst op hoofdlijnen betreft betwistte de heer Hofstra of één jaar wel voldoende zal zijn. Hij zou het zeer betreuren als de overeenkomst na een jaar weer verlengd moet worden.

De NS heeft een voorbehoud gemaakt om de railinfraheffing door te berekenen. Wat kan dit nu en volgend jaar betekenen voor het tarief?

De heer Hofstra verklaarde dat het railsysteem een zeer veilig systeem is. Het is wel zaak een nuance aan te brengen ten opzichte van andere vervoerstechnieken, waarbij de onveiligheid veel groter is. Kan de minister iets zeggen over de verhouding tot de veiligheid van andere vervoerstechnieken? Waar zijn in de kadernota Railveiligheid de kosten te vinden om de voorgestelde stappen te zetten?

De heer **Van den Berg** (SGP) herinnerde eraan dat hij er altijd veel moeite mee heeft gehad dat de voorstellen uit de nota De derde eeuw spoor al in uitwerking kwamen, zonder dat hiervoor een adequaat wettelijk kader was geschapen. Er fungeert nu een overgangscontract tot 1 januari 2001. Zoals het er nu voorstaat zal het wettelijke kader er per 1 januari 2001 nog niet zijn. Dan ontstaat opnieuw een problematische situatie. Dit ad-hocbeleid moet eigenlijk niet mogelijk zijn.

De conclusie van de Algemene Rekenkamer was in haar rapport dat het ministerie in de periode 1995–1998 ernstig te kort schoot als toezicht-

houder en opdrachtgever van drie NS-dochters die verschillende publieke taken uitvoeren. De Rekenkamer wees er terecht op dat het niet mogelijk is die drie taakorganisaties uit het NS-concern te halen zonder dat de inhoudelijke en beheersmatige aansturing vanuit het ministerie sterk verbeterd is. De minister heeft de uitplaatsing uitgesteld tot 1 januari 2001. Zij wil tot die tijd een adequaat toezicht en toetsingskader ontwikkelen. Voor een effectieve regeling is echter dringend wetgeving nodig, bijvoorbeeld ten aanzien van de ZBO's. Hoe staat het met het wetgevings-traject en met de ontwikkeling van het toezicht en het toetsingskader? Zal de minister zorgvuldig omgaan met de belangen van het personeel? De heer Van den Berg was van mening dat het prestatiecontract met de NS ook een wettelijk kader moet hebben. Het prestatiecontract en voorstellen in het kader van de nota De derde eeuw spoor zullen geïntegreerd moeten worden in de WP 2000. Wat betekent dit voor de totstandkoming van de WP 2000? Wanneer ontvangt de Kamer het ontwerp voor de concessiewet? Is de concessiewet zonder meer te implementeren in de WP 2000? Hoe staat het overigens met de herziening van de Spoorwegwet? Die herziening dient ook voor 1 januari 2001 tot stand te komen. Wordt ook gedacht aan uitwerking bij ministeriële regeling of AMvB? De Kamer dient in ieder geval betrokken te blijven bij de regeling van bepaalde politiek gevoelige punten.

De heer Van den Berg was van oordeel dat marktwerking en decentralisatie niet los van elkaar gezien kunnen worden. In Nederland is er sprake van een samenhangend spoorwegnet. De knip in Noord-Holland is een slechte zaak, niet alleen vanwege de negatieve consequenties voor de reizigers, maar ook vanwege de invloed op het landelijke NS-netwerk. Regionaal zal men trachten het eigen regionale standpunt te optimaliseren, waarbij de aansluiting op de overige netten als sluitpost wordt gezien. Heeft de minister straks nog greep op de uitbestedende regionale overheden? De heer Van den Berg zag op dit punt grote risico's. Hij pleitte er opnieuw voor het kernnet zo groot mogelijk te maken, ook in Noord-Holland. Den Helder en Hoorn horen bij het kernnet. Kan er een garantie worden gegeven dat de kwaliteit van de huidige verbindingen niet afneemt?

De Kadernota Railveiligheid is vooral agenderend van aard. Het concrete actieprogramma, inclusief een financiële vertaling, is zeer mager. Voortvarendheid bij de verdere uitwerking is geboden. Het is zaak dat de rijksoverheid op het gebied van de veiligheid duidelijke kaders en voorwaarden stelt, zeker bij privatisering, decentralisatie en marktwerking. Biedt de nota daartoe een goed kader? Zolang er nog geen duidelijkheid is over het formele wettelijke kader, kan er nog weinig gezegd worden over de wijze waarop de veiligheidstaken worden ondergebracht bij de uit te plaatsen taakorganisaties. Deelt de minister de opvatting dat de veiligheid niet in losse deelnota's thuishoort, maar in een adequaat wettelijk kader? Overigens mag de risicobenadering niet impliceren dat een bepaald percentage ongevallen geaccepteerd zal worden. Het streven moet erop gericht zijn, het percentage tot nul terug te brengen.

Ook bij de museale en toeristische railactiviteiten moet de veiligheid zijn gegarandeerd. Biedt de kadernota Railveiligheid wel het goede kader voor deze activiteiten? Is de minister bereid eraan mee te werken dat de museale en toeristische railorganisaties samen met Railned, Spoorwegveiligheid en de Rijksverkeersinspectie komen tot een specifieke institutionalisering van het veiligheidsdenken voor deze activiteiten?

Ten slotte vroeg de heer Van den Berg hoe het staat met de uitwerking van toezeggingen die de minister heeft gedaan naar aanleiding van mondelinge vragen over geweld in treinen en op stations.

De heer **Reitsma** (CDA) zei dat hij zich grote zorgen maakte over de uitvoering van het spoordossier dat de afgelopen zes jaar gestalte heeft gekregen. In het begin is afgesproken dat er na vijf jaar een prestatie-

contract zou liggen. Daar komt echter niks van terecht, omdat er nog een overgangsjaar komt. Waarschijnlijk komt er daarna opnieuw een overgangsjaar. Ook is afgesproken dat de taakorganisaties onder de primaire verantwoordelijkheid van de minister vallen. Voorlopig zijn belangrijke taakorganisaties nog bij de NS geplaatst. De kritiek die in het rapport van de Algemene Rekenkamer staat, is terecht. De afgelopen vijf jaar is bijna niets waargemaakt van de taak die de minister heeft. Verder zou de nota De derde eeuw spoor in 1997 bij de Kamer liggen, opdat de zaak in 2000 in orde kon zijn, inclusief het wettelijk kader. In 1995 heeft de Kamer in een motie uitgesproken dat de minister zo snel mogelijk met een wettelijk kader moest komen. Het zal echter nog wel één of twee jaar duren voordat het wettelijke kader er is. In de tussentijd voert de minister beleid zonder wettelijke basis. In 1995 heeft de Kamer uitgebreid gesproken over de zogenaamde onrendabele lijnen. Toen is afgesproken dat het voorzieningenniveau gewaarborgd blijft. De minister heeft nu te maken met het lastige probleem dat een ruime Kamermeerderheid er weinig voor voelt een drastische marktwerking door te voeren, terwijl een deel van de coalitie toch zweert bij marktwerking. Hierdoor zit er geen vaart in de uitvoering van het spoordossier. Ligt dat aan de politieke bestuurders op het departement of aan de houding op het departement, ongeacht de politieke kleur van de bestuurder? Dient de Kamer zich niet eens af te vragen of zij dit dossier via bijvoorbeeld een eigen onderzoek of een onderzoek van de Algemene Rekenkamer onder de loep moet nemen? De heer Reitsma ging ervan uit dat de minister werkelijk actie onderneemt naar aanleiding van het harde rapport van de Algemene Rekenkamer over toezicht op het spoor. Is de minister daartoe bereid? Neemt zij alle aanbevelingen van de Algemene Rekenkamer over? Worden daartoe actiepunten geformuleerd?

Het is de taak van de overheid om noodzakelijke randvoorwaarden te formuleren voor het garanderen van de railveiligheid, ook als zij geld kosten. In die zin is de kadernota Railveiligheid een goede nota. Welke financiële vertaling en welke acties verbindt de minister aan de nota? Omdat de veiligheidssituatie op overwegen de allerhoogste prioriteit heeft, vroeg de heer Reitsma een reactie op de plannen rond de spoorblockers.

Hij verklaarde dat de CDA-fractie steun heeft verleend aan decentralisatie van de treindienst in het noorden en in de Achterhoek. Hij voelde er echter niet voor veel regionale lijnen te decentraliseren. Omdat de ervaringen met Noordned in Friesland niet zo geweldig zijn, vroeg hij terughoudend te zijn met nieuwe projecten. Wellicht moet de geplande evaluatie versneld uitgevoerd worden. Het kernnet dient zo groot mogelijk te zijn. De lijn Leeuwarden-Groningen behoort aan het kernnet toegevoegd te worden.

De minister heeft in een vorig debat gezegd dat de Flevospoorlijn bij het kernnet hoort. De NS verklaart echter tegen de regionale bestuurders dat de lijn er niet bij hoort. Kan de minister aangeven hoe het precies zit? In september van het vorige jaar heeft de heer Reitsma een motie ingediend om het grootste deel van het railnet in Noord-Holland bij het kernnet te houden. De motie is niet in stemming gebracht, omdat de minister nog cijfers zou aanleveren over trajecten in Noord-Holland, het traject Leiden-Utrecht en het traject Nijmegen-Roermond. Er zijn echter nauwelijks cijfers beschikbaar gekomen. De heer Reitsma zei dat hij de motie volgende week in stemming zou brengen, tenzij de minister nu opheldering verschaft. Hij voelde er niets voor twee onrendabele lijntjes samen met een deel van het kernnet over te hevelen naar de provincie, want dan ontstaan waarschijnlijk dezelfde problemen die zich nu in Friesland voordoen. Hij handhaafde zijn opvatting dat de lijnen in Noord-Holland en de trajecten Leiden-Utrecht en Nijmegen-Roermond bij het kernnet moeten blijven.

Hoe zit het precies met de afstemming van de concessiewet op de WP 2000? Licht er werkelijk per 1 januari 2001 een prestatiecontract? Krijgt de Kamer voldoende tijd om een oordeel te geven over het contract? Hoe past het prestatiecontract in de wetgevingstrajecten?

De heer Reitsma bracht de verantwoordelijkheid voor de taakorganisaties het liefste rechtstreeks onder bij de minister en niet bij een ZBO. De minister moet wel gestalte geven aan haar primaire verantwoordelijkheid, opdat de Algemene Rekenkamer volgend jaar niet hoeft te melden dat de minister op dit punt haar verantwoordelijkheid niet neemt.

De heer **Stellingwerf** (RPF) zei opnieuw, mede namens de GPV-fractie, geen meerwaarde te zien in de decentralisatie van treindiensten in Noord-Holland. De voorgestelde knip werkt zeer nadelig uit. Met de extra overstap wordt de winst van de aanleg van de Hemboog voor een belangrijk deel tenietgedaan. Hij sloot zich aan bij de opmerkingen die de heer Reitsma maakte over de te decentraliseren treindiensten.

Het is een goed streven een einde te maken aan de hybride constructie van taakorganisaties die inhoudelijk worden aangestuurd door het Rijk, maar bedrijfsmatig door de NS. In de brief van 30 november jl. geeft de minister er blijk van dat zij zich de kritiek van de Algemene Rekenkamer ter harte neemt. In het rapport van de Algemene Rekenkamer worden vooral harde noten gekraakt over de financiële verantwoording van Railinfrabeheer. Het ministerie had beter moeten bekijken of Railinfrabeheer wel doelmatig werkt. De afstemming tussen beide partijen over de kostenramingen verliep niet goed. Het verweer van de minister op het verwijt van de marginale toetsing van de kosten van nieuwbouwprojecten vond de heer Stellingwerf niet erg overtuigend. Omdat het om miljarden gulden gaat, is alertheid geboden.

De vaste commissie heeft de minister het verzoek gedaan te reageren op geruchten over mogelijke fraude bij Railinfrabeheer en over onderzoek dat daarnaar zou plaatsvinden bij de NS. De minister heeft in een brief dat gerucht feitelijk bevestigd. Het zou niet gaan om fraude in de zin van oneigenlijke overheidsuitgaven, maar om mogelijke betrokkenheid bij eventuele onrechtmatige beïnvloeding van leveranciers en opdrachtnemers. Ook dan is er echter overheidsgeld in het geding. Is het juist dat in samenhang hiermee de Europese aanbesteding niet echt goed van de grond is gekomen? Dat kan negatieve financiële consequenties hebben gehad. Kan hiernaar verder onderzoek worden gedaan? Acht de minister het, mede met het oog op de kritiek van de Algemene Rekenkamer, wel verstandig dat Railinfrabeheer het onderzoek zelf doet? Het is niet vanzelfsprekend dat eventuele beïnvloeding volstrekt losstaat van de wijze waarop het ministerie toezicht hield op Railinfrabeheer. Is hierin geen rol weggelegd voor de Algemene Rekenkamer? Wil de minister de Kamer in ieder geval op de hoogte brengen van het resultaat van het onderzoek? De heer Stellingwerf was blij met de toezegging van de minister om een sturings- en toezichtskader te ontwikkelen. Kan het eindmodel er echter werkelijk pas in 2005 zijn? Als de Kamer nog dit jaar beschikt over het sturings- en toezichtskader, dan kan zij het betrekken bij de discussie over de nieuwe contractonderhandelingen met de NS.

De heer Stellingwerf onderschreef de uitgangspunten inzake de railveiligheid, de continuïteit in de beschikbaarheid van de infrastructuur en een sociaal beleid rond de uitplaatsing. Kan de minister aangeven of uitplaatsing van de taakorganisaties nadelige financiële gevolgen heeft voor deze organisaties? Is de minister het ermee eens dat het capaciteitsmanagement in handen van één organisatie moet blijven, ook gelet op de beperkte capaciteit op het spoor? Bij conflicterende belangen tussen personenvervoer en goederenvervoer dient voorrang te worden gegeven aan personenvervoer. Omdat de NS een belang van 6% heeft in Railion GmbH, moet de NS meerdere heren dienen. Ziet de minister hierin niet een probleem van belangenverstremming? Een voorlopige uitweg uit dit

dilemma kan wellicht worden gevonden in het in tweede instantie uitgeven van toegewezen, maar niet gebruikte treinpaden. De eerst-gerechtigde kan hierbij een voorkeursrecht behouden. Daarnaast is met BB21 20% meer capaciteit tot stand te brengen via betere benutting. Overigens stond in Trouw van 8 februari jl. dat integrale viersporigheid tussen Utrecht en Arnhem waarschijnlijk helemaal niet nodig is, onder andere vanwege nieuwe technische mogelijkheden. Als dit juist is, gaat het ook op voor andere trajecten waar viersporigheid is voorzien. Met de hierdoor vrijvallende middelen kunnen actuele knelpunten in het bestaande net worden aangepakt. Dit betekent dan feitelijk dat alle rail-projecten in het MIT nog eens tegen het licht gehouden moeten worden. Wellicht is een Kameruitspraak op haar plaats om de minister uit te nodigen ter voorbereiding van het volgende MIT een eerste vingeroefening te doen.

In het algemeen is het van belang te weten hoe ver de sturingsmogelijkheden van de rijksoverheid gaan, bijvoorbeeld ten aanzien van de dienstverlening aan het publiek. Heeft de overheid in dat kader mogelijkheden om een rookverbod door te voeren in het openbaar vervoer en dus ook in de trein? Is de minister bereid, gelet op de overlast door roken en de onmogelijkheid om zich in de trein geheel aan de vuile lucht te onttrekken, de wens van een rookverbod mee te nemen bij de komende onderhandelingen met de NS? Het gaat immers om bij uitstek publiek terrein en om een reële overlast voor een behoorlijke grote bevolkingsgroep, namelijk zo'n 10% van de bevolking.

De heer Stellingwerf vond het een goede zaak dat de Kamer beschikt over de kadernota Railveiligheid. Hij steunde het pleidooi om veel strikter te werken aan het opheffen van alle overwegen in het hoofdrailnet. Immers, ook in het autosnelwegennet accepteert men geen enkele gelijkvloerse kruising. Kan er meer snelheid worden gebracht in het uitvoeringsprogramma tot opheffing van de overwegen in het hoofdrailnet?

Antwoord van de regering

De **minister** wees erop dat het niet louter kommer en kwel is in de spoorsector. Het spoorwegennet wordt zeer druk bereden en er wordt een goede service verleend. De prestatie op het Nederlandse spoor kent in Europa geen gelijke.

Het rapport-Wijffels in 1993 betekende de start van een langjarig veranderingsproces. In de loop van het proces bleek het om een zeer ingewikkelde operatie te gaan. De kritiek van de Algemene Rekenkamer was dan ook zeer terecht. Alle punten die de Rekenkamer heeft aangedragen, worden aangepakt. Betrokkenen zitten nu middenin de zeer ingewikkelde operatie van onder andere de decentralisatie en de uitplaatsing van de taakorganisaties, de definitie van het kernnet, het werken met prestatiecontracten en het bevorderen van de rol van andere overheden. Daar komt ook nog het proces van wetgeving bij. Er wordt zeer constructief samengewerkt. Tijdens de verbouwing gaat het werk gewoon door. Gelet op het hele proces, moet men ervoor waken om te zeggen dat de minister en de NS niet meer door één deur kunnen, aangezien dat alleen is gebeurd bij het vervoer over de HSL-Zuid. Er ontstond toen tumult, omdat de Kamer min of meer op de stoel van de minister ging zitten. Het is van alle tijden dat er enige spanning zit tussen een groot en complex bedrijf en een regulerende overheid. Er wordt echter op een normale en zakelijke manier onderhandeld over zaken, uitgaande van de belangen die men moet dienen. Overigens moet men zich realiseren dat het een prestatie van formaat is geweest om de NS in een korte tijd te transformeren van een zwaar verlieslijdend bedrijf in een bedrijf dat winst maakt en dat een steeds betere service verleent.

De minister verklaarde dat het ontwerp voor de nieuwe spoorwegwet bij de Raad van State ligt. Als de Raad van State advies heeft uitgebracht, kan

het ontwerp worden ingediend bij de Kamer. Intussen wordt vrij stevig onderhandeld over het prestatiecontract. De minister streefde naar invoering van het prestatiecontract op 1 januari 2001, maar het hangt ook af van de snelheid van het wetgevingsproces. Zij zou het jammer vinden als de invoering nog een jaar moet worden uitgesteld. Overigens heeft het prestatiecontract voor het kernnet geen relatie met de tenderprocedure voor het HSL-vervoer.

In het kader van de wetgeving kan ook worden gediscussieerd over de decentralisatie van treindiensten. Het leek de minister een goed idee een keer in de breedte te bekijken hoe de decentralisatie verloopt. Zij wilde niet dogmatisch te werk gaan. Er kan ook worden gepraat over de vraag of de treindiensten in Noord-Holland Noord moet worden gedecentraliseerd. De minister herinnerde eraan dat de Kamer hierover op 25 oktober 1999 cijfers heeft gekregen. Mocht de commissie behoefte hebben aan aanvullende cijfers, dan kan zij die precieze behoefte via de griffier doorgeven. Zeer onlangs hebben alle betrokken gemeenten en de provincie Noord-Holland een brief gestuurd, waarin zij aangeven dat zij decentralisatie wensen. Op de plaatsen waar de decentralisatie is doorgevoerd, heeft het geleid tot een toename van het vervoer. Er moet op zichzelf een plausibele reden, zoals een verbetering van het product, zijn om te decentraliseren. De vraag wat de positie van de NS daarin zal zijn, moet uiteindelijk worden beantwoord in de wet. Bij de behandeling van de wet kan ook worden gekeken naar de relatie van de decentrale treindiensten met het kernnet en naar ontwikkelingen als Randstadrail. In principe wordt in de wet uitgegaan van concurrentie om het spoor en van concessieverlening voor een bepaalde periode. Onvermijdelijk is echter dat er op sommige delen van het net verschillende vervoerders komen. Dit wordt allemaal in de wet of krachtens wet uitgewerkt. Overigens worden voor de behandeling van de wet geen nieuwe contracten meer aangegaan. In het regeerakkoord is afgesproken dat het kernnet via een tienjarige concessieperiode aan de NS wordt gegund. Een concessie is evenwel geen contract.

De minister wees erop dat de concessiewet, die bij de Raad van State ligt, over spoorwegen gaat en niet over de bussen. De WP 2000, die nu bij de Kamer ligt, gaat over het overige personenvervoer, bijvoorbeeld door bussen of taxi's. De Taxiwet is al behandeld. De concessiewet wordt zodanig uitgewerkt dat zij net als de Taxiwet in haar geheel in de WP 2000 wordt geplaatst. De minister drong erop aan de WP 2000 zo snel mogelijk te behandelen, aangezien bij de decentrale overheden, busmaatschappijen en de gemeentelijke vervoerbedrijven het gemis aan de wet zo langzamerhand zwaar begint te tellen. Het kunnen natuurlijk allemaal aparte wetten blijven, maar dan zijn er allerlei verbindingsartikelen nodig en dan worden de wetten erg onleesbaar. De minister zegde toe de stand van het denken over de verschillende onderdelen en de interconnecties daartussen nog eens in een brief aan de Kamer te verwoorden.

Onderwerpen als de sluiting van loketten, bonus-malus, de positie van de klant en een rookverbod in treinen horen thuis in de onderhandelingen over het prestatiecontract. Hierbij zijn ook de consumentenorganisaties betrokken. Gelet op het algemene beleid van de minister van Volksgezondheid, Welzijn en Sport en gelet op het feit dat de trein in compartimenten is ingedeeld, kon de minister geen algemene uitspraak doen over een rookverbod in treinen. Het is iets wat het bedrijf NS zelf moet willen. Vanwege de kritiek van de Algemene Rekenkamer wilde de minister zorgvuldig en gefaseerd, maar in een straf tempo de absolute scheiding tussen de NS en de taakorganisaties realiseren. Daarbij moet verantwoord en sociaal worden omgegaan met het personeel. Tijdens de uitplaatsing moeten de organisaties kunnen doorfunctioneren. Voorlopig blijven de taakorganisaties in een NV-constructie, want het zou te veel zijn om al direct een nieuwe bestuurlijke constructie door te voeren. Er wordt nog over nagedacht welke constructie het uiteindelijk moet worden. De organi-

saties komen niet onder het ministerie te ressorteren, maar vallen wel onder de ministeriële verantwoordelijkheid. Per 1 januari 2000 zijn er vier commissarissen, namelijk twee van de NS en twee van de overheid. De voorzitter van de raad van commissarissen, te benoemen door de minister, moet een persoon van stevig kaliber zijn. Halverwege 2000 moet er een memorandum van overeenstemming over de uitplaatsing ondertekend worden. Dan wordt er een commissaris van de NS vervangen door een overheidscommissaris. Eind januari 2001 zal het proces zijn afgerond. Dan gaat de laatste NS-commissaris eruit en zitten er vier overheidscommissarissen. In de NV-constructie speelt de raad van commissarissen een belangrijke rol, bijvoorbeeld ten aanzien van de raad van bestuur van de taakorganisaties.

Op het ogenblik wordt gewerkt aan een uitplaatsingsvoorstel, als onderdeel van het memorandum van overeenstemming. In het voorstel komen de scheiding en toedeling van taken en bevoegdheden en de middelen aan de orde. Per 1 september 2000 moet er een conceptoverdrachtbalans liggen, waarin de prognose voor het laatste deel van 2000 is meegenomen. De uiteindelijke conceptoverdrachtovereenkomst wordt voorgelegd aan het kabinet en aan de raad van commissarissen van de NS. De centrale ondernemingsraden van de NS zullen hierin ook een rol moeten spelen. Omdat er ook bestuurlijke autorisatie nodig is, zal de overeenkomst ook aan de Tweede Kamer worden voorgelegd. Rond de zomer wordt de balans van het uitplaatsingsvoorstel opgemaakt. Het is de bedoeling de uitplaatsing in 2000 afgerond te hebben. Op die manier kunnen kritiekpunten die de Algemene Rekenkamer heeft aangedragen, worden ondervangen. Wel is te verwachten dat een periode tot eventueel 2005 nodig is om te komen tot de ZBO-constructie. Een hogere snelheid zal leiden tot risico's voor de zorgvuldigheid van het proces. De minister herinnerde aan haar brief waarin staat dat er op het departement een inspectie voor het toezicht wordt ingesteld. Het toezicht moet in de wet goed worden uitgewerkt. De toezichthouders moeten echter zeker geen capaciteitstoedelers worden.

De minister wees erop dat zij nog enige weken nodig heeft voor een notitie over het thema «staat en tucht». Zij wilde voorkomen dat een minder goede notitie naar de Kamer gaat.

In de kadernota Railveiligheid worden verschillende definities van het begrip «veiligheid» gehanteerd, in relatie tot het risico dat mensen lopen. Bijvoorbeeld voor omwonenden gelden andere risiconormen dan voor passagiers en werknemers. De minister was bereid de normatiek en de onderbouwing nog eens schriftelijk uit te werken. Er worden buitengewoon strikte normen gehanteerd. In overleg met het ministerie van Sociale Zaken en Werkgelegenheid zijn voor de werkers aan het spoor dezelfde normen gekozen als voor werkers in de bouw.

In de kadernota staan zes speerpunten, ten aanzien waarvan niet sprake is van stand still. Daarbij is sprake van een verbetering. Bij de punten die niet onder de zes speerpunten vallen, is sprake van een stand still.

De techniek van de spoorblocker wordt betrokken bij de maatregelen die ten aanzien van overwegen worden getroffen. Er wordt positief naar de spoorblocker gekeken, maar er wordt ook gelet op de negatieve kanten. Met de provincies en regio's wordt gesproken over het aanpakken van gelijkvloerse spoorwegovergangen. Met medeweging van het budget moet worden gekomen tot een plan van aanpak. In relatie tot het besluit over de Noordoosttak van de Betuweroute wordt met de aanliggende gemeenten bekeken of enkele knelpunten opgelost kunnen worden, rekening houdend met de precedentwerking. Vanwege het beschikbare budget, kan niet alles tegelijk. De meest bedreigende situaties worden als eerste aangepakt.

De nieuwe goederenvervoerders moeten voldoen aan dezelfde (veiligheids)eisen als de NS. In een enkel geval wordt door de inspectie een vrijstelling verleend, als dat verantwoord kan. Dat heeft bijvoorbeeld

te maken met het traject waarop men rijdt. Er is nog wel het een en ander op af te dingen of de nieuwe vervoerders de benodigde techniek gemakkelijk kunnen kopen. De minister wees erop dat zij twee nieuwe vervoerders onlangs een startsubsidie van 1 mln. heeft verleend, opdat deze enkele problemen konden oplossen. Mocht de brief daarover nog niet naar de commissie zijn gestuurd, dan zou de minister dat alsnog doen. Europese samenwerking en harmonisatie kost altijd veel tijd. Het punt staat wel hoog op de Europese agenda. Omdat het dossier van de liberalisering van het goederenvervoer en het Europese netwerk bij het Europees Parlement ligt, is er wellicht meer tijd beschikbaar om te spreken over de veiligheidsvraagstukken. Commissaris De Palacio heeft de lidstaten al gevraagd, welke punten belangrijk zijn bij het vraagstuk van de veiligheid in de mobiliteitssector. De minister merkte op dat Nederland zeker een bijdrage zou leveren.

Ook bij de toeristische en museale spoorlijnen moet de veiligheid vooropstaan. Ook als men met oud materieel wil rijden, moet men voldoen aan de veiligheidseisen. Wel wordt er een onderscheid gemaakt tussen rijden op het normale net en het rijden op een afzonderlijk museumlijntje. Dit punt komt ook aan de orde in de nieuwe spoorwegwet.

Wat de veiligheid op de stations betreft zei de minister dat zij met de NS voor de korte termijn een afspraak heeft gemaakt over het plaatsen van extra camera's. Met de vertegenwoordigers van de NS en de personeelsvakorganisaties is afgesproken dat er opnieuw wordt gekeken naar het zeer complexe vraagstuk van de veiligheid op de stations. De minister zou de uitkomsten van het overleg aan de Kamer sturen, opdat er na de zomer ten principale over gesproken kan worden.

Zij achtte het vervangen van gele knipperlichten door rode een te dure maatregel in relatie tot andere veiligheidsmaatregelen die genomen moeten worden en die een hogere prioriteit hebben. Daar komt bij dat waarschijnlijk ook een wijziging van de verkeerswetgeving nodig is.

Nadere gedachtewisseling

De heer **Van Gijzel** (PvdA) was er verheugd over dat de minister zich niet dogmatisch opstelt ten opzichte van decentralisatie van treindiensten en dat eerst de wet komt en daarna de decentralisatie. Hij wilde niet decentraliseren als daar geen onderbouwing voor wordt gegeven.

De heer Van Gijzel hechtte aan voortvarendheid bij de totstandkoming van de wetgeving. Daarom moet de WP 2000 zo snel mogelijk in behandeling komen, met de concessiewet daar zo spoedig mogelijk achteraan.

De minister heeft gezegd dat de balans van het uitplaatsingsvoorstel rond de zomer wordt opgemaakt. Dat zou betekenen dat de Kamer het pas in september of oktober kan behandelen. Dat is echt te laat, gelet op het belang van het plan. De heer Van Gijzel ontving het uitgewerkte plan graag vóór 1 juni.

Hij herhaalde zijn vraag naar de ratio van de verschillende normen ten aanzien van de railveiligheid. Hij was van mening dat het risico dat de werkers aan het spoor lopen, onacceptabel groot is. De kloof met bijvoorbeeld het risico dat de werkers in de bouw lopen, is te groot. Bovendien zit er geen financiële onderbouwing bij de plannen.

De heer **Van der Steenhoven** (GroenLinks) vroeg één of meer praktijkproeven te nemen met de spoorblockers.

Hij vroeg ook in de brief naar aanleiding van het uitplaatsingsvoorstel duidelijk aan te geven hoe de taakorganisaties slagvaardig en enigszins door de overheid gecontroleerd kunnen opereren, zolang zij nog als NV functioneren en dus niet worden aangestuurd door de overheid.

Wat de decentralisatie van de treindienst in Noord-Holland betreft heeft de minister gezegd dat zij de cijfers nog eens wil bekijken en dat zij de argumenten nog eens zal wegen. De heer Van der Steenhoven trok de

conclusie dat het oorspronkelijke voorstel niet meer aan de orde is en dat alle opties nog open zijn.

Hij herinnerde aan zijn vraag over de veiligheid op de routes van de sneltrams Utrecht-Nieuwegein en Amsterdam-Amstelveen.

De heer **Van Walsem** (D66) drong erop aan alle stappen zorgvuldig en in de juiste volgorde te zetten.

Omdat er geen argumenten zijn geleverd om Noord-Holland-Noord uit het kernnet te halen, ging hij ervan uit dat de betrokken treindiensten in het kernnet blijven.

Hij vroeg of de minister nog eens goed wil kijken naar de bevordering van het kennisniveau in de aansturing van de taakorganisaties, ook voor 2000.

Ten slotte vroeg hij of de railbeheerder dan wel de vervoerder investeringen inzake veiligheid en verkeersgeleiding moet doen.

De heer **Van Bommel** (SP) was nog niet gerustgesteld door het antwoord over de decentralisatie van de treindienst in Noord-Holland-Noord, omdat ook is gewezen op het standpunt van de provincie en enkele betrokken gemeenten. Aangezien er nog geen volstreekte duidelijkheid is gegeven, duurt de onzekerheid over de toekomstige situatie voort.

De heer Van Bommel was van mening dat er goede voorstellen staan in de kadernota Railveiligheid. Het komt er nu op aan, die voorstellen uit te voeren. De minister heeft duidelijk aangegeven dat de veiligheid vooropstaat en dat bepaalde goederenvervoerders geen andere behandeling krijgen.

De heer **Hofstra** (VVD) was het ermee eens dat dogma's niet op het plaats zijn ten aanzien van de decentralisatie van treindiensten. Hij wachtte af wat de situatie over een halfjaar zou zijn.

Hij verklaarde zich ermee akkoord de WP 2000 snel af te handelen. Als het ontwerp voor de concessiewet er ligt, moet het ook snel in behandeling komen.

Omdat de behandeling van de kadernota Railveiligheid vandaag wat fragmentarisch was, stelde hij voor een keer uitgebreider over de railveiligheid te discussiëren.

Is de minister bereid in een brief in te gaan op de problemen die de nieuwe vervoerders ondervinden en op de oplossingen die op korte termijn voorhanden zijn? Het probleem dat de nieuwe vervoerders met de ATB-kasten ondervinden, is heel serieus.

De heer **Van den Berg** (SGP) was het ermee eens dat de WP 2000 zo snel mogelijk behandeld moet worden door de Kamer. Hij ging ervan uit dat de andere wetsvoorstellen in samenhang worden behandeld.

Bij de uitplaatsing van de taakorganisaties is niet alleen de aansturing van belang, maar ook de positie van de taakorganisaties ten opzichte van de vervoerders. Is de wettelijke verankering van die positie, zoals aanbevolen door de Algemene Rekenkamer, al meegenomen in de concept-spoorwegwet die bij de Raad van State ligt?

De heer **Reitsma** (CDA) bleef zorgen houden over een tijdige en zorgvuldige behandeling door de Kamer van het prestatiecontract. Dat kan namelijk pas na afhandeling van het wetgevingstraject in de Kamer. Hij zag nog steeds een relatie tussen het prestatiecontract en het vervoer over de HSL-Zuid.

De heer Reitsma wachtte de brief over de decentralisatie van treindiensten af. Het is prima als in het kader van de wet wordt gesproken over Noord-Holland-Noord, Utrecht-Leiden en Nijmegen-Roermond, maar dan mogen er tot die tijd geen onderhandelingen plaatsvinden die in strijd zijn met de wens van de meerderheid van de Kamer.

De heer Reitsma ging ermee akkoord de WP 2000 direct na het krokus-reces te behandelen.

Hij vroeg de minister helder aan te geven wat de beleidslijn is ten opzichte van de veiligheid van de werkers aan het spoor en de spoorwegovergangen.

De heer **Stellingwerf** (RPF) was van mening dat er meer prioriteit moet worden gegeven aan het opheffen van overwegen. In de huidige situatie is er ook sprake van een beperking van de kwaliteit, omdat er niet harder dan 140 km/h gereden mag worden en omdat er vaak storingen plaatsvinden.

Hij constateerde dat de minister geen uitspraak wilde doen over een rookverbod in de treinen. De analyse die de minister van het probleem gaf, met een beperking van de keuzevrijheid en de bewegingsvrijheid van reizigers, was prima. De conclusie die de minister trok, was echter zeer beperkt. Ten aanzien van de publieke ruimten binnen het openbaar vervoer is een relatie te leggen met het verbod op roken dat in de Tabakswet is opgenomen voor publiekstoegankelijke ruimten in overheidsgebouwen en gebouwen van gesubsidieerde instellingen.

Mocht de minister op dit punt geen positief antwoord geven, dan wilde de heer Stellingwerf de Kamer een uitspraak voorleggen.

Hij herinnerde nog aan zijn vragen over de viersporigheid tussen Utrecht en Arnhem en de relatie met de benutting van het spoor.

De **minister** wees erop dat zij rond de zomer wilde komen met het memorandum van overeenstemming inzake de uitplaatsing van taakorganisaties. In het memorandum kan men zien wat het onderhandelingsresultaat is geweest voor de verschillende partijen, zoals de NV Nederlandse Spoorwegen, de ondernemingsraad, de raad van commissarissen en de overheid. De opmerkingen van de Algemene Rekenkamer spelen hierbij een heel belangrijke rol. De minister herkende zich niet in het beeld dat er namens de minister niet op een adequate wijze wordt geopereerd. Naar alle waarschijnlijkheid wordt het uiteindelijk een ZBO-constructie, met een raad van toezicht. In het hele proces, dus ook in de tussenliggende periode, moet duidelijk zijn wie waarvoor verantwoordelijk is. Ook het veiligheidsaspect wordt niet uit het oog verloren.

Wat de veiligheid van de werkers aan het spoor betreft wordt er gewerkt naar het veiligheidsniveau bij de bouw. Railinfrabeheer wil op een geheel andere manier gaan werken. Daartoe wordt al dit jaar een proef genomen op het traject Tilburg-Den Bosch. Na afloop van de proef vindt een evaluatie plaats. De uitkomsten van de proef zullen aan de vaste commissie worden gestuurd.

Ten aanzien van de veiligheid op overwegen worden de spoorblockers meegenomen in een proef.

In relatie tot de bepaling van het kernnet zegde de minister toe geen onomkeerbare stappen te zullen zetten, maar wel besprekingen te voeren. De Flevolijn is op dit moment een contractlijn, vallend onder de decentralisatiedefinitie. Er is echter ook sprake van een samenloop met het kernnet. Daarom is er nog geen beslissing over genomen. Overigens ligt er ook nog een relatie met de Hanzespoorlijn en het eventuele goederenvervoer over de lijn.

De minister wees erop dat de nieuwe vervoerders zelf moeten afwegen of het rendabel is te voldoen aan de gestelde eisen. De regeling van de infraheffing is in november 1999 gepubliceerd in de Staatscourant.

De positie van de taakorganisaties ten opzichte van de vervoerders wordt in en krachtens de wet geregeld. Dit punt komt dus zeker nog een keer aan de orde.

De eventuele fraudekwestie bij Railinfrabeheer speelt al vanaf 1988. Er kunnen dan ook niet direct actuele conclusies worden gekoppeld aan dit probleem. Omdat de zaak wordt uitgezocht, achtte de minister zich niet in

een positie om er uitspraken over te doen. De normale juridische procedure, via de ECD en eventueel het openbaar ministerie, wordt gevolgd. Het is niet goed om rechter in eigen zaak te zijn. Uiteraard is altijd de vraag aan de orde hoe het toezicht georganiseerd moet worden. Over de benutting van het spoor, 25 kV enz. is al vaker uitgebreid gesproken. Het is een belangrijke zaak, maar de discussie daarover is al vaker gevoerd.

De minister zou het jammer vinden als de heer Stellingwerf zich genoodzaakt voelt een motie in te dienen over het niet roken in treinen. Als er een verbod wordt uitgevaardigd, moet men zich altijd afvragen of handhaving mogelijk is. Men moet de verantwoordelijkheid op de juiste plek leggen. De overheid moet niet al te dirigistisch optreden. De NS is zelf ook slim genoeg in het vinden van oplossingen.

Wat de vraag over NS Vastgoed betreft is het uitgangspunt dat de grond die voor de staat noodzakelijk is voor de infrastructuur, naar de staat gaat. De andere grond gaat niet naar de staat.

De voorzitter van de commissie,
Blaauw

De griffier van de commissie,
Roovers