

Vergaderjaar 1998–1999

**26 464**

## **Beleidsnota De derde eeuw spoor**

**Nr. 13**

### **VERSLAG VAN EEN NOTAOVERLEG**

Vastgesteld 16 september 1999

De vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat<sup>1</sup> heeft op 13 september 1999 overleg gevoerd met de minister van Verkeer en Waterstaat over **de beleidsnota «De derde eeuw spoor» (26 464)**.

Van het overleg brengt de commissie bijgaand stenografisch verslag uit.

De voorzitter van de vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat,  
Blaauw

De griffier van de vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat,  
Roovers

<sup>1</sup> Samenstelling:

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

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



# Stenografisch verslag van een notaoverleg van de vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat

Maandag 13 september 1999

Aanvang 11.00 uur

## Voorzitter: Blaauw

Aanwezig zijn 9 leden, te weten:

Van Gijzel, Hofstra, Reitsma, Van Walsem, Blaauw, Van Bommel, Van der Steenhoven, Stellingwerf en Van den Berg,

en mevrouw Netelenbos, minister van Verkeer en Waterstaat.

Aan de orde is de behandeling van:  
- **de beleidsnota "De derde eeuw spoor" (26464).**

De **voorzitter**: Ik stel graag voor, met het oog op de temperatuur, dat het jasje van de commissieleden uit mag. Ik zal hierbij het voorbeeld geven! De vergadering staat uitgeschreven tot 23.00 uur, maar het streven is om 20.00 uur te eindigen. Ik verzoek de leden om zich scherp aan hun spreektijd te houden. Wellicht kunnen zij zelfs hun opmerkingen maken binnen de aangegeven spreektijden. Dit houdt in dat ik u verzoek uw interrupties pas te plaatsen als de spreker een blok tekst heeft afgerond.

## Eerste termijn van de zijde van de commissie

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Voorzitter! Dit is een goede nota die te lang op zich heeft laten wachten. De minister is erin geslaagd om op een aantal belangrijke onderdelen de knoop door te hakken, hetgeen tot mijn vreugde veelal in overeenstemming is met gevoelens van een meerderheid van de Kamer. Ik refereer aan het prestatiecontract voor tien jaar voor NSR en de keuze die de minister heeft gemaakt rondom de taaksectoren. De

voorstellen hebben meer realiteitsgehalte gekregen en zijn op een enkel onderdeel na minder vanuit een ideologische dogmatiek tot stand gekomen. Daarvoor geef ik de minister een pluim.

Onze hoofdlijn is positief, maar dat laat onverlet dat wij nog kritiek en aanvullende vragen hebben. Het kabinet kiest in het eerste hoofdstuk als doelstelling revival van de trein. De nieuwe marktorde zou daarvoor een positieve prikkel kunnen leveren. Is dit gebaseerd op hoop of op harde gegevens? Zoals al bij de discussie over stad en streek bleek, is het moeilijk om precies te achterhalen waar die verwachting vandaan komt. Het kabinet geeft vier deelvragen: de vorm van marktwerking, de decentralisatie, de HSL en de taakorganisaties.

In verband met de doelstelling van de nieuwe ordening van het spoorvervoer stelt het kabinet op blz. 16 dat het belangrijk is, de reistijd, de punctualiteit en het comfort te verbeteren. Ik voeg hieraan toe dat voor ons de tarieven ook van groot belang zijn. Nog steeds is onvoldoende duidelijk hoe de nieuwe ordening, de reistijd, punctualiteit en comfort daadwerkelijk dichterbij brengen. In dat kader wordt gewezen op een rapport van McKinsey als een soort bewijslast in dit geheel. Ik wil ook wijzen op het rapport van het AVV over marktwerking waaruit een andere conclusie kan worden getrokken. Ik hoor hierop graag een reactie van de minister. Het is belangrijk dat wij kunnen vaststellen dat wij met deze voorstellen voldoen aan de richtlijnen die Europa ons heeft voorgeschreven, zodat op dat punt geen gedonder te verwachten is. Tegelijkertijd zegt de EU dat zij het

ingezette beleid zal continueren, waarbij verdergaande openstelling van nationale spoorweginfrastructuur voor personenvervoer op korte termijn niet is voorzien. Dit betekent dat men vanuit Europees kader problemen verwacht met een eindbeeld, dat later in de nota geformuleerd staat. Overigens plaatsen wij vraagtekens bij dit eindbeeld. Waarom is de Wet personenvervoer 2000 het meest geëigende instrument om de marktordening voor het spoorvervoer tot stand te brengen? Ik wijs op de Spoorwegwet waarin al veel opgenomen staat.

Er zijn veel wetten aangekondigd, onder andere over de ordening, de infrastructuur, de veiligheid en de takenorganisatie. Eigenlijk zou dat alles gereed moeten zijn voor 1 januari 2001. Ervaringen in de afgelopen jaren en de huidige stand van zaken doen bij ons de vraag rijzen of die datum wel gehaald kan worden. Ik verneem dan ook graag van de minister of het volgens haar haalbaar is om die wetten op die datum in het Staatsblad te hebben en wat er gebeurt als dat niet het geval is.

Er is een overgangscontract met de Nederlandse Spoorwegen tot 1 januari van het komende jaar en in de nota staat dat er nu maatregelen worden genomen ter overbrugging naar het prestatiecontract, maar ons wordt daarin geen nader inzicht verschaft. Ik wil graag dat de minister hiervoor zorgt. Ik wil bovendien graag van haar vernemen waarom dat gat in de tijd überhaupt is ontstaan. Immers, in 1995 was het geen verrassing dat het contract in 2000 zou aflopen. Ik herinner mij dat een groot aantal sprekers in 1996 en 1997 erop gewezen hebben dat wij

moesten voortmaken. De discussie begon onder de vorige minister, maar die loopt maar door en er worden geen heldere beleidslijnen aangegeven. Straks is het 2000 en dan is er een probleem. Waarom is er dus in dat kader zo laat begonnen met het tot stand brengen van zo'n ingewikkeld contract als het prestatiecontract?

Voor de decentralisatie is als uitgangspunt gekozen dat die regionale netwerken gedecentraliseerd kunnen worden die niet vervlochten zijn met het hoofdrailnet enerzijds en de uitlopers van het net anderzijds. Wat ons betreft geldt hierbij één criterium: de vervoerswaarde van een lijn. Ik heb al eerder gezegd dat, als op het merendeel van de huidige regionale lijnen de passagiers een aansluiting zoeken op het hoofdrailnet, dan bij voorrang niet wordt gesproken over regionale lijnen. De legitimatie van de knip tussen het hoofdrailnet en het regionale spoorvervoer moet dus gebaseerd zijn op de vraag hoe de klant er het beste uitkomt. En de huidige voorstellen vind ik niet op alle punten even overtuigend. Straks kom ik er bij de afzonderlijke hoofdstukken op terug. Belangrijk in dit kader is dat wij eerst kiezen voor decentralisatie en vervolgens voor aanbesteding. Hierover zijn ook veel brieven van bestuurders binnengekomen. Hoewel niet iedereen er getuige van is geweest, is daarover bij de behandeling van het regeerakkoord ook fors gediscussieerd met als achterliggende gedachte: eerst aanbesteden en dan decentraliseren. De PvdA-fractie heeft zich daartegen evenwel verzet met als redenering dat, als de legitimatie van de decentralisatie is om het in een samenhangend netwerk onder te brengen, je eerst moet decentraliseren en het vervolgens aan de regionale overheden moet overlaten om dat verder vorm te geven in het aanbestedingsproces.

De heer **Reitsma** (CDA): De heer Van Gijzel spreekt nadrukkelijk over de volgorde van decentralisatie gevolgd door aanbesteding. Daarbij laat hij in het midden of het allemaal wel nodig is. Is hij er op basis van de huidige stukken al van overtuigd dat de regionale lijnen die de minister aangeeft, gedecentraliseerd móeten worden?

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Ik heb al gezegd dat ik op een aantal punten terugkom, omdat ik terzake nog niet overtuigd ben. Daar is die blauwe beleidsbrief voor van de minister, welke kleur overigens raar is, omdat stukken van de Raad van Staten altijd die kleur hebben. In die brief in blauw geeft de minister de cijfers en na zorgvuldige bestudering daarvan is te concluderen dat niet in elk geval de keuze duidelijk is.

Overigens geldt hierbij dat, als het bij stads- en streekvervoer wordt ondergebracht, daarop de 35%-clausulering van toepassing is en dus niet vaststaat dat het tot 100% aanbesteding moet komen. Je moet op een gegeven moment ook durven om die verantwoordelijkheid bij de lagere overheden neer te leggen. Er wordt nog gezegd dat er in 2008 een nader besluit komt over 2010+, wat mij op zichzelf prima lijkt. Dit betekent echter wel dat wij een tijdige evaluatie van de effecten tegemoet willen zien, een absolute voorwaarde voor een goede besluitvorming over 2010.

Hoofdstuk twee gaat over de marktorde en de scheiding tussen nationaal en interregionaal. Bij de bepaling van de deelmarkten spelen de criteria herkomstfunctie, bestemmingsfunctie, knooppuntfunctie, landelijke dekking en snelheid een rol, aldus de minister. Hoe die een rol spelen, is mij uit de stukken niet duidelijk geworden. Graag hoor ik daarover iets meer van de minister. Het lijkt mij eerder dat is gekozen voor een knip op basis van rentabiliteit: wij stoppen bij een kernnet dat op zichzelf in exploitatieve zin rondloopt, en wat daar niet in past, komt in aanmerking voor eventuele aanbesteding. En dat doet niet volledig recht – ik heb daar echter onvoldoende inzicht in – aan de vervoerskundige uitgangspunten die wij graag ten grondslag zien liggen aan de knip.

Over de regio/stadsgewesten staat er dat het vervoer gekenmerkt wordt door verplaatsing op korte afstand. Ook hierbij geldt voor mij dat er een keuze moet worden gemaakt van de koppeling aan het regionaal vervoer. Over de hoofdlijnen van de marktorde schrijft de minister op pag. 29: Er zal terrein teruggewonnen worden door snelheid, frequentie en comfort. Hoe dat dan precies geregeld wordt en hoe het in het prestatiecontract tot uitdrukking komt, is onduidelijk, al helemaal

waar het gaat om de regionale contracten die daarover eventueel afgesloten worden. Op pag. 30 wordt aangegeven waarom nu niet tot aanbesteding overgegaan is, maar tot een onderhandse gunning. De twee belangrijkste argumenten daarvoor zijn: samenhang in netwerk en vervoerskundige, logistieke en commerciële samenhangen. De Partij van de Arbeid deelt die analyse. Wij vinden dit een goed hoofdstuk, maar het verhoudt zich slecht tot hoofdstuk 5. Ik zal er bij hoofdstuk 5 nog een paar opmerkingen over maken. Het lijkt er wel op dat er twee verschillende schrijvers aan het werk geweest zijn. Er moeten harde prestatieafspraken komen, waar het gaat om het prestatiecontract. Dat is prima. De aanbodfactoren zijn wat ons betreft goed aangegeven, maar wij zien graag nog iets scherper geformuleerd wat er gebeurt op basis van het dienstbetoon. Wij maken er ons zorgen over hoe dat binnen de NS zelf gaat en wat het dienstbetoon aan de klanten zal zijn. Als wij met elkaar veel willen investeren en zaak willen maken van een concurrerend OV- en spoorvervoer, dan moet er ook het nodige verbeteren in het dienstbetoon, ook in de relatie tussen klant en vervoerder in bredere zin. Ik kom er dadelijk bij de consumentenbescherming nog even op terug.

De twee andere indicatoren voor het prestatiecontract zijn de toetsing op de spits en de toetsing op de punctualiteit. Dat laatste is wat mij betreft prima. Er wordt een bonus-malussysteem aangereikt. De vraag die zich opdringt, is echter wel wie er uiteindelijk de dupe is als er niet punctueel gereden wordt. Is dat de overheid, die dan iets binnenkrijgt op basis van het malussysteem? Of is dat de klant? Ik zie eigenlijk veel liever een malussysteem ten opzichte van de klant, als de prestatie niet gerealiseerd wordt. Ook hieraan zal ik dadelijk nog een nadere uitwerking geven.

Wat de toetsing op de spits betreft doet zich de volgende vraag voor. Als één van de indicatoren de spits wordt, is dat om reden van congestiebestrijdende gerichtheid, dus niet vanuit de bredere opvatting over de modal split. Als wij kijken naar de verdeling, zien wij dat het spitsverkeer ongeveer 30% is, het zakelijk verkeer 20% en het sociaal-recreatief verkeer 50%. Op basis van deze verdeling is er een veel grotere

markt aan te boren, bestaande uit de sociaal-recreatieve groep. Wij hebben ingestemd met het SVV, maar ik heb al eerder gezegd dat wij vinden dat er een weeffout in zit. De weeffout is dat wij ons gericht hebben op het spitsvervoer, op het opvangen ervan in het openbaar vervoer. Dat is hartstikke duur, maar daarvoor hebben wij niet de middelen neergelegd. Als je ze zo richt op de spits, naar materiële en personele inzet, zonder dat daarvoor de middelen voorhanden zijn, is het de vraag of het wel uitvoerbaar is. Kan dat wel? Vanuit milieueffect bezien is het ook niet het meest efficiënte. Dan is die andere groep van een veel grotere betekenis. Om efficiëncyredenen is er dus misschien veel meer voor te zeggen om te bekijken of je niet iets aan het dal kunt doen. De dalbezetting maakt het openbaar vervoer – zeker het spoorvervoer – aanzienlijk goedkoper en daarmee misschien ook wel aantrekkelijker. Het instrument van benchmarking, dat aangegeven is, is wat ons betreft een zinvol toekomstig instrument om te toetsen of de prestatiecontracten wel aan de wensen voldoen. Er wordt nu voor gekozen, de evaluatie en de aanpassing één keer te doen. Dat wil zeggen, één keer een evaluatie aan het eind en één keer een aanpassing halverwege. Mijn vraag is waarom niet is gekozen voor een meer flexibele benadering. Dus geen statische normen, maar telkens bijstellend. Ik geef een voorbeeld. Wij kunnen één keer zeggen dat de punctualiteit naar 95% moet, maar je kunt ook een glijdende schaal creëren, die veel meer prikkels geeft en die haalbare doelstellingen per twee of drie jaar oplevert. Dat is beter dan na vijf jaar kijken hoe wij ervoor staan. Hier moet wel opgemerkt worden, dat het prestatiecontract geen eenrichtingsverkeer is. Het is niet iets wat de NS levert aan de Staat der Nederlanden maar het is ook iets waar de overheid zelf partner in is. Dat vraagt dus ook verantwoordelijkheid voor de kwaliteit en de beschikbaarheid van de infrastructuur. Misschien past daar ook wel bij een bonus-malussysteem op dat punt, dus niet alleen bonusmalus naar het bedrijf maar ook naar de overheid. Dit wordt mij mede ingegeven, doordat wij in het verleden wel eens afspraken hebben gemaakt over flankerend beleid die in de praktijk

buitengewoon moeilijk tot stand gebracht zijn en ik zou dat hier willen voorkomen.

De heer **Van Walsem** (D66): Voorzitter! Aan wie komt die malus dan ten goede die de overheid zou moeten betalen?

De heer **Van Gijssel** (PvdA): Wie is hier het slachtoffer? Dat is de gebruiker. Als het spoorvervoer niet op tijd is, verhaalt deze het weer op de infrastructuur. Maar wie is letterlijk en figuurlijk de betalende derde? De klant. Daar moet dan genoegdoening tegenover komen te staan.

De heer **Van Walsem** (D66): Dat begrijp ik, maar door wie?

De heer **Van Gijssel** (D66): De overheid en in dit geval kan Railinfra, Railned of de verkeersleiding daarop aangesproken worden zodat zij, vanuit hun middelen, een vergoeding tot stand brengen. Je moet wel vastleggen hoe die vergoedingen geregeld zijn. Bij de Thalys werken de NS daar al mee. Zij hanteren verdragingsmodules: naarmate de vertraging groter is, krijgt de klant meer terug. Terecht, en wat mij betreft mag dat voor het gehele net. Dat vind ik een heel interessante gedachte.

Met betrekking tot de scheiding regio stadsgewest en het hoofdrailnet. Mijn fractie heeft twijfels over de Noordkop in Noord-Holland, waarover wij veel papier hebben binnen gekregen. Wat betreft de zuidoost-flank – Nijmegen, Roermond – heb ik veel minder over binnengekomen maar gezien vanuit de landsdelige ontsluiting vind ik er wel wat voor te zeggen om dat bij het hoofdrailnet te houden, temeer omdat bij de discussie over de A73 een buitengewoon aantrekkelijk alternatief in de vorm van een adequaat aansluitend spoorvervoer is afgesproken. Als je dat decentraliseert, ben ik daar nog niet zo van overtuigd, waarbij ik dan ook de elementen als Gouda-Woerden wil betrekken. Uit de cijfers in het blauwe stuk blijken de volumina, dat wil zeggen alle lijnen boven de 100.000, maar ik ben meer geïnteresseerd in de overstap. Dan zie je percentages van soms meer dan 70, van mensen die vervolgens gebruik maken van het hoofdrailnet. In dat kader is het dus voor de klant

belangrijk om de aansluiting te optimaliseren.

Op pagina 34 staat wederom, dat decentralisatie wordt gekoppeld aan aanbesteding. Dat is niet het regeerakkoord. Ik heb juist al aangegeven, dat die volgorde wat ons betreft een andere is en dat de regio daarover beslist.

Op pagina 37 staat onder "Hoofdlijnen", dat kan worden aanbesteed met andere soorten regionaal vervoer. Ik zou het liefst zien dat daar werd gesproken over "zal", want dat was het uitgangspunt om de synergie-effecten echt tot stand te brengen tussen andere vormen van regionaal vervoer en het regionaal spoorvervoer. Die aanbesteding zal dus ook in samenhang tot stand gebracht moeten worden. Dat kan eventueel in de voorwaarden van beide aanbestedingen of concessies geformuleerd worden, maar het zou mooier zijn als het gebundeld zou plaatsvinden.

De gekozen lijn met betrekking tot stadsgewestelijke netwerken is voor mijn fractie nog niet geheel helder. Enerzijds wordt er gezegd, dat het zoveel mogelijk geïntegreerd moet worden met lightrail en metro maar anderzijds en deels los daarvan aanbesteed, want voor de kaderwetgebieden gold een andere regime. Kan de minister hierover wat meer duidelijkheid geven?

De maximale termijn is op zes jaar gesteld. Dat is al een probleem bij de bussen en wij zullen daar bij de behandeling van de Wet personenvervoer 2000 op terugkomen. Bij het spoorvervoer is dat des te knellender voor de innovatie. Het zou jammer zijn als innovatie het slachtoffer wordt van iets wat we vanuit marktordening absoluut noodzakelijk achten.

Voorzitter! Wat betreft de HSL-Zuid en de HSL-Oost vraag ik de minister hoe het nu verder gaat met het registration document en het bod van de NS. Kan zij daar iets over zeggen? Ik begrijp wel, dat wat betreft de inhoud niet alles op tafel kan worden gelegd maar ik wil wel weten hoe het zit met betrekking tot de verdere procedure. Over de prognose van de ontwikkelingen met betrekking tot de passagiers hebben wij ook een vraag. Op pagina 41 wordt gesteld dat er groei zal plaatsvinden naar zo'n 19 miljard reizigerskilometers. Dat was in het SVV de taakstelling voor 2000. Wij lopen dus ver achter op de SVV-



taakstelling. Dit betekent dat wij een groei van ongeveer 2,5% per jaar mogen verwachten. Er gaat dus een reëel marktaandeel verloren in plaats van dat een marktaandeel wordt gewonnen. Dat betekent een verschuiving ten nadele. Het gekke is dat in dezelfde nota op pagina 53, dus twaalf pagina's verder, wordt aangegeven dat de verwachting kan oplopen tot 39%. Dat is bijna een verdubbeling van de verwachting. Kan de minister hierop een toelichting geven?

Dan kom ik te spreken over de hoogste kwaliteit voor de reizigers. Wederom is als uitgangspunt gekozen: reistijd en comfort. Ik zou daaraan de prijs willen toevoegen. De realisatie van een en ander wordt echter niet aangegeven. Kaart-integratie is in ieder geval een absolute voorwaarde voor toegankelijkheid voor de klant. De chipkaart lijkt daarbij onmisbaar. Hoe het in de praktijk zal gaan, is nog de vraag. Ik heb gehoord dat de betrokken partijen nog steeds met de handen in het haar zitten over de financiering etc. Wij hebben een keer een slechte ervaring opgedaan onder minister Smit-Kroes. Dat heeft de ontwikkeling voor bijna tien jaar geblokkeerd. Als wij dit willen realiseren, moeten de benodigde faciliteiten voor de klanten ook tot stand worden gebracht. Dit betekent dat de chipkaart op zo kort mogelijke termijn moet worden gerealiseerd. Wat wordt hiervoor geregeld in concessies of contracten? Welke concrete afspraken maakt de minister over het hoofdrailnet? In de nota staat dat het "denkbaar" is om nadere afspraken te maken, dat eisen gesteld "kunnen" worden en dat het "verstandig" is etc. Voor de klant betreft het echter een vitaal onderdeel van de toegankelijkheid en het comfort. Voor ons zijn die afspraken buitengewoon wezenlijk. Over de differentiatie ten opzichte van het generieke tarief wordt gezegd dat er maxima zullen worden ingebracht. Een maximale differentiatie naar boven kan ik mij voorstellen, maar een maximale differentiatie naar onder begrijp ik niet zo goed. Die zou uit subsidiegronden kunnen worden aangebracht. Die logica is er echter niet meer nu wij een opbrengstgerelateerde subsidie-regeling hebben. Dus er is geen enkele reden waarom een maximum-afwijking aan de onderkant moet worden ingebracht. Wat mij betreft

wordt alleen de maximumafwijking aan de bovenkant ingebracht. Er wordt een voorbeeld gegeven van standaardisering in Engeland voor de tariefsontwikkeling met franchisers. Ik vind dit een slecht voorbeeld, dat enigszins vergelijkbaar is met het airmilesmodel dat wij in Nederland kennen: je hebt een beperkt aantal stoelen per vliegtuig en je roept vervolgens dat je lage tarieven kunt aanbieden. Dat kan niet de bedoeling zijn. Voor het overige gelden dan de hogere tarieven. Zeker bij de "dikke" lijnen is er dan geen alternatief. Er wordt wel gezegd dat er actietarieven gelden in Engeland, maar die gelden dan wel voor de "dunne" en niet voor de "dikke" lijnen. Op die manier worden de mensen gedwongen om toch hoge tarieven te betalen. Op die manier wordt dus afgeweken van de maximale tariefsdifferentiatie.

Ik kom te spreken over de consumentbescherming. Wij hebben al eerder gezegd dat waar de rol van de overheid afneemt, de positie van de klant belangrijker wordt. Het is een grote winst ten opzichte van de oorspronkelijke voorstellen, zowel met betrekking tot het spoor als met betrekking tot stads- en streekvervoer, dat hieraan veel meer aandacht wordt geschonken. Daarvoor wil ik mijn waardering uitspreken. Gesteld wordt dat dit in overeenstemming is met het regeerakkoord. Laat ik zeggen dat het in grote mate in overeenstemming is met het regeerakkoord, want daarin stond toch nog iets anders. In dat kader vraag ik de minister waarom is afgezien van een gekwalificeerd adviesrecht. Dat vloeide immers voort uit het regeerakkoord. Toch is nu alleen gekozen voor het overlegrecht. En waarom is afgezien van overleg over concessievoorschriften voor concessies op nationaal niveau? De ratio daarvan ontbreekt mij. Ik kom terug op de verkoop van het treinkaartje en de positie van de klant. De verkoop van het treinkaartje is wat mij betreft geen inspanningsverplichting, maar een contract tussen een reiziger en een vervoerdersorganisatie. In dat kader moeten er dus afspraken worden gemaakt over punctualiteit en zitplaatsen. Dit betekent dat er een genoegdoening-regeling tot stand gebracht zou moeten worden. Wil de minister ook ingaan op de subsidie voor de consumentenorganisatie?

Dan is er het hoofdstuk inzake capaciteitsmanagement en toewijzingsregels. Wij gaan hiermee op hoofdlijnen akkoord, maar er moet nog wel veel worden uitgewerkt. Ik zie geen calamiteiten-regeling, terwijl de spanning bij calamiteiten het grootst is. Er zijn in het hele stuk geen prikkels opgenomen voor capaciteitsbenutting, capaciteitsvergroting of capaciteitsinnovatie. Daar moet echt over nagedacht worden. Wie wordt er in Nederland straks verantwoordelijk voor innovatie op het gebied van railinfrastructuur? Is dat de minister, is dat Railned? Hoe werkt dat? Welke budgetten zullen daarvoor beschikbaar zijn? De vraag is natuurlijk ook wat de spits is. Ongerust word ik wanneer er gezegd wordt dat nader onderzoek moet uitwijzen hoe de verdeling feitelijk toepasbaar is. Dat onderzoek is laat en het is de vraag hoe het nog in de regels verwerkt kan worden.

Met betrekking tot het veilige leven er bij mij ook vragen. Er wordt gesproken van de meest biedende. Dat kan bedrijfseconomisch wel het interessantst zijn, maar het is de vraag of dat ook macro-economisch en vanuit een oogpunt van mobiliteit het geval is.

Een conflict tussen HSL en hoofdrailnet heeft als criterium het voordeel voor de reiziger. Dat criterium is verder niet uitgewerkt, terwijl dat wel noodzakelijk is. In het hoofdstuk over het regionaal vervoer staat dat criteria zullen worden opgesteld inzake de volumina die beschikbaar zijn. Wij zien daarvan geen definitie. Duidelijk wordt aangegeven hoe moeizaam het proces is als je verder gaat met concurrentie op het spoor. Dat is niet te regelen.

Een ander probleem is de afstemming tussen exploitatie en onderhoud. Er vindt een automatische optimalisatie plaats, omdat het in één hand zit. Straks is er een scheiding tussen het commerciële bedrijf en het overheidsbedrijf. De paragraaf eindigt met de zin dat de eerste indruk is dat de planningsmethode werkbaar is. Er valt echter nog veel te onderzoeken, uit te werken en te ondervinden. Het is allemaal nog redelijk vaag. Kan het wel succesvol uitgewerkt worden? Over de spelers op de markt heb ik eerder al opmerkingen gemaakt. Het lijkt wel of dit het enige hoofdstuk uit het concept van februari 1998 is dat is blijven staan. De 50%-

marktmachtregel is moeilijk. De Europese markt wordt geliberaliseerd. 50% in de BRD of in Frankrijk is wat anders dan 50% in Nederland of België. Wat is nu 50%-marktmachttoepassing in Luxemburg? Bedrijven in kleine landen worden echt op achterstand gesteld. Wij hebben geen behoefte aan deze 50%-regel. Wat ons betreft is het gewoon: de beste wint. De nota is over het algemeen evenwichtig, maar op dit punt is het een tikje te snel. Na beëindiging van de concessie op het hoofdnet zal sprake zijn van één volledig betwistbare markt. In het regeerakkoord hebben wij afgesproken dat er eerst een evaluatie zal plaatsvinden en daarna een nadere beoordeling. Hier gaat men te kort door de bocht. De zin op pag. 60 – "Als er geen gekwalificeerde gegadigde bij de aanbesteding zou zijn, kan afgeweken worden van de marktmachtbepaling" – geeft aan dat dan in één klap alle principiële bezwaren overbodig zijn. Het zou logisch zijn dat je er dan meer geld voor uitgeeft, maar dat wil men niet. Dat zou betekenen dat je klaarblijkelijk een onaantrekkelijk aanbod hebt, waardoor je te weinig gegadigden hebt. Je moet een wervend aanbod doen. Om weer andere redenen gebeurt dat niet. Hier gelden de regels van het "level playing field" ineens niet meer. Het verhaal over het materieel vind ik voor de moderne, innovatieve ontwikkeling niet vrolijk. De concessietermijnen zijn te kort voor nieuw materiaal. Gezegd wordt dat de oplossing in tweedehands materiaal of in de leasemarkt ligt. Alsof die laatste niet ook te maken hebben met afschrijvingstermijnen, onzekerheid en de internationale markt. Ik ben bang dat het prijsopdrijvend zal werken. De minister verwacht dat er een tweedehandsmarkt zal ontstaan en misschien zelfs wel een leasemarkt. Een tweedehandsmarkt voor het regionaal vervoer lijkt mij geen bijdrage aan snellere reistijden, meer comfort en een betere punctualiteit. Hier kan de wens om te komen tot concessies de vijand zijn van het komen tot een beter openbaar vervoer.

De heer **Reitsma** (CDA): Welke conclusie trekt de PvdA-fractie daaruit? De minister stelt voor het hoofdnet een concessieperiode van tien jaar en voor het regionaal net

een concessieperiode van zes jaar voor. Gelet op de fundamentele kritiek, die ik trouwens deel, vraag ik u, welke politieke conclusie u daaruit trekt. Als u problemen op wilt lossen, zult u immers voor moeten stellen hoe het wel moet.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Je kunt verwachten dat, als NS het hoofdnet na tien jaar niet mag continueren, dat bedrijf in het prestatiecontract iets op zal nemen over de vraag, hoe het aan het eind verder zal moeten en hoe eventuele kosten worden afgedekt. Zodra afspraken worden gemaakt over innovatie en nieuwe investeringen, zal NS zeggen: dat willen wij wel doen, maar als het na zes of zeven jaar is afgelopen met ons, willen wij wel weten hoe dat verder zijn beslag krijgt. We stoppen er dan immers een hoop geld in dat we zo dadelijk alleen op de verliesbalans kunnen schrijven, wat vanuit bedrijfseconomische overwegingen niet acceptabel is.

De heer **Reitsma** (CDA): Dat is één weg. Maar is volgens u ook de andere optie te overwegen, namelijk om te zeggen dat de concessies behoorlijk moeten worden verlengd, met natuurlijk tussentijdse meetpunten van prestaties?

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Bij de Wet op het personenvervoer, waar het gaat om het stads- en streekvervoer – het regionaal streekvervoer valt daar voor een deel onder – krijgen we nog de discussie over de concessies. Maar internationaal kun je zien dat korte concessieperiodes leiden tot verlenging, omdat het de innovatie in de weg staat.

De heer **Reitsma** (CDA): Mag ik dan de conclusie trekken dat u op zich in beginsel vindt dat de concessieperiode eigenlijk zou moeten worden verlengd, gezien de door u geschetste problemen?

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Ik heb twee wegen aangegeven. De ene is die van een langere concessieperiode, de andere is die van een kortere concessieperiode. In het laatste geval ontstaat er natuurlijk risicoafdekking, waarvoor je als overheid misschien uiteindelijk de prijs zult moeten betalen. Ik zal dat niet onlogisch vinden, want die prijs wordt mede bepaald door de constructie die de overheid

vervolgens weet te creëren om dat materieel weer naar de volgende te laten overgaan. Maar in dit stuk staat dat de overheid hierin geen enkele rol speelt. Dat lijkt me nu net even een tikje te makkelijk.

De heer **Van der Steenhoven** (GroenLinks): In Engeland is veel geëxperimenteerd met de korte concessieperiodes. Natuurlijk kan bij het veranderen van concessiehouder een schadevergoeding worden betaald. Maar wat schiet de reiziger daarmee op? Immers, in Engeland is het openbaar vervoer vaak in de periode, liggend een jaar voor het verstrijken van de concessieperiode en een jaar daarna, er enorm op achteruit gegaan.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): U zult begrijpen dat ik Engeland absoluut niet als voorbeeld wil nemen. U moet die opmerking dus niet aan mij adresseren. Ik heb mij in de afgelopen jaren niet echt als supporter van dat model opgeworpen. Ik wil de garantie van continuïteit daarin. Dat kan een prijs hebben, namelijk aan de ene kant langere concessies of aan de andere kant een overheid die dat risico afdekt.

De heer **Van der Steenhoven** (GroenLinks): Wat schiet de reiziger op met het afdekken van de risico's?

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Dat de innovatie wel degelijk tot stand wordt gebracht. Een bedrijf kan wel degelijk doorgaan met de innovatieprojecten, onder voorwaarde dat het uiteindelijk niet vastzit aan de kosten, die niet terug zijn te verdienen door het verlies van de concessie. Zoiets zit er wel aan vast. Maar misschien heeft de minister een andere oplossing. Dat punt knelt.

De heer **Van Walsem** (D66): Wellicht zou kunnen worden gedacht aan een verlenging van de concessieperiode, hetzij aan het begin, hetzij tussentijds, naar rato van de investeringen die de concessiehouder van plan is te doen.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Ja, op zichzelf is dat juist. Daar gaat een stimulans vanuit voor innovatie. Maar als je dat bijvoorbeeld doet voor het spoor en niet voor de rest van het net van het vervoersgebied, ontstaat er weer spanning in de aansluiting. Je zou dat dus in den

brede moeten doen. Zo'n flexibele schaal, hoewel waarschijnlijk moeilijk toepasbaar, zou op zichzelf ook een interessante optie kunnen zijn.

Voorzitter! De Partij van de Arbeid heeft, met uitzondering van de paragraaf informatievoorziening over toetredingsdrempels en stations, ernstige bedenkingen bij hoofdstuk 5, zoals het er nu staat. Niet in de laatste plaats omdat bij de paragraaf expertise bij aanbesteding – op zichzelf nooit weg – ervan uit wordt gegaan dat het regionaal spoor separaat wordt aanbesteed, terwijl juist decentralisatie en integratie voorop zouden moeten staan.

Voorzitter! Met betrekking tot hoofdstuk 6, de regulerende instituties, het volgende. In het regeerakkoord is dat vastgelegd. Wij hebben ons daaraan gebonden, waarvoor wij een aantal dingen terug hebben gekregen. Mijn scepsis uit het verleden op dit punt is bekend. Wij vinden dat daaraan uitvoering moet worden gegeven. Toch zijn wij wel benieuwd naar de ervaringen daarmee in het Verenigd Koninkrijk en Zweden. Er valt op zichzelf wel veel voor te zeggen, zeker gelet op het goederenvervoer en het personenvervoer rondom knelpunten bij steden en gelet op de samenhang hoofdrailnet en regionaal vervoer en de toewijzing daarop. Er zijn ook bezwaren tegen op te werpen; dat waren mijn bezwaren uit het verleden die voortkwamen uit de commissie-Wijffels. Er vallen bijvoorbeeld fors veel synergie-effecten weg, die in het nieuwe model dus opgevangen moeten worden. Ik hoor graag van de minister hoe zij dat laatste denkt te gaan doen. Hoe worden zaken die in de bedrijfsvoering nu automatisch worden gekoppeld omdat er sprak is van optimalisatie, in de toekomst goed afgedekt? Als je het doet, moet je het ook goed doen. Er is vijf jaar voorbereiding aan voorafgegaan. Er is namelijk in 1995 door een meerderheid van de Kamer toe besloten waartoe ik zelf overigens niet behoorde, maar als je naar het resultaat zoals genoemd in het rapport van de Algemene Rekenkamer kijkt, word ik er niet echt vrolijk van. Daarin wordt namelijk een onthutsend beeld geschetst. Ik kijk dan ook met grote zorg naar de wens om voor 1 januari 2000 de zaak één op één af te scheiden. Veel, heel veel is namelijk nog niet geregeld. De minister zegt dat zij de aanbeve-

ling van de ARK zal overnemen, maar op een fors aantal punten in het rapport zelf is zij nog niet ingegaan. De centrale vraag is of het verantwoord is om dit tijdstraject door te zetten. De PvdA wil de garantie van de minister, dat het geen rommeltje wordt. Er is geen duidelijkheid over de structuur, de taken, de verantwoordelijkheden noch over de instrumenten en de bevoegdheden. Bovendien is de financiering nog niet uitgewerkt. De basis ontbreekt en de tijd is kort. Eigenlijk heb ik behoefte aan een volledige uitwerking. Misschien moet er wel een soort taskforce komen op het departement of van buiten die dat gehele conglomeraat uitwerkt en de uitkomst ervan aan ons voorlegt voordat wij er echt ja op zeggen. Wij hebben drie brieven ontvangen van Railned, de RIB en de verkeersleiding, waarin op menig punt de vinger op de zere plek wordt gelegd. Ik zou graag op dit belangrijke onderdeel een uitvoerige reactie van de minister ontvangen.

Dan kom ik te spreken over de financiële aspecten. Hierbij speelt de gebruikersheffing een belangrijke rol. Historisch gezien heeft er vanaf 1995 een forse opschoning plaatsgevonden. Er is een voorlopig kernnet gedefinieerd, te weten onrendabele en rendabele lijnen die samen een gesloten exploitatie konden vormen. Dat deel wat er niet uit te financieren was, is de contractsector geworden. Uit die actie heeft de overheid zo'n 400 mln. overgehouden. Die heeft ze vervolgens wel weer gereserveerd voor investeringen in de infrastructuur. Deelt de minister de opvatting van de PvdA dat het slecht zou zijn als de gebruikersheffing doorvertaald zou worden in de tarieven? Hoe denkt zij dat te kunnen ondervangen in het prestatiecontract? Dat hiervoor bij NS Reizigers ruimte zou ontstaan tengevolge van de marktovername en decentralisatie, zoals de minister stelt, vraagt wel een nadere toelichting. Ik herinner mij uit die discussie dat NS steeds heeft aangegeven dat het onrendabele net hun eigenlijk 150 mln. meer kost. Uit die redenering valt af te leiden dat wanneer ze die lijnen niet meer behoeven te berijden, ze 150 mln. overhebben. De overheid heeft daar steeds tegen ingebracht dat het mogelijk is om dat net voor 130 mln. te berijden in plaats van 180 mln. Nu lijken de bewijslasten zich om te draaien, omdat de posities nu

verschuiven. Wat is hier nu de echte waarheid? Is het 150 mln. overhouden of is het 50 mln. tekort?

De heer **Van Bommel** (SP): Ik deel uw angst met betrekking tot de gebruikersheffing, in de zin dat een verhoging van de tarieven hierdoor mogelijk is. Desalniettemin heeft u een plan neergelegd waarin een flink deel gefinancierd wordt uit een hoge gebruikersheffing. Hoe kunt u in dat plan garanderen dat dit niet leidt tot hogere tarieven?

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Omdat in dat plan van een paar dingen wordt uitgegaan. De aantrekkelijkheid van het spoor wordt vergroot en de capaciteit neemt fors toe. Dat betekent dat je een veel grotere groei van het aantal reizigers kunt realiseren. Uit die groei valt dus een heleboel te financieren. Het betreft een plan van 15 mld. waarvan ik een belangrijk deel op een andere manier afdek. Een bedrag van 7 mld. moet via de gebruikersheffing terugkomen. Bij een verdubbeling van het aantal passagiers is die 7 mld. naar mijn stellige overtuiging gemakkelijk uit die heffing te financieren zonder dat er een tariefstijging uit voortkomt.

De heer **Van Bommel** (SP): Dus u gaat in uw plan uit van een verdubbeling van het aantal reizigers binnen die periode van 10 jaar.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Nee, dat zou te snel gaan. De gebruikersheffing loopt vanaf 2010. Dan is er al enige groei geweest en dan zijn er ook inverdieneffecten geweest met betrekking tot de instandhoudingskosten. Vanaf 2010 moet er betaald worden. Dat gaat dan ook gepaard met een forse groei. Dat zou kunnen leiden tot een verdubbeling tussen 2015 en 2020. Dat gebeurt in ieder geval in de eerste tranche van de 30 jaar waarvoor het plan geldt. De gebruikersheffing moet doelmatig gebruik van de infrastructuur stimuleren. Maar wat is het effect daarvan op de dunne lijnen? Kunnen die dat wel dragen of worden die gewoon gesloten? De minister zegt dat er per vervoersmarkt gedifferentieerd zal kunnen worden. Onduidelijk is echter op welke wijze dat zal gebeuren. De invoering vindt plaats op 1 januari 2000 en dat is al over vier maanden. De tarieven zouden medio 1999 vastgesteld zijn. Is dat gebeurd? Wat betekent dat dan? Hoe



is de 400 mln. die uit de gebruikersheffing naar voren zou moeten komen tot stand gekomen? Ik heb daar niet echt een onderbouwing van gezien. Is dat taakstellend of is dat ergens aan gerelateerd?

De minister stelt dat de introductie van het nieuwe marktregime niet primair is bedoeld om te bezuinigen. Uitgangspunt was helemaal geen bezuinigingen, want de opbrengst zou naar de infrastructuur gaan. Door de operatie kunnen volgens de minister meer voorzieningen en/of lagere tarieven en/of lagere overheidssubsidies en/of een beter rendement voor de vervoerder bereikt worden. Ik zou graag een prioriteitstelling horen van de minister. Is het het een of het ander? Het is nogal een groot verschil of je kiest voor een beter rendement voor de vervoerder of voor meer voorzieningen of lagere tarieven. Kan de minister daar iets meer over zeggen?

Onder kopje 7.5 wordt gesproken over een eindbeeld. Wiens eindbeeld is dat? Er staat dat privatisering een logisch sluitstuk is. Dat is voor ons echter nog geen uitgemaakte zaak. In dat kader zou het aardig zijn als de minister aan zou kunnen geven hoe wij op korte en langere termijn hiermee verder zouden kunnen gaan, inhoudelijk en organisatorisch. Als ik het overzie, moet er nog ontzettend veel gebeuren. Is er iemand op het departement die een volledig overzicht heeft? Er moeten op korte termijn een prestatiecontract en allerlei normen en criteria tot stand worden gebracht. Is het departement daartoe in staat of ziet de minister een noodzaak voor een voorziening? Deze nota is min of meer een afronding van jarenlange discussie over de organisatiestructuur van het spoorvervoer in Nederland. De PvdA vindt het in dat kader nog belangrijker om te kijken naar de inhoudelijke kant. Wij willen graag op korte termijn verbetering van de vervoerswaarde en een forse innovatie. Het kabinet heeft gezegd dat de aantrekkelijkheid van het spoorvervoer verbeterd moet worden. Wij delen die opvatting. Met collega Van Heemst heb ik nagegaan hoe dat zou kunnen. Wij hebben een plan uitgewerkt: Steden binnen handbereik.

De **voorzitter**: Ik wijs de heer Van Gijzel erop dat hij door zijn spreektijd voor de eerste termijn heen is.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Ik ben bijna klaar. Doel daarvan is sneller, betrouwbaarder en veiliger en meer spoorvervoer voor personen. Sneller betekent van 140 km/u naar 200 tot 240 km/u. Betrouwbaarder en veiliger zal ik niet nader uitleggen, dat staat in het plan dat wij hebben uitgebracht. Uitgangspunt is dat binnen de bestaande infrastructuur ervoor is gekozen de benutting aanzienlijk te verbeteren en te werken met hoofdzakelijk beproefde technologie. Daarvoor is het noodzakelijk om naar de 25 KV te gaan, BB21 snel te implementeren, de overwegen ongelijkvloers te maken, additionele railinfrastructuurvoorzieningen te treffen en tegelijkertijd van de vervoerder een aantal dingen te vragen, zoals aanpassing van de tractie en een betere bedrijfsvoering. Het effect doet zich alleen maar voor in samenhang, dus niet als je losse stukjes neemt. Vandaar dat wij ervoor pleiten om in een overzichtelijke periode dat geheel tot stand te brengen. In totaal is er een beslag van 15 mld. Wij hebben naar een financiering gezocht buiten de bestaande middelen om. 7 mld. komt dan uit de gebruikersheffing terug, deels voorgefinancierd door de rijksoverheid, RIB of vanuit private sector, een deel komt uit de instandhoudingskosten en een deel uit de bestaande middelen voor het MIT.

De heer **Reitsma** (CDA): Wat betreft die financiering wacht ik eerst het antwoord van de minister af. Wat is er echter nieuw aan het plan? Als ik goed ben geïnformeerd gaan de Nederlandse Spoorwegen ten aanzien van het materieel invulling geven, zoals de heer Van Gijzel heeft opgeschreven. De wensen die nu geformuleerd zijn, zijn volgens mij geen andere dan die welke voor het laatste MIT bijna unaniem door de Kamer aan de minister zijn voorgehouden. De Kamer heeft de minister voorgehouden dat zij daarvoor de komende jaren een oplossing zal moeten zoeken.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): De heer Reitsma heeft mij al eerder uitgedaagd het op te schrijven en dat heb ik bij dezen gedaan. Wat is er nieuw aan? De 25 KV wordt nu genoemd voor de HSL-Zuid, de HSL-Oost en de Betuwelijn, maar niet voor de rest van het net. De minister heeft gezegd

dat zij voor BB21 nog een uitvoeringsschema zal overleggen, maar dat het tijdpad haar niet bekend is. Voor de overwegen is een deel gereserveerd, maar in het MIT is daarvoor veel te weinig opgenomen. Naar ik meen hebben wij uitgerekend dat hiervoor 3,5 mld. nodig is. Daar is nog niet de helft van binnen. In dat opzicht is het nieuw. De samenhang is ook nieuw. De heer Reitsma zegt dat iedereen bekend is wat de Nederlandse spoorwegen naar buiten hebben gebracht. Dat is mij onderhand ook voor een deel bekend, maar dat is slechts een deel van hetgeen wij willen realiseren. Wij hebben er echt nog een stap bovenop gedaan. De wens is om te kijken of het mogelijk is om binnen tien jaar het hele Nederlandse intercitynet op een niveau te krijgen waarbij de aantrekkelijk zo vergroot is dat het de concurrentie met de auto makkelijk aan kan: hoge snelheden, hoge betrouwbaarheid, veel meer veiligheid. Als je het pad dat nu is uitgestippeld, doorvoert, zal hetzelfde worden bereikt, maar wel pas in 2030 of 2040.

De heer **Van der Steenhoven** (GroenLinks): Wij hebben voor de verkiezingen zo'n plan gepresenteerd: 10 mld. extra investeringen in het openbaar vervoer, met name in het spoor. Daarna hebben onderhandelingen plaatsgevonden en is een regeerakkoord gesloten. Vlak nadat het regeerakkoord is gesloten, waarin andere keuzen worden gemaakt, komt de PvdA met het plan om 15 mld. extra in het spoor te investeren. Ik vind het een sympathiek plan en het komt mij bekend voor, ook uit de gesprekken die wij met vervoerders in Nederland hebben gehad, maar welke keuze maakt de PvdA nu eigenlijk? Als je dat plan wilt uitvoeren, moet je in het MIT immers ook andere keuzen durven maken. Ik ben dan heel benieuwd naar de opstelling van de Partij van de Arbeid bij het MIT. Of is dit toch een gratis ritje?

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Zo zou ik het absoluut niet willen noemen, maar wij hebben helemaal geen inzicht. Ik ben er al twee keer eerder over begonnen: bij de behandeling van de begroting en dit voorjaar. Toen is mij gevraagd dat op te schrijven en dat heb ik gedaan. Ik heb ook het stuk van GroenLinks nog

eens bekeken. Met een bedrag van 10 mld., waarin ook een heleboel andere dingen zaten, was het niet uitvoerbaar, niet realistisch. Ik heb geprobeerd een zo reëel mogelijk plan neer te leggen dat uitvoerbaar is. Ik wil wel graag weten of het mogelijk, wenselijk en financieel inpasbaar is. Dan kunnen wij het tenminste afmeten tegen andere wensen die wij hebben. Er komen nu allerlei dingen op uit de markt: magneetweefbanen in de Randstad, in Groningen, enz. Dat vind ik allemaal buitengewoon interessant, maar ik wil het wel ergens aan kunnen meten en op dit moment kan dat niet. Wij hebben daarom het initiatief genomen en een plan neergelegd met perspectief, een plan dat op redelijk korte termijn doorgerekend kan worden, waaraan wij kunnen toetsen of er betere dingen te bedenken zijn – daarvoor ben ik zo gewonnen – en dat een basis legt voor de toekomstige ontwikkeling van het Nederlands spoorvervoer en wel zodanig dat het weer wervend kan zijn.

**De heer Van der Steenhoven** (GroenLinks): Hulde voor het plan. Ik ben het eens met de heer Reitsma dat ook andere partijen al allerlei onderdelen daarvan de afgelopen jaren naar voren hebben gebracht. Ik word er wel een beetje moe van. De heer Crone heeft een paar weken geleden in Binnenlands Bestuur gezegd: wij hebben 5 mld. uitgetrokken voor light rail, waar blijft de minister met haar plannen? Nu komt de heer Van Gijzel met een plan van 15 mld. Ik constateer dat dit soort dingen in het regeerakkoord niet geregeld is en dat er een jaar na dato een wensenlijstje van vele miljarden komt. Voor dat lijstje heb ik sympathie, maar laat de PvdA dan de daad bij het woord voegen en bij het MIT de juiste keuzen maken, opdat deze plannen inderdaad gerealiseerd kunnen worden.

**De heer Van Gijzel** (PvdA): Misschien moet ik hierop twee antwoorden geven. Ik vraag aan de minister of zij dit op hoofdlijnen wil toetsen en daarover bij het MIT wil rapporteren. Ik ben ervan overtuigd dat hierover bij het komende MIT nog geen besluit te nemen valt. Er moet nog het nodige uitgewerkt worden, maar er kan wel op hoofdlijnen worden getoetst.

Dan de verschuiving in het regeerakkoord. GroenLinks heeft indertijd gezegd dat light rail de hoogste prioriteit moest hebben. Daaraan zijn wij tegemoet gekomen. Dat staat in het regeerakkoord. De minister werkt dat uit.

**De heer Van der Steenhoven** (GroenLinks): Daar is geen geld voor.

**De heer Van Gijzel** (PvdA): Daar is wel degelijk geld voor. Ik heb het plan naar de heer Van der Steenhoven toegestuurd. Dan moet hij dat toch even goed lezen. Ik gebruik geen middelen die bestemd zijn voor light rail. Het is allemaal daarbuiten gefinancierd. Ik wil mijzelf niet op de borst kloppen, maar het is goed gevonden van onszelf. In dat opzicht is er alleen maar sprake van winst. Tegen GroenLinks zeg ik dat zij hun zegeningen moeten tellen. Als zij dit al eerder hebben geroepen, moeten zij het omhelzen in plaats van zich af te vragen waarmee wij bezig zijn.

**De heer Van der Steenhoven** (GroenLinks): Ik wil het plan omhelzen, maar dan wel boter bij de vis!

**De voorzitter**: Ho, ho, zo werken wij hier niet!

**De heer Van Gijzel** (PvdA): GroenLinks heeft vorig jaar voor de verkiezingen een volledig programma neergelegd voor 10 mld. Daar zat veel meer in dan in dit plan. Ik vond dat plan niet realistisch. Ik ben mede op basis daarvan gestimuleerd om een en ander nader uit te werken. Het ging om een veel groter bedrag, maar GroenLinks had geen dekking in het verkiezingsprogramma voor dit plan. Er is een bedrag genoemd van 10 mld., waarvan 6 mld. voor dit plan. Daar was het echter niet voor uit te voeren. Ik leg hier een plan neer dat 15 mld. kost. Dat is niet om trots op te zijn. Het is echter wel realistischer dan wat GroenLinks heeft neergelegd. Ik zou zeggen: geef steun aan het geheel! Ik wil de voorzitter vragen om het plan "Steden binnen handbereik" toe te voegen aan de Handelingen van dit overleg. Ik verzoek de minister om, na overleg met derden, dit plan te beoordelen op de hoofdpunten en daarna te rapporteren over wenselijkheid, haalbaarheid en financiële inpassing. Over een en ander kan in

het MIT meer helderheid worden verschaft.

**Minister Netelenbos**: Wat bedoelt de heer Van Gijzel met overleg met derden?

**De heer Van Gijzel** (PvdA): Dat staat in het plan. In dit geval doel ik op NSR, Railed, Railinfrabeheer, de verkeersleiding en de marktpartijen, private financierders en consumentenorganisaties.

**De heer Hofstra** (VVD): Wij hebben een niet altijd even heldere procedure, zo ook bij het toevoegen van stukken aan de Handelingen. Ik herinner mij echter dat het stuk van het CDA over de betaalstroken niet mocht worden toegevoegd aan de Handelingen. Ik zou er dus geen moeite mee hebben als wij dit stuk niet toevoegen aan de Handelingen van deze vergadering.

**De voorzitter**: U heeft mij ook nog niet horen zeggen dat het toegevoegd wordt aan het verslag van deze vergadering. Ik wijs erop dat wij dat normaal gesproken niet doen. Het gaat in dezen om gratis publiciteit voor de Partij van de Arbeid voor hun stuk. Ik zeg de PvdA dank voor het stuk, temeer omdat mijn ideeën over de discussie over de Betuwelijn, namelijk 25 kV en snellere doorstroming, in het plan zitten. Wat dat betreft is er sprake van doorgaand denken.

**De heer Van Gijzel** (PvdA): De voorzitter valt volgens mij een beetje uit zijn rol. Ik wil u erop wijzen dat ik op basis van het Reglement van Orde kan verzoeken om een stuk toe te voegen, temeer omdat ik aan de minister vraag om er een reactie op te schrijven. Dat is het verschil met het plan van het CDA. Die hebben een plan neergelegd, zonder een reactie van de minister te vragen.

**De voorzitter**: Wij zullen hier in de procedurevergadering van aanstaande woensdag een besluit over nemen. Wij zetten deze vergadering voort. Het woord is aan de heer Hofstra.

**De heer Hofstra** (VVD): Voorzitter! Wij missen de trein en als wij niet goed opletten missen wij ook de volgende trein. Met deze uitspraak wil de VVD-fractie haar grote zorgen uiten over de voortgang van het

onderwerp spoorwegen inzake wetgeving en regelgeving. Op 1 januari aanstaande loopt het overgangscontract af dat in 1995 met de NS is gesloten. Ik heb recentelijk van de NS begrepen dat er alleen een afspraak is gemaakt om eens te spraken over verlenging. Dat is wel heel erg laat. De minister schrijft ons dat wij eind van het jaar een plan te zien krijgen voor BB 21 en 25 kV. Het gaat dan om modernisering rond de veiligheid op het spoor en de voeding van het spoor. Wij zijn tevens in afwachting van een reactie van de minister op het zeer interessante project "magnet-schwebebahn", rondje Randstad en HSL-Noord. Dat moet allemaal nog komen. De taakorganisaties zijn niet op orde. Het rapport van de Algemene Rekenkamer is daar zeer helder over. Als de Kamer voor de zomer geen stokje had gestoken voor de aanbesteding van het vervoer op de HSL-Zuid, was dat inmiddels in werking getreden. Wij zijn tevens nog in afwachting van de door de minister toegezegde integrale becijfering van kosten, maatschappelijke kosten en externe kosten van de verschillende vervoersmodaliteiten. Die vinden wij heel belangrijk voor de afwegingen ten aanzien van het spoor. De chipkaart is nog niet beschikbaar. Die kaart is in onze ogen een belangrijke voorwaarde voor een goede marktwerking. Al met al is er sprake van de neiging om dingen aan elkaar te knopen. Het MIT is al een paar keer genoemd. Er is ook nog sprake van de Wet personenvervoer. Wij praten nu over De derde eeuw spoor en we hebben ook nog het Nationaal verkeers- en vervoersplan. De bestaande wet dateert uit 1875 en is inmiddels sterk verouderd. De recente wijzigingen, zeg de laatste tien jaar, bestaan uit neuzelachtige artikelen. Wij hebben dan ook vaak moeite gehad met de behandeling daarvan. Het waren allemaal zaken die ons door Europa zijn opgedragen. Wat wij missen is een duidelijk wettelijk kader. Wij hopen dat de discussie van vandaag meer effect zal hebben op de politieke voortgang en besluitvorming dan de discussie die wij hebben gehad over het nationaal verkeers- en vervoersplan.

De heer **Reitsma** (CDA): Ik heb scherp geluisterd naar alle ernstige zorgen die de VVD-fractie heeft. Als zij eerlijk wil zijn, zou de slotzin

moeten luiden: deze minister kan er weinig aan doen, want heeft de vorige minister het hele dossier niet anderhalf tot twee jaar laten liggen door gekrakeel in het kabinet en de coalitie?

De heer **Hofstra** (VVD): Ik denk dat het niet zo belangrijk is om precies na te gaan hoe dat zit. De vorige minister van Verkeer en Waterstaat is ook lang met dit dossier bezig geweest. Daar draai ik helemaal niet omheen en dat heb ik eerder ook niet gedaan. Met elkaar moeten wij er echter voor zorgen dat de zaken langzamerhand op de rails komen, om maar bij het onderwerp van vandaag te blijven.

Wij zijn van harte akkoord met de doelstelling om te proberen meer mensen met de trein te vervoeren en ook meer goederen, hoewel dat wellicht minder perspectiefvol is. Volgens ons zal dat moeten gebeuren langs twee lijnen. In de eerste plaats zal een veel modernere spoorwegtechniek gebruikt moeten worden. Hier wreekt zich de wet van de remmende voorsprong: Nederland had al heel lang geleden een uitstekend spoorwegsysteem en het gevolg daarvan is dat het nu sterk is verouderd. De tweede lijn is een andere marktordening en een andere organisatie. De problemen bij de spoorwegen kennen wij allemaal en als vaste klant bij NS ken ik ze in het bijzonder. Ik heb al de achterstand in techniek genoemd. Langzamerhand is het ook wel grappig om de grote tegenstelling te zien tussen enerzijds het flitsend vormgegeven materieel en de prachtige kleurstellingen en anderzijds de verouderde infrastructuur waar het materieel overheen rijdt. De VVD-fractie pleit er al jarenlang voor om de middeleeuwse lage snelheden te verhogen en ik ben dan ook blij dat de heer Van Gijzel dat nu heeft overgenomen. Treinen zijn vaak vol en ook vies, moet ik helaas zeggen. Er is veel vertraging en de inzet van het personeel is nog steeds een groot probleem. Verder is de PR van NS niet altijd even handig.

Door de andere marktordening zoals voorgesteld in de nota, zullen er prikkels naar NS uitgaan om de zaak beter te organiseren, maar de technische kant is een zaak van de overheid. De overheid is immers eigenaar van de infrastructuur. Wij horen graag van de minister wanneer wij concrete plannen op dat

punt tegemoet kunnen zien, met de bijbehorende budgetten. Wij zijn akkoord met de splitsing tussen het kernnet en de regionale netwerken, zonder daarmee te zeggen dat het plaatje van het kernnet zoals het in het rapport staat, ook onze instemming heeft. Wij zijn akkoord met een aanbestedingsplicht voor de regionale netwerken, met een financiering volgens de budgetten van stads- en streekvervoer. Bij die aanbesteding is wel van belang dat er sprake is van gelijke behandeling. Ik vraag de minister op dat punt, of er bij de aanbesteding van de Groningse nevenlijnen, ten aanzien van de materieel-aanbestedingen, geen sprake was van ongelijke behandeling.

De heer **Reitsma** (CDA): Deelt de heer Hofstra de analyse van de PvdA dat de formulering in de nota van de aanbesteding strijdig is met het regeerakkoord?

De heer **Hofstra** (VVD): Regeerakkoorden sluit je niet elke dag en de VVD-fractie hecht er dan ook aan om regeerakkoorden uit te voeren. U hoeft zich dus geen zorgen te maken over onze instelling ten aanzien van hetgeen in het regeerakkoord staat over aanbestedingen.

De heer **Reitsma** (CDA): De uitleg die de heer Van Gijzel heeft gegeven op dit punt, is dus volgens u de juiste?

De heer **Hofstra** (VVD): Dat moet je natuurlijk niet op voorhand zeggen, want hij heeft ook enige keren aangegeven dat het een zaak van geven en nemen was. Wat ik nu zeg is, dat wij ons zeer goed kunnen vinden in de voorgestelde aanbestedingsplicht.

Tot nu toe is marktwerking nog maar mondjesmaat aan de orde geweest. Opvallend is dat er heel veel met aandelenpakketten, functies en petten wordt geschoven en dat het materieel opnieuw wordt geschilderd en nieuwe namen krijgt, maar dat er niet veel nieuwe toetreders zijn. Kan daar niet wat meer aan gedaan worden door de markt meer open te maken, waardoor wij meer nieuwe spelers op de markt krijgen? Akkoord zijn wij ook met de onderhandse gunning aan NS tot 2010 voor het kernnet. Daar hoort inderdaad een scherp prestatiecontract bij, maar wij vinden het

jammer dat er geen concept voor dat contract bij de stukken geleverd is. Wij waren vandaag een stap verder gekomen als wij het van tevoren hadden gezien zodat wij erover hadden kunnen discussiëren. Wij kunnen ons ook vinden in de lijn om tussen 2000 en 2005 het geheel te bekijken zodat wellicht een aanscherping kan plaatsvinden. Wij sluiten niet op voorhand uit, en ik vraag de minister of zij daarvoor een experimenteerbepaling wil opnemen, dat op het kernnet een beperkte concurrentie op het spoor wordt toegelaten. Ik noem twee voorbeelden. Inmiddels is behoefte gekomen aan snellere en luxere treinen op grotere afstanden in het net. Die hoeven niet eenmaal of meerdere keren per uur te rijden. Wellicht is een paar keer per dag voldoende: Randstad heen en weer terug. Volgens mij kan dit apart worden aanbesteed. In de nota staat een kaartje van het kernnet en het is zeer vreemd dat het gebied ten noorden van Amsterdam er niet meer op staat. Daar wonen erg veel mensen en er is behoefte aan veel treinvervoer. De minister voert op dat punt een gelegenheidsredenering. Haar stelling is dat, omdat het daar aanbesteed kan worden, het daarom geen onderdeel van het kernnet meer hoeft te zijn. De VVD-fractie hecht eraan op te merken dat wij een kernnet bepalen op grond van functie en niet op grond van het uiterlijk van een trein of van een spoorlijn. Ik benadruk dat de vervoerfunctie in het geheel van groot belang is. Wij pleiten ervoor om de lijn Amsterdam-Alkmaar-Den Helder in het kernnet op te nemen. De rest kan wellicht gedecentraliseerd worden. Stoptreinen op dat traject kunnen daarvan eventueel deel uitmaken.

De heer Van Gijzel wees al op de opgesomde criteria. Waarom zullen wij die alleen ophangen aan personenvervoer in de ochtendspits in de "brede Randstad"? Dit staat op blz. 30 en wij hebben ernstig bezwaar tegen het begrip "brede Randstad", ook vanwege andere problemen die nog niet opgelost zijn. De minister voegt op dit punt gemakshalve Gelderland en Brabant aan de Randstad toe. Wij willen niet tussen neus en lippen door met een dergelijke definitie akkoord gaan. Tevens meen ik dat het totale werkelijk vervoer en het aantal

personenkilometers ook van belang zijn.

Ik ben het eens met de heer Van Gijzel dat een bonus-malusregeling van alle kanten moet worden bekeken. Ik kom hierop nog terug. In verband met de taakorganisaties heb ik al op het rapport van de Algemene Rekenkamer gewezen. De VVD-fractie kan niet op grond van deze informatie akkoord gaan met de instelling van een ZBO. Wij menen dat een flinke reorganisatie nodig is. Bekeken moet worden of inbreng vanuit de private sector mogelijk is. Wij zien graag verdere invulling en uitwerking van dit onderdeel voordat wij met dit deel van de nota akkoord gaan.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Wij hebben daarover bij het regeerakkoord ontzettend zitten stoeien. Voor de VVD was dit een absolute voorwaarde voor de totstandbrenging die eigenlijk met onmiddellijk ingang moest plaatsvinden. Nu pleit u voor een vertraging.

De heer **Hofstra** (VVD): Met ZBO's zijn inmiddels ervaringen opgedaan. Ik twijfel eraan of dit een goede vorm is. Het is belangrijk dat het onafhankelijk gebeurt, maar er is sprake van een jarenlang bestaande cultuur, mensen kennen elkaar, enz. Er is meer nodig om daar een goede Chinese muur op te richten.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Uw fractiegenoot Remkes heeft in 1995 een motie ingediend waarin staat dat het snel moet. Bij het regeerakkoord is dit als belangrijk punt naar voren gebracht, maar nu hebt u kritiek op de ZBO's. Hoe moet het dan wel?

De heer **Hofstra** (VVD): Het moet in ieder geval snel. Ik pleit zeker niet voor een vertraging. Het moet gaan om een onafhankelijke instelling, los van degene die het vervoer regelt. Wij kunnen echter niet akkoord gaan met de thans voorgestelde tekst en wij zijn er ook niet van overtuigd dat het een ZBO moet zijn.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Ik begrijp wel waarmee u niet akkoord gaat, maar de vraag is waarmee u wel akkoord kunt gaan. Als belangrijkste "trekker" van dit onderdeel in de afgelopen jaren mag er toch aan u gevraagd worden, aan te geven hoe het wél zo snel mogelijk zou kunnen, als u niet akkoord gaat met wat de

minister voorstelt? Op basis van het regeerakkoord en wat u daarvoor al naar voren gebracht heeft, is dit op z'n minst een gerechtvaardigde wens.

De heer **Hofstra** (VVD): Dan wordt het toch een herhaling van zetten. Ik heb gevraagd om een nadere invulling van taken en verantwoordelijkheden en om het aangeven van de organisatorische structuur, waarna wij er een oordeel over zullen vellen.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Ik constateer dat u het gewoon niet weet.

De heer **Hofstra** (VVD): U mag concluderen wat u wilt. Voorzitter! Voor een echt goede marktwerking is het noodzakelijk dat de chipkaart beschikbaar is. Het duurt allemaal wel erg lang; zou er niet een doorbraak moeten worden geforceerd, eventueel zodanig dat de kaart minder kan dan iedereen graag zou zien, maar dan wel sneller zou kunnen worden ingevoerd? Bij marktwerking is de infraheffing op zichzelf een begrijpelijk element. Alles heeft z'n prijs, en dit geldt natuurlijk ook voor het gebruik van de rail. Klopt mijn becijfering dat het bedrag van 350 mln. dat van NSR vandaan zou moeten komen, tot een verhoging van het tarief met 2 cent per reizigerskilometer leidt?

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Volgens mij gaat het om 250 mln.; wordt het dan goedkoper?

De heer **Hofstra** (VVD): Dan wordt het navenant goedkoper. Als voorzitter van de commissie voor Financiën kunt u dat ongetwijfeld zelf uitrekenen. Verder vinden wij bij de integrale kostenvergelijking naar aanleiding van de discussie in verband met het NVVP de vraag of de auto en de trein nettobetalers of netto-ontvangers zijn, een belangrijk element bij de infraheffing zou moeten zijn. Hierbij zouden wij het bonus-malusprincipe toegepast willen zien. Dus als in dit geval de NS of een ander bedrijf een wisselstoring of iets dergelijks ervaart, een probleem dat te wijten is aan de overheid, aan degene die de infrastructuur beheert, dan zou daar een financiële vergoeding tegenover moeten kunnen staan.



Op veel baanvakken zijn er gelukkig geen capaciteitsproblemen, maar op sommige is het af en toe te druk. Het lijkt ons dat ook daarbij die railinfraheffing als selectiemiddel bij het toedelen van capaciteit gebruikt zou kunnen worden.

De heer **Van der Steenhoven** (GroenLinks): Net zoiets als rekeningrijden op de weg dus.

De heer **Hofstra** (VVD): Inderdaad, maar dan op het spoor.

De heer **Van der Steenhoven** (GroenLinks): Ik begrijp het, daar bent u ook zo'n voorstander van!

De heer **Hofstra** (VVD): Daar zult u binnenkort nadere berichten over horen.

Financieel gaat het bij NS de laatste jaren de goede kant op; er is nu voor het eerst weer dividend uitgekeerd. Welk dividendbeleid zou er volgens de minister in de komende tien jaar wenselijk zijn? Hoe zou het traject naar privatisering ingezet kunnen worden?

Wat de aanbesteding van het vervoer bij de HSL-Zuid betreft, het is bekend dat wij zeer vóór marktwerking zijn, maar zo langzamerhand krijgen wij er een hekel aan dat wij onszelf door een al te ruimhartige opstelling in dezen in een moeilijke situatie manoeuvreren ten opzichte van andere landen in Europa. Ofte wel, wij willen niet altijd gekke Henkie zijn. Is onze zienswijze juist dat Nederland niet verplicht is, dit vervoer zowel nationaal als internationaal aan te besteden? En als het internationale deel wordt aanbesteed – Amsterdam-Parijs – is het dan denkbaar dat wij daar via tendering een maatschappij kunnen vinden die anders heet dan SNCF of de Belgische Spoorwegen? Kunnen wij überhaupt de grens over met een trein van een andere maatschappij dan van een van die twee? Als dat zo is, dan zouden wij de positie van de NS alleen maar sterk aantasten. Graag antwoord op deze vragen, want er zal binnenkort toch een besluit over de procedure in dit verband moeten worden genomen.

De heer **Reitsma** (CDA): Mag ik hieruit concluderen dat u op basis van het gekke Henkie-effect de draai heeft gemaakt dat NSR gewoon de nationale en internationale concessie moet krijgen. Ik vind dit echt een

nieuw standpunt van de VVD-fractie, waarmee ik overigens erg gelukkig ben.

De heer **Hofstra** (VVD): Steekt u dat alvast in uw zak. Wij hebben geen ideologieën nodig over de markt versus de overheid, zoals ik van de heer De Hoop Scheffer afgelopen weekeinde in de krant heb gelezen. Het gaat evenwel zuiver om de zakelijke kant van dit hele verhaal. Als wij een aanbesteding inzetten, kan het risico zijn dat wij ons bedrijfsleven tekort doen. Ik hoor dat straks nog wel van de minister. Onlangs ben ik nog met een aantal mensen van mijn partij in Parijs geweest om te praten over de spoorwegliberalisering en toen wij over aanbesteding begonnen, lachte men en men kwam de hele middag niet meer bij. Als dat, simpel gezegd, de lijn is, moeten wij dus niet schromen om de zaken te regelen zoals voor ons het beste zal zijn. Voorzitter! Wij hebben een uitvoerige brief van de minister gekregen met zeer veel ingewikkelde criteria voor de capaciteitstoedeling op het spoor. Er is gezegd dat dit verder uitgewerkt moet worden. Kan de minister reageren op de suggestie om ter verlichting van het probleem van de capaciteitstoedeling het goederenvervoer op veel grotere schaal naar de (randen van de) nacht te brengen en in elk geval niet in de spits? Daaraan voeg ik toe dat dit, gelet op de subsidiemogelijkheden van mijnheer Pronk, versoepeling van de Wet op de geluidhinder inhoudt. Op die manier kan de dag primair worden gebruikt voor het personenvervoer, met name in de spits. Wordt dit verhaal in een AMvB gegoten en zo ja, is dat met een voorhangprocedure? Het zou namelijk goed zijn als wij dat vooraf konden zien.

De heer **Stellingwerf** (RPF): De heer Hofstra weet ongetwijfeld dat wij verleden week een discussie hebben gehad over de vraag of de noordtak van de Betuwelijn er al dan niet komt en de problemen terzake voor het bestaande spoor. Geeft hij zich daar bij de vraag aan de minister om de Wet op de geluidhinder een beetje op te rekken wel rekenschap van?

De heer **Hofstra** (VVD): Afgezien van de Betuwelijn, zijn wij al een tijd bezig om de Wet op de geluidhinder te saneren. De VVD-fractie heeft ook geen geheim gemaakt van haar

mening dat bepaalde normen zeker in internationale context aan de strenge kant zijn.

De heer **Stellingwerf** (RPF): Dit betekent dat de normen versoepeld moeten worden, maar met name in de nacht kan dat in bestaande woongebieden tot enorme overlast leiden. Dan kunt u dit pleidooi toch niet zo maar houden?

De heer **Hofstra** (VVD): U moet even onderscheid maken tussen de normen en de geluidsniveaus. Ik vind dat de norm soepeler kan en het is dus aanvaardbaar dat de norm wat hoger wordt. Een ander punt is het geluidsniveau, als een dergelijke trein door een dorp of stad rijdt. Bij versoepeling van de norm geldt ook: als het geluidsniveau hoger is dan die norm, kan dat niet of dan zijn er weer maatregelen nodig.

De heer **Stellingwerf** (RPF): Maar nu al is er een forse overlast als treinen in de nacht rijden en dat wilt u alleen maar uitbreiden.

De heer **Hofstra** (VVD): Nee, er is gelukkig nog een beleid bij het departement van VROM dat ertoe strekt om treinen wat minder lawaaiig te maken. Zo komt er nieuw materieel.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Dan is er geen versoepeling van de normen nodig.

De heer **Hofstra** (VVD): Jawel, want met ook versoepeling van de normen is er een veel groter effect. Iedereen snapt dat het dan twee keer zo snel gaat.

Voorzitter! Nog enkele opmerkingen over het pr-beleid van de Nederlandse Spoorwegen. Volgens mij spreken wij binnenkort apart over het gehandicaptenvervoer. Over de loketten stond vanmorgen weer een stuk in de krant, maar de discussie daarover verloopt wel een beetje raar. Ik blijf dan ook bij mijn standpunt dat ik eerder in het vragenuurtje verwoord heb dat de NS verstandig genoeg zal zijn om rekening te houden met de klant en om die centraal te stellen. Ik denk dus dat het wel goed komt met de loketten en de automaten. Het punt van de treintaxi is op zich interessant vanwege de vraag of dat een onderdeel van het kernnet is dan wel van het regionale vervoer.



Daarbij komt dat het door wijziging van de Taxiwet allemaal veel beter wordt en dat de taxi's goedkoper worden. Misschien kan de treintaxi dan wel helemaal verdwijnen. In ieder geval koppelt de minister dit punt aan het kernnet, iets wat zij misschien nader kan toelichten. Blijft dat voor rekening van de NS en uiteraard de reizigers die dan wat meer moeten betalen of is er nog een subsidie van het departement? De magneetweefbaan heb ik al even genoemd. Zeker als wij de discussie over de spoorwegen breed voeren, zoals nu het geval is, zou het zeer wenselijk zijn dat er ook een standpunt van de regering over komt. Ik heb begrepen dat het kabinet daar al mee bezig is. Naar mijn gevoel zal doorslaggevend zijn of de Duitsers echt kans zien om het traject Berlijn-Hamburg te realiseren. Ik ben daar nog niet zo zeker van, hoewel ik laatst van de minister begreep dat het allemaal vrij duidelijk ligt. Zeker als de Duitsers het traject realiseren, is er voor ons een uitstekende mogelijkheid om hierbij aan te haken. Het zal ook veel consequenties hebben voor de wetgeving op dit punt. Graag ontvangen wij op korte termijn een duidelijke reactie. Wij moeten proberen, de uitstekende technische mogelijkheden die dit project biedt, te benutten.

Het is al eerder aan de orde gekomen, maar ik vraag nog even expliciet in welk kader wij binnenkort een overzicht krijgen van alle technische verbeteringen. Wordt dat in het kader van het MIT, de Spoorwegwet of het nationaal verkeers- en vervoersplan? In welk kader krijgen wij het overzicht van de maatregelen en de kosten die erbij horen?

Onlangs begreep ik dat in het UCP-project te Utrecht een bedrag van 850 mln. gaat voor verbetering van de railinfrastructuur. Als dit juist is, kan de minister dan uitleggen wat er onder die 850 mln. valt? Zit daarin de hele verbetering, inclusief de verbetering van de stroomsterkte en beveiliging op het Utrechtse emplacement? Of gaat het ook om andere voorzieningen?

Voorzitter! Ik kom tot een conclusie. In grote lijnen kunnen wij de voorstellen steunen. Op een paar onderdelen willen wij wel de nadere uitwerking zien of zien wij graag enkele wijzigingen. Ik hoop dat het voor ons allemaal mogelijk zal zijn,

voortgang te maken in dit dossier. Een aantal zaken, waaronder het aanbestedingstraject van de HSL-Zuid en het prestatiecontract, alsmede de infraheffing en de faseringsmogelijkheden daarvan en het technische verbeteringsprogramma, zien wij graag terug.

De heer **Reitsma** (CDA): Voorzitter! Treinreizen zijn tegenwoordig in menig gezelschap regelmatig onderwerp van gesprek, meestal niet in positieve zin. Vaak gaat het over vertragingen, het niet hebben van een zitplaats, het sluiten van loketten, etc. En dat terwijl treinreizen zoveel voordelen kan bieden: minder files, ontspannen reizen, lezen, werken en slapen. Wat wil je nog meer, zou je zeggen. Er zit dus een bepaalde spanning tussen beide. Ondanks de stijging van het aantal reizigers in de trein, komt een forse toename in het spoorvervoer nog onvoldoende tot stand. Er is gelukkig wel een omslag te zien, maar die omslag zou eigenlijk veel groter moeten zijn. Het is jammer dat die omslag niet voldoende tot stand komt, want het bevorderen van het openbaar vervoer is van groot belang voor het verbeteren van de bereikbaarheid en de leefbaarheid in Nederland. Goed openbaar vervoer per spoor is daarvan een essentieel onderdeel. Wij willen dat er meer reizigers in het openbaar vervoer en met name in het spoorvervoer stappen. Dat lukt alleen als de trein een hoogwaardig alternatief voor de auto is. Als nu of de komende jaren 10% van de automobilisten overstapt op de trein, ontbreekt daarvoor gewoon de capaciteit. Dat is dus geen realistisch beeld. Het zou toch beleid moeten zijn voor de komende jaren. Dat vraagt meer en sneller investeren in de infrastructuur. Ik wijs hierbij ook op de plannen die de heer Van Gijssel opnieuw heeft genoemd. Het vraagt om gerichte investeringen, zoals de introductie van 25 kV en een nieuw beveiligingssysteem. Het vraagt ook een korte reistijd van deur tot deur, dus hogere snelheden en een betere regeling. Het vraagt verder handhaving en uitbreiding van het voorzieningen-niveau. Het vraagt betaalbare tarieven en een hoge punctualiteit. Deze vraagstukken zijn niet alleen op te lossen door een nieuwe marktordening in het personenvervoer. Als je de nota van de minister leest, krijg je wel eens de indruk dat dit een

heel essentieel onderdeel is. Ik betwijfel het of een nieuwe marktordening nu wel zoveel zal bijdragen aan die belangrijke ambitieuze doelstelling. Die marktordening kent ook schaduwkanten. De maatschappelijke en sociale functie van het openbaar vervoer kan behoorlijk op de tocht komen te staan. In Engeland zijn er wat mij betreft teveel negatieve ervaringen. In 1995-1996 hebben wij de verzelfstandigingsoperatie van de NS meegemaakt en dat was een ontvlechtingsoperatie. Dat moest, zo werd beschreven, leiden tot een effectiever en efficiënter openbaar vervoer. De Kamer heeft daar uitvoerig over gesproken en een aantal onderdelen wezenlijk gewijzigd, wat toen ook in het overgangscontract is verwerkt. Ondanks dit alles komen er nu langzamerhand voor- maar vooral nadelen in beeld, die wij toch eens nader op het netvlies moeten halen. Op dit moment staan wij voor de lastige situatie, dat het overgangscontract van de NS op 1 januari 2000 afloopt, terwijl we nu pas een fundamentele discussie voeren over een nieuwe marktordening. Dit debat had natuurlijk veel eerder moeten plaatsvinden. De voorliggende nota was twee jaar eerder toegezegd maar de toenmalige minister zat teveel op het spoor van concurrentie op het spoor en het is verheugend, dat deze minister daarvan is afgestapt en het is teleurstellend, dat de VVD in dit debat opnieuw oproept om elementen van concurrentie op het spoor – iets wat nergens in de wereld voorkomt – weer te introduceren. Mijns inziens was het regeerakkoord op dit punt redelijk helder en laten wij een stagnatie van twee jaar alsjeblieft voorkomen door onenigheid in de coalitie. Daar is de reiziger in Nederland absoluut niet mee gebaat.

De fundamentele discussie over uitgangspunten van de marktordening had twee jaar eerder gevoerd moeten worden. Ik verwijs in dit verband ook naar de motie-Vanden Berg, waarin uitdrukkelijk werd gevraagd om een wettelijk kader voor 1 januari 2000 om de ontvlechtingsoperatie, de verzelfstandigingsoperatie en de taakorganisaties een wettelijke basis te geven. Dat ontbreekt nu allemaal en daardoor zijn we behoorlijk in de knoei gekomen. Er kan op 1 januari 2000 geen fatsoenlijk prestatiecontract

worden neergelegd en de taak-organisatie kan niet op basis van privaatrechtelijke regelingen, terwijl dat toch allemaal had gemoeten. Wat dat betreft, mag er wel wat meer voortvarendheid ontstaan. Nogmaals, ik heb al gezegd, dat dit niet primair een verwijt is aan deze minister want ik heb de indruk, dat zij sinds haar aantreden redelijk hard aan dit dossier trekt. Maar er ligt wel een flink probleem.

Voorzitter! Hoe komen we tot een effectiever en efficiënter spoor zonder dat de maatschappelijke en sociale positie van het openbaar vervoer in gevaar komt? Dat vind ik een wezenlijk punt dat wij onder ogen moeten zien. Het spoorvervoer moet zo worden ingericht, dat het voor reizigers een aantrekkelijk vervoermiddel is. De belangrijkste voorwaarden zijn, dat de trein betrouwbaar moet zijn, een hogere frequentie moet rijden – niet alleen op het kernnet maar ook in gebieden met regionaal spoor – niet te duur mag zijn en de overheid greep moet houden op het tarievenbeleid, dat de reiziger via één kaart door heel Nederland over het spoor moet kunnen reizen en hem een van deur-tot-deurbenadering wordt aangeboden, hetgeen een zwaarder accent betekent op goede aansluitingen, niet teveel overstappunten, goed voor- en natransport, fietsstallingen en kaartverkoop op de stations. De minister wil het spoornet opbreken in hoofdtrilnet en regionaal stadsgewestelijk spoorvervoer, dat dan gedecentraliseerd zou moeten worden. Mijn fractie is van mening dat de onderlinge samenhang van het gehele Nederlandse spoorwegennet een absolute voorwaarde is voor kwalitatief sterk spoorvervoer. Wij vragen ons dan ook af of het spoornet niet te ver wordt doorgesneden zonder dat er een integrale visie op het openbaar vervoer in de regio aanwezig is. Wij hebben daarover ernstige bedenkingen. Wij beschouwen het spoor, zowel in het hart van Nederland als in de regio's, als de ruggengraat van het openbaar vervoer. Ik erken uiteraard dat er buiten de stedelijke gebieden een minder fijnmazig net van railverbindingen tot stand gebracht kan worden dan in de stedelijke gebieden. De instandhouding van de sociale functie van het spoor blijft voor de CDA-fractie een essentiële randvoorwaarde.

Ik kijk in dit kader naar de plannen van de minister voor het regionale spoor. Ik kan instemmen met de experimenten die gaande zijn in Friesland, Groningen en de Achterhoek. De CDA-fractie wil wel het volgende signaal afgeven. Alvorens een nadere discussie wordt gevoerd over decentralisatie en aanbesteding van dit type spoor, moeten de huidige experimenten worden afgewacht en moet een grondige evaluatie plaatsvinden. Wij willen bezien of deze aanpak noodzakelijk is en welke negatieve gevolgen er zijn. Dit is nodig om te kunnen beoordelen of op deze weg moet worden doorgegaan. De heer Van Gijssel heeft er terecht op gewezen: als deze weg wordt ingeslagen, hoort de volgorde te worden gehanteerd als in het geval van het stads- en streekspoorvervoer. Dan moet eerst worden gekeken naar decentralisatie alvorens überhaupt tot aanbesteding wordt overgegaan. Maar ik betwijfel of wij met decentralisatie en het opknippen van het spoornet op de goede weg zijn. Ik vind dat er eerst een evaluatie van de ervaringen moet komen. De fractie van het CDA voelt er weinig voor, de andere contractlijnen en het stadsgewestelijk spoorvervoer op korte termijn te decentraliseren en aan te besteden. Bovendien vindt de fractie dat de minister nogal makkelijk delen van het spoor opknijpt. Wat Noord-Holland betreft kan dat echt niet. Een groot deel hoort bij het kernnet en kan niet opgeknijpt worden. Wat is de reactie van de minister hierop? Dit geldt ook voor de Flevospoorlijn. De minister wilde die eerst doorknippen, maar is daarop gelukkig teruggekomen. Maar het geldt wat mij betreft ook voor het spoornet Nijmegen en Roermond. Er zijn meer voorbeelden te geven. Afstemming van het stads- en streekvervoer moet naar mijn mening op een andere manier kunnen plaatsvinden dan via het opknippen van het net zoals de minister voorstelt. Wij zullen hierover overigens nog nader spreken bij de behandeling van de nieuwe wet personenvervoer 2000. De CDA-fractie vindt het een zeer logische keuze dat NSR de bulk van het spoorvervoer verzorgt op basis van prestatiecontract, meerjarenafspraken, strenge controle op de naleving van de prestaties etc. NSR zal investeringen plegen in modern materieel. Dat is ook heel hard

nodig. Een absolute vereiste daarvoor is een langdurige concessie. Er moet duidelijkheid en zekerheid zijn, anders zal geen enkele spoorwegmaatschappij of vervoerder investeren in modern materieel. Wil je echt een opwaardering van het spoor in Nederland tot stand brengen, dan is investeringspolitiek bij de overheid absoluut nodig. Net zo belangrijk is de investeringspolitiek bij de vervoerder. Er moet echt beter materieel komen. De investeringen zullen sneller moeten plaatsvinden. Het spoor moet veiliger en beter betrouwbaar zijn. De zekerheid van een langdurige concessie, zowel wat het kernnet als het regionale spoor betreft, is dan vereist. Anders ontstaan er situaties zoals nu met Lovers. Die huurt spullen uit België. Die spullen mogen en kunnen echter niet worden ingezet op het spoor. De concessies blijven vervolgens een paar jaar liggen. Er gebeurt dus niks. Als dat het toekomstperspectief is van investeringspolitiek van vervoerders, ziet het er slecht uit voor de reizigers.

Hoe zit het trouwens met die vier Lovers-concessies waar geen gebruik van gemaakt wordt? Kan de minister vandaag toezeggen dat zij ze maar gewoon zo snel mogelijk zal intrekken? Het leidt schijnbaar tot niets.

De CDA-fractie is voorstander van het maken van prestatieafspraken met NSR. In een prestatiecontract dienen harde afspraken vastgelegd te worden over punctualiteit, voorzieningenniveau, tarievenbeleid, maar ook stations en toegankelijkheid. Opnieuw bereiken ons vorige week berichten over het voornemen van NS om op grote schaal loketten te sluiten. Gezien deze hele discussie is dat slecht. De politiek moet dusdanig harde voorwaarden in het contract opnemen, dat dit soort grappen niet kan plaatsvinden. De sociale functie van het spoor wordt erdoor aangetast. Wij dringen er bij de minister op aan om in het overgangscontract, het nieuwe prestatiecontract, daarover afspraken te maken. Het voorzieningenniveau en de dienstverlening mogen niet achteruitlopen. De loketten op de stations horen daarbij. Ook over de dienstverlening aan gehandicapten moeten heldere afspraken worden gemaakt in het prestatiecontract. Voor gehandicapten en minder validen moet het

mogelijk blijven om op alle plekken, zowel op het kernnet als op het regionale spoor, van de trein gebruik te maken. Ik heb er zorgen over dat dit toch wat op de tocht komt te staan, ondanks de mooie woorden in de nota.

Op welke wijze wordt NSR afgerekend op het naleven van de afspraken? De minister denkt aan een bonus-malussysteem, maar zijn er geen andere mogelijkheden? Ik denk aan de suggestie van de heer Van Gijssel voor de uitwerking van een dergelijke regeling. Wie ziet trouwens toe op de naleving van dergelijke contracten? De minister is partij in het formuleren van het contract en kan dus niet tevens toezien op de naleving. Immers, dan wordt zij controleur van zichzelf. De nota geeft geen visie op de manier waarop dit geregeld moet worden. Ik vraag de minister of het een idee is om een onafhankelijke toezichthouder in te stellen, zoals dat bijvoorbeeld in Engeland het geval is. De minister moet hier helderheid over scheppen. Wie ziet toe op de naleving van het contract? Als de overheid in bepaalde gevallen gestraft zou kunnen worden, kan zij niet zelf de controleur zijn. Dit spanningsveld moet naar mijn mening worden opgelost met een onafhankelijke toezichthouder.

De heer **Van Gijssel** (PvdA): Er zijn heel veel mensen die contracten afsluiten. Daar is nooit een onafhankelijke toezichthouder bij nodig. Een contract is gewoon bindend voor beide partijen. Er is in Nederland een rechter om daar in voorkomende gevallen een uitspraak over te doen. Ik zou het zonde vinden om geld te besteden aan zo'n toezichthoudend orgaan, want ik kan mij al voorstellen welke types daarin komen te zitten. Dat kost handenvol geld, dat wij beter ergens anders aan kunnen besteden.

De heer **Reitsma** (CDA): Dat ben ik met u eens, maar het punt is in de nota onvoldoende uitgewerkt. Van de minister hoor ik graag hoe zij hiermee wil omgaan.

De heer **Van den Berg** (SGP): Is de heer Reitsma niet met mij van mening dat dit soort zaken publiekrechtelijk geregeld moet worden? Hier wreekt zich dat wij in dit kader geen goede wetgeving hebben voorliggen.

De heer **Reitsma** (CDA): Ik heb u in uw afwezigheid zonet nog geprezen. Het kan pas geregeld worden nadat de motie-Van den Berg is uitgevoerd. In 1996 waren wij het daarover met elkaar eens. Ik heb de redenen aangegeven waarom het nu nog niet rond is. Enfin, wij moeten nu knopen doorhakken.

Voorzitter! Voor het naleven van de harde prestatieafspraken, bijvoorbeeld die punctualiteit, kun je dus niet alleen kijken naar NSR. Er liggen ook factoren die buiten de directe invloedssfeer van de Nederlandse spoorwegen vallen. Ik vind dat de minister wat meer duidelijkheid moet geven over wat Railned of andere taakorganisaties daarbij als verantwoordelijkheid hebben. Hoe wordt dat geregeld als de schuld bij de taakorganisaties ligt, en niet bij de NS? Hoe zit het als het gaat om de verhouding tussen personen- en goederenvervoer? Immers, ook een deel van het goederenvervoer is er de oorzaak van dat de punctualiteit bij het personenvervoer niet altijd optimaal is. Daarvoor zullen nadere regels moeten komen. Wordt dat in het prestatiecontract geregeld?

Voorzitter! Voor het kernnet wordt een concessieperiode van tien jaar voorgesteld. Ik heb net al gezegd dat dit, gezien de investeringspolitiek van de Nederlandse spoorwegen, hun monopoliepositie en het ontbreken van reciprociteit, waarnaar collega Hofstra gelukkig ook verwijst, is het de vraag of een concessieperiode van tien jaar wel lang genoeg is. Als de minister toch vasthoudt aan die tien jaar, lijkt het mij dat op zo kort mogelijke termijn helderheid moet worden verschaft over de optie na die tien jaar, zodat er een fatsoenlijk investeringsbeleid door de Spoorwegen is op te zetten. De concessieperiode voor de regionale lijnen lijkt mij sowieso met zes jaar aan de korte kant. Daar is in het geheel geen investeringspolitiek door de vervoerder op te voeren. Wij voelen er weinig voor, dat het regionale spoor het moet doen met tweedehands spullen. Dat is namelijk het begin van het afkalven van het spoor in de regio. Wij hebben er absoluut – ik steun daarin de lijn van de heer Van Gijssel – geen behoefte aan om dat minderheidsbelang van maximaal 50% van de Nederlandse spoorwegen op de regionale spoormarkt te introduceren. Ons motto is ook: als NS dat het beste kan, willen wij niet dat de minister

roept: u hebt al 49%, en meer kan niet. Een dergelijk wettelijk voorstel zal onze steun dus niet krijgen. Voorzitter! Een infraheffing wordt volgens de Europese Unie verplicht. Is dat werkelijk zo hard? Wij hebben nu een nultarief. Als wij politiek uit zouden spreken dat er een nultarief blijft, al of niet op delen van het spoor, zou dat dan strijdig zijn met de Europese Unie? Ik ben daar nog niet van overtuigd. De minister boekt wel heel makkelijk 400 mln. in. Ik heb er grote twijfels over of dat reëel is, zowel op het kernnet als op het regionale spoor. Mijn fractie heeft hierover grote zorgen: dit moet haast wel leiden tot verhoging van de tarieven. De beantwoording van de minister in de schriftelijke vragen vind ik erg makkelijk. Hij zegt: ach, het is wel op te hoesten, want de nieuwe marktordering levert zoveel voordelen op, dat dat geld door de bedrijven best is op te hoesten, zonder dat de prijs van het treinkaartje omhoog gaat. Ik kan die redenering niet volgen. Dezelfde redenering houdt de minister ten aanzien van de decentralisatie. Ik heb dat in het stads- en streekvervoer nog niet gezien. Volgens mij zit hier een groot probleem. In die zin lijkt het mij ook iets te makkelijk van de Partij van de Arbeid om te zeggen: na 2010 kunnen we het bedrag verdubbelen, waarvoor wij het grote financieringsplan gebruiken. Ik sta achter dat plan, maar ik heb er grote twijfels over of dat hieruit gehaald kan worden. Dat leidt namelijk tot een stijging van de tarieven in het openbaar vervoer. Gezien de ambitieuze doelstelling van de politiek lijkt mij dat onaanvaardbaar.

De heer **Van Gijssel** (PvdA): U sprak over een verdubbeling.

De heer **Reitsma** (CDA): Er komt geen 400 mln., maar 800 mln. binnen bij de overheid.

De heer **Van Gijssel** (PvdA): Er komt maar 250 mln. via NSR binnen. Als je het over een verdubbeling hebt, heb je het over twee keer 250 mln. Mijn redenering is echter, dat je die 7 mld. kunt afdekken uit de extra opbrengsten. Dat is iets anders dan het leggen van een heffing op de bestaande infrastructuur, zonder dat daarvoor additionele capaciteit beschikbaar is. Wijst u ten principale de gebruikersheffing als instrument af?

De heer **Reitsma** (CDA): Nee. Ik omarm uw plan. Op onderdelen hadden wij dat al gedaan. Ik heb alleen twijfels, maar ik sta open voor de inhoudelijke reacties van de staatssecretaris op de financiering. Laten wij dat debat dus maar afwachten. Ik wijs de gebruikersheffing als zodanig niet af, maar ik vind wel dat die er niet toe mag leiden dat het voorzieningenniveau achteruitgaat en dat de tarieven fors omhoog gaan. De manier waarop de minister het ophoesten van die gebruikersheffing in de stukken verwoordt, maakt mij op dat punt absoluut niet gerust. Ik vind haar verhaal ook zo lek als een mandje. Ik zie niet hoe de minister wil voorkomen dat de tarieven verhoogd worden. Een substantiële verhoging achten wij niet aanvaardbaar.

De heer **Van Gijssel** (PvdA): Die opvatting deel ik. Ik meen wel dat er bij de NS middelen bestaan om die gebruikersheffing te financieren. Kijk alleen maar naar de bedrijfsvoering en het rendement op dit moment. Vervolgens is de vraag wat je met die gebruikersheffing doet. Ik vind dat die in principe aan het openbaar vervoer ten goede moet komen, maar ik wil hier niet op voorhand gezegd hebben, dat die gebruikersheffing niet kan en dat die door de NS niet opgehoest kan worden.

De heer **Reitsma** (CDA): Dat hebt u dan op voorhand gezegd. Voorzitter! Vervolgens kom ik te spreken over het HSL-net. Tijdens de behandeling van de begroting van Verkeer en Waterstaat vorig jaar november heeft mijn fractie aangegeven dat zij van oordeel is dat de NS het binnenlands vervoer en het internationaal vervoer moeten hebben. Er is geen reciprociteit in Frankrijk en Duitsland. Waar men het wel opschrijft, blijkt het in de praktijk een theorie te zijn. Een veel belangrijker argument is, dat wanneer je de NS het binnenlands vervoer en het internationaal vervoer niet geeft, er sprake zal zijn van een afkalving van de positie van de NS op het huidige intercitynet. Dat kan alleen maar fors opgekrikt worden qua materieel en snelheid en qua voorzieningenniveau als de NS deze krent uit de pap krijgen. Wij zouden stom zijn om op dit punt risico's te nemen. Natuurlijk wens ik de minister heel veel sterkte om bij de onderhandelingen over het contract

met de NS het onderste uit de kast te halen, zodat er een fatsoenlijk contract uitkomt, maar laten wij de illusie vergeten dat Duitsland of Frankrijk deze handel krijgt. Daar is het veel te belangrijk voor. De innovatie bij de NS zal niet van de grond komen als ze dit pakket niet krijgen.

Er speelt hierbij nog een ander probleem een rol. De concessieperiode voor het binnenlands vervoer begint pas in 2005, terwijl het prestatiecontract in 2010 afloopt. Dat zou dus betekenen dat er een concessieperiode voor vijf jaar komt. Daarom meen ik dat het integraler bekeken moet worden, te weten een langere concessieperiode met het prestatiecontract, inclusief vanaf 2005 de HSL. Ik vraag de minister dan ook om het prestatiecontract, de concessieverlening aan de HSL en de infraheffing in nauwe samenhang met elkaar te bezien en de desbetreffende stukken gezamenlijk naar de Kamer te sturen, zodat wij het als een geheel kunnen beoordelen. Het is namelijk bijna onmogelijk om het prestatiecontract zonder een concessie van de HSL en zonder inzicht in de effecten van de infraheffing te kunnen beoordelen.

De heer **Van Gijssel** (PvdA): De Kamer heeft in brede zin aan de minister gevraagd om de HSL te realiseren en er geld voor te vinden, ook voor de investeringskant. Er dient een soort gebruikersheffing voor te komen. Het CDA en de VVD voorop hebben ervoor gepleit om wat betreft de exploitatie te komen tot een private implementatie. Nu komen beide fracties er met een nogal grote stelligheid op terug. De minister zit midden in het onderhandelingstraject. Denken zij nu werkelijk dat wat zij nu willen een optimale weg is om de totale investering voor de HSL tot stand te brengen?

De heer **Reitsma** (CDA): Collega Van Gijssel zit er volstrekt naast als hij zegt dat het CDA een draai maakt. Wij hebben altijd gezegd dat aanleg van infrastructuur primair een taak is van de overheid en ook de verantwoordelijkheid is van de overheid, maar als hij via PPS constructies kan vinden om wat de financiering van de lijn betreft het particuliere bedrijfsleven in te schakelen, wachten wij met grote belangstelling die voorstellen af. Verder gaat het

om de exploitatie en dat is wat anders dan de financieringspolitiek. De CDA-fractie heeft altijd gezegd en ik herhaal dat vandaag – zij had daarbij de steun van de PvdA en gelukkig heeft de VVD zich daar vandaag bij aangesloten – dat er maar één is die de exploitatie in handen moet hebben en dat zijn de Nederlandse Spoorwegen.

Minister **Netelenbos**: Verleden week hebben wij met de heer Leers gesproken. Dat ging ook over de spoorwegen. Er wordt mij al een tijdje de maat genomen over het gebrek aan private financiers. Ik vraag mij nu af of uw visie alleen gaat over personenvervoer of ook over goederenvervoer over het spoor.

De heer **Reitsma** (CDA): U mag ervan uitgaan dat het CDA een eenduidig geluid laat horen. Daarom vind ik de vraag wat mijn visie is ten opzichte van de visie van de heer Leers een apekoolvraag. Het lijkt mij dan ook niet zinvol daarop in te gaan.

Ik heb zojuist gezegd dat het CDA vindt dat ten aanzien van het aanleggen van belangrijke infrastructuur, ook bij spoor, creatief gekeken moet worden of het bedrijfsleven, als het gaat om de financiering, kan worden ingeschakeld. Dat geldt voor de HSL, voor de Betuwelijn en voor de Zuiderzeespoorlijn of de magneetbaan die er ooit komt. Een andere vraag is wie die lijn dan moet exploiteren.

De heer **Van Gijssel** (PvdA): De vraag is wie dat terugbetaalt. Als een particuliere investeerder er geld in stopt, wil hij centen terugzien.

De heer **Reitsma** (CDA): Dat is logisch.

De heer **Van Gijssel** (PvdA): Wie betaalt dat dan? Doen wij dat of is dat degene die de exploitatie leidt? Daar heb je een opbrengst voor nodig. De minister is bezig om met de NS te kijken of zij daar een redelijk bedrag uit kan halen. Dat bedrag is medebepalend of die private investering terugbetaald kan worden. Dat is nu precies mijn bezwaar met uw redenering.

De heer **Reitsma** (CDA): Nu suggereert u dat de CDA-fractie daar anders over denkt dan in het



verleden. Natuurlijk is het zo dat, als je private partijen op weg of spoor inschakelt, de gebruiker het op moet hoesten. Dat hebben wij altijd gezegd en dat herhaal ik vandaag. Dat is echter wat anders dan de vraag wie op die lijn mag rijden en dat dus op moet hoesten. Wees daar helder over. Ik wens de minister veel sterkte met haar poging de NS zover te krijgen dat zij een contract sluiten. Ik vind dat wij verstopperij spelen als hier bepaalde politieke partijen denken dat dat iemand anders zou kunnen zijn dan de NS. Als u denkt dat dat een ander zou kunnen zijn, daag ik u uit om aan te wijzen wie het wel zou kunnen doen. De krijgen wij de Fransen en de Duitsers op ons net.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Als de enige die er straks op kan rijden de NS zijn, weet ik wel dat de NS niet het bedrag betalen dat wij ervoor vragen.

De heer **Reitsma** (CDA): Dat betekent dus dat het voor de PvdA bespreekbaar is dat de NS eventueel niet op dat spoor zou rijden.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Mijn voorkeur is – dat heb ik nooit onder banken of stoelen gestoken – dat de NS dat contract zou moeten krijgen, maar daar moet wel een redelijk bedrag voor worden betaald. Als die garantie er niet is, hebben zij een probleem.

De heer **Reitsma** (CDA): Dan is het voor u aanvaardbaar dat de Franse of de Duitse spoorwegmaatschappij het HSL-net in Nederland verzorgt?

De **voorzitter**: Kunnen de heren stoppen met rechtstreeks met de NS te onderhandelen in dit overleg en doorgaan met het overleg over de derde eeuw spoor?

De heer **Reitsma** (CDA): Ik bespeur echter dat zelfs de PvdA wat gaat glijden als het gaat om de vraag wie als vervoerder op de HSL-lijn moet komen. Dat vind ik echt teleurstellend.

Dan kom ik op de taakorganisaties. De CDA-fractie heeft de ontvlechting van de NS onderdelen gesteund. Dit resulteerde in een marktsector en de taakorganisaties. Wij hebben de motie-Remkes medeondertekend. Dat betekent dat de taakorganisaties onder de vlag van de holding van de

NS weg moeten. Dat kan alleen niet eerder – en nu kijk ik collega Van den Berg weer aan – dan nadat er een fatsoenlijk wettelijk kader is en dat is in het slop geraakt. Wij zijn er best voor om het goederenvervoer volledig aan concurrentie te onderwerpen of te privatiseren, maar dat geldt niet voor het personenvervoer. De Nederlandse Spoorwegen zijn immers monopolist op het kernnet en een monopolist die een belangrijke nutsfunctie vervult, moet een maatschappelijke verantwoordelijkheid kunnen dragen. Privatisering, beursgang, van de Nederlandse Spoorwegen past daar dus niet bij. De CDA-fractie heeft in de jaren 1994, 1995 en 1996 reeds gepleit voor ont koppeling van de taakorganisaties, maar ook voor het terugbrengen van de eigendom van de infrastructuur bij de overheid. Dat dient zo snel mogelijk te geschieden, maar wel na de totstandkoming van het wettelijk kader. De minister komt te laat met dit wettelijk kader; dat is een gegeven. Naar ons oordeel is dit daarom volstrekt onmogelijk per 1 januari 2000 omdat het wettelijk kader er eerst moet zijn. Ik heb wel een paar vragen over de manier waarop de ont koppeling plaatsvindt. Dat moet zorgvuldig gebeuren. Uit de discussie over het "uit elkaar trekken" van Railned, de verkeersleiding en infrabeheer, heb ik begrepen dat dit nogal wat problemen met zich brengt. Je kunt je afvragen of het wel nodig is dat die drie aparte organisaties zelfstandige eenheden worden. Zou het niet beter zijn, die drie taakorganisaties samen te voegen en daarvan geen ZBO te maken, maar deze primair onder de verantwoordelijkheid van de minister te houden? Dan kan de politiek invloed blijven uitoefenen op de belangrijke maatschappelijke taak die deze taakorganisaties moeten uitoefenen. Ik wijs een ZBO dus af. Ik vind dat het eigendom van het spoor primair een taak van de rijksoverheid moet blijven. Graag hoor ik een reactie van de minister hierop. Blijft de eigendom bij de overheid, dan past het om per onderdeel te bekijken hoe je via PPS een bepaalde vorm kunt vinden. Zo net ben ik daar via interrupties al op ingegaan. De kwaliteit voor de reiziger is voor ons essentieel en maatgevend bij het beantwoorden van de vraag hoe de marktordering van het spoor eruit moet zien. De CDA-fractie hecht grote waarde aan de kwaliteit voor

de reizigers. De rijksoverheid zal een belangrijke rol moeten blijven vervullen om die kwaliteit te garanderen. Verzelfstandiging van de Nederlandse Spoorwegen Reizigers is prima. Dat is al gebeurd. Dat is efficiënt en effectief. Wij vragen ons echter af of de marktordering die de minister nu voorstelt, een bijdrage levert aan de kwaliteit voor de reizigers. Ik vind dat het op een paar onderdelen anders moet.

Tariefontwikkeling, kaartintegratie, consumentenbescherming, toegankelijkheid en bediening op de stations en reisinformatie blijven voor de reiziger van wezenlijk belang. Daar moet de minister van Verkeer en Waterstaat op aanspreekbaar zijn, zij het dat bepaalde dingen dan weer afgeleid worden van contracten. Deze maatregelen mogen nooit ten koste van het voorzieningsniveau gaan. Naar onze mening mag de sociale functie – dat is een maatschappelijke functie – van het spoor niet verloren gaan. De minister heeft in de meerjarenraming aangegeven welke financiële middelen beschikbaar zijn voor de exploitatie van het spoor. Ik heb daar nogal wat zorgen over, zeker over de gebruikersheffing die de minister wil introduceren voor de onrendabele lijnen. Dat kan wel eens ten koste gaan van de bereikbaarheid in die regio en daarmee ten koste van de sociale functie. Mijn fractie roept de minister op daarover wat meer duidelijkheid te verschaffen. De onrendabele lijnen mogen naar onze mening absoluut niet op de tocht komen te staan. De frequentie mag op deze lijnen ook niet minder worden. In de algemene discussie die wij in 1996 hebben gevoerd, hebben wij als essentiële voorwaarde gesteld dat het in gang zetten van de verzelfstandigingsoperatie niet ten koste mag gaan van het voorzieningsniveau en de tarieven.

De vergadering wordt van 12.55 uur tot 13.45 uur geschorst.

De heer **Van Walsem** (D66): Mijnheer de voorzitter! Er zijn al veel opmerkingen gemaakt waaruit een vrij grote mate van eensgezindheid blijkt over de lijn die in de nota uiteen wordt gezet. Op een aantal punten zijn nog een aantal kritische tot zeer kritische noten naar voren gekomen, maar in het algemeen wordt de lijn van de nota onderschreven. Dat geldt ook voor mijn fractie.



Het openbaar vervoer in Nederland is buitengewoon belangrijk. In zo'n drukbevolkt land is het van cruciaal belang. De mobiliteit dreigt één van de grootste obstakels te worden voor een gezond economisch klimaat en de vervanging van weg- en luchtvervoer door railvervoer is dan ook buitengewoon belangrijk en moet een buitengewoon hoge prioriteit krijgen.

Marktwerking op het kernnet en de integratie van de HSL-lijnen in het kernnet hebben voor mij absolute voorrang. Positieve waardering krijgt van ons de concessiegedachte, dat wil zeggen concurrentie om het spoor, niet op het spoor. Wij denken dat integratie van de HSL-lijnen in het kernnet van groot belang is om het aantal reizigers en het aantal reizigerskilometers sterk te doen toenemen. De minister heeft er dan ook goed aan gedaan om een bod te laten uitbrengen door NS. De vraag is wel hoe wij nu verder moeten, gezien het tijdstip waarop wij ons nu bevinden, want wij kennen nog niet de beoordeling van het bod van NS door de minister. Daarom is vanmorgen al de vraag opgeworpen of door de zo nadrukkelijke mededeling dat men NS per definitie het kernnet en de HSL-lijnen gunt, de onderhandelingspositie van de overheid niet wordt ondergraven. NS is dan immers, ook financieel gezien, misschien wel de lachende derde. Dat is misschien het geval, maar niemand is tot het onmogelijke gehouden en wanneer NS er bij wijze van spreken een potje van zou maken wat betreft het bod, staat het de minister ook volgens ons vrij om andere wegen te bewandelen. Ik neem aan dat het zo ver niet komt, maar die weg blijft natuurlijk wel open staan. Nu wij de beoordeling van het bod nog niet kennen, is mijn vraag of wij daar niet eerst op dienen te wachten, alvorens weer verdere stappen te zetten. Verdere privatisering en een eventuele beursgang van NS hebben voor mijn fractie geen prioriteit. De verantwoordelijkheid voor het openbaar railvervoer in Nederland is naar onze mening nog steeds een belangrijke overheidstaak. Verdere privatisering is op zichzelf goed, maar een beursgang zie ik niet als één van de eerste prioriteiten. Het is misschien wel mogelijk, maar niet op de termijn die de vorige keer door de minister is genoemd, namelijk enkele jaren. Van ons mag dat een aantal

jaren later, als er dan nog steeds aanleiding voor is.

Dat ontslaat NS natuurlijk niet van de plicht om bedrijfsmatig te werken; dat heeft op zichzelf niets te maken met verdere privatisering. Daarvoor hebben wij nu de zgn. prestatie-overeenkomst in het leven geroepen. In die overeenkomst die tot nu toe nogal vaag is, moeten wel een aantal harde afspraken staan. Collega's hebben al een aantal zaken genoemd die goed geregeld moeten worden en ik kan mij daar uiteraard bij aansluiten. Dan gaat het bijvoorbeeld om de investeringen. Ik vind dat de concessie-termijn wel mag samenvallen met de termijn voor investeringen die men bereid is te doen; dat lijkt mij een relevante eis waarbij het mes aan twee kanten kan snijden. Ik noem ook reizigerskilometers, punctualiteit, de omvang van investeringen en de inspraak van reizigers. De heer Van Gijssel heeft op dat laatste punt gesproken van een genoegdoeningregeling. Die geldt ook voor de Thalys. Dat lijkt mij een goede zaak. Ik sluit mij dan ook graag aan bij dit voorstel.

Mijn vraag is hoe het zit met de huidige kwaliteit van het netwerk. Kan de minister daarop antwoord geven? Hoeveel achterstallig onderhoud moet nog plaatsvinden? Hoe kwetsbaar zijn wij op dit punt en wat is er minimaal noodzakelijk om het net op een verantwoord peil te brengen? In welk tempo zal een en ander geschieden?

Wat betreft de taakorganisaties heeft de Rekenkamer een rapport laten zien, Toezicht op het spoor, dat ook deze organisaties betreft. Daarin is sprake van ernstige kritiek op de aansturing en het toezicht op de taakorganisaties door het departement van Verkeer en Waterstaat. In de overgangperiode van 1995 tot 1998 was een evaluatiemoment ingebouwd. Om haar moverende redenen heeft de minister daarvan afgezien. Dat is jammer, omdat wij nu niet precies weten waar de haken en ogen zitten en wat niet goed is gegaan. Als ik het Rekenkamer-rapport goed tot mij laat doordringen, lijkt er maar weinig goed te zijn gegaan. Dat beeld is wellicht te zwart-wit. Wat betreft de taken, bevoegdheden en verantwoordelijkheden is er echter maar heel weinig geregeld. Het idee is dat de taakorganisaties buiten de NS geplaatst moeten worden. Dat heeft onze instemming. Dat kan echter

alleen gebeuren als er heel goede afspraken gemaakt worden over wie wat moet doen, wie waarvoor verantwoordelijk is en welke bevoegdheden er bestaan. Er is niet voor gekozen, de drie taakorganisaties in een organisatie onder te brengen. Dat is misschien jammer, maar het is nu te laat is om daarbij nog veranderingen aan te brengen. Het evaluatiemoment dat nu is ingebouwd, in het jaar 2005, kan echter de gelegenheid bieden om te bezien of de organisaties toch niet in een aparte organisatie ondergebracht kunnen worden. Doelmatig functioneren is aan de waarneming van de minister onttrokken geweest. Er is daarmee veel werk aan de winkel om een en ander goed te regelen. De vraag werpt zich vanzelfsprekend op of enig uitstel van de plannen niet onafwendbaar is. Anderen hebben daarover ook gesproken. De heer Van den Berg heeft gesproken over een motie waarin staat dat de Spoorwegwet goed geregeld moet zijn alvorens verdere stappen genomen kunnen worden. Ik ben benieuwd naar het antwoord van de minister op dit punt. Het lijkt mij immers onontkoombaar dat de zaken goed geregeld moeten worden. De instrumenten die de taakorganisaties moeten krijgen om hun taak goed tot uitvoering te brengen, moeten nader bekeken worden. Ik doel op de verkeersbegeleiding en het VTP-systeem. Wie krijgt dat systeem in eigendom? Krijgt de verkeersbegeleiding dat in eigendom als instrument om hun taak uit te voeren? Wie is verantwoordelijk voor de informatievoorziening op de stations? Daarover zijn veel vragen te stellen, die ons echter te zeer op detailniveau brengen. Daar pas ik voor. Over het toezicht is de vraag gesteld of er wel of niet een ZBO moet zijn. De minister schrijft in haar nota dat zij het toezicht aan het ministerie wil laten, tenzij het strikt noodzakelijk is om hiervoor een ZBO op te richten. Ik lees dus ook bij de minister een bepaalde terughoudendheid bij het oprichten van een ZBO voor het toezicht. Het regiovervoer wordt heel erg belangrijk. De heer Van Gijssel zegt dat men eerst moet decentraliseren en daarna aanbesteden. Dat is de goede volgorde. De regio's en de regiobesturen hebben echter de nodige tijd nodig om kennis op te bouwen om tot een verantwoorde

aanbesteding te komen. Ik denk dat het plan te ambitieus is, als ik de tijdsplanning zie van allerlei regioliijnen die aanbesteed moeten worden. Ik denk dat wij daar iets te ambitieus in zijn. Het moet immers heel goed en grondig gebeuren. Dat kost meer tijd, omdat met name de provinciale besturen daarvoor nog niet helemaal klaar zijn. De vraag is uiteindelijk welke lijnen worden aanbesteed. Er is in de nota wel een bepaalde definitie van gegeven, maar aan de andere kant hebben wij enigszins de neiging om het kernnet en de HSL-lijnen, die natuurlijk buitengewoon profijtelijk zijn, onder voorwaarden aan de NS te gunnen. Daar staat uiteraard een vergoeding tegenover en naar ik uit de nota begrepen heb, ook een actief dividendbeleid. Maar je moet er natuurlijk voor zorgen, niet alleen maar verliesgevendende lijnen over te houden, want als je alle krenten uit de pap haalt, maak je een goede aanbesteding door de provinciale besturen toch wel erg moeilijk. Er zijn in de praktijk ook al wel wat hobbels bij de aanbesteding gebleken; wie bij een aanbesteding wil inschrijven, moet natuurlijk wel over de informatie kunnen beschikken die relevant is voor het uitbrengen van een verantwoord bod op de lijnen. Als je personeel moet overnemen van een vervoerder, moet je wel inzicht hebben in de kosten van dat personeel. Ook de waarde, de bruikbaarheid en de te hanteren afschrijvingstermijn van het materieel is belangrijk. Dergelijke gegevens moeten ruimhartig ter beschikking worden gesteld aan degenen die willen inschrijven. Er wordt gesproken van een tweedehands markt voor materieel en van een leasemarkt. De overheid zou er natuurlijk over kunnen denken, een materieelbedrijf op te richten om de afschrijvingstermijnen in acht te kunnen blijven nemen en daarmee de kostprijs te verlagen. Het toewijzen van capaciteit kan onzes inziens het best aan één capaciteitsbeheerder worden overgelaten, die daartoe dan wel de relevante informatie van de concessiehouders moet verkrijgen. Decentralisatie van het vervoer zal volgens de nota zeker een betere integratie van het regionale vervoer te zien geven, evenals een betere afstemming op andere onderdelen van het regionale verkeers- en vervoersbeleid. Een heldere

verdeling van verantwoordelijkheden tussen rijksoverheid en decentrale overheden is onmisbaar voor een goed aanbod van openbaar vervoer. Het mag natuurlijk niet gebeuren dat de mobiliteitsproblemen in de Randstad tot verwaarlozing van de mobiliteit in de regio zouden leiden. Om die valkuil te vermijden is er een goede afstemming nodig tussen de overheid, de contractsector, de regioliijnen en de NS en de andere vervoerders. Daarbij gaan de gedachten ook uit naar de lijnen in Noord-Holland Noord. De heer Van Gijzel noemde een criterium dat mij wel aansprak: bij een reizigersvolume van meer dan honderdduizend en een overstap van meer dan 70% naar het hoofdrailnet zou het misschien toch wel aardig zijn om een lijn tot het hoofdrailnet te rekenen. Graag een reactie van de minister hierop.

Er zijn ook vragen gesteld over light-rail, onafhankelijk van het bestaande spoor. Hoe verhoudt het een zich tot het ander? Er is in de nota sprake van enig verschil in interpretatie. Hoe zit het met de afweging van de capaciteitstoewijzing en het rendement op de exploitatie van stations? Het aantal stops bepaalt natuurlijk mede het aantal passagiers dat van een station gebruik maakt. Die zaken zul je uit elkaar moeten trekken. De chipkaart is essentieel; die moet er gewoon zijn voordat een ander in werking gesteld kan worden. Ten slotte het beheer van de dienstregelingsystemen. Dit is niet los te zien van de vervoerder, denk ik, het is een wezenlijk onderdeel van zijn commerciële en logistieke regie.

De heer **Van der Steenhoven** (GroenLinks): Voorzitter! Wij discussiëren nu over de derde eeuw van het spoor, maar zoals anderen al hebben aangegeven, is dit veel te laat. Dit heeft al allerlei consequenties gehad. In de vorige periode zijn er ontwikkelingen bij het spoor in gang gezet die niet gedekt worden door een nieuwe wet of een heldere beleidsnotitie. Ik noem als voorbeeld Lovers, die buiten elke afspraak en elk wettelijk kader om tot het spoor toegelaten is, met alle vervelende consequenties van dien voor Lovers zelf, maar ook voor veel reizigers. Hoe gaat het verder met de lijnen waarvan geen gebruik wordt gemaakt maar waarvoor men wel

concessies heeft gekregen? Wij missen een visie op de rol die het spoor de komende jaren in het mobiliteitsbeleid moet spelen. Een dergelijke visie hebben wij ook niet aangetroffen in de nota die het NVVP moet vormgeven. GroenLinks heeft de afgelopen tijd een aantal nota's op dit punt uitgebracht. Tevens wijs ik op het voorstel van de PvdA en de ideeën die bij de verschillende vervoerbedrijven circuleren. Als de overheid niet met een visie komt, komen anderen daar wel mee. Op zich is dit geen probleem. Een goede discussie over mobiliteit is goud waard. Wel wordt hierdoor de armoede op het gebied van visie en beleid bij de overheid getypeerd. Men dient het spoor als ruggengraat van het totale openbaarvervoerbeleid te koesteren. Op het gebied van duurzame mobiliteit en het terugdringen van het autoverkeer zal het spoor een belangrijke rol moeten spelen. Gelukkig is dit de afgelopen twee jaar de goede kant op gegaan, gelet op het toenemende aantal reizigers dat gebruik maakt van de trein.

Een ander belangrijk aspect is de ketenmobiliteit. De verbinding tussen verschillende vormen van mobiliteit en het spoor is van essentieel belang. Na veel discussie is geld uitgetrokken voor de uitvoering van het fietsenstallingbeleid bij stations, maar hoe staat het met de uitvoering hiervan? Het is bekend dat 40% van de treinreizigers met de fiets komt. Een samenhangend spoorwegnet, waarvan HSL-lijnen, intercitylijnen en stoptreinen deel uitmaken en geïntegreerd functioneren, is in onze visie essentieel. Tevens dienen de stations als een soort web van mobiliteitspunten in het stedelijk gebied en op het platteland te functioneren, zodat de mensen de overstap van de auto naar de trein kunnen maken. Wij willen, net als veel andere partijen, geen onderscheid maken tussen het kernnet en de uiteinden van het net. Deze moeten wel degelijk met elkaar verbonden blijven. De meest duidelijke argumentatie daarvoor komt uit Noord-Holland. Men heeft duidelijk gemaakt dat het opknippen van het net in een intercitynet en een regionet leidt tot een verslechterde situatie voor vele reizigers in een gebied waarin de congestie al groot is en waarin juist het openbaar vervoer verbeterd moet worden. Wij menen dat eerst een evaluatie moet

plaatsvinden van de gebieden waarin het openbaar vervoer door de provincies wordt aangestuurd, en waar ook aanbesteding heeft plaatsgevonden zoals bij Noordnet en Synthus. Deze evaluatie moet de voor- en nadelen aangeven van de ontwikkeling, voordat andere onderdelen van het treinnet op deze manier aangepakt wordt.

Wij zien wel voordelen in een regionale aanpak. Bus- en treinvervoer zijn dan in een hand en kunnen goed op elkaar worden afgestemd. Op het punt van efficiency kunnen hierdoor voordelen worden geboekt. Wij zien echter ook nadelen. Wij krijgen signalen dat bijvoorbeeld de conducteurs in bepaalde delen van het land van de trein verdwijnen, vermindering van service optreedt en de dienstregeling verslechtert. Het lijkt ons goed om deze facetten te evalueren en te bezien of er sprake is van een verbetering of verslechtering. Daarna kan beoordeeld worden hoe men met dit soort mechanismen moet omgaan. Een ander kritiekpunt is dat de provincies niet in staat zijn om dit soort ontwikkelingen aan te sturen. Je kunt je afvragen of je moet doorgaan met het decentraliseren van de aansturing van het openbaar vervoer wanneer iedere provincie op haar eigen wijze aanbestedingen uitvoert en zelf bepaalt hoe wordt omgegaan met het openbaar vervoer. Zonder landelijke aansturing kan dit leiden tot een versnippering en verslechtering van het openbaar vervoer.

Een belangrijk element voor die ontwikkeling blijft natuurlijk de chipcard. In Engeland was er een jaar of vier, vijf geen enkele afstemming tussen de verschillende kaartsoorten. Toen was er niet eens meer informatie te krijgen over aansluitende verbindingen en evenmin als men met een andere maatschappij moest reizen. Nu komt er langzamerhand kaartintegratie en een landelijk informatiesysteem, mede onder druk van de regering, maar het zal duidelijk zijn dat men in de loop der jaren door deze aanpak vele reizigers verloren heeft. Er wordt in Nederland veel over de chipcard gesproken en wij denken dat die uitermate belangrijk is voor een goed openbaar vervoer. Van de minister willen wij wel graag weten hoe het daarmee staat en misschien kunnen wij in dat verband een tijdsplanning krijgen, alsook meer

informatie over de financiering. Wij hebben namelijk het idee dat iedereen het met de mond belijdt, maar dat niemand echt het initiatief neemt voor de totstandbrenging. Wij vinden dus dat er heldere keuzes moeten worden gemaakt inzake het investeren in het spoorvervoer. Op zich zijn wij in dat verband altijd positief, ook over de voorstellen van de PvdA-fractie. Wij hebben in het verleden ook dergelijke voorstellen gedaan. Natuurlijk komt het erop aan dat die voorstellen gerealiseerd kunnen worden. Bij interruptie heb ik dan ook aan de heer Van Gijzel gevraagd hoe hard het voorstel is dat op tafel ligt en hoe wij dat moeten beoordelen in het licht van de verdeling van de middelen. Zo bevat zijn voorstel weliswaar een aantal heel zinvolle elementen, maar het is de vraag of die ook gefinancierd kunnen worden. Per jaar is er nu bijvoorbeeld 50 mln. beschikbaar voor onderhoud van het spoor en gemiddeld eenzelfde bedrag voor het opheffen van overwegen via het realiseren van onder andere tunnels. Ingevolge het PvdA-voorstel moet er per jaar 300 mln. beschikbaar zijn om die knelpunten in zeven jaar te verhelpen. Wij zijn daar weliswaar heel erg voor, maar het vraagt wel om prioriteiten, ook in het MIT. Dat ontvangen wij binnenkort en wij zijn benieuwd of dat tot resultaten kan leiden. Ook wij zijn namelijk de mening toegedaan dat het opheffen van overwegen tot een veiliger en sneller spoorvervoer kan leiden. Op ook de andere voorstellen van de PvdA wachten wij de reactie van de minister af. Wij staan heel sceptisch tegenover het privaat financieren van bijvoorbeeld kV25, de verhoging van het voltage in verband met het beveiligingssysteem. Wij denken overigens dat dit alleen maar interessant is voor particulieren als het op nieuw spoor gebeurt; wij zien namelijk niet in wat er voor privaat investeerders op oud spoor te halen is. Dit moet dan ook door de overheid gedaan worden. Onze tegenbegroting die wij volgende week presenteren, bevat in dit kader een post voor versnelde uitvoering van een beveiligingssysteem en kV25. Wij rekenen ook op steun van de PvdA daarvoor.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Ik zou niet weten waarom wij dat à fonds perdu moeten doen, als het ook langs andere kanalen mogelijk is.

De heer **Van der Steenhoven** (GroenLinks): Dat ben ik met u eens, maar u heeft mijns inziens niet aangetoond dat het ook langs andere kanalen kan. Daarop hoor ik ook nog graag de reactie van de minister.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Dat lijkt mij heel goed, maar ik heb verkenningen gedaan met onder andere marktpartijen en banken. Daarbij is wel degelijk interesse gebleken voor 25kV, omdat de opbrengst redelijk zeker is. Voor 25kV en de stations is in eerste instantie een forse belangstelling voor private financiering.

De heer **Van der Steenhoven** (GroenLinks): Ik ben bevreesd dat ook dat uiteindelijk toch door de reiziger opgebracht moet worden. Nogmaals, ik krijg graag een nadere toelichting van de PvdA daarop. Voorzitter! Ik heb al aangegeven dat er te weinig wordt geïnvesteerd in het spoor om dat te bereiken wat de meeste partijen in deze Kamer willen. Zo zit BB21 in het voorstel van de regering pas na 2007 evenals kV25. In dit verband noem ik ook de HSL-Oost, die een heel belangrijke basis is voor de verbetering van het spoorwegnet en die in het oosten van het land een versnelling voor andere lijnen teweeg kan brengen. Die is pas gepland over ongeveer tien jaar en in het MIT is daarvoor nu nog geen geld gereserveerd. Ook voor een belangrijke verbinding, zoals Utrecht-Breda, die door velen als een noodzakelijke verbinding in het spoorwegnet wordt gezien, is nog niet echt begonnen met de studie of de realisatie, ondanks de motie die daarover met algemene stemmen is aangenomen in de Kamer. Wat het integrale spoorwegnet betreft heb ik al aangegeven dat wij moeite hebben met het knippen van bijvoorbeeld de verbinding Amsterdam-Alkmaar-Den Helder. Hetzelfde geldt voor de verbinding Utrecht-Leiden, waarvan wij denken dat zij juist in het kader van light rail interessant is. Ook een verbinding als Nijmegen-Roermond zou naar onze mening zeker bij het kernnet moeten behoren. Dan de infraheffing. Wij zijn niet tegen het principe van het betalen voor het gebruik van de infrastructuur. Wel moet het niet een kwestie van het rondpompen van geld worden. Je kunt ook afspreken dat,

in plaats van een infraheffing, de NS onrendabele lijnen blijft rijden en dat de NS probeert, die lijnen te verbeteren. De NS krijgt daar dan voorlopig nog voor betaald. Het kan ook zijn dat men plannen maakt om een aantal stoptreindiensten te verbeteren. Wij vinden het nog steeds een slechte zaak dat veel reizigers rond bijvoorbeeld Gouda en Zaltbommel slecht bediend worden. Daarbij gaat het om mensen die door het regeringsbeleid van de afgelopen jaren verder van de Randstad af zijn gaan wonen of buiten het bebouwd gebied zijn gaan wonen. Zij konden in het verleden via goede stoptreinverbindingen terecht komen op het landelijk intercitynet. Nu worden zij geconfronteerd met een flinke verslechtering. Wij snappen wel dat daartegenover het voordeel van een frequente intercityverbinding in de Randstad staat. Door gerichte investeringen en het voor lief nemen van onrendabele lijnen – die lijnen worden gecompenseerd door rendabele lijnen of door het niet instellen van een infraheffing – kan aan de wens van deze consumenten worden tegemoetgekomen. Heel veel mensen die buiten de dichtbevolkte gebieden wonen – dat zijn er steeds meer – zouden voordeel bij zo'n ontwikkeling moeten hebben. Ook wij vragen ons af hoe andere Europese landen omgaan met de infraheffing. Verder zijn wij er benieuwd naar hoe je zo'n infraheffing moet zien in het kader van een heffing in de spits op de weg. Naar onze mening is het niet goed als de infraheffing nu wordt doorberekend aan de reiziger. Hoewel de prijsstijging de laatste jaren gematigd was, is de prijs voor een treinkaartje in de jaren daarvoor flink gestegen. De auto steekt gunstig af tegen de trein als het gaat om de prijs van het vervoer. Een infraheffing kan wat dat betreft een negatief element zijn, als het rekeningrijden nog niet is ingevoerd. Met andere woorden, als het rekeningrijden wordt ingevoerd, valt met ons te praten over een infraheffing. Dan de beursgang. Ik ben benieuwd naar het standpunt dat de PvdA hierover inneemt, want dat standpunt heb ik gemist in het betoeg van de heer Van Gijzel. Wij zijn van mening dat het niet zinvol is om een belangrijk mobiliteitsbedrijf in Nederland, dat verantwoordelijk is voor een groot deel van het

openbaar vervoer, zo ver te privatiseren dat het naar de beurs gaat. Wij zien bij de regering een goede ontwikkeling, daar zij heeft gezegd dat de watervoorziening een zo belangrijke voorziening is dat zij niet op de markt wordt gegooid. Zij blijft dus in overheidshanden. De regering heeft wat dat betreft veel geleerd van de gang van zaken bij de thuiszorg, waarin privatisering en marktwerking aan de orde waren en waarvan iedereen nu zegt dat de voorziening zo belangrijk is dat de overheid daarin moet blijven sturen. Dat is overigens ook beter voor de zorg, die de afgelopen jaren verslechterd is door de marktwerking. Bij de telefonie is het een ander verhaal. Daar zijn privatisering en beursgang wel degelijk mogelijk. Dat is echter een ander soort voorziening. Als het om de NS gaat, moeten wij niet willen dat aandelen in buitenlandse handen komen, want dan gaan heel andere belangen dan die van het openbaar vervoer een rol spelen in de kwaliteit van hetzelfde openbaar vervoer. Het prestatiecontract is uitermate belangrijk, als de NS de komende jaren het kernnet en liefst het hele net blijft rijden. Wij vinden dat de NS dat moet blijven doen. Wij denken dat in het prestatiecontract meer geregeld moet worden dan tot nu toe door de minister is aangegeven. Wij denken aan het op peil houden van minder rendabele delen van het net, dus de stoptreinen die ik net heb genoemd, de informatievoorziening en de veiligheid op de stations, de toegankelijkheid voor gehandicapten en een gematigde tariefsontwikkeling. Wij vinden dat deze punten op een stevige manier in het contract geregeld moeten kunnen worden. Een dergelijk contract zou aan het einde van deze kabinetsperiode geëvalueerd moeten worden om te zien of het inderdaad op een goede manier werkt. Zo ja, dan zijn wij het met het CDA eens om die concessieperiode misschien iets te verlengen. Dat heeft inderdaad te maken met de aanschaf van materieel. Zeker spoorwegmaterieel heeft een veel langere afschrijvingstermijn en wij zijn van mening, dat hiermee de vervoerder tegemoet kan worden gekomen. Over de concessieperiode in het regiovervoer hebben wij ons standpunt al gegeven. Mocht het toch tot concessies komen, dan vinden wij zes jaar een beperkte

termijn. In sommige provincies geldt op dit moment een concessieperiode van drie tot vier jaar, bijvoorbeeld op de lijn Almelo-Mariënborg, waardoor bijna vooroorlogs materieel wordt ingezet omdat de vervoerder niet durft te investeren omdat hij bang is zijn concessie kwijt te raken. Overigens is dat een van de redenen waarom in Engeland de overheid maar ook de bedrijven die concessieperiodes veel langer willen maken, omdat elke keer de onzekerheid leidt tot desinvesteringen en tot te weinig aandacht van vervoerders voor die lijnen die ze inmiddels weer verloren ben ben. Een langere concessieperiode op het spoor moet tot de mogelijkheden behoren. Wij zijn van mening – en de minister is dat met ons eens – dat de positie van de consumentenorganisaties verbeterd moet worden. Dat is een goede zaak, nu de overheid wat minder zeggenschap heeft over het spoor. Wij zijn wel van mening, dat de consumentenorganisaties in staat gesteld moeten worden om dat ook op een goede manier te doen. Een organisatie als ROVER draait vooral op vrijwilligers en wil zij die rol op een goede manier kunnen spelen en een goede positie kunnen verwerven in de onderhandelingen met de NS, dan moet deze organisatie geprofessionaliseerd worden. Zowel de NS als de overheid zouden daar middelen voor moeten vrijmaken. Voorzitter! Gehoord de discussies kunnen wij ons inziens wel degelijk spreken van pas op de plaats met marktwerking op het spoor of om het spoor. De meeste partijen vinden het ook belangrijk, dat zoveel mogelijk onderdelen van het net – ook die onderdelen die niet tot het kernnet behoren – om inhoudelijke redenen door NS gereden moeten worden. Ook is een meerderheid van mening, dat een integratie tussen het binnenlands vervoer op de HSL-lijn en de HSL-lijnen zelf onlosmakelijk met elkaar verbonden zijn. Ik vond de interruptie van de PvdA richting VVD en CDA dan ook merkwaardig, omdat het voorstel van de PvdA in haar nota toch uitgaat van integratie van beide lijnen, gereden door de NS. Anders kan de gewenste optimalisatie niet tot stand gebracht worden en valt het plaatje in de nota helemaal verkeerd uit.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Het gaat bij de HSL om binnenlands medegebruik en het internationale



transport. De discussie gaat over de vraag of je het internationale transport al dan niet moet worden aanbesteed. De opbrengst van het internationale transport moet mede de basis vormen voor de aanleg van de infrastructuur van het binnenlands vervoer. Dan moet je dus een garantie hebben, dat die opbrengst er komt. Daar sloeg mijn interruptie op, omdat het CDA die aan het verspelen is. Mijn verhaal gaat uit van het upgraden, het opwaarderen van het Intercitynet en dat is het binnenlands medegebruik van de HSL. Daar hebben wij ook geen verschil van mening met de minister over. De minister heeft altijd gezegd, dat dit in een onderhandse gunning in eerste instantie bij de NS komt.

De heer **Van der Steenhoven** (GroenLinks): Het gepresenteerde voorstel vraagt nogal wat investeringen van de NS voor materieel dat op het intercitynet kan rijden. Dit betekent dat de NS daartoe de financiële mogelijkheden moet hebben. Die kunnen worden gecreëerd door ook het lucratieve internationale vervoer te kunnen aanbieden. Ik begrijp derhalve de opmerking van de heer Van Gijssel niet. Voorzitter! De conclusie kan zijn: pas op de plaats met marktwerking op het spoor. Alle partijen zijn het erover eens dat er meer moet worden geïnvesteerd in het spoor. Ik ben benieuwd naar de discussie over het MIT die aan het einde van het jaar zal plaatsvinden.

De heer **Van Bommel** (SP): Mijnheer de voorzitter! De titel "Derde eeuw spoor" suggereert een beetje een algemene beschouwing over de rol van het spoorvervoer in de volgende eeuw. Je verwacht een discussie over de waarde voor het milieu, over het oplossen van het fileprobleem en over de bedragen die wij daarvoor over hebben. Als je deze nota met die verwachting leest, is teleurstelling het resultaat. De invalshoek in deze nota is er louter een van marktordening, van decentralisatie en van aanbesteding van het regionaal en stadsgewestelijk vervoer. Of dat zal leiden tot beter en betaalbaar spoorvervoer voor meer mensen, wordt niet aangetoond. De wens lijkt in de nota de vader van de gedachte. Voorzitter! Het spoorwagennet wordt wel eens vergeleken met het

menselijk lichaam. Zieke delen moeten worden genezen en in het uiterste geval verwijderd. Voorafgaand aan die behandeling is dan wel een deugdelijke diagnose nodig. De nota "Derde eeuw spoor" ontbeert die deugdelijke diagnose, naar mijn mening, en moet worden opgevat als een behandelplan. De voorstelde ingrepen zijn niet gering. Er zal worden gesneden in het net, zodat er een hoofdlijnnet en een regionaal en stadsgewestelijk spoorvervoer ontstaan. Als Leitmotiv geldt hier dat de kostendekkingsgraad het uitgangspunt wordt. Dat dit op bezwaren uit de regio stuit, was te voorzien. Ik neem Noord-Holland als voorbeeld. Een belangrijk deel van het Noord-Hollandse spoor wordt aan het kernnet onttrokken. Dit betekent dat vijf doorgaande spoorlijnen, zoals Den Helder-Nijmegen en Hoorn-Den Haag, vermoedelijk in Amsterdam en Haarlem worden geknipt, met extra overstappen voor de passagiers als belangrijkste consequentie. Waarom is het nodig dat juist deze lijnen van het NS-net worden afgesneden? De treinen zitten, zeker in de spits, overvol. Bij dergelijke ingrijpende voorstellen zou je cijfers verwachten over de rol die verschillende modaliteiten spelen in het vervoer van de ene kant naar de andere kant van het Noordzeekanaal. Hoeveel mensen verplaatsen zich over de verschillende spoorlijnen? Hoeveel mensen stappen in hoeveel auto's? En wat is de rol van het busvervoer? Hoe zijn de verhoudingen tussen de aantallen in de spits en in het dal? Er worden nogal wat vragen niet beantwoord in deze nota. Wij zijn op zoek naar andere dan louter financiële argumenten voor nieuw beleid. Voorzitter! Wat geldt voor het afsnijden van de kop van het spoorwagennet in Noord-Holland geldt ook voor de ledematen die in andere delen van het land worden afgehakt. Een integrale vervoerskundige analyse ontbreekt. Overigens ben ik er niet bij voorbaat van overtuigd dat het noordelijk deel in Noord-Holland ook inderdaad van het kernnet wordt gescheiden. De SP is voorstander van het verhogen van het marktaandeel spoor in de model split. Het decentraliseren en vervolgens aanbesteden van het openbaar vervoer kan daaraan in principe bijdragen. De vraag die daarbij vooral speelt, is wat de nieuwe

vervoerder doet met de extra gegenereerde inkomsten of met de bespaarde kosten. Als daarmee louter de kostendekkingsgraad wordt verbeterd, hebben wij een goedkoper openbaar vervoer maar dan is het marktaandeel van het spoor nog niet gegroeid. Als minimale voorwaarde zou moeten worden vastgelegd dat de extra opbrengsten worden geïnvesteerd in het spoorbedrijf. Waarom kiest de minister daar niet voor?

Meer dan een bijdrage aan het verhogen van het marktaandeel spoor zal aanbesteding niet hebben. Belangrijker is de politieke keuze om openbaar vervoer boven het individuele vervoer te stellen en dus te investeren in een hoogwaardig vervoer. Het schrappen van een prestigeproject als de Betuwelijn zou miljarden vrijmaken die gebruikt kunnen worden om de noodzakelijke investeringen te doen. Er is vandaag al gesproken over de snelle introductie van 25 kV op het hele net en een spoedige uitvoering van BB 21, waardoor meer treinen over bestaand spoor kunnen worden afgewikkeld.

De concessieduur voor regionale lijnen is gesteld op zes jaar. In de nota wordt al gesteld dat dit gezien de levensduur van het materieel een korte termijn is. De minister hoopt daarom dat er een markt voor tweedehands treinmaterieel zal ontstaan. Investeren in nieuw materieel ziet de minister kennelijk zelf al als onverantwoord bij een concessieduur van zes jaar, terecht. Maar dergelijke investeringen zijn juist nodig om meer mensen van de auto in de trein te krijgen. Rijden met oud of zelfs verouderd materieel werkt buitengewoon ontmoedigend. Welke verwachting heeft de minister van de bereidheid van nieuwe vervoerders om te investeren in nieuw materieel? Deelt zij niet de mening van de SP-fractie, dat wij hier eigenlijk het kernprobleem hebben van marktwerking in het openbaar vervoer? Wanneer een nieuwe werkwijze in het openbaar vervoer leidt tot het niet doen van investeren, dan is sprake van de dood in de pot van het openbaar vervoer.

Op een aantal spoorlijnen zal medegebruik ontstaan, omdat zowel NS er met een interregionale of nationale trein rijdt als een regionale vervoerder met een regiotrein. Hoe dat in de praktijk zal gaan, is nog



onduidelijk. Wij hebben ervaring met Lovers, maar de nota vermeldt niet wat die ervaringen precies zijn. Lovers raakt zijn concessie kwijt als hij niet gaat rijden. Wat gebeurt er als een regionale vervoerder besluit om in plaats van een trein op de rails, een bus langs de rails te laten rijden? Zijn wij dan het spoorvervoer definitief kwijt?

Met NS Reizigers zullen harde prestatieafspraken worden gemaakt om de productiviteitsstijging en de kwaliteitsverhoging zeker te stellen. Dat is een goede zaak. De prestatieafspraken moeten overigens ook betrekking hebben op de maatschappelijke functie van het spoor en niet alleen op bedrijfseconomische indicatoren zoals kostendekking. Ik denk onder andere aan de punctualiteit, het op tijd laten rijden van treinen, aan openblijvende loketten en aan voldoende vervoer in de daluren.

Wat de reisinformatie betreft stelt de nota dat vervoerders zullen worden verplicht, dynamische, statistische en actuele reisinformatie tegen een redelijke vergoeding beschikbaar te stellen aan elk bedrijf dat daar ten behoeve van het opzetten van een reisinformatiesysteem om vraagt. Gaat het er niet veel meer om, de burger van goede informatie te voorzien? Waarom verplichten wij de vervoerders niet om hun informatie over dienstregelingen te bundelen in één spoorboekje, dat vervolgens gratis beschikbaar wordt gesteld aan alle reizigers? De burger die uit zijn auto in de trein wil stappen, moet toch op zijn minst weten waar en wanneer die trein precies rijdt? Ik kom op de financiële aspecten. Vervoerders moeten voor het gebruik van het spoor een gebruiksvergoeding gaan betalen. Dit is een riskante ontwikkeling. De spoorwegbedrijven zullen dat geld ergens vandaan moeten halen. De kans dat dit op den duur zal leiden tot een duurder prijskaartje voor de consument is reëel aanwezig. Hoe ziet de minister dit risico? Wat gebeurt er met de gebruiksvergoeding? Gezien de kostbare verbeteringen die moeten worden aangebracht, mogen wij hopen dat ze voor 100% in de spoorwegen zullen worden geïnvesteerd. De nieuwe marktordering moet van de minister tenminste budgettair neutraal functioneren. Gezien de wensen en verwachtingen is dat een logisch uitgangspunt, maar

tegelijktijd dreigt het gevaar van een rem op nieuwe investeringen. Deze randvoorwaarde geeft eens en te meer aan, dat de minister in de eerste plaats uit is op een hogere kostendekkingsgraad in plaats van op een beter openbaar vervoer voor meer mensen.

Ik kom op de verkoop van de aandelen of de mogelijke beursgang. Door de verkoop van de aandelen of de mogelijke beursgang wordt NS een echt bedrijf. De doelstelling om geld te verdienen zal dan nog meer gaan overheersen boven de eigenlijke doelstelling van een spoorwegbedrijf: het bieden van een goede en comfortabele vervoersmogelijkheid voor zoveel mogelijk reizigers. Die maatschappelijke functie raakt dan ondergeschikt. Het zal niet verbazen dat de SP gruwet van deze beursgang. Wat ons betreft blijft NS voor de volle 100% eigendom van de staat.

Deze nota luidt het einde in van de Nederlandse spoorwegen zoals wij die lang hebben gekend. In de eerste eeuw spoor werden de spoorlijnen aangelegd door verschillende spoorwegmaatschappijen. In de tweede eeuw kwam het spoor tot volle wasdom en fuseerden de maatschappijen tot één NS. De derde eeuw spoor maakt deze ontwikkeling ongedaan. Het zou daarmee wel eens de laatste eeuw spoor kunnen worden.

De heer **Van den Berg** (SGP): Voorzitter! Het is niet zo eenvoudig om ten aanzien van deze nota een geheel eenduidige visie neer te leggen. De nota bevat namelijk tegenstrijdige lijnen. Je zou de nota kunnen typeren als het hinken op twee gedachten. Aan de ene kant wordt, met name ten aanzien van het regionale net, de concurrentiegedachte verder uitgewerkt en zelfs vooropgesteld. Aan de andere kant, ten aanzien van het kernnet, krijgt NSR voorlopig een monopolie. Hoe verhouden deze lijnen zich tot elkaar?

Een ander punt dat de beoordeling van de nota moeilijk maakt, is, anders dan wij op grond van de titel van de nota mochten verwachten, dat een duidelijke visie op het belang van het spoorvervoer in de komende eeuw ontbreekt. Ik betreurt dat zeer. De nota vormt een opmaat tot een vernieuwde situatie waarin marktordering in het personenvervoer per spoor wordt geregeld. Doelstelling

daarbij is dat het OV in een betere positie wordt gebracht ten opzichte van de auto. Wij delen die beleidsdoelstelling. Maar de vraag is natuurlijk, of de insteek die deze nota kiest – marktwerking en decentralisatie – dat doel ook dichterbij brengt. Ik wil daarover eerst enkele algemene opmerkingen maken.

Voorzitter! Marktwerking is, zoals bekend, voor onze fractie absoluut geen wondermiddel voor het oplossen van allerlei problemen op diverse beleidsterreinen. Marktwerking mag zeker niet tot doel in zichzelf worden verheven. Ook in dit kader hebben wij de discussie in het verleden meermalen gevoerd. Wij staan zonder meer huiverig ten opzichte van invoering van marktwerking binnen het openbaar vervoer, en ook ten aanzien van het spoorvervoer. Ik wijs op het sociale belang van het openbaar vervoer, de belangen uit een oogpunt van leefbaarheid en bereikbaarheid. Het OV kent een belangrijke nutsfunctie. De vraag is en blijft voor ons, of de overheid als gevolg van de invoering van marktwerking voldoende greep zal houden op de ontwikkelingen binnen het collectief personenvervoer. Zullen aspecten als afstemming met milieudoelstellingen, gewenste verschuiving van de modal split enzovoorts niet in het gedrang komen als gevolg van de beoogde marktwerking? De vrees lijkt niet ongegrond, dat commerciële marktpartijen gaan snijden, zeker in onrendabele lijnen, waardoor het aanbod in de regio verschaalt. Bovendien rijst de vraag, in hoeverre de overheid zichzelf met de beoogde marktwerking beperkingen oplegt in het voeren van een mobiliteitsbeleid, doordat zij rekening moet houden met marktpartijen in die situatie. Duidelijk is dat mijn fractie, gelet op de nutsfunctie van het openbaar vervoer, zeer veel moeite heeft om deze tak over te laten aan de markt. Dat betekent in ieder geval – ik maak even een stapje verder – dat de volledige beursgang van NS voor ons op dit moment geen bespreekbare optie is.

Voorzitter! Daarnaast is mijn fractie ook bang dat de beoogde introductie van marktwerking leidt tot het ontstaan van een diffuse vermenging van verantwoordelijkheden en bevoegdheden tussen publieke en private sector. Dat is voor ons altijd een belangrijk beoordelingsmoment in dit soort discussies. In dit verband

noem ik de recente studie van de Wetenschappelijke raad voor het regeringsbeleid over publieke en private verantwoordelijkheden. Daarin wordt expliciet gesteld dat de praktijk tot nu toe heeft laten zien, dat concurrentiebevordering ingrijpende veranderingen oproept, die complexe verschuivingen in publieke en private verantwoordelijkheden teweegbrengen. Dat moet je natuurlijk goed onder ogen hebben, en met elkaar duidelijk afspreken en willen. Dat is hier althans zeker formeel absoluut niet geregeld. Voorzitter! Een uitstapje vanuit de nutsfunctie makend, noem ik een aspect als de bemensing en het serviceniveau van de stationsloketten, waarover onlangs commotie ontstond. Ik vraag graag de visie van de minister op dat punt. Maar ook vraag ik de aandacht voor onze mindervalide medemens. Ik ben blij dat de minister onze motie op dit punt serieus meeneemt; de motie wordt ook genoemd in de nota. Maar mij is niet helemaal duidelijk of, en zo ja hoe dit in de prestatiecontracten concreet zal worden ingevuld. Daarover graag nadere informatie.

Voorzitter! Over de marktwerking in het algemeen sprekend, is en blijft de meest wezenlijke vraag of de stelling is onderbouwd dat meer marktwerking zal leiden tot meer en beter spoorvervoer, wat tot terugdringing van de automobiliteit leidt. Hebben wij niet veel meer behoefte – uit dien hoofde heb ik waardering voor de plannen van Van Gijzel – aan een zo snel mogelijke slag tot verbetering van de infrastructuur en een kwalitatief hoogwaardig OV? Is er niet veel meer winst te behalen met zaken als een spoedige invoering van 25 KV, sterkere inzet op punctualiteit, kwaliteit van de infrastructuur en al dat soort zaken? Ik denk dat dat een veel beter middel is om het doel van versterking van de positie van het spoor in het totale mobiliteitsbeleid binnen bereik te brengen.

Voorzitter! Het verbaast mij dat voortdurend wordt gezegd dat er prikkels moeten worden ingebouwd, in dit geval in het overgangcontracten aanzien van NSR. Maar ik lees niets over prikkels aan de kant van de overheid, die verantwoordelijk is voor de infrastructuur, om de kwaliteit van de infrastructuur te verbeteren. Dan kom ik op vragen die ook door collega's zijn gesteld.

Zou het dan niet logisch zijn om, als je dan een contract sluit, daarin van beide kanten verantwoordelijkheden en prikkels, bijvoorbeeld via een bonus-malusregeling enzovoorts neer te leggen? Ik heb niet de indruk dat dat gaat gebeuren, maar dat lijkt mij dan hoogst merkwaardig.

Voorzitter! In het algemeen is onze fractie sterk voorstander van decentralisatie. Tegen de achtergrond van de marktwerking vraag ik wel, of decentralisatie op dit terrein een juist uitgangspunt is. De reiziger heeft behoefte aan een goed niveau van serviceverlening, in een landelijke samenhang. Dan komen zaken als de chipkaart aan de orde. Mijns inziens is dat een absolute voorwaarde, die eigenlijk gerealiseerd zou moeten zijn voordat je deze stappen neemt, en niet pas achteraf. Ik vrees dat de minister die mening niet deelt, maar ik wil dat toch duidelijk aan de orde stellen. Gaan de te decentraliseren taken overigens steeds gepaard met voldoende financiële middelen? Worden die ook overgedragen aan de medeoverheden, aan het centraal niveau?

Voorzitter! Vervolgens kom ik tot het kernpunt van mijn opmerkingen over het voorliggende pakket, te weten de formele aspecten. Ik vraag mij af of het überhaupt lukt om voor 1 januari een verantwoord overgangcontract te sluiten. Wij zitten nu al in september. Als ik het goed begrepen heb, zijn de feitelijke onderhandelingen nog niet eens begonnen. Er is niet meer dan een eerste ruwe schets van wat volgens het ministerie in dat contract zou moeten worden opgenomen. Ik vraag mij dus af of wij 1 januari halen, temeer daar de Kamer er ook nog goedkeuring aan moet verlenen. Wanneer krijgen wij dat contract?

Reeds enkele jaren ligt er een motie waarin de Kamer in het kader van de discussie in 1995/1996 heeft gezegd de toen gekozen aanpak niet verantwoord te vinden en dat die operatie omlijnd had moeten worden met een adequaat pakket van wetgeving. Met andere woorden: het moet publiekrechtelijk goed geregeld worden en niet alleen privaatrechtelijk. De minister geeft weliswaar aan hard aan het werk te zijn met die wetgeving, maar ik moet tevens constateren dat die er voor 1 januari nog niet zal zijn. Op die manier wordt het doel van de Kamer om de definitieve situatie per 2000 in een

goed wettelijk kader te regelen, niet gehaald. In die zin is de motie dan ook niet uitgevoerd. Minister Jorritsma heeft destijds uitdrukkelijk gezegd: "Wij zullen ervoor zorgen dat de dingen die na 2000 wettelijk geregeld moeten zijn, voor 2000 geregeld zullen worden". Dat is dus niet gebeurd, hetgeen ik zeer betreurt. Ik vind dat een niet verantwoorde situatie. Ik wijs op de gehele gang van zaken rond de uitplaatsing van de taakorganisaties en het houden van toezicht. De Algemene Rekenkamer constateert dat de situatie ook formeel niet bevredigend is en dat die zonder adequate wetgeving ook niet bevredigend kan worden. Mijn conclusie is dan ook dat de voornemens ten aanzien van de uitplaatsing opgeschort moeten worden totdat er adequate wetgeving ligt. Het vormgeven van een onafhankelijk toezicht moet in mijn visie behoorlijk publiekrechtelijk geregeld worden. De Kamer heeft overigens al eerder gezegd dat ZBO's bij wet ingesteld moeten worden, dus het kan niet eens op een andere manier. Kortom, kan dit traject zoals de regering zich dit voorstelt, zonder adequate wetgeving wel zo doorlopen? Vrezende dat er voor 1 januari geen adequate wetgeving is, vraag ik mij af of wij niet tot een zo beperkte mogelijke verlenging en eventueel kleine aanpassing van het contract moeten overgaan en of wij de nieuwe beleidsvoornemen niet moeten opschorten totdat er een adequaat wettelijk kader ligt. Ik wacht de reactie van de minister hierop af en zal zondig terzake een motie indienen.

Ik sluit mij kortheidshalve aan bij de opmerkingen van collega's over de aanbestedingstermijnen voor het kernnet. Mijns inziens moet het kernnet vooral bepaald worden door de omvang van de vervoersstromen. De Kop van Noord-Holland er uit laten, vindt mijn fractie niet acceptabel. Ik noem verder de lijn Leiden-Utrecht. Ook gezien het vervoersaanbod daar begrijp ik niet dat die lijn niet in het kernnet is opgenomen. De combinatie kernnet en HSL-Zuid is volstrekt noodzakelijk. Ook de NS moeten duidelijkheid hebben op dit punt voordat zij in discussie kunnen gaan over het overgangcontract. Hetzelfde geldt trouwens ten aanzien van de hoogte van de infraheffing. Wat gebeurt er overigens met Lovers die op dit moment op het spoor rijden? Van de

minister begrijp ik dat zij geen concurrentie meer wil op het spoor maar wel rondom het spoor. Ik kom tot mijn eindconclusie. Er zijn grote twijfels en onzekerheden op dit moment, niet alleen ten aanzien van de tijdspanne die er nog is tot 1 januari, maar zeker ook wat betreft de formele situatie. Laten wij niet in dezelfde fout vervallen als een aantal jaren geleden. Laten wij verdere stappen op dit traject pas zetten als wij een goed en verantwoord pakket wetgeving hebben liggen. Daaraan moeten wij nu de hoogste prioriteit geven.

De heer **Stellingwerf** (RPF):  
Mijnheer de voorzitter! Ik spreek mede namens het GPV. De titel van de nota, De derde eeuw spoor, suggereert dat de regering met betrekking tot het spoorvervoer in de toekomst echt op de lange termijn wil denken. De vlag van deze nota dekt in ieder geval die lading niet. De nota geeft hooguit een basis voor discussie, op basis van in het verleden reeds gevoerde discussies en ontwikkelingen die gaande zijn. Als iets uit de nota duidelijk wordt, is het wel dat het complex van het verbeteren van de modal split, de herstructurering van de bestuurlijke verantwoordelijkheden, introductie van marktwerking in vooralsnog een deel van het stads- en streekvervoer en buiten het hoofdrailnet en een verdere verzelfstandiging van de verschillende taakorganisaties een enorme klus vormt. Het is noodzakelijk dat al die veranderingen worden geëvalueerd, voordat verdergaande stappen worden gezet. Dat laat onverlet dat de overheid natuurlijk wel moet blijven nadenken over de vraag hoe de trein als ruggengraat van het openbaar vervoer een nog veel grotere bijdrage zou kunnen leveren aan die noodzakelijke omslag in het denken van burgers, zodat er niet alleen kan worden gewerkt aan een verandering van de modal split, aan een beperking van het aantal files en aan de vergroting van de bereikbaarheid, maar ook aan een reductie van het aantal auto-kilometers op de hoofdverbindingen in Nederland. Het plan van de PvdA levert wat ons betreft aan die visieontwikkeling een heel goede bijdrage.

Hoewel het plan van de PvdA op zich gebruik maakt van een aantal reeds bekende bouwstenen en discussiepunten, zet het die wel in een nieuwe

samenhang. Wij hebben al veel eerder gesproken over een nieuw beveiligingssysteem, over 25 kilovolt, over reductie van het aantal gelijkvloerse kruisingen en over een ombouw van het bestaande materieel. Tot nog toe gebeurde dat echter meestal probleemgericht en werd er maar mondjesmaat aan een oplossing gewerkt. Het plan van de PvdA ontstijgt als het ware het rommelen in de marge. Wat is 50 mln. per jaar om overwegen op te heffen? Daar kun je per jaar waarschijnlijk twee overwegen mee opheffen, terwijl er nog honderden zijn. Waar autosnelwegen volgens de wet geen gelijkvloerse kruisingen mogen hebben, had dat bij het hoofdrailnet natuurlijk ook al lang zo moeten zijn. Ook ik ben benieuwd naar de reactie van de minister op dit plan en met name op de veronderstelling dat dit alles op de bestaande infrastructuur zou kunnen plaatsvinden. Dat heb ik althans uit het plan begrepen. Juist bij de ontwikkelingen die de fractie van de PvdA voorstaat, zal met name viersporigheid op het hoofdrailnet noodzakelijk zijn. Ik weet niet of de fractie van de PvdA in het kader van dat plan ook de middelen die daarvoor zijn gereserveerd, opsoupeert. Ik denk dat die zaken juist bij elkaar gebracht zouden moeten worden.

Over de voortgaande marktwerking hebben wij al een- en andermaal gesproken. De huidige ontwikkelingen zijn in wezen de resultanten van wat voor sommigen wellicht het maximum is, terwijl anderen veel verder zouden willen gaan. Heeft deze minister wat dat betreft een ideaal of is het voor haar alleen tijdens de onderhandelingen over het regeerakkoord opgedrongen? Natuurlijk kan zij zich nog achter allerlei nog uit te voeren evaluaties verschuilen, maar het gaat mij erom wat haar toekomstvisie is. De nota zegt ergens wel dat alleen prestaties tellen, maar het gaat er wel om hoe je de gewenste prestaties definieert en hoe de overheid de regierol kan blijven vervullen en haar verantwoordelijkheid voor de publieke infrastructuur kan blijven vormgeven. Ziet deze minister openbaar vervoer als zoveel mogelijk vervoer voor zo min mogelijk geld of ziet zij het openbaar vervoer ook als een nutsvoorziening, waarbinnen marktconforme prikkels een nuttige invloed kunnen hebben, maar waarbinnen de overheid ten

principale de zeggenschap blijft houden? De fracties van RPF en GPV hebben in het verleden steeds geredeneerd vanuit die vervulling van de publieke taak en het behartigen van publieke belangen. Die maatschappelijke functie van het openbaar vervoer als vervoersvoorziening voor velen die geen alternatief hebben, maar ook de noodzaak om de mobiliteit terug te dringen, vereisen een krachtige overheidsverantwoordelijkheid. Dat betekende in het verleden voor ons altijd dat wij geen concurrentie op het spoor wilden en dat het hoofdrailnet onder directe verantwoordelijkheid zou moeten blijven vallen van de rijksoverheid. Ten aanzien van de uiteinden van het net en de regionale delen van het net hebben wij decentralisatie geaccepteerd als optie om op de meest doelmatige manier in de regio's openbaar vervoer tot stand te brengen. Voorwaarde daarbij was en is echter dat er samenhang tussen het hoofdrailnet en de regionale netwerken moet worden gegarandeerd. Kaartsysteem, tariefsysteem, overstapmogelijkheden moeten dus allemaal afdoende zijn geregeld. Daar knelt het op dit moment nog zeer. Indertijd is het project nogal uit de hand gelopen. Blijkens deze nota worden er in het contract – dat overigens nog moet worden afgesloten – een aantal zaken niet geregeld, waarvan wij denken dat die wel geregeld zouden moeten worden. Ik noem als voorbeeld de onrendabele spoorlijnen. Die zouden wat ons betreft niet via decentrale uitholling feitelijk mogen worden opgeheven. Daar zal te allen tijde een rijksbeslissing over moeten worden genomen. Er moet ook helderheid komen over de punctualiteit, met name als het gaat om de aansluiting tussen hoofdrailnet en regio's. Volgens het kabinet is dat geen probleem. Maar wordt er wel gewacht, bijvoorbeeld bij vertragingen? Regionale aanbesteding kan ertoe leiden dat niet veel verder wordt gekeken dan naar de eigen regionale punctualiteit. Ik heb daar helaas zelf al de nodige ervaring mee opgedaan. Helderheid moet ontstaan over het voor- en natransport. Dit wordt niet in de concessievoorwaarden opgenomen omdat er volgens het kabinet een gezamenlijk belang is voor NSR en de regionale netwerken. Dat lijkt mij nogal idealistisch. Mijn ervaringen met de

aansluiting trein-bus bijvoorbeeld zijn, zacht gezegd, niet erg positief. Hetzelfde geldt voor de daluren. Dat komt niet in het contract omdat men verwacht dat NSR het materieel optimaal zal inzetten. Ook bij de buslijnen hebben wij echter een steeds verdergaande verschraling gezien van de lijnen, juist in de daluren. Dat is hier dus ook mogelijk. Prestaties moeten worden geleverd door twee partijen. Dat is ook onze insteek. Waarom dan geen prestatieafspraken voor de overheid, bijvoorbeeld over de snelheid van investering en het volgens planning investeren? Kunnen de regionale autoriteiten ook op eigen initiatief vroeger opgeheven tram- of treinlijnen weer in hun regionaal net opnemen? Er zijn bijvoorbeeld nog delen van lijnen beschikbaar die in het verleden zijn opgeheven. Ik noem bijvoorbeeld de Ponlijn, Amersfoort, Leusden, Woudenberg, enz. naar Veenendaal. Daar liggen volgens mij heel goede kansen. Wat zijn daarbij de mogelijkheden?

Wij constateren dat inzake het hoofdrailnet onderzoek wordt gedaan naar een magneetweeftrein voor de HSL-Noord, de Zuiderzeelijn. Is dat niet alleen een uitsteloperatie voor de uiteindelijke uitvoering in normale rail? Het is wel leuk om daarnaar te kijken, maar als die nieuwe techniek zo geïsoleerd tot stand moet komen, is die volgens ons heel moeilijk in te passen. De HSL-Noord, Zuiderzeelijn, staat overigens niet eens in dit plan en ik denk dat dit toch wel nodig is, evenals een aantal andere lijnen dat niet is opgenomen. Ik noem Noord-Holland. Collega Van den Berg heeft er ook al een paar genoemd. Ik laat dat verder maar even achterwege. Dat is wel helder.

Voor een goede en onafhankelijke toedeling en beheer moeten NSR, Railned en RIB losgekoppeld worden. Anders kan niet objectief worden beoordeeld hoe moet worden omgegaan met het gebruik van de infrastructuur. De positie van het station in Hilversum is in het verleden buiten beeld geraakt. Naar mijn gevoel kwam dat door belangenverstrengelingen, door onzuivere verhoudingen. Wanneer zijn die verantwoordelijke organisaties losgekoppeld? Wil de minister dan nog eens laten bezien of Hilversum niet alsnog weer een intercitystatus kan krijgen? De onafhankelijkheid is ook nodig om conflicterende capaciteitsvragen

te kunnen beslechten. Volgend jaar kunnen wij, naar ik heb begrepen, discussiëren over een AMvB hieromtrent. Ik ben van mening dat starheid en onderbenutting voorkomen, een goed uitgangspunt is. Maar hoe wordt prioriteit gegeven? Wat zijn de criteria? Die discussie wordt steeds belangrijker, zeker wanneer de noordtak van de Betuwelijn definitief niet doorgaat. Het hangt zelfs samen met de visie op bijvoorbeeld de binnenvaart op regionale wateren. Daar zou heel veel meer over gezegd moeten worden. In antwoord op vragen zegt de regering dat goederentreinen op bestaand spoor voorrang hebben boven stoptreinen. Maar is dat een goede keuze? Veel stoptreinreizigers moeten toch weer intercitytreinen halen en als stoptreinen vertragen, vertragen meestal ook de intercitytreinen. Hoe wij het ook wenden of keren, beslechting van capaciteitsconflicten zal tot vertraging leiden. Ik pleit ervoor – en dat is een vraag aan de minister – om bij het opstellen van de AMvB ook een variant uit te werken waarbij zonder meer wordt gekozen voor voorrang voor het personenvervoer. Het is goed om zo'n variant uit te werken. Ik denk dat het van belang is wat de uiteindelijke consequenties zijn. Heeft een goederentrein vertraging, dan heeft slechts een aantal mensen problemen. Komt een intercitytrein of stoptrein in de problemen, dan kunnen tienduizenden mensen in de problemen geraken. Ik meen dat dit een bredere afweging rechtvaardigt. Railinfraheffing. Het treinkaartje wordt waarschijnlijk duurder. De NS stellen in hun schrijven aan de Kamer dat het voor sommige reizigers waarschijnlijk moeilijker zal worden. Ik vind dat de kostenverhouding ten opzichte van de auto door de railinfraheffing niet mag verslechteren. Vindt de minister dit ook? Denkt zij erover na om daar ook bij de belastingen- en accijnstarieven rekening mee te houden? Dit is volgens mij immers de consequentie. Voor het vrachtvervoer is een overgangstermijn van acht jaar gepland. Voor personenvervoer is deze termijn vijf jaar. Wat zal de invloed van de infraheffing zijn op het gebruik van de Betuwelijn? Moeten wij er niet veel meer rekening mee houden dat als uiteindelijk, na acht jaar, de heffing doorgevoerd wordt, de Betuwelijn in

een ander daglicht komt te staan wat betreft de rentabiliteit?

Ten slotte heb ik een vraag over de positie van scholieren. Ik doel dan niet op de studenten met een OV-kaart, maar met name op scholieren in het voortgezet onderwijs. Door de schaalvergroting in het onderwijs moeten ontzettend veel scholieren tegenwoordig veel reizen, vaak met de trein. De tarief- en abonnementsmaatregelen leiden ertoe dat gezinnen met meerdere kinderen worden geconfronteerd met enorme tariefstijgingen. Onderkent de minister dit probleem? Dat moet bijna wel, vanuit haar vroegere hoedanigheid van staatssecretaris van Onderwijs. Ik vraag haar om op dit punt de vinger aan de pols te houden. Het kan hier wel eens heel erg scheefgroeien.

### **Eerste termijn van de zijde van de regering**

Minister **Netelenbos**: Voorzitter! Ik spreek mijn dank uit voor hetgeen door de verschillende woordvoerders naar voren is gebracht. Mij viel op dat er veel vragen zijn gesteld, soms ook kritische vragen. Bij de hoofdenadering is echter een redelijk brede steun te horen voor de aanpak die in de nota is opgesteld. Dat kan haast ook niet anders. Wij praten immers al heel lang over dit onderwerp. Het is niet voor het eerst dat de Kamer hierover spreekt. Het is wel de eerste keer dat de Kamer hierover met mij als minister spreekt. Wij hebben op dit punt echter te maken met een "rijdende trein". Er is door de vier laatste woordvoerders gevraagd hoe het staat met een visie of een samenhangende visie. Die opmerking kom ik in ieder debat tegen. Het is echter niet mogelijk om bij iedere nota opnieuw met brede beschouwingen te komen. Dat wil ik de Kamer niet aandoen. Een en ander leidt immers tot heel dikke nota's. Ik houd daar niet van. Ik vind het belangrijk dat men in mijn departement dunne stukken opstelt. Het onderwerp moet uitvoerig worden uitgewerkt. Het onderwerp dat nu aan de orde is, is de marktordening personenvervoer op het spoor. Dit speelt tegen de achtergrond van marktordening en personenmobiliteit in het algemeen. Wat betreft het openbaar vervoer liggen er al wetsvoorstellen. WP 2000 ligt al een tijdje bij de Kamer. Binnenkort hoop ik over dit



wetsvoorstel een nota naar aanleiding van het verslag uit te brengen. Wij zullen daarover dan komen te spreken. Het is eenzelfde soort onderwerp als wij vandaag uitwerken.

De nota, De derde eeuw spoor, ligt al sinds maart bij de Kamer. Daarover is opgemerkt dat het allemaal vreselijk lang duurt. Het gaat hier om een ingrijpende nota, waarvoor het traject vorig jaar augustus, vanuit het nieuwe kabinet, van start is gegaan. Ik neem de nota zelf totaal voor mijn rekening. Ik heb de nota zelf gedirigeerd. Er zijn geen andere schrijvers bij betrokken, zoals de heer Van Gijzel opmerkte. De minister dient deze nota in namens het kabinet. Het kabinet is het uiteraard eens met deze nota. Dat maakt dat het enige tijd kost. Vervolgens is er veelvuldig overleg gevoerd met de spoorwegen. Ook zijn de voorbereidingen voor het wetsvoorstel in volle gang. Ik hoop dat het wetsvoorstel voor een nieuwe Spoorwet, gewijzigd naar de inzichten van de voorliggende nota, in oktober bij de Kamer zal liggen. Er hebben dus al allerlei activiteiten plaatsgevonden, inclusief het advies van de Raad van State. Uiteindelijk moeten er, zoals is opgemerkt door de heer Van den Berg, voor de invulling een heleboel zaken bij wet geregeld moet worden. Dat is waar. De procedure is echter gewoon doorgegaan. Er zijn dus al allerlei activiteiten geweest, inclusief het advies van de Raad van State. Inderdaad zullen veel zaken bij wet geregeld moeten worden, zoals de heer Van den Berg terecht heeft opgemerkt, maar die procedure loopt ook. Er zijn simultaan tal van activiteiten aan de orde, waardoor er niet te veel tijd verloren gaat. Dat moet ook niet, want er is van alles in beweging, al een aantal jaren. Duidelijkheid is dan van groot belang. Zodra de indruk ontstaat dat het allemaal niet doorgaat, of op een andere manier, is dat bij zo'n complexe en grootschalige operatie zeer verstorend.

Ik hecht er dan ook aan dat de lijnen die in de nota zijn getrokken en die nu met de Kamer worden besproken, worden vastgehouden. De aandelen van NS zijn weliswaar voor 100% in handen van de overheid, maar NS is ook een structuur-NV. De relatie van de Staat met NS loopt dus via de lijn van het aandeelhouderschap en in dat kader kan wel enige invloed

worden uitgeoefend, maar toch niet zodanig dat via die lijn gedictieerd kan worden wat er wel of niet zou moeten gebeuren. Daarnaast is er uiteraard een contractuele relatie met NS, maar het gaat om een bedrijf dat belangen behartigt, terwijl de Staat ook weer met andere belangen rekening moet houden, zoals goed openbaar vervoer, voldoende efficiency en effectiviteit in het bedrijf en goed presteren, maar ook letten op de rijksuitgaven. In zo'n zeer ingewikkeld proces van ontvlechten en het creëren van andere verhoudingen zal men dan ook zakelijk moeten opereren. Dat is lastig in een transparante verhouding zoals wij die met elkaar in dit land hebben geregeld, en dat betekent ook dat het allemaal niet te lang moet duren. Dat zou namelijk niet leiden tot de best mogelijke uitkomsten voor de Nederlandse Staat en dus uiteindelijk voor het Nederlandse publiek. De Staat dient immers het publiek.

In het debat wordt zo nu en dan een tegenstelling gecreëerd tussen een andere marktordening zoals voorgesteld in de nota, en het belang van de reiziger. Ik ben geen marktideoloog en ik kies dan ook voor marktwerking omdat ik meen dat dit uiteindelijk tot een beter resultaat leidt. De algemene ervaring in Europa is dat er tal van aanleidingen zijn om ervan uit te gaan, dat meer competitie in het systeem positief uitwerkt op de efficiency, de dienstverlening aan de consument, de financiële relatie tussen Staat en bedrijf – al het geld dat wij uitgeven, is geld van de Nederlandse burger, want de heren Zalm en Vermeend komen het geld eerst innen om het vervolgens weer uit te geven – en dus het prijsniveau dat nodig is om te zorgen voor goed openbaar vervoer per spoor. Ik gebruik in dit verband ook liever de term "competitie" dan de meer ideologisch gekleurde term "marktwerking", want dan kom je al snel in een ideologisch debat en daar wil ik niet in verzeild raken. Sinds de verzelfstandiging in 1995 en de discussie die toen van start is gegaan, is een enorme vooruitgang geboekt. De hele ontwikkeling, gesteund vanuit de Kamer, waarin competitie een belangrijk element is, heeft geleid tot een adequaat werkend bedrijf dat van verliesgevend naar winstgevend is gegaan en een enorme slag heeft gemaakt wat betreft de verhouding

tussen aantallen passagiers en overhead. Dat is echt een prestatie van formaat.

Dit bereik je overigens niet vanzelf. Bij de vormgeving van een en ander moet je ervoor zorgen dat de uitdaging erin blijft zitten. Ieder land in Europa is op zoek naar het antwoord op de vraag hoe je de dynamiek in het systeem georganiseerd krijgt. Eén ding is zeker: als je te maken hebt een monopolist, waar prikkels van buitenaf nooit ook maar een enkel butseje maken in de schil van de organisatie, komt de dynamiek niet vanzelf op gang. Ik zou willen dat het anders was, maar het is helaas niet zo. Dit betekent dat juist de omgeving ook meemaakt dat je beter gaat presteren.

Enkele woordvoerders hebben voorbeelden genoemd die mij niet zo aanspreken, want het ging daarbij om nutsvoorzieningen, publieke voorzieningen en private organisaties. De heer Van der Steenhoven waarschuwde er bijvoorbeeld voor dat er hetzelfde als bij de thuiszorg zou kunnen gebeuren. Dat is echter geen goed voorbeeld, want de kruisverenigingen, waaruit alle organisaties in de thuiszorg zijn voortgekomen, waren private organisaties. Op Internet heb ik in De Gelderlander al kunnen lezen wat de heren Van Bommel en Reitsma zouden gaan zeggen. Toen ik deze bijdragen zag, vond ik het raar dat er gesteld werd dat er nooit iets goeds zou kunnen voortkomen uit iets privaats of iets uit een andere marktomgeving. Ik dacht meteen aan mijn vorige portefeuille, aan de scholen. Twee derde van de scholen zijn privaat, maar zij vervullen op fantastische wijze een publieke taak. Wij hebben er wel eens discussies over gehad dat zij het zelfs beter deden dan de openbare scholen, maar daar ben ik altijd tegen ingegaan, want dat is niet zo. Ik wil hiermee maar zeggen dat je vorm en inhoud niet moet verwarren. Het gaat erom dat de regels die je stelt, de afspraken die je maakt en de contracten die je afsluit, sturend zijn en dat die de overheid een bepaalde positie geven. Wel, dat is precies wat er in de nota wordt voorgesteld.

De heer **Stellingwerf** (RPF): Maar er is nogal wat verschil tussen de opvoeding van een kind en de aanleg van een stuk ijzer.

Minister **Netelenbos**: Dat maakt

mijn argumentatie nog sterker! Er zijn in het onderwijs private scholen en universiteiten, die fantastisch werk doen in de publieke ruimte. Dat doen ze binnen een aantal regels, waarvan de Kamer vaak zegt dat het er te veel zijn. Dit kan bij het openbaar vervoer natuurlijk net zo, maar het gaat erom, hoe je de overheid daarbij haar positie kunt laten behouden.

De heer **Reitsma** (CDA): Ik vind het een heel mooie vergelijking, maar volgens mij vergeet u even dat er honderden scholen zijn, terwijl het bij de Nederlandse spoorwegen maar om één instantie gaat. Over monopolie gesproken...

Minister **Netelenbos**: Daar willen wij nu ook juist iets aan doen!

De heer **Van Bommel** (SP): Maar, voorzitter, volgens mij vergist de minister zich toch wel degelijk als zij deze twee sectoren met elkaar vergelijkt, omdat in het openbaar vervoer nu juist marktwerking geïntroduceerd zal worden, zodat men zich met een ander oogmerk op de markt begeeft, namelijk om winst te maken. Dat is het grote verschil met het onderwijs.

Minister **Netelenbos**: Het gaat erom dat sommigen zeggen dat het om een nutsvoorziening gaat, om publieke activiteiten, zodat het niet verstandig zou zijn, marktwerking toe te laten en met concessies te werken, en dan ook nog voor korte tijd. Mijn antwoord is dat het er maar van afhangt, hoe je de publieke verantwoordelijkheid vorm en inhoud geeft. Het prestatiecontract geeft de overheid een belangrijk houvast bij het bepalen, wie er wat gaan doen, waarbij zij aangeeft, wat er in elk geval gedaan moet worden. Het moet ook wettelijk geregeld zijn dat de overheid dit te allen tijde kan blijven doen. Daarnaast dient de infrastructuur publiek te blijven; dat is het domein van de overheid, die bepaalt wie er gebruik van mag maken. Dit loopt zeer goed in de pas met de discussies in de Transportraad van de Europese Unie. Wij voeren hier wel een Nederlandse discussie, maar de vraag rijst hoe een Europese ruimte op het spoor te verwezenlijken valt. Het is bekend dat dit punt nog niet hard gaat, maar het is wel de bedoeling. De spoorweg kan anders nooit

concurreren met andere voorzieningen zoals luchtvaart en de automobieliteit. Dit is het begin van een heel nieuwe verhouding die bestand moet zijn tegen de ontwikkelingen van de komende eeuw.

De heer **Van der Steenhoven** (GroenLinks): Ik sprak al over de marktwerking in de gezondheidszorg en de watersector. Een aantal nutsvoorzieningen kan door particuliere bedrijven worden geleverd. De waterleidingbedrijven zijn ook eigen bedrijven. Het gaat er echter om dat deze sectoren op een gereguleerde markt opereren die grotendeels door de overheid wordt bepaald. Nu heeft de marktwerking in de gezondheidszorg negatieve effecten gehad, omdat iedereen daar, zoals VN het noemde, Cor Boonstra wilde gaan spelen, met alle gevolgen van dien. Waarschijnlijk heeft het kabinet om die reden heel terughoudend bij de watersector geopereerd. Bij de telefoniemarkt spelen andere factoren een rol.

Minister **Netelenbos**: Dit voorstel is niet een klassiek geval van marktwerking. Dat zou namelijk betekenen dat er concurrentie op het spoor zelf ontstaat. Iedereen zou dan treinstellen kunnen aanschaffen en er vrolijk op los gaan rijden, zoals wij dat op de snelweg zien. Het voorstel houdt eigenlijk een vorm van concessieverlening in waardoor een monopolist ontstaat. Voor de regionale trajecten gaat het om een periode van zes jaar en voor het kernnet, conform het regeerakkoord, van tien jaar. De overheid beziet echter of men zich aan de prestatieafspraken houdt, of er geen onafzienbare reeks juridische gevechten uitbreekt, enz. Bij prestatieafspraken bestaat namelijk het risico van een juridische touwtrekkerij over de vraag wie schuldig is aan een voorval waardoor de trein niet kan rijden. Wanneer het ernaar uitziet dat de overheid en de passagiers de dupe worden, kan na zo'n periode naar een andere vervoerder worden gezocht. Er worden prikkels en competitie-elementen ingebouwd, maar niet iedereen kan hulp aanbieden, zoals in de thuiszorg, tegen een tarief dat onder de reguliere zorg zit zodat een uitholling van binnenuit kan optreden. Natuurlijk hebben wij ook lessen getrokken uit operaties in andere landen.

Het systeem blijft alert. Een systeem dat niet alert hoeft te zijn, heeft de neiging om bureaucratisch te worden. Een systeem dat niet alert is, heeft de neiging om te veel overheadkosten te creëren. Voor bus-, taxi- en treinvervoer wordt gezocht naar een systeem dat voor een bepaalde periode rust biedt. Dit is in het voorliggende stuk uitgewerkt.

Ik maak even een uitstapje naar het regeerakkoord, waaraan niet iedereen zich gebonden heeft, maar wel de coalitiepartijen. Daarin is over de scheiding van het regionaal spoorvervoer en het kernnet afgesproken dat dit tussen 2000 en 2008 wordt gedecentraliseerd. Daarbij is het de bedoeling dat 1/3 wordt aanbesteed in uiterlijk 2003. Ik wijs er nadrukkelijk op dat er niet staat dat het aanbesteed "kan" worden. Van de minister wordt namelijk ook gevraagd om zich aan het contract van het regeerakkoord te houden. Dit is belangrijk.

Bovendien is aangegeven dat de concessies voor het kernnet gelden gedurende een periode van tien jaar. De ervaringen met ook de regionale aanbesteding in stads- en streekvervoer moeten bovendien worden verwerkt in die met NS. Hoewel niet veel woordvoerders daar aandacht voor gevraagd hebben, merk ik nog op dat in een aparte brief is aangegeven op welke manier wij de positie van de consument versterken in ook de nieuwe Spoorwegwet. Een consumentenregeling wordt dus verplicht. In het regeerakkoord staat ook dat de taakorganisaties op zo kort mogelijke termijn losgemaakt worden. Dat heb ik dan ook conform de strekking van het regeerakkoord uitgewerkt.

Ik zal per hoofdstuk de gestelde vragen beantwoorden. Welnu, alle woordvoerders hebben gevraagd of het prestatiecontract eenzijdig wordt opgelegd dan wel dat het over en weer tot afspraken moet leiden. Men kan zich voorstellen dat die discussie heel lastig is vanwege het vastleggen van prestaties, want partijen willen hun belangen zoveel mogelijk op grond van hun eigen perspectief vastleggen. Dat is geen simpele procedure en wij zitten dan ook nog midden in de bespreking daarvan. Volgens een aantal woordvoerders was er in dat opzicht weinig gebeurd, maar dat oordeel kan ik niet delen. Wel wacht men op en luistert men heel goed naar wat hier

allemaal gezegd wordt, omdat men door heeft dat dit grote invloed kan hebben op de benaderingswijze van het prestatiecontract. In ieder geval dient daarover te worden gesproken met de Nederlandse Spoorwegen. Daarbij is de punctualiteit uiteraard een van de topics; die ook goed moet worden vastgelegd. Uit de verstrekte gegevens blijkt dat sommige vertragingen ontstaan door het materieel van de Spoorwegen, door instappedrag van reizigers, wat niet te veronachtzamen is, door de staat van de infrastructuur of het onderhoud van de infrastructuur. Er moeten dus goede afspraken gemaakt worden over de weging van een en ander. Dat is een buitengewoon complexe operatie en ik heb daarover dan ook al een aantal keren met de leidinggevendenden van de Nederlandse Spoorwegen gesproken. Voorkomen moet worden dat wij in een eendeloos juridisch getouwtrek raken. Dit betekent nogal iets voor de vormgeving van het prestatiecontract en daarover is het laatste woord nog niet gezegd.

Dan de verhouding en de aansprakelijkheid over en weer. De heer Van Gijzel zei: als de NS ontevreden is, kan het bedrijf ook naar de rechter stappen. Dat is zo, maar het is in het belang van velen dat wij proberen, dat zoveel mogelijk te vermijden. Dat is niet echt makkelijk, zoals ik al zei. Vandaar dat het laatste woord hierover nog niet gezegd is.

De heer **Reitsma** (CDA): Ik heb er begrip voor dat het laatste woord hierover nog niet gezegd is. Ik neem echter aan dat de minister hier neerlegt waar zij voorshands aan denkt.

Minister **Netelenbos**: Het is de vraag of ik daar wijs aan doe. De Kamer kan zich voorstellen dat ik vanuit het belang van de algemene zaken, met mijn pet op van minister die verantwoordelijk is voor een optimale mobiliteit in dit land, probeer om in de onderhandelingen zoveel mogelijk afspraken te maken. Dat gebeurt vanwege het belang van de reiziger en het algemene doel. Aan de andere kant zit daar natuurlijk de NS, die het gevoel heeft dat zij er zoveel mogelijk voor zichzelf uit moet slepen. Dat is hun rol. Men kan zich voorstellen hoe de discussie zich afwikkelt. Voor ons allen is het de kunst, zodanig uit het proces te komen dat er geen oneigenlijke

elementen in zo'n prestatiecontract sluipen. Ik geef even een voorbeeld dat hierbij een rol speelt. Je kunt wel vinden dat je ineens miljarden nodig hebt om ervoor te zorgen dat het beter gaat met de Nederlandse railinfrastructuur, bijvoorbeeld conform het plan van de heer Van Gijzel, maar dan is dat in het licht van het prestatiecontract niet zo'n erg makkelijke operatie. Je maakt natuurlijk wel afspraken over de vraag wat er moet gebeuren met onderhoud of mankementen. Dat hoort erbij. De discussie krijgt soms ook een andere invulling. Dat proces moet ik door. De commissieleden hebben ook allemaal gezegd dat het belangrijk is dat het prestatiecontract er komt en welke onderwerpen daarin thuishoren. Dat is een belangrijk signaal om hiermee verder te komen.

De heer **Reitsma** (CDA): Even wat concreter. Ik heb er alle begrip voor dat de minister nog aan het onderhandelen is over een aantal onderdelen en dat zij er nu niet in detail over kan spreken. Wij beoordelen dat straks wel als het resultaat er ligt. Los daarvan staat de vraag op welke manier straks wordt beoordeeld of partijen zich houden aan het prestatiecontract en wie dat doet. Ik heb het dan dus over het toezicht. Daarover heb ik in mijn bijdrage een opmerking gemaakt. Ook de heer Van Gijzel deed dat. Het lijkt mij goed dat de minister even inhoudelijk aangeeft hoe zij dat ziet en tegen welke complicaties je kunt aanlopen.

Minister **Netelenbos**: Over het toezicht kom ik nog even apart te spreken, want dat heeft ook te maken met de ontvrichting. Als het gaat over de kwaliteitsnormen, moeten wij ook varen op het advies van Railned en Railinfrabeheer (RIB). Er moet ook duidelijkheid zijn over beschikbaarheids- en veiligheidsnormen. Dat betekent dat er afspraken moeten worden gemaakt over de stand van zaken op het moment dat je dat contract begint. Vervolgens moeten er ook afspraken gemaakt worden over beheer en onderhoud. Dat vraagt enige capaciteit. Er is inzicht in gegeven – ik dacht dat de desbetreffende brief nu op de agenda staat – hoe wij willen omgaan met beheer en onderhoud, in het licht van vergroting van de veiligheid. Daarover

moeten echt heldere afspraken worden gemaakt. Beheer en onderhoud leidt soms ook tot capaciteitsuitval. Dat ligt dan aan geen van de partijen, maar daarover moet je wel heldere afspraken maken. Daarnaast is het punctueel beschikbaar stellen van infrastructuur, in relatie tot de gebruiksvergoeding, onderdeel van de besprekingen. Als wij het gevoel hebben dat het verantwoord is, zal ik de commissie uiteraard inzicht geven in het prestatiecontract. Het prestatiecontract zal in de vorm van een concessie gesloten worden, gehoord de Kamer. Wij moeten echter eerst de onderhandelingen door. Dit is iedere keer een lastig thema. Wij praten vaker over spoorwegen en een omgeving waarin marktachtige afwegingen aan de orde zijn. Dat verhoudt zich vaak moeilijk met het in het openbaar bespreken, omdat de overheid dan altijd het gelag betaalt. Ik blijf daar aandacht voor vragen, omdat het sowieso een ingewikkeld vraagstuk is.

De heer **Van den Berg** (SGP): Welke termijn staat de minister voor ogen met het prestatiecontract? Hoe verhoudt die zich tot het jaar 2000 wanneer het huidige contract afloopt en tot de stand van de voorbereiding van de nieuwe wetgeving? Wil de minister die drie dingen eens met elkaar in verband brengen?

Minister **Netelenbos**: Voorzitter! Met name de heer Van Gijzel heeft gesproken over een flexibeler prestatiecontract. In de nota staat, dat steeds om de vijf jaar wordt geëvalueerd en afhankelijk van de ervaringen moeten nieuwe afspraken worden gemaakt. Hij vroeg of zo'n dynamisch traject niet elke twee of drie jaar kon plaatsvinden. Bij het aangaan van het prestatiecontract zal sowieso ieder jaar moeten worden nagegaan of de prestaties zijn geleverd en dan moet gekeken worden hoe het zit met de sancties en de positieve incentives in het systeem. Eens in de vijf jaar wordt bezien of het gehele bouwwerk op zichzelf goed bevalt. Het nadeel van een flexibel systeem is, dat je nooit goed weet waar je aan toe bent en je het risico loopt, dat je iedere keer op een ad-hocmanier besluit. Het prestatiecontract als zodanig moet natuurlijk in de wet verankerd zijn en bij wet worden de incentives

in het systeem vervolgens geregeld. Maar ook die incentives zijn niet zo gemakkelijk. Er zijn opmerkingen gemaakt over bonus en malus en de suggestie is gedaan, dat de malus zich ook tot de rijksoverheid moet kunnen uitstrekken. Maar het is lastig in deze situatie. Bonus is helder; dat is iets wat je geeft bij goed gedrag en dat laat zich gemakkelijk regelen. Malus heeft al snel een heel lastige uitkomst voor de overheid. In de allereerste plaats stelt de overheid als het ware haar eigen dividend neerwaarts bij als de malus te fors is, omdat wij 100% aandeelhouder zijn. Dat dividend kunnen we goed gebruiken en de gedachte, dat wij uiteindelijk onze eigen portemonnee belasten, is op zichzelf ongemakkelijk. Daarom denken wij na over de vraag hoe die malus zo kan worden ingevuld, dat het Rijk uiteindelijk niet het gelag betaalt. De heer Van Walsem merkte op, dat ook eens naar de leiding kon worden gekeken en naar de verantwoordelijkheidsverdeling. Aan dat soort malus kan inderdaad ook gedacht worden, maar ook dat is een lastig gesprek.

De heer **Reitsma** (CDA): Voorzitter! De minister zegt hier toe, dat het prestatiecontract in de wet verankerd moet zijn.

Minister **Netelenbos**: Het principe van!

De heer **Reitsma** (CDA): Ja, ja, maar nu de feitelijke situatie. Per 1 oktober verschijnt de wet bij het parlement en die staat nooit voor 1 januari 2000 in het Staatsblad. Per 1 januari 2000 loopt echter wel het overgangscontract af. Wat stelt de minister dan precies voor? Komt er in 2000 een ad-hocoplossing met in 2001 het prestatiecontract? De Kamer wil dat namelijk ook inzien. Kan de minister daar duidelijkheid over geven?

Minister **Netelenbos**: In de tussenliggende periode, voordat het wettelijk verankerd is, moeten met NS Reizigers afspraken worden gemaakt over het reizigersvervoer. Vervolgens is het mogelijk om de Wet personenvervoer 2000 te gebruiken om de concessies in het prestatiecontract daarin te verankeren. Ik zou graag met een nota van wijziging komen. Vervolgens kunnen wij de discussie daarover voeren. Het gaat om de vraag hoe je een en ander voor het personenvervoer kunt

vastleggen. In de loop van de tussenliggende periode, dus zolang het niet wettelijk verankerd is, moet er een tussenmodaliteit worden bedacht. Daarbij moeten er vanaf 1 januari 2000 vervolgafspraken worden gemaakt met NS Reizigers. De discussie daarover wordt op dit moment gevoerd. Ik moet wel, want er loopt iets af. Zaken lopen niet zo maar door. Wij moeten wel kijken naar de ervaringen. Wellicht moeten er hier en daar nieuwe afspraken worden gemaakt. Maar ik moet dus wat doen.

De heer **Van Gijssel** (PvdA): Maar gaat het dan in principe om een verlenging van het bestaande overgangscontract met een jaar? Of denkt u ook aan specifieke aanpassingen en zo ja, op welke onderdelen? Wanneer kunnen wij die tegemoet zien? Het duurt nog maar drie maanden, ook al is het maar een overbrugging.

Minister **Netelenbos**: U moet natuurlijk voor 1 januari met mij een gesprek hebben kunnen voeren over de tussenliggende periode. Ik werk daaraan.

De heer **Van Gijssel** (PvdA): Waar moeten wij aan denken, aan een geheel nieuw contract of aan een verlenging van het huidige overgangscontract?

Minister **Netelenbos**: Dat wil ik nog even in het midden laten, omdat ik mijn onderhandelingsruimte niet wil verspelen. Het zal natuurlijk niet aan alle kanten vernieuwend zijn. Dat kan natuurlijk nooit. Het is een overgangsafpraak met de Nederlandse Spoorwegen. Dat maakt wel dat het een afspraak moet zijn die van waarde is. Wanneer het op de automatische piloot tot stand komt, is dat jammer. Dat is een gemiste kans. Daarom wil ik er nu niet al te stevige uitspraken over doen. Ik wil slechts aangeven dat ik ervoor zal zorgen dat de Kamer de informatie tijdig krijgt zodat zij daarover voor 1 januari met mij kan spreken.

De heer **Van den Berg** (SGP): Voorzitter! Dit is nu precies de situatie waarvoor ik een aantal jaren geleden heb gewaarschuwd en waarop ook mijn motie betrekking had. Nu krijgen wij een vrij onduidelijke overgangssituatie, op weg naar nieuwe wetgeving en nieuwe

contracten. Dat is toch buitengewoon teleurstellend. Ik moet constateren dat het op een inadequate wijze is geregeld. Ik wil deze minister niet alleen de schuld geven van de vertraging, want zij heeft natuurlijk een voorgangster gehad. Maar dit is nu precies wat de Kamer niet wilde.

Minister **Netelenbos**: Het wettelijke instrumentarium is er niet. De wet personenvervoer 2000 ligt er al enige tijd, maar is nog niet besproken. Ik heb vrij kortgeleden de schriftelijke inbreng van de Kamer gekregen. Wij werken er hard aan om ervoor te zorgen dat de nota naar aanleiding van het verslag kan worden uitgebracht, waarin een voorstel wordt gedaan. Vervolgens ligt het in de lijn van de verwachting – maar ook op dit punt wil ik een slag om de arm houden – dat wij tot 2001 te maken hebben met een soort overgangssituatie. Ik hoop dat in oktober de spoorwegwet bij de Raad van State ligt en daarna naar de Kamer gaat. Dan zal duidelijk zijn hoe een en ander is uitgewerkt.

De heer **Hofstra** (VVD): Voorzitter! Ik wil terugkomen op de opmerking van de minister over het bonus-malussysteem. Ik ben het ermee eens dat het moeilijk is om met de NS te onderhandelen als hier alles zo publiek wordt besproken. De beste oplossing is dat ik nu geen vraag meer stel, maar dat gaat mij iets te ver. Op het moment dat de infraheffing wordt ingevoerd, waarmee wij overigens geen problemen hebben, moet de vervoermaatschappij betalen voor het gebruik van de infrastructuur. Zeker in dat geval vind ik het heel logisch dat door het Rijk, als bezitter van de infrastructuur, in het bonus-malussysteem een zekere penalty wordt ingebracht als de oorzaak aanwijsbaar is: een gebrek in de infrastructuur. Een mogelijkheid is dat de infraheffing op dat moment wegvalt. De minister reageerde daarop met de opmerking: dat gaan wij niet doen want dat is te ingewikkeld. Maar wil zij toch eens concreet op dit punt ingaan? Is het niet verstandig om die mogelijkheid open te houden? Aan de andere kant moet net zo goed de mogelijkheid worden gecreëerd om de NS te laten betalen.

Minister **Netelenbos**: Ik heb niet gezegd dat wij dat niet gaan doen. Ik



heb alleen maar naar voren willen brengen dat het op zichzelf tamelijk complex is. Maar er ligt natuurlijk ook een relatie met de infraheffing. Dat is zeker waar. Dit betekent dat met de Nederlandse Spoorwegen wordt onderhandeld over de invulling van zo'n bonus-malussysteem. Tegen een bonus-malussysteem in de richting van het Rijk heb ik meer bezwaren. Over het MIT, de planning van nieuwe infrastructuur en verbetering van infrastructuur en de investeringen die daarbij aan de orde zijn, wordt uiteindelijk samen met de Kamer besloten. Ik kan niet verder gaan dan wat er al staat. Dat neemt niet weg dat er natuurlijk duidelijkheid moet zijn over de gevolgen van het niet beschikbaar zijn van infrastructuur, dus de infrastructuur buiten de afspraken die in het prestatiecontract staan. Maar dat wordt allemaal uitgewerkt.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Wij gaan natuurlijk naar gebruikersheffingen. Ik ben daar in principe niet tegen, maar het betekent dat NS gaat betalen voor de infrastructuur. Als zij niet adequaat onderhouden wordt, is het de vraag of je het bedrag mag vragen wat je oorspronkelijk in gedachten had. Als je geld voor het gebruik vraagt, moet je er ook voor zorgen dat het er goed bij ligt.

Minister **Netelenbos**: Dat ben ik met u eens. Waarom is uitsluitend gekozen voor de verbetering van het spitsvervoer? Waarom is er niet naar het recreatieve vervoer gekeken? Bij het bestrijden van de problemen in de spits is het van groot belang hoeveel capaciteit het spoor kan bieden. Als het niet lukt om voldoende capaciteit te bieden, staan wij voor grote problemen. Er moet veel aandacht aan worden besteed, ook in de afspraken die moeten worden gemaakt. Naarmate NS er beter in slaagt om de daluren bezet te krijgen, neemt de rentabiliteit van het bedrijf toe. Er zit een eigen dynamiek in de hele bedrijfsvoering. In de loop van de afgelopen jaren is er ook heel veel verbeterd. Men heeft mensen via kortingskaarten uitgenodigd om in de daluren in de trein te gaan zitten. Dat is succesvol beleid, dat verder kan worden ontwikkeld. Daar heeft men de overheid echter niet echt bij nodig. Het spitsvervoer vraagt de meeste investeringen en is

het meest complex. Vanwege het gemeenschappelijk belang moeten wij daarover afspraken maken. Ook het dienstbetoon aan de reiziger is onderdeel van de prestatieafspraken. NS heeft daar ook zelf groot belang bij. Er moet onderzoek worden gedaan naar de tevredenheid van de klanten; de resultaten daarvan moeten ook gepubliceerd worden. Het dient onderdeel te zijn van het prestatiecontract. Je kunt wel het idee hebben dat het allemaal in orde is, maar het is goed om dat met onderzoek te onderbouwen. Er zijn opmerkingen gemaakt over de toegankelijkheid voor gehandicapten. Ik heb daar een aparte nota over gestuurd, die apart geagendeerd zal worden. Het is voor mij een heel serieuze zaak om daar inhoud aan te geven. Ik heb op dit onderdeel in verschillende beleidssectoren mijn sporen verdiend. Er vindt goed overleg plaats met de gehandicaptenorganisaties. Het zal onderdeel uitmaken van de prestatieafspraken. Gehandicapten en ouderen die slecht ter been zijn, moeten uiteraard met het openbaar vervoer en dus ook met de trein kunnen reizen.

Als men een concessie heeft, moet men rijden. De nieuwe Spoorwegwet zal dat ook in die zin verplichtend opleggen. Thans hebben wij echter te maken met de bestaande wet, op grond waarvan ik Lovers niet zomaar van het spoor kan halen. Er is indertijd een vergunning verleend. In de nieuwe terminologie is een concessie verleend. In het licht van de historie is het niet voor de hand liggend om iemand er zomaar af te halen. Dat neemt niet weg, dat het in de nieuwe constellatie wel zo moet zijn dat men gaat rijden. Als dat niet gebeurt, gaat men eraf.

De heer **Reitsma** (CDA): Toch nog even het juridische kader van de oude wet, want daar zit u mee. Als een maatschappij een tijdlang die concessie niet gebruikt, is die dan voor onbepaalde tijd verleend, op basis van de oude wet? Heeft de minister geen instrumentarium om een en ander in te trekken? Als dat niet het geval is, juich ik het toe dat de minister het in de nieuwe wet zo scherp formuleert dat wordt overgegaan tot intrekking. Immers, concessies die zijn verleend maar niet worden gebruikt, zijn een slechte zaak. Bovendien heeft de minister gezegd, dat haar beleid geen

concurrentie op het spoor is. Daarmee is het ook strijdig. Maar hoe verhoudt zich dat tot de oude wet?

De heer **Van Walsem** (D66): Ik wil hierbij een aansluitende vraag stellen. Is bij de verlening van de concessie aan Lovers niet één van de voorwaarden geweest dat bij de nieuwe Spoorwegwet die concessie weer kon worden ingetrokken? Volgens mij is dat zo, zodat ik het probleem niet begrijp.

Minister **Netelenbos**: Je zou theoretisch binnen de nieuwe wet kunnen bepalen dat er één concessie is voor het kernnet. In het licht van het regeerakkoord is dat voor de komende tien jaar de Nederlandse spoorwegen. Hoe je er ook over denkt, maar in het verleden is er een vergunning voor onbepaalde tijd gesloten met één vervoerder. In het licht van dat verleden ben ik van mening dat het niet echt doenbaar is, zo iemand van dat kernnet af te zetten. Maar dat neemt niet weg dat, zo gauw men niet gaat vervoeren, men zijn rechten verliest. Ik denk dat dat juridisch de beste manier van doen is, omdat ik vrees dat wij anders in een enorm juridisch gevecht terechtkomen, waarvan ik de uitkomst ook niet kan voorspellen. Vandaar dat ik liever de nieuwe wet gebruik, en dan maar bekijk wat Lovers gaat doen.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Met de vorige minister hebben we daarover een paar keer uitvoerig gesproken. We waren toen al niet zo gelukkig met de manier waarop het allemaal ging. De minister heeft toen volgens mij tot drie keer toe gezegd, dat een en ander zou gebeuren onder het beslag van de nieuwe wet. Tot 2000 zou het kunnen, waarna het opnieuw zou worden gezien. Als nu blijkt dat dat niet het geval is, vind ik dat wel een punt dat nader moet worden onderzocht, want onder die voorwaarden hebben wij het voor een deel laten lopen. Als nu blijkt dat het gaat om een eeuwigdurende verbinding, zijn wij destijds echt op het verkeerde been gezet.

Minister **Netelenbos**: Het klopt dat Lovers beschikt over een voor onbepaalde tijd verleende vergunning op basis van de huidige Wet personenvervoer. Dat neemt niet weg, dat ik in deze notitie voorstel

om te bepalen dat, wanneer Lovers besluit om te gaan rijden in het licht van de nieuwe Spoorwegwet, ik dat toesta. Doet men dat niet, dan verliest men zijn vergunning. Dat komt omdat we ook te maken hebben met een historische situatie, waarvan ik het het meest zeker acht om het op deze manier te doen.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): U zegt nu dat die vergunning voor onbepaalde tijd is verleend. Daaraan hebben ze klaarblijkelijk rechten ontleend op basis van de oude wet, die door de nieuwe wet niet zomaar zijn te ontnemen. Naar mijn collega's kijkend, geloof ik niet dat wij de discussie in het verleden langs die lijn gevolgd hebben. Ik denk dat wij in de vorige periode op het verkeerde been zijn gezet. Ik meen dat serieus. Onder die omstandigheden hebben wij dat toen laten lopen. Wij hebben dat met de vorige minister gewisseld. Als nu blijkt dat de condities van ontbinding anders waren dan de minister heeft voorgesteld, wil ik dat nog wel uitgezocht hebben.

Minister **Netelenbos**: Dat zeg ik niet; u moet wat preciezer luisteren. De vergunning is voor onbepaalde tijd verleend op basis van de huidige Wet op het personenvervoer. Wanneer een nieuwe wettelijke constellatie ontstaat, kan daar anders tegenaan worden gekeken. Maar de vraag of dat ook zo is, is uiteindelijk ter beoordeling aan de rechter. In de nieuwe spoorwegwet kan wat mij betreft Lovers ook aanspraak maken op de afspraken die met de vorige minister zijn gemaakt. Dat is een voorstel dat ik in deze notitie heb opgenomen. Als men geen gebruik maakt van die vergunning, heeft men geen rechten meer. Ook dat is iets wat in de wet zal worden uitgewerkt. Ik vind dat ook logisch; als je geen gebruik meer maakt van een recht, verlies je dat recht. Dat is de meest zekere weg. De vorige minister heeft de Kamer destijds niet iets verkeerd gezegd. Het klopt allemaal precies zoals het hier wordt samengevat, alleen, het is misschien toch goed er nog even over na te denken.

De heer **Reitsma** (CDA): De vorige minister en deze minister hebben gezegd dat als Lovers er geen gebruik van maakt, zij de mogelijkheid hebben om de concessie in te trekken.

Minister **Netelenbos**: Op basis van een nieuwe wet.

De heer **Reitsma** (CDA): Dan wachten wij dat af, maar mevrouw Jorritsma heeft het op basis van de oude wet gezegd. Verder begrijp ik niet de passage in het regeerakkoord waar staat dat er enkel en alleen een concessie op het kernnet verleend wordt aan NSR. Als de minister dit wel gaat invullen, is dat per definitie concurrentie op het spoor. En dan krijgt de heer Hofstra alsnog zijn zin.

De heer **Hofstra** (VVD): Beperkt.

Minister **Netelenbos**: Ik heb niets toe te voegen aan hetgeen ik hierover heb gezegd. Het heeft te maken met de historisch gegroeide situatie. Het gaat om beperkte trajecten. Volgens mij gaat er precies gebeuren wat de Kamer wil, alleen, over de weg hoe je daar komt, kun je van mening verschillen. Ik heb echt redenen gehad om het zo in de nota op te nemen. Tussen gelijk hebben en gelijk krijgen, zit vaak nog wel enig verschil.

Voorzitter! Vervolgens kom ik te spreken over de verdeling hoofdrailnet en regionale netten. Het valt mij op dat door de bank genomen steun wordt verleend door de Kamer aan de indeling zoals die is gepresenteerd, behoudens enige uitzonderingen. Er is gevraagd waarom een concessieperiode van 10 jaar geldt voor het kernnet en voor 6 jaar voor regionale aanbestedingen. Wat betreft de concessieperiode voor het hoofdrailnet is aangesloten bij het regeerakkoord. Daarnaast is er voor de regionale aanbestedingen gekozen voor aansluiting bij de Wet personenvervoer 2000. Het is wel de bedoeling dat straks de provincies heel goed gaan kijken hoe integraal er goed openbaar vervoer kan worden gerealiseerd in die gebieden van Nederland waar door de bank genomen een gering aanbod is van passagiers. Wij proberen een goed netwerk in stand te houden, maar het probleem is dat er relatief weinig aanbod is van passagiers. Daarom wordt er ook gesubsidieerd. Een van de grote problemen tot nu toe is dat het spoorvervoer en het busvervoer niet goed op elkaar worden afgestemd en soms ook niet het groepsvervoer per taxi. Juist het provinciaal bestuur dat dicht op de burger zit, kan zorgen voor samenhang tussen openbaar vervoer per

bus en openbaar vervoer per trein en eventueel openbaar vervoer per taxi, zodat er goed vervoer is. Ik beluister bij sommigen, waaronder de heren Van der Steenhoven en Van Bommel, dat het uitsluitend goed is wanneer het spoorvervoer is. In sommige regio's moet echter wellicht voor het een of het ander worden gekozen, als het gaat om het handhaven van frequenties. Je kunt wellicht een betere situatie bereiken voor burgers wanneer er in een dunbewoond gebied in Nederland dagelijks vier bussen rijden, dan wanneer er twee keer per dag een trein rijdt en een keer per dag een bus. Het is aan de provincies om verstandig te opereren. Vandaar ook dat die concessieperioden even lang zijn. Het is misschien verstandiger bij de WP2000 over die periode van zes jaar voor het busvervoer praten. Ik hecht er wel aan dat de concessieperioden die in de WP2000 staan, net zo lang zijn als die voor het treinvervoer. Daardoor kun je de samenhang beter realiseren. Men zou dat theoretisch namelijk aan dezelfde vervoerder kunnen gunnen.

De heer **Van der Steenhoven** (GroenLinks): Er zijn nu al situaties waarin de provincie voor minder dan zes jaar concessies heeft uitgegeven. Dat verhindert vervoerders om bijvoorbeeld nieuw materieel aan te schaffen, omdat ze weinig zekerheid hebben over wat er daarna gaat gebeuren. Dit nog los van het feit dat het volgens mij onmenselijk zou zijn als treinverbindingen worden opgeheven en worden vervangen door busvervoer. Als dat de uitwerking van de decentralisatie is, hebben wij een probleem.

De heer **Stellingwerf** (RPF): Het kan niet zo zijn dat door die decentralisatie de ontwikkeling die de minister nu schetst, plaatsvindt. Is er een mogelijkheid dat de rijksoverheid in laatste instantie nog kan zeggen of het wel of niet mag gebeuren?

Minister **Netelenbos**: Ik merk wel vaker dat wordt gedacht: decentralisatie moet, behalve wanneer er echt sprake is van zeggenschap. Ik ben van mening dat als je decentraliseert, je ook echt moet decentraliseren. De provincies of kaderwetgebieden maken afspraken met vervoerders. De prestatieafspraken met vervoerders worden ook door de provincies gemaakt. De provinciale staten

vertegenwoordigen het volk en zullen goed opletten of het goed gebeurt. Wanneer men daar tot de afweging komt dat het voor de burger beter is als er uitsluitend bussen rijden en geen trein, vind ik het vreemd dat de heer Van der Steenhoven nu al weet dat dat altijd fout is. Als dat zou betekenen dat er meer openbaar vervoer is, is dat toch een betere uitkomst. Als het leidt tot minder openbaar vervoer, is het natuurlijk geen goede uitkomst. De problemen van nu waren juist dat alles naast elkaar functioneerde, dat alles marginaliseerde en dat de burger koos voor zijn auto. GroenLinks schrijft zelfs in een nota dat het platteland per auto moet worden bediend. Wij hebben er dus met elkaar voor gezorgd dat de vervoerders het steeds moeilijker hebben gekregen. Het is de bedoeling dat van de nood een deugd wordt gemaakt door de overheid in de positie te plaatsen om te combineren en te zorgen dat er ten minste nog een fatsoenlijk netwerk in stand blijft. Dan kan niet vanuit Den Haag worden gezegd: het moet altijd een trein zijn.

De heer **Van der Steenhoven** (GroenLinks): Het probleem is dat op een gegeven moment om financiële of inhoudelijke redenen worden gezegd dat er zal worden gedecentraliseerd. Dat betekent dat delen van het spoornetwerk naar de provincies gaan, omdat men daar efficiënter en goedkoper kan werken. Het kan toch niet de bedoeling van zo'n ontwikkeling zijn dat spoorlijnen worden opgeheven of dat, zoals in bepaalde delen van het land, de loketten dichtgaan en de provincie het, op kosten van de burger, verder moet betalen? Dat heeft toch niets te maken met een verbetering van het openbaar vervoer, maar hoogstens met een verslechtering, omdat een busverbinding minder goed is dan een spoorverbinding.

Minister **Netelenbos**: De ervaring leert dat de provincies door de bank genomen liever een trein laten rijden, want dat vormt een zeker netwerk in zo'n provincie. Kent een provincie een gering aanbod van passagiers, dan moet op provinciaal niveau kunnen worden afgewogen hoe ervoor gezorgd kan worden dat het openbaarvervoernetwerk optimaal blijft. Dat is het voorstel. Ook de Perspectievennota heeft als

hoofdbenadering decentralisatie van het mobiliteitsbeleid. Ik vind dat wij daar serieus mee moeten omgaan. Die afweging – hoe zorgen wij er met de beschikbare middelen voor dat er zoveel mogelijk gebeurt ten behoeve van de burgers in de provincie? – kan men op provinciaal niveau echt zelf maken. Ik heb daar best vertrouwen in.

De heer **Stellingwerf** (RPF): Zou het niet goed zijn als het wel bij het ministerie terecht komt als zo'n lijn buiten gebruik wordt gesteld? Als je het goed nakijkt, blijkt misschien wel dat al die uiteinden opgeheven kunnen worden als je massaal bussen in gaat zetten.

Minister **Netelenbos**: Dat is tot nu toe niet de ervaring. Het is de bedoeling dat de subsidies die er nu zijn voor het spoorvervoer, naar de provincie gaan. De provincie gaat met het totaal van de subsidies beleid voeren en kan dus een eigen afweging maken. De ervaring tot nu toe met de ontwikkeling in de Achterhoek, in Groningen en bij Synthus leert dat men door de bank genomen geweldig zijn best doet om ervoor te zorgen dat er meer gebeurt, ook op het spoor, in plaats van minder. Dat gaat buitengewoon consciëntieus. Dat is een visie op de ordening van het bestuur in Nederland. Ik heb vertrouwen in de discussie die wij hier voeren, maar ik heb ook echt enorm veel vertrouwen in de discussie die de gedeputeerde voert met zijn provinciale staten. Die zit ook als een bok op de haverkist. Zij willen toch ook dat er een goed openbaar vervoer is?

De heer **Reitsma** (CDA): Ik wil best luisteren naar de argumenten van de minister. De minister voert ook een paar terechte argumenten aan, maar zij trekt telkens de conclusie dat het beter is en beter wordt. Laat de drie experimenten die nu lopen dat maar eens bewijzen. Laten wij op basis van een grondige evaluatie bekijken of je die weg moet volgen. Dan praat je over dezelfde dingen. Van de gedeputeerden uit de betrokken provincies krijg ik ook negatieve signalen omdat de provincie op enig moment de vangene is geworden omdat de minister een X-budget beschikbaar stelt. De keuze om dan noodgedwongen de trein maar te vervangen door de bus is dan een negatieve. Ik vind daarom dat je

eerst meer ervaring moet opdoen en moet bekijken of het verhaal van de minister op lange termijn staande te houden is.

Minister **Netelenbos**: De spoorwegen zijn nog nergens verdwenen ten gunste van de bus. De gedeputeerde die geprangd naar de heer Reitsma toekomt, heeft het misschien wel heel moeilijk met de onderhandelingen. Het zijn natuurlijk stevige onderhandelingen. De vakbonden zitten erbovenop, terecht, en de betrokken vervoerders zitten er ook bovenop. Het valt heus niet mee, want je hebt door de bank genomen met stevige jongens te maken. Dames zie je daar niet zoveel; u begrijpt wat ik bedoel. Modelcontracten – er werd gevraagd hoe het allemaal precies gaat – moeten zeker opgesteld worden, want je moet doen aan "empowerment" van degenen die onderhandelen. Dat is zeker nodig. Ik ben niet van mening dat een enorme leerschool op deze drie projecten moet worden gezet, want dan doen wij voorlopig niks, met alle risico's van dien. Het is immers niet rooskleurig. Wij moeten er echt voor zorgen dat busvervoer, spoorvervoer en taxivervoer integraal worden benaderd. Volgens mij hebben alle woordvoerders gepleit voor meer integraliteit. Dat moet ook op provinciaal niveau gebeuren. Daar is men dan zelf aan de bal en dat lijkt mij nou eens leuk voor bestuurders. Dan valt er tenminste iets te besturen.

De heer **Stellingwerf** (RPF): In het verleden hadden wij 6000 of 3000 km spoor. Nu hebben wij nog maar de helft. Dat is ook niet per ongeluk gebeurd. Dat heeft ook een historie.

De heer **Van Walsem** (D66): Dan kun je het blijkbaar beter aan de provinciale overheid overlaten.

Minister **Netelenbos**: Toen was het Rijk nog verantwoordelijk. De garantie die nu wordt gezocht, is kennelijk niet zomaar te geven. Misschien wordt die afweging juist veel scherper gemaakt op provinciaal niveau, want dan komt het wel heel dichtbij. Dat is altijd beter voor de dynamiek van de besluitvorming. Het valt mij op dat de meeste voorstellen rond de 33 te decentraliseren trajecten door een meerderheid van de Kamer worden gesteund. Er wordt wel een aantal

bezwaren geformuleerd ten aanzien van Noord-Holland. Er is gevraagd of gekeken is naar het aantal passagiers dat wordt verwerkt op deze spoorwegen. Is dat een criterium geweest? Waarom wordt de lijn Amsterdam-Alkmaar-Den Helder niet gerekend tot het kernnet? Er is met de Nederlandse Spoorwegen gesproken over de te decentraliseren trajecten. Wij zijn, al onderhandelend, uitgekomen op het decentraliseren van 33 trajecten. Het is absoluut zo dat de karakteristieken van het Noord-Hollandse deel van het voorstel anders zijn dan van de andere te decentraliseren trajecten. Dat geldt ook voor Leiden-Utrecht. Ik ben van mening dat die lijn te rangschikken is onder de te decentraliseren trajecten. Hetzelfde geldt voor Nijmegen-Roermond. Ik zie niet waarom deze lijn moet worden gerekend tot het kernnet. Voor Noord-Holland ligt dat iets anders. Daar is de afweging gemaakt om ervaring op te doen met een iets andere karakteristiek van het net. Wij gaan daarbij kijken of de provincie Noord-Holland samen met de vervoerders kan komen tot een aantal interessante afspraken. Het is mijn beeld dat de provincie dat voortvarend oppakt en met buitengewoon verstandige voorstellen komt. In die zin vraag ik de Kamer of het niet verstandig is om af te wachten waarmee de provincie komt. Pas dan moet het oordeel worden geveld of een en ander verantwoordelijk is. Tenslotte is het de bedoeling om de gewenste dynamiek te kunnen beoordelen. Noord-Holland is hierbij, omdat het een iets andere karakteristiek heeft dan West-, Midden- en Zuidelijk Nederland, een interessante proeftuin. Dat is de afweging geweest waarnaar wij samen met de Nederlandse Spoorwegen hebben gekeken. Een en ander vindt verantwoord plaats. Het moet worden beoordeeld op de vraag hoe interessant het is voor passagiers.

De heer **Van der Steenhoven** (GroenLinks): Er is net gesproken over de provincie Noord-Holland. Volgens de minister staan de provincies dicht bij de bevolking. De gemeenteraden staan echter nog dichter bij de bevolking. Een aantal gemeenten, Alkmaar, Den Helder en Hoorn, hebben laten weten veel moeite met het voorstel te hebben. Zij voeren met name als argument

aan dat er een knip ontstaat in het intercitynetwerk, omdat veel mensen doorrijden naar bestemmingen in de Randstad. Dat is nu nog mogelijk zonder overstap. Ik weet niet welke interessante voorstellen de provincie gaat ontwikkelen. Ik denk dat de provincie het zeker interessant vindt om de voorstellen te ontwikkelen. Dat vinden zij vast leuk werk. Ik vraag mij echter af of de knip er nu wel of niet komt. Als de knip er wel komt, is het niet zinvol voor de Kamer om deze verslechtering toe te staan.

Minister **Netelenbos**: Ik beluister in de bijdrage van de heer Van der Steenhoven weinig vertrouwen in de provinciale overheden. Dat vind ik een foute kleuring van het debat. De provincies denken uiterst consciëntieus na over een beter openbaar vervoer. Dat gemeenten van tevoren niet akkoord zijn, vind ik gek. Het lijkt mij dat zij eerst moeten kijken wat er wordt uitgewerkt en hoe interessant dat is. Bij de vervoerskenmerken moet men bedenken dat het overgrote deel van de personen die reizen vanuit de provincie Noord-Holland naar andere delen van de Randstad, in Amsterdam of in Amsterdam-Sloterdijk overstappen. Het is dus niet zo dat er niet wordt overgestapt. De aanhaking van het kernnet, casu quo het regionale net en het stadsgewestelijke openbaar vervoer, maakt dat rond de steden sowieso sprake zal zijn van nogal wat vervoerders. Een en ander komt samen bij de steden en blijft niet geïsoleerd van elkaar. Wij zullen dus ook goede afspraken moeten maken over hoe die samenhang wordt gerealiseerd.

In het stuk staat overigens dat ten aanzien van het stadsgewestelijk openbaar vervoer meer samenhang wordt gezocht met het stedelijk openbaar vervoer zoals wij dat nu reeds kennen en minder met het vervoer op het kernnet. Dat is ook het voorstel hier en het is ook logisch, want het stadsgewestelijk openbaar vervoer is bedoeld voor al het vervoer dat relaties heeft met woon-werkverkeer en ander vervoer naar de grote steden toe en moet dus in samenhang worden gezien. Er ontstaan dus afstemmingsvraagstukken en die moeten ook goed worden uitgewerkt, maar om op voorhand al te stellen dat het niks kan zijn, lijkt mij ook een vorm van

conservatisme. Laten wij nu eerst eens beoordelen wat er komt.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Ik heb de scepsis ten aanzien van de provincie op sommige punten wel, maar in dit geval niet. Wel herinner ik eraan dat de minister zegt dat er onderhandeld moest worden over het decentraliseren. Dat is precies het punt dat hier wringt. Er zijn dus blijkbaar geen goede objectieve criteria, op basis waarvan dit beoordeeld wordt. Het zou niet onderhandeld moeten worden, maar er zou gekeken moeten worden naar de vervoerskundige waarde. Van degenen die in Den Helder instappen richting Alkmaar, rijdt 78% door. Uit vervoerskundig oogpunt vind ik het dan voor die mensen niet verstandig dat er een knip wordt gemaakt. Vanuit de vervoerskundige waarde bekeken zit hier minder samenhang met het regiovervoer en moet veel meer waarde worden gehecht aan een aansluiting op het hoofdrailnet. Langs die lijn zou ik de criteria ontwikkeld willen hebben en in dit geval is het nogal evident. Dit soort cijfers heb ik niet over de zuidoostflank en ook niet met betrekking tot de lijn Leiden-Utrecht. Ik zou die overigens graag krijgen. In ieder geval vind ik dat langs die lijn de afweging gemaakt moet worden. Wat schiet de klant er nu mee op als er een extra overstap komt? Wij weten hoe belangrijk comfort, rijsnelheid en dat soort zaken zijn.

De heer **Reitsma** (CDA): Aansluitend daarop, voorzitter: Wij hebben steeds tegen de vorige en deze minister gezegd dat dit pas te beoordelen is als eerst het begrip "kernnet" is gedefinieerd. Hier wringt zich dat wij dat tot nu toe niet hebben gedaan en nooit een heldere visie daarover hebben gekregen. Als de minister een dergelijk groot gebied aanwijst voor regionaal spoor, miskent zij dat het voor een grote groep mensen in de kop van Noord-Holland van grote betekenis is dat zij met een korte reistijd richting Amsterdam kunnen reizen. Dat is in deze afweging niet meegenomen. Dat heeft niets te maken met de vraag of wij al dan niet vertrouwen in de provincie hebben, want dat zou ook ten aanzien van andere onderdelen van het kernnet gevraagd kunnen worden.

De heer **Hofstra** (VVD): Wat zich



wreekt, is het punt van de definitie. Als ik de minister goed begrijp, is dit het kaartbeeld waarbij hetgeen gedecentraliseerd kan worden, via onderhandelingen, niet tot het kernnet behoort. Wanneer als uitgangspunt wordt genomen de vraag wat het kernnet betekent en welke functionele indeling daarbij hoort, kom je wellicht tot een ander beeld. Ik zou willen voorstellen om het simpelweg als volgt te doen: ga aanbesteden wat aanbesteed kan worden – het mag van mij nog wel iets ruimer zijn dan de minister nu voorstelt – en betrek de kernlijnen daar ook bij. De spoorlijnen blijven immers natuurlijk gewoon liggen. Het zou betekenen dat er enige beperkte concurrentie op het kernnet komt en dat zou een uitstekende oplossing zijn.

Minister **Netelenbos**: Uiteraard is met NS gesproken over de vraag wat wel en niet wordt gedecentraliseerd. Er wordt niet zo maar vanuit een ivoren toren iets aangewezen dat voor decentralisatie in aanmerking komt. Er is verder uiteraard gekeken naar herkomst en bestemming van mensen die kiezen voor de trein. Daarbij moet bedacht worden dat Noord-Holland net een iets andere karakteristiek heeft dan de provincies waar geen sprake is decentralisatie. Dat komt door de wijze waarop Noord-Holland in Nederland ligt, en het feit dat je vanuit Noord-Holland altijd naar Amsterdam of Haarlem moet om aan te takken op de rest van het kernnet. In ieder geval is gebleken dat voor het overgrote deel van de mensen de bestemming in de regio ligt. Overstappen is verder toch al vaak aan de orde. Met de opmerking dat er sprake moet zijn van kaartintegratie, ben ik het volstrekt eens. Het feit dat mensen moeten overstappen en de vraag wie er vervoert, zijn twee onderscheiden vraagstukken. In Noord-Holland is nog tamelijk veel landelijk gebied. De netdichtheid van het openbaar vervoer is in Noord-Holland niet erg rooskleurig. Het is dan interessant om na te gaan of zo'n provincie in staat is, een beter totaalnetwerk in de provincie te realiseren. Mijn vraag is dus, niet te zeggen, dit sowieso niet te wensen. Dat is gemakkelijk gezegd, maar daarmee vergroot je het inzicht niet. Het is beter eerst te kijken wat de voorstellen precies inhouden. Pas daarna kan misschien

gezegd worden dat de ideeën goed zijn.

De heer **Van Gijssel** (PvdA): Zegt de minister hiermee toe dat wij stukken krijgen om meer inzicht te krijgen in de vervoerskundige aspecten? Ik denk daarbij aan de noordkop, de zuidoost-flank naast de A73 en de lijn Leiden-Utrecht.

Minister **Netelenbos**: Voor de discussie lijkt het mij zonder meer nuttig iets meer inzicht te geven in het geheel van te decentraliseren treindiensten. Wij zouden wat meer inzicht in parameters moeten geven.

De heer **Reitsma** (CDA): Ik heb nog een vraag over de te decentraliseren lijnen. Als ik mij goed herinner, waren er een paar jaar geleden 29 à 30 lijnen. De lijnen in Overijssel staan al niet meer in het lijstje. De minister heeft nu 33 lijnen op haar lijstje staan. Er zijn dus enkele lijnen aan toegevoegd. Kan de minister aangeven welke lijnen dat precies zijn? Het moeten er minimaal vier zijn.

Minister **Netelenbos**: De lijnen die worden gedecentraliseerd, staan vermeld in de nota. Verder heb ik nog een heel boekwerk aan schriftelijke vragen beantwoord. In bijlage 3 staan de te decentraliseren lijnen.

De heer **Reitsma** (CDA): Dat is mijn vraag niet. Wij hebben een lijst gekregen op basis van het vorige overgangscontract, de zogenaamde contractlijnen. Dat waren er 29. Nu heeft de minister een nieuw overzicht gegeven met 33 lijnen. Welke vier lijnen zijn er toegevoegd?

Minister **Netelenbos**: Ik blijf verwijzen naar het overzicht.

De heer **Reitsma** (CDA): Wij zoeken het zelf wel uit.

Minister **Netelenbos**: Dat lijkt mij een goed idee.

De **voorzitter**: Ik constateer dat de minister heeft toegezegd ons achterliggend materiaal te zullen toesturen over de vervoersbehoefte.

Minister **Netelenbos**: Er is gesproken over de combinatie van te decentraliseren lijnen en de verplichting tot het aanbesteden van

concessies. De vraag is of beide wel moeten samengaan. Kan er worden gedecentraliseerd, zonder dat er sprake is van het aangaan van concessies? In het stuk dat de Kamer is toegezonden, wordt gekozen voor het automatisme. Als er sprake is van een mededeling van de provincie dat zij zover is en haar rol wil gaan vervullen, is er sprake van decentralisatie. Vervolgens worden er afspraken gemaakt met een vervoerder. Naar mijn idee is dat conform het regeerakkoord. Ik heb die tekst ook niet voor niets voorgelezen. Materieel wordt hetzelfde bereikt wat de heer Van Gijssel, maar ook anderen hebben verwoord. Als de provincie namelijk niet van plan is, afspraken te maken met nieuwe vervoerders, blijft het vervoer verzorgd worden door de Nederlandse spoorwegen en is er geen sprake van verandering. Als de provincie een rol wil gaan vervullen in het openbaar vervoer en er afspraken gemaakt worden, is er sprake van automatisme.

De heer **Van Gijssel** (PvdA): De kern is toch dat er aansluiting gezocht wordt bij het regionaal vervoer? De vraag is toch niet of de NS voor de provincie rijdt of voor de Staat der Nederlanden? Geprobeerd moet toch worden, in de dienstregeling aansluiting te krijgen op het regionaal vervoer? Daarom krijgt de provincie die rol toebedeeld, ongeacht de vraag of het aanbesteed wordt ja of nee. In het regeerakkoord wordt gesproken over een derde deel. Dat sloot aan bij het regime voor het stads- en streekvervoer. Volgens mij is die afspraak gemaakt.

Minister **Netelenbos**: Nee, er wordt ook nog een andere discussie gevoerd, namelijk over marktmacht. Marktmacht speelt hierbij een rol. Als het gaat om de relatie tussen de Staat der Nederlanden en de Nederlandse spoorwegen worden de afspraken met de NS door het Rijk gemaakt. Dat lijkt mij overzichtelijk. Het is ook niet echt een verbetering om van alles en nog wat te veranderen in de verhouding tussen de NS en de provincie als de verhoudingen verder niet veranderen, het vervoer ongewijzigd blijft en zonder dat men concessies behoeft uit te geven. Want wat voor een contract is dat dan? Dat is een afspraak tussen Rijk en provincie; de provincie kan haar invloed alleen

laten gelden via de prestatieafspraken bij de concessieverlening, wat eenzelfde relatie is als die tussen het Rijk en de NS. Wil je niets veranderen, dan kun je wel iets roepen en dat doet men nu natuurlijk ook al wel, maar dat krijgt niet de kracht van de macht die je hebt door de concessieverlening. De heer Hofstra heeft misschien wel de meest pregnante uitspraken over de macht van de markt gedaan. Nu is er niet alleen in dit dossier, maar ook in het kader van de Wet personenvervoer 2000 voor gekozen, op de Nederlandse schaal te zorgen voor een level playing field. Een monopolist die met meer marktwerking te maken krijgt, is dan natuurlijk de slechtst denkbare uitkomst van zo'n proces. Je zult nog andere partijen nodig hebben die bepaalde prestaties kunnen leveren waaruit conclusies te trekken zijn. Daarom probeer je in Nederland enige verandering in de marktverhoudingen teweeg te brengen, waarbij je natuurlijk over het percentage van de marktwerking kunt twisten. Daar komen wij bij de behandeling van de wet nog wel op terug, want zoiets moet je natuurlijk wettelijk regelen. De Wet personenvervoer 2000 bevat ook een voorstel voor het busvervoer, maar het behoort in ieder geval bij dit hele proces om afspraken te maken over de macht van de markt, hoe klein Nederland in de Europese verhoudingen ook is. Als je dat niet wilt, rijst natuurlijk de vraag waar wij nu eigenlijk helemaal mee bezig zijn.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Dat vraag ik me ook wel eens af. Wat is de macht van de markt in Frankrijk en in Duitsland? Als er voor heel Duitsland een artikel geldt waarin bepaald wordt dat het marktaandeel 50% is, dan gaat het om megabedrijven, terwijl het in Nederland, België en Luxemburg om minibedrijfjes gaat. Dat vind ik geen verstandige lijn. De heer Hofstra zegt terecht dat hij geen gekke Henkie meer wil zijn; in de afgelopen jaren blijktbaar wel, maar daar is hij nu van teruggekomen. Ik vind dat de minister hier te gemakkelijk overheen stapt, voorzitter.

Minister **Netelenbos**: Als je verhoudingen wilt veranderen, als je meer competitie wilt, dan kun je die niet organiseren met een monopolist in Nederland. In 1995 heeft de Kamer

al gekozen voor een traject met verschillende spelers op het veld van het openbaar vervoer, dus moeten wij definiëren wat wij daarbij redelijk vinden. Daaruit komt een percentage voort; een bedrijf mag bijvoorbeeld niet meer dan 50% van het totale vervoer verzorgen. Als je dit niet wilt, is de uitkomst van het traject waaraan wij al een aantal jaren geleden begonnen zijn, ongewis. Je zou dan namelijk een monopolist meer competitie moeten laten verzorgen, waarbij het enige sturingsmiddel door de prestatiecontracten gevormd wordt. Overheden en consumentenorganisaties hebben dan wellicht allerlei noten op hun zang, maar je kunt dan niet afmeten wat de mogelijkheden van andere vervoerders zijn. Omdat wij al aan dit traject begonnen zijn, moeten wij afspraken maken over de juiste machtsverhoudingen op de Nederlandse markt.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): De minister zei dat het een Europese markt is, maar het gaat nu om het regionale spoorvervoer. Vervolgens merkte zij op dat de marktmacht gedefinieerd moet worden. Mijn uitgangspunt is dat de beste wint. Dit kan de bestaande regionale vervoerder of de NS zijn, maar ook een Fransman of een Duitser. Het gaat mij echter te snel om op voorhand te bepalen dat de NS niet mogen meedoen totdat zij hun marktmacht in het regiovervoer tot 50% gereduceerd hebben. Ik zie hiervan ook de noodzaak niet in. In Duitsland, Frankrijk en de regio's gaat het om grote en sterke bedrijven. Waarom mag die marktmacht daarop niet van toepassing zijn? Ik vind het trouwens in Europees kader, het is een Europese ruimte en een Europese aanbesteding, niet gerechtvaardigd.

Minister **Netelenbos**: In mijn algemene inleiding wees ik op de Europese ruimte en toen merkte ik aan de lichaamstaal van de diverse woordvoerders dat zij dit buitengewoon pretentief vonden. Laten wij het eerst maar eens op Nederlandse schaal regelen; dat las ik van de gezichten af. Ik ben er dus blij om dat dit nu plotseling anders ligt. Ten aanzien van de concessieverlening voor de regionale netten wordt voorgesteld dat de NS kunnen meedoen, maar nooit in een meerderheidspositie. Dit is uiteraard

besproken en men heeft daar geen bezwaar tegen. Hierdoor wordt in de nieuwe verhouding een andere dynamiek gebracht. Het is de bedoeling dat er meerdere spelers meedoen en daardoor is die minderheidspositie gerechtvaardigd. De heer Van Gijzel merkte op dat de beste wint, maar ik wijs erop dat degene die hier al jarenlang een monopolistische positie inneemt vrij gemakkelijk wint.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): U hebt gezegd dat\_

De **voorzitter**: Neen, wij stoppen ermee. U bent al 20 minuten over hetzelfde onderwerp bezig. Als u nog meer wilt opmerken, is dat voor uw tweede termijn. De minister vervolgt haar betoog.

Minister **Netelenbos**: Voorzitter! Gevraagd is of het voor de hand ligt om onderscheid te maken tussen intercity's en stoptreinen. Vanuit verschillende provincies is erop aangedrongen om het stoptreinenregime bij de regionale aanbesteding onder te brengen. Ik heb daarvoor niet willen kiezen, omdat de voorliggende operatie uiterst ingewikkeld is. Wij allen moeten voor een succes zorgen en dat is lastig genoeg. Als het stoptreinenregime een andere invulling krijgt dan het intercityregime ontstaat een extra complicatie. Wel zullen wij dit aspect bij de evaluatie goed in de gaten houden, omdat er uiteraard een relatie tussen beide regimes bestaat. Ook de HSL heeft een relatie met het begrip integraal. Hoe moet de ontwikkeling van de HSL in relatie tot die bij het kernnet worden gezien? In dit stadium wil ik hierop formeel reageren. In juni hebben wij met elkaar gesproken over de aanbesteding van het vervoer via de HSL. Ik heb voorgesteld om de NS onderschands te laten bieden op het binnenlandse vervoer via de HSL. Ook wordt een marktverkenning gehouden met betrekking tot het binnen- en buitenlandse vervoer via de HSL. Op deze manier kan voldoende benchmarking worden georganiseerd. De commissie heeft het stuk gekregen. In juni hebben wij nog een aardige discussie gevoerd over dit Engelstalige stuk, maar het is inmiddels vertaald. De NS hadden tot 15 augustus de tijd om een bod te doen, zij vroegen uitstel tot 1 september en dat is

verleend. Dit betekent dus dat de NS een bod hebben gedaan. Op dit moment wordt het beoordeeld op de vraag of het ontvankelijk is. Zoals ik al heb laten weten, heb ik een onafhankelijke commissie in het leven geroepen die aan de regering een advies uitbrengt over de vraag hoe het zit met de prijs en de kwaliteit. Dit betekent dat er naar verwachting in de loop van oktober meer over te zeggen is. Omdat wij te maken hebben met formele procedures, kan ik op dit moment niet meer zeggen dan wat ik nu gezegd heb. Ik hoop dat daar enig begrip voor bestaat, omdat ik niet vrij ben, zonder grote juridische gevolgen, om er zomaar over te communiceren.

Wel kan ik nog het volgende zeggen. Het viel mij in juni, maar ook nu weer op dat er voortdurend allerlei rijke gedachten worden geformuleerd over de manier waarop het zou moeten. Toen ik naar de opmerkingen van afgevaardigden over wenselijkheden luisterde, bevroop mij het gevoel dat wij de miljarden zo kwijtraken als wij niet oppassen. Men moet zich voorstellen dat het bedrijf NS en de Nederlandse staat niet altijd een parallel belang hebben. Wij hebben een belang met betrekking tot prijs en kwaliteit. Dat wordt beoordeeld. Als er in het openbaar voortdurend opmerkingen worden gemaakt over gewenste uitkomsten, is het erg moeilijk onderhandelen. Ik hoop dat nu wordt gekeken naar de vraag hoe het met het bod zit. De beste wint, zoals wij in juni hadden afgesproken.

De heer **Van den Berg** (SGP): Ik heb begrip voor het feit dat de minister op dit moment niet het achterste van haar tong kan laten zien. Ik zal daar verder ook niet op aandringen. Wil zij wel schetsen hoe zij de samenhang ziet tussen de beslissing op dit dossier en de onderhandelingen over het prestatiecontract?

Minister **Netelenbos**: Ik ben het eens met de opmerking – ik dacht dat de heer Reitsma dat als eerste zei – dat het prestatiecontract uiteindelijk ook rekening dient te houden met mogelijkheden c.q. onmogelijkheden tot integraliteit. In de tijd kan dat ook.

Voorzitter! Velen hebben gesproken over de chipkaart. Wij horen er niks van, zeiden zij. Hoe zit het ermee, vroegen zij. De heer Van der

Steenhoven zei: marktwerking in het spoor kan absoluut niet zonder de chipkaart. Gebeurt er eigenlijk wel iets, vroeg hij. In juli is een intentieverklaring met de vervoerders en de andere overheden getekend. Ik dacht dat ik de intentieverklaring had toegestuurd aan de commissie. Als dat niet het geval is, zal ik ervoor zorgen dat de leden het stuk alsnog krijgen. Er wordt voluit gewerkt aan de ontwikkeling van de chipkaart. De verwachting is dat de kaart er per 1 januari 2002 kan zijn. Er lopen enkele grote proeven in Groningen, Maastricht, Utrecht en Den Haag, waarbij de kaarten worden beproefd. Er zijn financiële instellingen bij betrokken. De heer Van Gijzel komt iedere keer met een voorbeeld uit een ver verleden. Na 1987 is de chip echter heel wat verder ontwikkeld. De tijd en de ontwikkelingen gaan snel. Wij gaan ervan uit dat het lukt. Er zijn al heel wat steden in de wereld die werken met chipkaarten. Ik zie het vol vertrouwen tegemoet. Daarnaast – 2002 is altijd nog later dan 2001 – is de kaartintegratie een voorwaarde om te komen tot een verantwoord stelsel van marktwerking in het openbaar vervoer. Dit betekent dat over en weer afspraken dienen te worden gemaakt over de manier waarop moet worden omgegaan met de verschillende kaarten, over het gebruiken van elkaars kaarten en over het gebruik van de strippenkaarten. Die gesprekken worden gevoerd, waar al sprake is van decentralisatie. Van onze kant is dit echt een voorwaarde om ervoor te zorgen dat een en ander goed wordt geregeld voor de passagiers.

De heer **Van der Steenhoven** (GroenLinks): Voorzitter! Op zichzelf heeft iedereen, zowel kabinet als de vervoerbedrijven, de intentie om de chipkaart te ontwikkelen. Er zijn ook lokale experimenten. We weten echter allemaal, dat er ook behoorlijk wat problemen aan vastzitten, ook financiële. In allerlei voertuigen moet de apparatuur worden aangepast en het soort systeem is ook bepalend voor de investering. Het gaat om vele honderden miljoenen. Zo lang daarover geen afspraken zijn gemaakt, blijft toch in de lucht hangen wie daarin het voortouw neemt. Wordt het opgelegd of komen er "harde" afspraken met de vervoersmaatschappijen?

Minister **Netelenbos**: Voorzitter! Ik zal die intentieverklaring toesturen. Mobis werkt daaraan mee, evenals alle vervoerders. Het is ook een goede remedie tegen zwartrijden en dus is er een belang aan heel veel kanten. Natuurlijk wordt er een discussie gevoerd over de vraag wie nu eigenlijk wat investeert. Hier moet zakelijk mee worden omgegaan, ook van onze kant. Het is niet echt voor de hand liggend, dat de overheid maar zorgt voor de benodigde investeringen waar men zelf ook een groot belang heeft bij het doen van die investeringen. Dat spel moet gewoon gespeeld worden, maar dat loopt naar mijn indruk goed af. Voorzitter! Vooral de heer Van Bommel heeft een beeld van de tarieven geschetst, waarin ik mij niet zo kon herkennen. De afgelopen jaren is er namelijk een zeer gematigde tariefsontwikkeling aan de orde, vaak nog blijvend onder het inflatiepercentage. Anders dan in het verleden, is dat de afgelopen jaren uiterst beheerst en goed gegaan. In dit voorstel wordt gesteld, dat de rijksoverheid zeggenschap houdt over het maximumtarief. Dat heeft natuurlijk te maken met alle noties van bereikbaarheid en toegankelijkheid van het openbaar vervoer. Dat neemt natuurlijk niet weg, dat een bedrijf ook creatief moet kunnen zijn, anders is het de dood in de pot. Voor interessante arrangementen om nieuwe groepen reizigers aan te boren, krijgt men de ruimte. Er werden allerlei scenario's geschetst, dat men daarin zo creatief mee kan omgaan dat niet gebeurt wat de overheid wil, namelijk een beheerste ontwikkeling van de kosten, maar daarin moeten in het prestatiecontract goede afspraken over worden gemaakt, zodat de bedoeling van het maximumtarief niet door allerlei oneigenlijk gebruik van die doelstelling kan worden ontdoken. Maar het gaat de laatste jaren perfect en dat is iets waar we ook wel eens trots op kunnen zijn. De NS hebben daar een prima prestatie geleverd.

De heer **Van Bommel** (SP): Voorzitter! Het probleem is nu juist, dat wij naar een nieuwe situatie toegaan waarin er sprake zal zijn van een gebruikersheffing. Door decentralisatie kan iemand vaker dan eenmaal het hoger starttarief betalen. Waarom wil de minister op dat punt geen afspraken vastleggen in dat prestatiecontract? Dat is toch

juist een instrument voor de overheid om op dat belangrijke terrein iets voor de reizigers te betekenen?

Minister **Netelenbos**: Daarom wordt ook voorgesteld, dat het maximumtarief ook door de overheid wordt bepaald. Daarmee wordt het speelveld geschetst. Vervolgens moeten stevige afspraken worden gemaakt over de reikwijdte van die afspraak en het niet kunnen ontduiken daarvan. Daar ben ik het mee eens.

De heer **Van Bommel** (SP): Maar dan blijft de vraag liggen over wat er veroorzaakt wordt door de decentralisatie, namelijk dat een nieuwe aanbieder het hoge starttarief zal vragen, waardoor reizigers mogelijk twee keer dat hoge starttarief moeten betalen. Dat neemt u met dit antwoord niet weg. Daar zijn ook vragen over gesteld. Wanneer je op een bepaald traject nu een kaartje koopt en straks wel kaartintegratie hebt maar geen tariefintegratie, moet je twee keer het hoge starttarief betalen.

Minister **Netelenbos**: Dat zijn weer van die doemscenario's, waarvan je altijd maar weer moet afwachten of dat zo gebeurt. Ook bij het openbaar vervoer bus komt af en toe de vraag aan de orde hoeveel strippen je nodig hebt voor welke zone. Die discussie is zeker actueel, maar daar moeten de overheden, dus ook provinciale overheden, ook een rol spelen. Wanneer bij veranderingen altijd de moeizame kanten en nooit de voordelen worden geëtaleerd, gebeurt er niks. Het gegeven dat wij het maximumtarief bepalen en dat de overheden daarbij een rol spelen, moet voldoende zekerheid geven dat het alleszins verantwoord is. De beste garantie wordt niet gegeven als alles maar wordt dichtgespijkerd. Daarmee is een bedrijf niet creatief. Wij moeten niet de wijsheid in pacht willen hebben.

De heer **Van Bommel** (SP): Voorzitter! Ik wil slechts een probleem zichtbaar maken. Het gaat er niet om wie hier alles dicht wil timmeren. Ik wijs op het probleem dat voortvloeit uit de decentralisatie.

Minister **Netelenbos**: De vraag is of het een probleem is. Ik ga daar niet

automatisch van uit. Wij moeten dat natuurlijk goed monitoren. Voorzitter! De heer Van Gijzel heeft een opmerking gemaakt over de prognose van de ontwikkelingen met betrekking tot de passagiers. Hij was geschrokken, omdat de prognose achterblijft bij het SVV 2. Dat is juist. De groei van het aandeel van het aantal reizigerskilometers openbaar vervoer is niet sterk genoeg. Wij moeten straks bij de behandeling van het NVVP ingaan op de vraag hoe wij het openbaar vervoer stevig in positie kunnen brengen. Daarbij hoort zeker ook het rekeningrijden. Het gaat erom dat het aandeel groeit. Relatief gezien wordt er fors geïnvesteerd in het openbaar vervoer, maar het aantal reizigerskilometers blijft helaas achter. Dat vergt een complexe en meer integrale benadering. In het kader van het NVVP worden allerlei gedachten vastgelegd voor een wet die, naar ik hoop en verwacht, tien jaar meegaat.

Ter voorkoming van misverstanden merk ik op dat het veilen, waarover de heer Van Gijzel sprak, uitsluitend betrekking heeft op het goederenvervoer.

Voorzitter! Dan kom ik bij de gebruiksvergoeding. De heer Reitsma heeft gevraagd of de gebruiksvergoeding een Europese verplichting is en of wij daartoe wel moeten overgaan. Die verplichting geldt inderdaad. Wij hebben op dit moment een gebruiksvergoeding op het bedrag nul geïndiceerd. Maar dat is niet de bedoeling van de Europese afspraken. Wij zullen dus moeten komen tot de invoering van een gebruiksvergoeding. De heer Reitsma heeft gevraagd hoe dit in de rest van Europa is geregeld. Ik wijs op de antwoorden op de schriftelijke vragen die hierover zijn gesteld. Daarin wordt een totaaloverzicht gegeven van de verschillende landen. Veel landen heffen al een stevige gebruiksvergoeding. De vergoeding verschilt per land. Soms is er een marginale en soms is er een kostendekkende vergoeding. Soms heeft men eerst het tarief heel hoog gesteld en later weer neerwaarts bijgesteld. Daar is door ons goed naar gekeken. Ik vind de voorstellen die nu voorliggen alleszins verantwoord. De Nederlandse Spoorwegen maken per half jaar zo'n 50 mln. winst extra. Dan is het alleszins redelijk, ook in het licht van datgene wat het Rijk moet

betalen aan beheer en onderhoud van de rails, dat een gebruiksvergoeding wordt geheven die verantwoord is en ook iets voorstelt. In de publieke communicatie is meteen gezegd dat dit zal leiden tot een kostenverhoging, die linea recta wordt doorberekend in de tarieven voor de passagiers. Dit is een primaire reactie, maar hoort niet een vanzelfsprekende reactie te zijn. Ik verwijs naar de kostenopbouw. Het is de bedoeling dat er meer reizigers worden vervoerd, wat leidt tot meer inkomsten. Een deel van de kostenverhoging kan dus worden opgevangen door die hogere opbrengst. Wij werken er op alle mogelijke manieren aan dat mensen makkelijker kiezen voor het openbaar vervoer. Bovendien is door de Nederlandse Spoorwegen steeds aangegeven dat te weinig subsidie wordt gegeven voor de niet-rendabele lijnen, de contractlijnen, en dat daarvoor wel 150 mln. moet worden toegevoegd. Men was daar ontevreden over. In de discussie met NS hebben wij gezegd dat het niet allemaal waar kan zijn. Het kwijtrakken van de onrendabele spoorlijnen moet leiden tot minder kosten. Iedereen heeft wel eens last van zijn eigen redenering. Men maakt goed winst, waarbij natuurlijk een relatie ligt met de toename van het vervoer en de rentabiliteits- en efficiencyvergroting. De Staat investeert per jaar zo'n 1,5 mld. belastinggeld aan beheer en onderhoud. Daarvoor mag natuurlijk wel iets worden teruggevraagd.

De heer **Reitsma** (CDA): Is het juridisch toegestaan om op (onderdelen van) het net nog eventjes geen gebruiksheffing te introduceren? Als er exploitatiesubsidies op onrendabele lijnen moeten worden gegeven, is sprake van vestzak-broekzak als tegelijkertijd een infraheffing wordt geheven. Een nulheffing lijkt in dezen de aangewezen weg.

Minister **Netelenbos**: Er moet conform de Europese richtlijn geheven worden. Dat is niet een nulheffing. Wij hebben dat een tijdje gedaan, maar daar moet een eind aan komen. Het lijkt logisch om het bij de onrendabele lijnen te verrekenen. Immers, anders wordt slechts geld rondgepompt. Wat wij er op deze manier wél uithalen, is kruissubsidiëring. Wij heffen, maar



subsiëren het geld weer terug. Op die manier heeft men er geen last van. Het enige wat hiermee wordt gecorrigeerd, is dat sommige wat meer rendabele contractlijnen wel worden aangesproken op de heffing. Vervolgens wordt subsidie verleend afhankelijk van het niet-rendabel zijn. Dat is beter, want van kruissubsidiëring willen wij af. Je kunt beter op basis van de behoefte subsidiëren. Daarom is de manier zo ingewikkeld. Hoe gaan wij om met de gebruiksheffing? Voor al het vervoer zal het gaan om 320 mln. à 325 mln. Deze heffing komt niet in één keer op NS af. Vanaf 2000 is sprake van een korting van 50%. Het gaat dan dus om 160 mln. tot 163 mln., een bedrag dat langzaam oploopt. Het goederenvervoer opereert in een omgeving die soms met een ander kostenniveau te maken heeft. Daarom is gekozen voor nul tot 50 mln. Afhankelijk van ontwikkelingen die te maken hebben met de doorrekening van kosten, zal dat apart worden uitgewerkt. Ik kom op de taakorganisaties. Kan het uit de NS-organisatie halen van deze organisaties wel allemaal zo snel? De Algemene Rekenkamer heeft kritiek op de gang van zaken uitgeoefend. Welke lessen kunnen daaruit worden getrokken? Moet er dan sprake zijn van ZBO's of niet? Hoe zit het met onafhankelijk toezicht? Kan het één organisatie zijn, of moeten het er meerdere zijn? In het rapport van de Algemene Rekenkamer valt op dat de kern van de kritiek is, dat nieuwe vervoerders via de taakorganisaties te maken krijgen met het bedrijf Nederlandse spoorwegen. Daardoor komt bedrijfsinformatie van andere vervoerders op het bureau van een vervoerder, wat op zichzelf geen goede zaak is. Dat betekent dat wij onvoldoende zijn geslaagd in het uit de NS-organisatie halen van die taakorganisaties en het daardoor geheel onafhankelijk laten functioneren van die taakorganisaties. Na ommekomst van de kritiek van de Rekenkamer heb ik gezegd, het daarmee eens te zijn. Ik heb gezegd dat we er als de wiedeweerga voor gaan zorgen dat we die kritiek gaan pareren, door betere verhoudingen te realiseren. Het is immers erg slecht als er allerlei onduidelijk verhoudingen zijn, waar ook andere partijen in het geding zijn. Er is ons nogal wat aan gelegen om ervoor te zorgen dat de taakorganisaties zo

snel mogelijk uit de NV Nederlandse spoorwegen worden gelicht. Dat is namelijk de enige garantie op verandering van de verhoudingen. Iedere andere manier van werken geeft ambigue relaties. Daarmee zitten de taakorganisaties immers in de NV Nederlandse spoorwegen. Voorzitter! Hoe kun je dat op zo'n korte termijn doen? Niet door allerlei nieuwe verhoudingen te realiseren. In de eerste plaats heb je daarvoor wetgeving nodig. De heer Van den Berg zal de eerste zijn om dat te zeggen. Maar in de tweede plaats vraagt dat om nogal wat onderhandelingen met de taakorganisaties zelf, want ook de mensen daar hebben daarover natuurlijk het een en ander te vertellen. Zij hebben ook invloed door de normale verhoudingen tussen werkgever en werknemer. Dat betekent ook dat het een buitengewoon complexe operatie wordt, waarover het laatste woord nog niet is gezegd. Dat betekent wel dat je de taakorganisaties uit de NV NS kunt halen, door er een structuur-NV voor op te richten. Je haalt ze dus uit de NV Nederlandse spoorwegen, en je maakt er om te beginnen een NV taakorganisaties van. Vervolgens gaan we bekijken wat er verstandig is: kan er sprake zijn van één bedrijf? Ik sluit dat niet uit. Of ligt dat niet voor de hand? Er zal dus met de verschillende organisaties goed moeten worden gesproken over de te onderscheiden rollen en de dynamiek die daaromheen dient te worden georganiseerd. Maar het wordt dus een nieuwe structuur-NV, waarna in de loop van een aantal jaren moet worden gekomen tot nieuwe verhoudingen. Ik zie geen andere manier van werken. Zolang je de taakorganisaties binnen de NV NS houdt, voldoe je niet aan de criteria die van de kant van de Algemene Rekenkamer zijn geformuleerd. Ook komt daarmee niet het proces op gang dat wenselijk is om te komen tot een nieuwe situatie.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): De minister geeft wel een buitengewoon smalle lezing van de kern van de kritiek van de Algemene Rekenkamer, als zij zegt: NS krijgt toegang tot informatie via de taakorganisaties. Als je het rapport van A tot Z leest, is het evident dat daar een probleem zit. Maar het grootste probleem is, dat de overheid gedurende die vijf jaar de taken die in 1995 waren

afgesproken, niet heeft uitgevoerd, en geen voorbereidingen heeft gepleegd om de overgang te maken. U zegt nu dat meteen wordt overgegaan naar een structuur-NV. Wordt het hiermee geen rommeltje? Waar de overheid vier à vijf jaar afwezig is geweest, wil ik de garantie hebben dat nu niet aan de noodrem wordt getrokken in de vorm van een structuur-NV, zonder goede bevoegdheden, een goede taakstelling en een goede financiële onderbouwing. Desnoods moet op papier worden gezet dat dat gegarandeerd goed verloopt. De Rekenkamer richt zich meer op het wegblijven van de overheid waar NS erin sprong bij de beleidsmatige deal, dan op NS.

Minister **Netelenbos**: Ik ben het ermee eens dat die samenvatting aangaande de kritiek van de Algemene Rekenkamer wat kort door de bocht was, maar ik had van de voorzitter maar een half uur gekregen. Wat betreft de taakorganisaties moeten wij naar een nieuwe verhouding. Die moeten naar de overheid. De vraag onder welke organisatievorm dat uiteindelijk gebeurt, vind ik eigenlijk niet eens zo interessant, omdat er verschillende modellen denkbaar zijn op basis waarvan je de overheidsreikwijdte vorm kunt geven. Dat kan via NV's of ZBO's. Dat moet zeker niet rechtstreeks onder mijn departement, zoals wel gesuggereerd door de heer Reitsma. Ik moet daar echt niet aan denken, want dan ben ik zelf aanspreekbaar op ieder blad op de rails. Dat wil ik mijzelf en mijn organisatie niet aandoen. Het gaat erom dat op redelijke afstand maar wel onder ministeriële verantwoordelijkheid het een en ander dient te worden geregeld. In welke vorm je dat precies vastlegt, daarover zal nog flink gesproken moeten worden. Het is wel nodig dat je op een gegeven moment, eigenlijk van de ene dag op de ander de taakorganisaties uit de NS tilt en in de nieuwe tijdelijke organisatie onderbrengt. Dat is de beste garantie om tot de nieuwe verhoudingen te komen. Zolang dat niet het geval is, praat ik op een andere manier met die organisaties. Ik moet bij wijze van spreken onderhandelen met de NV Nederlandse Spoorwegen. Ik heb wellicht enige invloed via de raad van commissarissen maar ik heb maar een heel marginale relatie tot

hetgeen er dient te gebeuren. Het streven is dat je voluit verantwoordelijk bent voor het proces maar dat je de verhouding in de organisatorische relaties hebt opgeklaard. Dat is een ingewikkeld proces. Het leent zich ook niet om alles in het voortraject precies uit te schrijven omdat ik dan niet kom tot de één op één ontvlechting. Ik vraag daarvoor begrip, want per slot van rekening gaat het om zeer grote en complexe organisaties die in een geheel andere structuur moeten worden ondergebracht. Dat is niet iets wat je zomaar even regelt.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Daar kan ik mij wel wat bij voorstellen, maar u heeft gevraagd om het per 1 januari 2000 te effectueren. Dat vraagt van ons grote toeschietelijkheid, zeker als ik constateer dat er ten aanzien van taken, verantwoordelijkheden, bevoegdheden, instrumenten en financiering nog niets geregeld is. U zegt dat u het er nu uit gaat trekken om ermee aan de slag te gaan. Welnu, dan wil ik wel weten op welke termijn wij als Kamer daarover dan iets tegemoet kunnen zien. Anders is het gewoon een sprong in het diepe.

Minister **Netelenbos**: Het moet inderdaad geen rommeltje worden. Het wordt ook geen rommeltje, want dat zou buitengewoon onverantwoordelijk zijn. Echter, op een gegeven moment moet je in zo'n complex proces de stap naar de andere kant van het spectrum zetten. Dat is echt onvermijdelijk. Anders blijf je in een verhouding zitten die zich niet leent tot het maken van de juiste afspraken. Er gaat natuurlijk enige tijd overheen voordat wij gekomen zijn tot een nieuwe werkverhouding en een nieuwe wettelijke constructie. Over de vraag of Railned, RIB en de verkeersleiding in één organisatie kunnen blijven, wordt op dit moment nog verschillend gedacht. Ik sluit die optie niet uit. Anderzijds is er een benadering denkbaar waarbij RIB er geen onderdeel van uitmaakt omdat het anders een verkeerde verhouding inhoudt met anderen. Dat zijn zaken waarover in wijsheid besloten moet worden, maar wel blijft gelden dat tijdens de verbouwing het werk gewoon doorgaat. Er moet een heel stevig management op die organisatie worden gezet. Ik heb natuurlijk heel stevige managers op mijn

departement, maar ik laat dit toch liever doen door anderen.

De heer **Reitsma** (CDA): Het lijkt mij het beste dat de minister op korte termijn de Kamer nader schriftelijk informeert over de wijze waarop zij deze problematiek gaat aanpakken en binnen welke tijdspanne. De minister gaat nu namelijk wel wat heel kort door de bocht, als het gaat om de uitvoering van de motie-Remkes, die mede is ondertekend door D66 en het CDA en die tot doel had de taakorganisaties die ontkoppeld moesten worden primair onder de verantwoordelijkheid van de overheid te brengen. In de motie-Van den Berg stond dat dat zo snel mogelijk moet gebeuren en wel op 1 januari 2000, maar dat de minister eerst wel het wettelijke kader rond moet hebben. De minister omzeilt die twee ijkpunten nu wel heel gemakkelijk. Zij zegt dat zij het gaat ontkoppelen en een nieuwe structuur-NV op gaat richten. Structuur-NV's worden over het algemeen echter alleen opgericht als dat gekoppeld is aan machtigingswetten. Het lijkt mij dan ook wat complexer dan de minister het nu voor doet komen. Over de vraag of het primair onder de minister moet in een ZBO of in een NV wordt in de Kamer ook verschillend gedacht. Het lijkt mij goed dat de minister ons op heel korte termijn hierover informeert, zodat zij weet welke lijn zij in kan zetten die ook door het parlement wordt gesteund.

Minister **Netelenbos**: Ik zal het een en ander op papier zetten. Ik wil de heer Reitsma er echter wel op wijzen dat de definitieve vormgeving iets anders kan en zelfs moet zijn dan de start van het uit elkaar halen van de NV Spoorwegen en de taakorganisatie. Dat kan niet anders. Dat heeft te maken met het hele proces dat vervolgens aan de orde is en de onderhandelingen die daarover ook binnen die taakorganisatie zullen moeten worden gevoerd. Dan moet je met de juiste partijen onderhandelingen voeren. Dat is op dit moment nog een beetje te ingewikkeld. Ik vraag daar begrip voor. Het is een operatie die zijn weerga niet kent, maar ik ben het ermee eens dat dat verantwoord moet gebeuren. Ik ben het er ook mee eens dat het werk maximaal en optimaal door moet gaan. Ik zal proberen om dat te schetsen. Dat betekent dat bij de

behandeling van de Spoorwegwet er knopen zullen worden doorgehakt over de definitieve vormgeving. Dat hoeft niet uit te sluiten dat tijdelijk voor een ander model wordt gekozen. Het is daarbij gemakkelijker om van de ene NV naar de andere NV te gaan, dan van een NV naar een ZBO. Dat laatste redden wij echt niet en dat zou bovendien onverantwoord zijn. Ik heb geschetst hoe wij uiteindelijk kiezen voor een model. Dat is een onderdeel van verdere besluitvorming en overleg. De wet moet dat uiteindelijk bepalen. Die wet kan hier volgend jaar worden besproken.

De heer **Reitsma** (CDA): Voorzitter! Ik...

De **voorzitter**: Laten wij hier nu maar mee stoppen. Als u nog wat te melden heeft, kan dat in tweede termijn. De minister vervolgt nu haar betoog.

Minister **Netelenbos**: Voorzitter! Ik ben het eens met degenen die hebben gezegd dat er een goed onafhankelijk toezicht moet komen. Ik ben binnen mijn departement gewikkeld in stevige discussies over allerlei inspecties met betrekking tot mobiliteit, openbaar vervoer en andere vormen van vervoer. Ik ben van mening dat er alle aanleiding is om nog eens goed te kijken naar de manier waarop wij onze inspecties hebben geregeld en de vaak erg sectorale manier waarop wij dat hebben gedaan. Dat is een complex debat. Ik ben echter van mening dat toezicht en inspectie zeer onafhankelijk moeten zijn, maar wel onder ministeriële verantwoordelijkheid moeten vallen. Ik zal in de loop van volgend jaar – dit is niet iets dat ik op korte termijn kan realiseren – met een voorstel komen over de wijze waarop binnen het departement met dit soort vragen om moet worden gegaan.

De heren Van Gijzel en Van der Steenhoven hebben een opmerking gemaakt over de consumentenorganisaties en de verantwoordelijkheid van de overheid om de organisaties in zo'n positie te brengen dat men daar vorm en inhoud aan kan geven. Er worden nu projectsubsidies verleend aan de consumentenorganisaties. Rover, Consumentenbond en ANWB hebben de afgelopen drie jaar subsidies gekregen om bijvoorbeeld

onderzoeksprogramma's uit te voeren of om een informatie-achterstand in te lopen. Er worden dus subsidies gegeven, maar niet structureel, in de zin dat er geen doelen worden benoemd. Ik vind dat zelf een goede manier van subsidie geven. Ten slotte moeten consumentenorganisaties ook leden mobiliseren. Je moet wel het gevoel hebben dat men ook namens anderen spreekt en dat je niet uitsluitend te maken hebt met een soort professionele voorhoede zonder achterban. Dat is wel eens een probleem waar je mee wordt geconfronteerd. In die zin moet men ook zelf voor inkomsten zorgen. Er is al sprake van een financiële relatie. Ik stel voor dat wij bij de behandeling van de wet wat meer ingaan op de consumenteninvloed en de uitwerking daarvan in de notitie die de leden hebben gekregen. Een aantal leden heeft opmerkingen gemaakt over de Zuiderzeespoorlijn. Uiteraard moet ik ook nog reageren op het plan van de Partij van de Arbeid over BB21 en 25 KV. Het is bekend dat er bij de Zuiderzeespoorlijn sprake is van het maken van een keuzenotitie. Ik hoop de Kamer tegelijkertijd met de stukken die zij krijgt over de noordoosttak van de Betuwelijn – zoals bekend, komt dat 24 september in het kabinet – de stukken te sturen over de Hanzespoorlijn versus de Zuiderzeespoorlijn. Er is immers een relatie tussen beide. Het stuk en de procedure die wordt uitgewerkt staan dan tot de beschikking van de Kamer. Dan kom ik op de nota van de Partij van de Arbeid over het aanpassen en het verbeteren van de bestaande tracés waardoor er sneller kan worden gereden en er meer capaciteit ontstaat op het bestaande spoorwegnet. Ik heb die nota pas gekregen. Er gaan daarbij bedragen over de tafel waarnaar ik nog eens heel goed moet kijken. Ik zal proberen om een eerste reactie te geven op het stuk voordat wij met elkaar spreken over de begroting en het MIT. Ik kan dat nu niet zomaar uit de losse pols doen. Ik wil het volgende gesteld hebben. De Kamer krijgt een brief of heeft net een brief gekregen over de aanpak waarvoor wordt gekozen bij het ontwikkelen van 25 KV en BB21 in het bestaand spoorwegnet en de studies die daarvoor dienen te worden verricht. Het is niet zomaar

makkelijk te implementeren. In het MIT zit geld voor onderzoek en vanaf 2006 is er ook een investeringsprogramma van 200 mln. per jaar om het bestaande spoorwegnet te verbeteren. Dat zijn andere bedragen dan die welke in de nota van de Partij van de Arbeid staan. Ik moet dus heel streng zeggen dat het MIT in beton is gegoten. Die afspraak hebben wij vorig jaar met de Kamer over het MIT gemaakt, maar ook met de verschillende provincies. Wij hebben hier al eens flink gediscussieerd over de betrouwbare overheid. De leden zullen zich dat nog wel herinneren. Ik sta dus pal voor de afspraken die met al die provincies zijn gemaakt. Of dat leidt tot het kunnen realiseren van dit soort plannen, moet ik uiteraard goed bekijken. Hoe ik hier tegen aankijk, zal ik de Kamer laten weten voor de behandeling van de begroting en het MIT. Ik kan in dit stadium nog niet zoveel meer zeggen. De ontwikkeling van BB21 en 25 KV dient zich natuurlijk aan. Daar hebben wij al vaker over gesproken. Dat leidt tot capaciteitsvergroting. Voorzitter! Misschien ben ik op een aantal kleine onderwerpen niet ingegaan, maar ik dacht dat ik de meeste vragen had beantwoord.

**De voorzitter:** Dan zijn wij hiermee aan het einde van de eerste termijn van de minister gekomen. Voor de tweede termijn zijn overgebleven voor de heer Van Gijzel 14 minuten, de heer Hofstra 27 minuten, de heer Reitsma 12 minuten, de heer Van Walsem 16 minuten, de heer Van der Steenhoven 5 minuten, de heer Van Bommel 8 minuten en, als presentje van de voorzitter, voor de heer Van den Berg en de heer Stellingwerf ieder 1 minuut.

De vergadering wordt van 17.00 uur tot 17.10 uur geschorst.

#### **Tweede termijn van de zijde van de commissie**

**De heer Van Gijzel (PvdA):** Voorzitter! De minister heeft niet geantwoord op mijn vragen over de verwachting van de marktordering. Men gaat ervan uit dat op reistijd, punctualiteit en comfort grotere winst ten opzichte van de auto te behalen valt. Dat vormt de basis van het onderhavige stuk. De minister heeft in oktober de Spoorwegwet toegezegd. Mij lijkt dat

prima. Deze wet bevat alle elementen van ordening, infrastructuur, veiligheid en taakorganisatie. Juist omdat deze wet al deze elementen bevat, is het zaak dat zij goed behandeld kunnen worden. Dat zou voor 1 januari 2001 afgehandeld moeten zijn. Of wij dat in die tijd kunnen afhandelen, moeten wij maar afwachten. Ik vraag mij af hoe het debat van vandaag in het concept van de Spoorwegwet tot uitdrukking kan komen als het voorstel nu al bij de Raad van State ligt.

**Minister Netelenbos:** Voorzitter! Ik moet mijzelf even tegenspreken. Het wetsvoorstel wordt in oktober naar de Raad van State gestuurd. De uitkomsten van dit debat zullen nog in het voorstel worden verwerkt.

**De heer Van Gijzel (PvdA):** Dat betekent dat wij het wetsvoorstel pas volgend jaar zullen krijgen. Dat zet de behandeling nog iets meer onder druk.

De minister heeft toegezegd ons nog de nodige gegevens over de vervoerskundige criteria te zullen toesturen. Ik wacht deze met grote belangstelling af, omdat voor ons de vervoerskundige criteria voor de knip van vitale betekenis zijn om te kunnen beoordelen of deze harde knip wel gerechtvaardigd is.

**De heer Van Bommel (SP):** De heer Van Gijzel was in zijn eerste termijn zeer duidelijk over de kop van Noord-Holland. Hij heeft daarover zelf cijfers genoemd. Heeft hij nog meer gegevens nodig om dat specifieke onderdeel te kunnen beoordelen?

**De heer Van Gijzel (PvdA):** Voor de lijn Den Helder-Alkmaar vind ik 78% heel erg veel. Ik heb deze cijfers van de gemeente Alkmaar. Ik hoop dus dat de minister ze kan verifiëren. Als je vanuit dat gezichtspunt naar de gebruiker kijkt, lijkt het mij evident de lijn in het integrale net te houden. Ik wil echter ook de cijfers zien voor de andere lijnen, zodat wij de juiste afweging kunnen maken. Er is uitgebreid gesproken over aanbesteding versus decentralisatie. In het regeerakkoord staat zoals de minister terecht citeert, dat een derde deel wordt aanbesteed. Dat is echter geen automatisme. Er moet dus gedecentraliseerd worden vanuit de gedachte dat wat je de klant aanbiedt, beter tot uitdrukking komt.

De minister moet dan vertrouwen hebben in de provincie, omdat het vervolgens aan de provincie is om te bekijken wat daarvoor de beste vorm is. Een en ander valt onder het regime van het stads- en streekvervoer. Daarvoor geldt 35% aanbesteding binnen een bepaalde termijn. De minister heeft gezegd de aanpassing van het prestatiecontract jaarlijks te toetsen. Ik zou het aardig vinden als op basis van die toetsing zo'n contract regelmatig bijgesteld kan worden. Een keer in de vijf jaar vind ik te weinig. Bovendien heeft de minister gezegd de voortgang jaarlijks te willen controleren. Bij de bonus-malusregeling denk ik niet aan eenrichtingsverkeer. De minister vindt dat lastig voor de overheid. Als je echter zo'n contract afsluit, is ook de overheid partner daarin. Dus ook van de overheid mag een inspanningsverplichting verwacht worden. Ik vind het jammer dat ik niets heb gehoord over de genoegdoeningsregeling voor klanten. Het is belangrijk, te weten of die malus zowel vanuit de overheid als vanuit het bedrijf uiteindelijk bij de klant terecht komt, die er echt de dupe van geworden is. Daar is misschien nog niet over nagedacht, maar de minister dient daarop nog wel te antwoorden. De minister noemt de kaartintegratie een intentieverklaring. Het lijkt mij een goed idee in het afzonderlijke contract vast te leggen wat daarmee over en weer gaat gebeuren. Het is immers van vitale betekenis om tot een geïntegreerd net te kunnen komen, zelfs op die plaatsen waar wij tot een knip zijn overgegaan. De klant is niet geïnteresseerd in de vraag wie verantwoordelijk is voor het openbaar vervoer. De klant is geïnteresseerd in goed openbaar vervoer, in goede aansluiting en één kaart. De klant moet niet de dupe worden omdat wij het op een andere manier organiseren. Met betrekking tot de consumentenorganisaties is het goed dat er projectsubsidies zijn. Ook de oproep van de minister ter stimulering van het werven van meer leden is goed. Zolang dat nog niet het geval is, is subsidiëring gerechtvaardigd. Misschien vallen er overigens afspraken te maken over een en ander. Ik heb niets gehoord van de minister over het gekwalificeerd adviesrecht noch het adviesrecht met betrekking

tot de nationale concessies. Ik zou graag van de minister willen horen hoe een ander in elkaar zit. Over de periode van zes jaar heeft de minister gezegd dat wij dit onderwerp bij de Wet personenvervoer moeten behandelen. Dat lijkt mij op zichzelf goed. Ik heb daarop al een voorschot genomen door aan te geven dat wij enigszins in de problemen zitten op dit punt. Ik heb tegen de vorige minister gezegd dat zij ons een kunstje heeft geflikt bij de concessie aan Lovers, die verleend werd onmiddellijk nadat de Kamer op reces ging. Ik heb dat ook overeind gehouden. Naar mijn stellige overtuiging is door de minister meerdere keren meegedeeld dat de concessie zou vervallen bij de nieuwe structuur. Dan zit deze minister en ook de Kamer met de gebakken peren. Dat is ernstig. Ik zal dit dan ook nog eens zorgvuldig nagaan. De minister heeft over de HSL gezegd dat zij de ontvankelijkheid van het bod van de NS zal onderzoeken. Ik ben benieuwd wat zij daarmee precies bedoelt. Ik heb vandaag gehoord wat de wens is van een groot deel van de Kamer. Ik kan mij daarbij heel veel voorstellen. Ik vind druk op de NS echter belangrijk om tot een goed bod te komen. Ik denk dat beide componenten, aan de ene kant druk op de NS voor een goed bod en aan de andere kant de primaire wenselijkheid van integraliteit van het net, in samenhang gezien moeten worden. Ik hoop dat de minister het bod van de NS aan deze twee uitgangspunten toetst. Zij moet daarbij niet tot in het laatste detail ingaan op de procedure, maar toetsen op de inhoud. Ik heb de zin over het veilen nog eens gelezen. Ik denk dat er een komma in die zin moet worden verplaatst. De zin kan gelezen worden zoals de minister het uitlegt. Ik ga er dus vanuit dat het ook zo gelezen moet worden. Dan moet echter wel de plaats van de komma worden aangepast. Ik vind het goed dat de minister zegt het geheel van de taakorganisaties nog eens goed en integraal te willen bekijken, misschien met behulp van buitenaf. De minister stelt in opzet een structuur-NV voor. Wij hebben daar in het verleden ervaringen mee opgedaan. Het gaat dan om de zeggenschap vanuit de Kamer en de overheid. Het gaat hier immers om vergaande stappen. Het zonder dat

wij op de hoogte zijn van de structuur met betrekking tot de taken, de verantwoordelijkheden, de instrumenten, de bevoegdheden en de financiering één op één uitplaatsen vind ik in dit opzicht een te groot risico. Ik geef een, misschien niet gelukkig, voorbeeld. Er is strijd over het VPT-systeem, het vervoer per trein. De aansturing daarvan ligt nu in belangrijke mate bij de NS. Railned en de verkeersleiding zeggen dat de aansturing daar weg moet, omdat er anders geen optimaal gebruik van kan worden gemaakt. Het één op één uitplaatsen betekent dat het niet in de nieuwe structuur zit. Die blijft dan voor altijd bij de NS zitten. Er moet dan ook sprake zijn van een dubbeltraject. Aan de ene kant moet er een boedelscheiding komen met de NS. Aan de andere kant moet er vervolgens op basis van de nieuwe boedel een goede verantwoordelijkheidsverdeling komen, compleet met de noodzakelijke instrumenten, de financiering en de bevoegdheden. Dit zijn twee losse trajecten. Het is buitengewoon lastig om die binnen vier maanden tot stand te brengen. Ik ben nog steeds niet gerust op een goede afloop op dit punt. De minister wel. Ik hou echter zo mijn zorgen op dit vlak. Ik wil een garantie hebben. Die moet er komen, omdat het anders niet goed zal aflopen. Over de 50% aan marktmacht heb ik tijdens een interruptie al gezegd dat het gaat om één Europese ruimte. Ik denk dat het doel van de minister en dat van de fractie van de PvdA op zichzelf gelijk is. Over het instrument, namelijk de 50% aan marktmacht, bestaat echter een verschil in opvatting. Het is voor de klant niet het optimale instrument om tot een maximale bediening te komen. Ik wil het langs een andere lijn brengen. De markt is voor een aantal spelers immers zo toegankelijk dat de marktmacht niet noodzakelijk is. Wat mij betreft is het gewoon: "de beste wint". Met betrekking tot de financiering zegt de minister dat sprake is van een koekje van eigen deeg bij de NS. Daar kan ik mij iets bij voorstellen. NS stelt dat het voor haar veel duurder is en dat er jaarlijks 150 mln. bij moet op de contractsector, maar daar staat wel een ander verhaal tegenover, namelijk de stelling van de overheid dat het voor 50 mln. minder kon dan nu. Hier is dus een



koekje van eigen deeg terug te verwachten. Ik weet niet hoe zich dat uitkristalliseert; wij moeten maar zien waar de minister mee terugkomt uit de onderhandelingen. Wel heeft de Kamer duidelijk gemaakt dat het niet mag worden doorvertaald in hogere tarieven. Dat valt ook af te bakenen in het contract, door te bepalen dat de effecten van de gebruikersheffing integraal vallen onder de afspraken over de tariefsontwikkeling. Of dat lukt en hoe het dan precies vorm zal krijgen, zullen wij nog terug moeten zien in het nadere contract. Het is overigens wel onhandig dat daar weer een tussenfase in komt.

Wat gebeurt er met de 400 mln. die daaraan onttrokken wordt? Dat is nog niet helemaal helder en ik ben er wel benieuwd naar.

Ik heb gevraagd naar de opbrengst van de efficiency en de minister heeft daarbij gesproken over voorzieningenniveau, tarieven, minder subsidies of meer rendement voor de vervoerder. Ik heb echter nog niets gehoord over een prioriteitsstelling daarin.

Ten aanzien van Steden binnen handbereik ben ik een antwoord schuldig aan de heer Stellingwerf die heeft gevraagd hoe dit plan zich verhoudt tot de viersporigheid van Rail 21. Ik sluit niet uit dat er synergie-effecten optreden bij beide plannen. Daar moet in ieder geval goed naar gekeken worden. Het is best mogelijk dat op sommige plaatsen waar spoorverdubbeling komt, dus een capaciteitsuitbreiding van 100 naar 200%, misschien maar een capaciteitsuitbreiding naar 140% noodzakelijk is die bovendien langs andere wegen voor elkaar gekregen kan worden. Op die manier zouden er middelen in Rail 21 kunnen vrijvallen; dat sluit ik in ieder geval niet uit. Ik heb in ons stuk wel aangegeven dat op een aantal plaatsen tot partiële railverdubbeling overgegaan zal moeten worden om inhaalstroken te krijgen voor de veel sneller rijdende treinen ten opzichte van de stoptreinen.

Ik constateer dat overwegend positief is gereageerd door mijn collega's. Daarvoor dank. Goede plannen hebben vele vaders en er zijn hier veel vaders die gezegd hebben dat zij dit plan ook al hadden. Laat ik die zegening maar tellen.

De minister dank ik voor haar toezegging dat zij een eerste reactie wil geven bij het MIT. Dat wachten wij maar af. Zij zegt verder dat de

ontwikkeling zich natuurlijk aandient, maar die "natuurlijkheid" is tot nu toe nog niet zodanig in beton gevangen, om haar woorden te gebruiken, dat wij er binnen tien tot vijftien jaar zullen zijn. Zoals het nu loopt, duurt het wel een jaar of dertig. Die "natuurlijkheid" kan dus wel een steuntje in de rug gebruiken. Ik heb gebruik gemaakt van die gelden van het MIT die reeds voor onderdelen hiervan gereserveerd waren. Het MIT is echter in beton gevangen, al past daar wel enige relativering als ik zie wat de plannen zijn ten aanzien van Amsterdam en rekeningrijden. Dat zijn wellicht ook gelden uit het MIT. Maar goed, als het MIT echt in beton gevangen is, moet de Kamer zich afvragen wat zij aan moet met de jaarlijkse behandeling van het MIT. Dan kunnen wij voorlopig wel achterover gaan leunen. Ik meen dat er toch iedere keer een toetsing moet kunnen plaatsvinden die op redelijkheid is gebaseerd, want in de loop van de tijd kunnen prioriteiten verschuiven. Ik begrijp heel goed dat een betrouwbaarheid overheid het uitgangspunt is en de minister heeft er bij het vorige MIT ook veel aan gedaan om hetgeen er aan onbetrouwbare overheid was ontstaan, mede door veel te veel toezeggingen, terug te kanaliseren naar een werkbaar programma, maar het blijft wel instemming van de Kamer behoeven. Het gaat hier immers om geld waar de Kamer mede budgetverantwoordelijkheid voor draagt en zij moet het dus kunnen beoordelen.

De heer **Hofstra** (VVD): Voorzitter! Ik zou de minister willen danken voor de hier en daar uitvoerige antwoorden. Ook had ik haar graag willen bedanken voor de snelle komst van de wet, maar gelet op de kleine mutatie die wij zojuist kregen, kan ik dat nu eigenlijk niet meer doen. Het wordt immers toch weer voorjaar volgend jaar voordat wij de wet echt hebben. Maar goed, wij zullen zien. Ik ben het helemaal eens met hetgeen de minister heeft gezegd over de positieve ontwikkelingen bij NS en het openbaar vervoer in het algemeen sinds de verzelfstandiging van 1995. De trends zijn een heel andere kant op gegaan. Ik stel ook met genoeg vast dat de beheerste marktwerking die daarbij is geïntroduceerd, toch wel goed werkt. Na de marktwerking volgt dan de privatisering en de beursgang.

De heer **Van der Steenhoven** (GroenLinks): De fractie van de PvdA heeft zich niet over een beursgang uitgesproken.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Dat heb ik wél gedaan.

De heer **Hofstra** (VVD): De heer Van Gijzel was er niet zo enthousiast over, maar dat komt nog wel; hij heeft nog een paar jaar de tijd om het te worden.

Dan de moeilijke onderhandelingspositie van de Staat tegenover de NS. Er zitten altijd vertegenwoordigers van de NS bij dit soort vergaderingen en zij lobbyen ook steeds heel goed, al heeft dat bij de ene fractie meer effect dan bij de andere fractie. Ik ben het met de minister eens dat dit wel een specifiek probleem is en dat wij daar eens nader naar zouden moeten kijken.

De citaten uit het regeerakkoord en voor een deel ook de interpretatie daarvan door de minister hebben onze hartelijke steun. Wij zijn het er helemaal mee eens dat er nu aanbesteed wordt voor een periode van tien jaar. De grens van 50% zie ik als een grens van 50% deelneming in een maatschappij; daar heb ik op zichzelf geen enkel probleem mee. Verder wacht ik de voorstellen inzake de taakorganisaties af; ik neem aan dat wij nog de gelegenheid zullen krijgen, daarover een definitief oordeel te vellen.

Dan de vraag of de concessies voor bepaalde of onbepaalde tijd zouden moeten worden uitgegeven, waarmee de discussie rondom Lovers verband houdt. Ik breng ook in herinnering de slepende discussie over benzinstations. Eigenlijk vind ik dat het uitgangspunt zou moeten zijn dat het Rijk alleen maar concessies en vergunningen voor bepaalde tijd zou moeten verlenen. Ik zou het dan ook zeer waarderen als dit in de nieuwe wet goed werd geregeld. En als het juridisch nog niet helemaal goed zit, waardoor er nog enige tijd een beperkte concurrentie op het spoor zal zijn, dan is dat voor de VVD-fractie geen probleem. Decentralisatie is nodig, met huid en haar. Raden en staten zijn mans genoeg om een en ander zelf te regelen en het gaat niet aan, daarin selectief te zijn. Ik ben het ook volledig met de minister eens dat niet is aangetoond dat er ergens spoorlijnen zouden verdwijnen.

De heer **Reitsma** (CDA): Een krasse uitspraak, maar dan moet u ook zeggen dat die zelfde gemeenteraden en staten ook vrij moeten zijn in de keuze tussen aanbesteding en onderhandse uitgifte.

De heer **Hofstra** (VVD): Nee, natuurlijk niet, want daarover zijn in het regeerakkoord afspraken gemaakt. Wij hebben gezegd dat de contractsector wordt gedecentraliseerd. Als dat niet gebeurt, krijgen wij te maken met de gekke figuur dat er rechtstreeks relaties tussen deze sector en de raden en de provincies zouden ontstaan. Wat dit betreft steun ik de minister volledig. Bij het kernnet is er naar mijn smaak toch nog een methodologisch probleem. Onze fractie heeft er geen behoefte aan, minder te decentraliseren dan volgens het kaartje, maar ik geef toe dat er een zekere systematische fout zit in de definitie van het kernnet. Ik denk dat wij in alle redelijkheid onder ogen moeten zien dat er in bepaalde delen van het land wellicht delen van het kernnet gedecentraliseerd zouden worden. Daar zouden wij geen problemen mee hebben, zoals ik al eerder heb aangegeven. Bij de HSL-Zuid wachten wij de ontwikkelingen af.

Ik heb geen reactie van de minister gekregen op mijn pleidooi voor versoepeling van de geluidsnormen, maar ik begrijp het wel, want zij heeft gemerkt dat ik daar toch geen meerderheid voor kan krijgen. Ik zeg nogmaals dat deze normen in Nederland onnodig streng zijn en dat wij de ook goederentreinen wat meer in de nacht of in de randen van de nacht zouden moeten durven laten rijden.

Ik zou nog wel graag een reactie horen op onze suggestie om de capaciteit op de baanvakken via een biedsysteem te verdelen, als die schaars is.

De heer **Van der Steenhoven** (GroenLinks): Voorzitter! Het is algemeen bekend – cijfers van de gemeenten duiden er ook op – dat geluidsoverlast als een van de grootste milieuproblemen ervaren wordt. Een miljoen mensen hebben permanent hinder van geluid. De heer Hofstra maakt een vergelijking met het buitenland, maar daar is de situatie heel anders. Nederland is een heel klein land met veel infrastructuur, wellicht zou hij dit

gegeven er eens bij kunnen betrekken. Ik vind het wat gemakkelijker om zo maar even te roepen dat de geluidsnormen wel versoepeld zouden kunnen worden.

De heer **Hofstra** (VVD): U kunt wel zeggen dat ik maar wat roep, maar ik denk dat wij allen de vrijheid hebben om een keuze te maken. Als u een keer per trein een reisje langs de Rijn maakt, wat ik u vanwege het fraaie uitzicht kan aanbevelen, dan zal het u opvallen dat de situatie daar heel anders is. De treinen rijden daar bijvoorbeeld al 180 km/u.

De heer **Van der Steenhoven** (GroenLinks): Er wonen niet zo gek veel mensen op de Rijn\_

De heer **Hofstra** (VVD): Die rivier is 1000 km lang, dus dat loopt behoorlijk op.

Mijn laatste opmerking gaat over de chipkaart die pas op 1 januari 2002 operationeel wordt. Ik geef toe dat het een ingewikkelde zaak is, maar deze systemen worden al veelvuldig in het buitenland toegepast. Indien verdere vertraging optreedt, meen ik dat de minister een snellere oplossing kan forceren door de toepassingsmogelijkheden van de kaart terug te schroeven zodat deze in ieder geval voor het openbaar vervoer goed werkt.

De heer **Reitsma** (CDA): Voorzitter! Mijn fractie dankt de minister voor haar antwoord. Ik concludeer dat het goed is dat er eindelijk een debat is gevoerd over de toekomst van het spoor. Het viel mij op dat de minister op bepaalde onderdelen waarop de Kamer kritiek heeft geleverd haar eigen lijn vasthoudt. Dat is haar goed recht, maar ik wijs op het toekomstige wettelijke kader. De minister zal kritische opmerkingen vanuit de Kamer moeten betrekken bij het formuleren van de wet. Zij weet dat de Kamer bij de finale besluitvorming een aantal piketpaaltjes kan slaan. Ook op andere onderdelen moet de minister goedkeuring van de Kamer krijgen. Ik noem bijvoorbeeld het prestatiecontract. Ook minister Jorritsma had te maken met een overgangscontract. De Kamer had haar vooraf duidelijke signalen gegeven, maar die werden genegeerd. Daardoor werd zij in een later stadium teruggestuurd naar de NS voor nieuwe onderhandelingen. Ik hoop dat dit voor deze minister niet

nodig is en dat zij luistert naar duidelijke signalen uit de Kamer. Ik roep haar daarom nogmaals op om op bepaalde onderdelen waarop de Kamer het recht op finale besluitvorming heeft – en ik noem hierbij zeker het wettelijke kader – niet onverantwoord vooruit te lopen.

De minister herhaalde dat zij niet uitsluit dat de NS, en ik spreek dan over het bedrijf reizigers, op enig moment naar de beurs kan gaan. Dat lijkt de CDA-fractie geen goede invalshoek en ik heb dit in eerste termijn voldoende gemotiveerd. Dit is een reden voor mijn fractie om, samen met andere fracties, de volgende motie in te dienen.

---

#### Motie

---

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende, dat NSR een (langdurige) concessie voor het hoofdrailnet en een prestatiecontract krijgt;

van oordeel, dat NSR in een monopolioïde markt zit en dat privatisering niet in het belang van de overheid is;

verzoekt de regering af te zien van beursgang bij NSR,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**: Deze motie is voorgesteld door de leden Reitsma, Van den Berg, Van der Steenhoven, Van Bommel en Stellingwerf. Zij krijgt nr. 3 (26464).

De heer **Reitsma** (CDA): Voorzitter! Ik wil nog een opmerking maken over het prestatiecontract. De minister zegde toe dat, alvorens dit van kracht wordt, de Tweede Kamer daarover haar definitieve oordeel kan geven. Dit is goed, omdat juist de publieke verantwoordelijkheid voor een aantal zaken in dat prestatiecontract tot haar recht moet komen. Het is van grote betekenis dat dit contract in relatie wordt gezien met de invulling en de voorwaarden voor de infrastructuurheffing die nader geformuleerd moeten worden. Immers, als die op een bepaalde manier in een AMvB aan de orde gesteld worden, kan dat niet los gezien worden van een aantal dingen

die in het prestatiecontract staan. Ik wil de minister niet voor de voeten lopen wat de onderhandelingen betreft, maar zij kent wel het signaal dat de CDA-fractie heeft afgegeven ten aanzien van het HSL-vervoer. Ik heb gezegd dat wat ons betreft de uitkomst zal zijn: zowel het binnenlandse als het internationale vervoer onder de vlag van de Nederlandse Spoorwegen. Ik wens de minister succes. Ik deel de analyse van de heer Van Gijzel dat er enerzijds een signaal aan de minister moet worden gegeven hoe de fracties erover denken en dat het anderzijds de verantwoordelijkheid van de minister is om het onderhandelingsproces af te ronden. Het is echter alleen maar mogelijk als de drie onderwerpen die ik net genoemd heb, in samenhang bezien worden. Daarom dien ik de volgende motie in.

---

#### Motie

---

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende, dat het prestatiecontract, de infraheffing en de concessieverlening voor HSL-vervoer nauw met elkaar samenhangen;

van mening, dat deze drie onderdelen niet los van elkaar kunnen worden beoordeeld;

tevens van mening, dat het voor NSR niet goed mogelijk is afspraken te maken in het kader van het prestatiecontract, zolang het onbekend is wat de hoogte van de infraheffing is en wie de exploitatie heeft van het HSL-vervoer;

verzoekt de regering deze drie onderwerpen in samenhang te bezien en de Kamer daarover in samenhang te rapporteren,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**: Deze motie is voorgesteld door de leden Reitsma, Van den Berg en Stellingwerf. Naar mij blijkt, wordt zij voldoende ondersteund.  
Zij krijgt nr. 4 (26464).

Minister **Netelenbos**: Voorzitter! In juni hebben wij in de Kamer een afspraak gemaakt over de procedure. Toen was de heer Leers de CDA-

woordvoerder over de HSL. De heer Reitsma doet nu in de overwegingen een aantal uitspraken die haaks staan op de procedure. Ik zit middenin de marktontwikkeling. Ik ben nu met de marktpartijen in de weer. Ik moet de Kamer in oktober laten weten wat de uitkomst daarvan is. Hoe verklaart de heer Reitsma het waarom hij dit ineens doet?

De heer **Reitsma** (CDA): Ik zal het natrekken, maar ik ben er nog niet van overtuigd dat deze motie strijdig is met datgene wat in de Kamer is afgesproken met de minister. Het gaat er mij en de andere ondertekenaars vooral om dat je als Kamer de zaak in samenhang moet kunnen beoordelen. Als je nog niet weet wat er met de HSL gebeurt en als je geen inzage hebt in de implementatie en de effecten van de infraheffing, is het onmogelijk om het prestatiecontract in finale zin goed te beoordelen. Ik vraag de minister, over deze drie onderdelen in samenhang te rapporteren aan de Kamer, opdat wij er een zinvolle discussie over kunnen voeren. Dat lijkt mij niet strijdig met de procedure die de minister heeft afgesproken met de Kamer. Maar goed, ik zal het natrekken. Voorzitter! Wat Lovers betreft sluit ik mij aan bij datgene wat de heer Van Gijzel hierover heeft gezegd. Als de invulling wordt zoals de minister het wil, is er een strijdigheid met het regeerakkoord. Ik omarm het regeerakkoord niet, maar ik vond dit toch een van de belangrijke onderdelen van het regeerakkoord. Daar sta ik dus wél achter. Dan de concessieverlening. Ik vind het jammer dat de minister haar niet langer maakt. Maar goed, daar komen wij bij de behandeling van de Spoorwegwet wel op terug. Op het regionale spoor komen wij terug bij de wet Personenvervoer. De minister kent onze opvattingen. Daar gaan wij dan verder inhoudelijk over discussiëren. Het lijkt mij verstandig, toch een iets ander beleid te voeren. Mijn derde motie gaat over het regionale net, met name over de specifieke situatie in Noord-Holland, maar in het verlengde daarvan ook over de verbindingen Leiden-Utrecht en Nijmegen-Roermond. Ik beperk de motie tot de situatie in Noord-Holland.

---

#### Motie

---

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende, dat Noord-Holland Noord in economisch en sociaal-maatschappelijk opzicht een goede bereikbaarheid vereist;

van mening, dat versnippering van het spoorvervoer de kwaliteit van het openbaar vervoer doet afnemen;

verzoekt de regering het netwerk Noord-Holland Noord grotendeels op te nemen in het hoofdrailnet,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**: Deze motie is voorgesteld door de leden Reitsma, Van den Berg, Van der Steenhoven, Van Bommel en Stellingwerf. Zij krijgt nr. 5 (26464).

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Voorzitter! Ik vind de motie op zichzelf sympathiek, maar wij hebben de minister zojuist gevraagd de cijfers te leveren. Misschien is het handig om die eerst te hebben alvorens daar een uitspraak over te doen. U kunt op voorhand wel zeggen dat het zo zit – ik heb zelf de cijfers over Alkmaar geleverd – maar het lijkt mij toch goed om de cijfers integraal te krijgen en deze vervoerskundig te beoordelen. Bovendien zou ik het jammer vinden, omdat hiermee de Noordkop wordt geïsoleerd en niet over de oost-flank en de andere lijnen wordt gesproken. Ik wil een goede afweging kunnen maken. Wat is uw overweging om deze weg te volgen?

De heer **Reitsma** (CDA): Ik heb er geen bezwaar tegen als de minister de cijfers met voortvarendheid levert, opdat wij voor de stemmingen een finaal oordeel kunnen vormen. Het lijkt mij een oproep aan de minister om de gegevens die zij al heeft zo snel mogelijk naar de Kamer te sturen, opdat wij voor de stemmingen over dit notaoverleg inzage daarin krijgen. Dan kunt u de relevantie van de motie beoordelen.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Dat kunt u wel zo zeggen, maar misschien wil ik daarover nog wel met de minister overleggen. Weet u wat er met

Nijmegen-Roermond aan de hand is? De volgende week of de week daarop stemmen wij hierover, maar ik doe het liever integraal en in één keer wanneer de stukken er zijn. Daarna wil ik kijken wat er wel bij hoort en wat niet in plaats van het opnieuw op te knippen en onduidelijkheid te creëren. Het is toch de meest logische procedure om het in één keer te doen op basis van de cijfers van de minister?

De heer **Reitsma** (CDA): Ik heb geconstateerd dat u redelijk helder was ten aanzien van Noord-Holland. Dat incasseren wij. Maar de minister heeft de cijfers gegeven en heeft op basis van die gegevens dit lijstje van de 33 gemaakt. Die cijfers kunnen dus morgen bij de Kamer liggen. Als u meent uw standpunt naar aanleiding van die cijfers ten aanzien van Noord-Holland Noord te heroverwegen, is er niets op tegen om dat via een derde termijn of een korte heropening aan de orde te stellen. Het lijkt mij niet strijdig met de vraag om aan de andere kant ook zo snel mogelijk helderheid voor Noord-Holland te krijgen. De mensen hebben daar ook recht op.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Dat is uw afweging, maar ik vraag mij af wat het signaal hiervan is voor de mensen in Nijmegen en Roermond. Ik snap gewoon de bedoeling niet om er eentje uit te lichten, terwijl het om meerdere problemen gaat. U hebt deze problemen zelf aangegeven. De minister zal de cijfers geven en wij zullen dat keurig netjes bespreken. U licht er één ding uit en vraagt mij daar voor of tegen te zijn. Ik wil daar met de minister over overleggen.

De heer **Reitsma** (CDA): Dat kan ook!

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Maar dat is niet de bedoeling van deze opzet!

De heer **Reitsma** (CDA): Laten we nu eens eerst die cijfers maar eens afwachten. Volgens mij kunnen die morgen bij de Kamer liggen. Laten we daarna uw signaal nog eens horen hoe u ertegenaan kijkt. Ook ik heb er behoefte aan om aan de hand van cijfers zeker nog eens naar Leiden-Utrecht en Nijmegen-Roermond te kijken. De situatie ten aanzien van Noord-Holland Noord lijkt mij voldoende helder en wij

mogen ons daar ook niet langer achter verschuilen. Voorzitter! Mijn vierde motie heeft betrekking op de taakorganisaties en het wettelijk kader.

---

#### Motie

---

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende, dat de motie-Van den Berg de regering oproept met een wettelijk kader te komen;

van oordeel, dat uitplaatsing van de taakorganisaties de concessieverlening met prestatiecontract aan NSR, het opknippen van het spoor in hoofdrailnet, regionaal en stadsgewestelijk spoor een wettelijke basis vereisen;

verzoekt de regering eerst het wettelijk kader tot stand te brengen alvorens nadere besluitvorming plaatsvindt over de uitplaatsing van de taakorganisaties, het prestatiecontract NSR getekend wordt en nadere invulling wordt gegeven aan het opknippen van het spoor in hoofdrailnet, regionaal en stadsgewestelijk spoor,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**: Deze motie is voorgesteld door de leden Reitsma, Van Bommel en Van der Steenhoven. Naar mij blijkt, wordt zij voldoende ondersteund. Zij krijgt nr. 6 (26464).

De heer **Reitsma** (CDA): Voorzitter! Over het minderheidsbelang – de 50% NS – heeft de minister mij niet overtuigd, maar wij komen er wel op terug bij de behandeling van het wetsvoorstel. Wel vraag ik de minister om daar nu niet op te anticiperen ten aanzien van bepaalde contracten die gesloten worden, omdat er geen wettelijk kader ligt. Wat de gebruikersvergoeding betreft wachten wij de algemene maatregel van bestuur af. Mijn fractie voelt weinig voor aan de ene kant het rondpompen van geld voor onrendabele lijnen en aan de andere kant infraheffing. Maar wij komen hierover nog te spreken. Over de Zuiderzeespoorlijn en de Hanzelijn zal op 24 september in het kabinet een besluit worden geno-

men. Ik neem aan dat de Kamer daarna snel het standpunt van het kabinet verneemt. Ik zou het bijzonder op prijs stellen als de minister in die notitie ook de inhoudelijke visie van het kabinet wilde geven op de magneetbaan voor Noord-Nederland. Voorzitter! De CDA-fractie wacht de notitie over de taakorganisaties af. Zij voelt er weinig voor om een ZBO in het leven te roepen. Het voorstel van de minister voor de korte termijn om daarvan een structuur-NV te maken, lijkt de CDA-fractie nog slechter. Ik roep derhalve de minister op om erover na te denken of een dergelijke organisatie niet dichter bij de overheid kan komen. Immers, juist hier ligt een maatschappelijk belang van de overheid. Ik vind het niet erg als de minister naar de Kamer wordt geroepen om zich op het punt van dat belang te verantwoorden.

De heer **Van Walsem** (D66): Mijnheer de voorzitter! Wij wachten de reactie van de minister af op het bod van de NS op de geïntegreerde HSL-lijnen. Ik ben heel kritisch geweest op het punt van de taakorganisaties, omdat er nog ontzettend veel moet gebeuren. Wij zullen dan ook de plannen en de stappen van de minister afwachten. Zij kan erop rekenen dat wij hiernaar buitengewoon kritisch zullen kijken. Over de concessie die Lovers heeft gekregen, heb ik al bij interruptie opgemerkt dat het een andere interpretatie is dan die wij altijd hebben gehoord. Als Lovers die concessie behoudt, zijn wij dus op het verkeerde been gezet. Ik wil mij daartegen ten eerste verzetten. Ik steun de opmerking van de heer Van Gijzel over de cijfers en de vervoerswaarde. De cijfers van de kop van Noord-Holland zijn genoemd. Ik wacht graag de cijfers van de andere regio's af voordat ik een uitspraak doe over het geheel. Enkele woordvoerders hebben aangegeven niet voor een marktaandeel van 50% te zijn. Zij vinden dat het percentage lager kan liggen. Wanneer wij onder de 50% gaan zitten, zullen wij echter problemen krijgen met de NMA in verband met de mededingingsregels. Bij een bepaald percentage is er immers sprake van een marktdominantie. Ik heb voorkeur voor één capaciteitsbeheerder voor de spoorwegen. Wil de minister daarop alsnog ingaan?



De heer **Stellingwerf** (RPF): Voorzitter! Wij hebben nog een aantal zaken te verwachten, zoals wetten, notities, cijfers en een "overgangsovergangscontract". Ik zal mij nu beperken tot het indienen van de volgende twee moties.

---

Motie

---

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende, dat Railned bij toedeling van spoorwegcapaciteit in conflicterende situaties aan de hand van bepaalde criteria prioriteit geeft aan het goederenvervoer dan wel het personenvervoer;

overwegende, dat door Railned ten behoeve van de capaciteitstoedeling voor na het dienstjaar 2000/2001 een studie wordt uitgevoerd om mogelijke toedelingsscenario's voor de komende jaren door te rekenen,

verzoekt de regering daarbij een scenario te laten doorrekenen waarbij wordt uitgegaan van harde voorrang voor het personenvervoer, zowel in de spits als in de daluren,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**: Deze motie is voorgesteld door het lid Stellingwerf. Naar mij blijkt, wordt zij voldoende ondersteund. Zij krijgt nr. 7 (26464).

---

Motie

---

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende, dat de ontkoppeling van Railned en NS Reizigers tot een zuiverder afweging kan leiden met betrekking tot de vraag of het station Hilversum Centrum wel of niet de intercitystatus terug kan krijgen;

verzoekt de regering deze vraag aan Railned voor te leggen zodra de ontkoppeling tussen Railned en NS Reizigers een feit is geworden,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**: Deze motie is voorgesteld door het lid Stellingwerf.

Naar mij blijkt, wordt zij voldoende ondersteund. Zij krijgt nr. 8 (26464).

De heer **Stellingwerf** (RPF): Voorzitter! Ik geef toe dat het een mineur punt is, maar voor de regio is het heel belangrijk.

De heer **Van Gijssel** (PvdA): Denkt de heer Stellingwerf dat Railned gaat bepalen wat de intercitystations worden?

De heer **Stellingwerf** (RPF): Ik denk dat het wel degelijk met de capaciteitstoedeling te maken heeft. Het aantal te maken stops is direct van invloed op de toedeling.

De heer **Van Gijssel** (PvdA): Maar de dienstregeling wordt toch bepaald door de vervoerder? De status van de stations lijkt mij een zaak van de vervoerder.

De heer **Stellingwerf** (RPF): Bij de capaciteitstoedeling speelt het ook een rol. Het is aan de politiek om deze politieke wens nog een keer te uiten. Wellicht moet ik NS Reizigers nog in de motie invlechten. Dat zal ik eventueel bij wijziging doen.

De heer **Van der Steenhoven** (GroenLinks): Voorzitter! Het antwoord van de minister was helder en consistent met de nota. Zij houdt vast aan de dingen die in de nota staan. Ik vind dat deels teleurstellend, omdat het merkbaar is dat er in de Kamer op een aantal punten in meerderheid andere gedachten leven. Het zou goed zijn als de minister daarmee meer rekening zou houden. Juist dat gegeven heeft de afgelopen jaren tot veel problemen geleid. De verschillen van mening tussen regering en parlement en tussen partijen onderling hebben veel onduidelijkheid in het openbaar vervoer tot gevolg gehad. Ik zou het goed vinden als de minister wat meer rekening zou houden met de gevoelens van de Kamer. Zij trok de conclusie dat zij in grote lijnen steun van de Kamer kreeg, maar dat vind ik niet geheel juist. Er leven duidelijk andere ideeën over de beursgang, over de manier van omgaan met het aanbesteden van de HSL, over de omvang van het kernnet, over de ontwikkeling van de chip, over de gang van zaken rond Lovers, over de concessieperiode, over voortvarend investeren in het spoor en over de

taakorganisaties. Ik proef dat er in de Kamer wel degelijk andere ideeën leven over deze onderwerpen. Ik doe een beroep op de minister om meer en serieus rekening met de Kamer te houden. Een en ander zal in de komende jaren doorwerken in de discussie hoe het verder moet met het spoor.

Ik vind de reactie van de minister op het voorstel van de PvdA-fractie teleurstellend. De minister zegt dat het MIT is dichtgetimmerd, maar het is een onderwerp dat in het afgelopen jaar door verschillende partijen naar voren is gebracht. Een investering van vele miljarden in een 25 kV-net kan veel meer vervoer op het spoor mogelijk maken. Het zit niet in het MIT. Voor een deel zou het misschien op een andere manier gefinancierd kunnen worden, maar daar heb ik mijn twijfels over. Het mag niet zo zijn dat het MIT voor tien jaar is dichtgetimmerd. Als een Kamermeerderheid wijzigingen wil, moet dat aan de orde kunnen zijn. Er kan altijd tussentijds meer geld beschikbaar worden gesteld. Er moeten prioriteiten kunnen worden gesteld. De overheid moet consequent en betrouwbaar zijn, maar politieke keuzes moeten vertaald kunnen worden in een elk jaar opnieuw vast te stellen MIT. Maar goed, daarover zullen wij over een paar maanden discussiëren. Ik denk dat de minister zal moeten kunnen aangeven, als de plannota voor meer veiligheid op het spoor er ligt, wat daarvan de financiële consequenties zijn, zodat de Kamer kan kiezen. Voorzitter! Er moet meer duidelijkheid komen over de vraag, of de gebruikersheffing geen kwestie van rondpompen wordt als het gaat om de onrendabele lijnen in het stads- en streekvervoer. Wat het kernnet betreft, mag een en ander niet leiden tot een verhoging van het tarief. Voorzitter! Ten slotte wil ik twee moties indienen.

---

Motie

---

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

van mening, dat de proeven met Noordned en Synthus nog geen beeld geven of de beoogde verbetering van het openbaar vervoer in de regio wordt gerealiseerd.

seerd na decentralisatie en aanbesteding;

spreekt als haar mening uit dat er eerst een evaluatie van de proeven met aanbesteding bij Noordned en Synthus dient plaats te vinden, alvorens tot verdere decentralisatie en aanbesteding van treindiensten wordt besloten,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**: Deze motie is voorgesteld door de leden Van der Steenhoven, Reitsma, Van Bommel, Van den Berg en Stellingwerf. Zij krijgt nr. 9 (26464).

---

Motie

---

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

van mening, dat een consumentenorganisatie voor reizigers vereist is om het reizigersbelang voldoende gewicht te geven;

constaterend, dat in de huidige situatie de reizigersorganisatie onvoldoende middelen heeft om een slagvaardige rol te kunnen vervullen;

van mening, dat het een taak van overheid en vervoerder is om het reizigersbelang voldoende stem te geven;

spreekt als haar mening uit dat de minister met de spoorvervoerders dient te overleggen over voldoende financiële steun aan een consumentenorganisatie voor reizigers,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**: Deze motie is voorgesteld door het lid Van der Steenhoven. Naar mij blijkt wordt zij voldoende ondersteund. Zij krijgt nr. 10 (26464).

Voor de tribune: het ondersteunen van een motie betekent niet dat die fractie ervoor zal stemmen. Dat ligt nog helemaal in de schoot van de toekomst verborgen. De vreugde bij bepaalde moties zou ik nog even binnen willen houden!

De heer **Van Bommel** (SP): Voorzitter! Ik ben door de beantwoor-

ding van de minister en de inbreng van de Kamer in eerste termijn allermint gerustgesteld dat de minister aan de vele wensen van de kant van de Kamer tegemoet zal komen. Zij houdt in belangrijke mate vast aan wat zij in de nota heeft opgeschreven. Hoewel zij steeds zegt dat marktwerking op zich geen doel is, merken wij ook in de beantwoording in eerste termijn dat heel veel onderdelen uit de nota die daarmee rechtstreeks te maken hebben, wel de meeste aandacht krijgen. Heel veel woorden over de concessie, de spoorwegbedrijven en de taakorganisatie, en heel weinig woorden over de belangen van de reizigers. Waar het gaat om de punctualiteit en de tarieven wordt steeds gezegd: wacht dat maar af, dat komt bij de prestatiecontracten, de Wet op het personenvervoer, u hoort nog van mij. Dat vind ik jammer, omdat de vele vragen van de Kamer juist die terreinen betreffen. Ook de vragen van de SP-fractie lagen met name op die terreinen.

Voorzitter! Waarom is de minister niet bereid, de huidige experimenten op het gebied van decentralisatie en aanbesteding af te wachten, en te kijken wat het resultaat voor de reiziger is? Immers, de eindsituatie waarnaar de minister toe wil, is allermint geruststellend als de minister zegt dat ook op de punten waar de reiziger zijn belangen ziet, het allemaal wel goed komt. Voorzitter! Met betrekking tot de provinciale besturen gaat het er niet om, deze te wantrouwen. Wij moeten wel vaststellen dat ook zij in de toekomst aan handen en voeten zullen zijn gebonden. Daar waar zij keuzes hebben, zijn deze heel beperkt. Op termijn kunnen wij zeer wel te maken krijgen met provinciale besturen die ervoor kiezen, bestaande spoorwegverbindingen niet meer te laten gebruiken. In de toekomst kunnen wij dus wel degelijk te maken krijgen met verbussing van regionaal spoorvervoer, zoals wij dat nu nog kennen. De minister neemt wat dat betreft een wat dubbele positie in. Enerzijds zegt zij dat dat geen probleem is. Sterker nog: er kan zelfs voordeel ontstaan als er meer busverbindingen komen, waar er nu beperkte spoorverbindingen zijn. Anderzijds zegt zij: het komt niet voor. Dat is hinken op twee gedachten. Ik voorzie op dit punt problemen in de toekomst.

De gang van zaken in Noord-Holland Noord is wel het meest duidelijke voorbeeld van hoe het niet moet. Gelukkig ligt er een motie voor die volgens mij een meerderheid in de Kamer kan krijgen, zeker waar de woordvoerder van de PvdA ten aanzien van een deel van dat net meent dat de cijfers ertoe leiden dat het in het kernnet moet blijven. Ik reken er dan ook op dat de andere cijfers hem zullen overtuigen van de zinvolheid van de motie en dat hij zijn uitspraak hier gestand zal doen dat hij het desbetreffende voorstel dan niet zal steunen.

In eerste termijn is onder andere door mijn fractie aangegeven dat er een probleem ligt wat betreft de concessieduur van zes jaar voor het regionaal vervoer, in de zin dat er dan niet hoeft te worden gerekend in investeringen in materieel. Ik heb dat een kernprobleem genoemd van de marktwerking in het openbaar vervoer. Ik zie dat wij daar op dit moment met de minister niet uitkomen. Het debat over de concessieduur en de toekomst van het openbaar vervoer per spoor eindigt hier echter niet. Wij komen er dus op terug.

Ten aanzien van de tarieven constateer ik een verschil van mening tussen een aantal fracties, waaronder de mijne, en de minister. Zij rekent erop dat de overheid door het stellen van het maximumtarief alles toch wel redelijk binnen de perken zal kunnen houden. Tegelijkertijd zal de infraheffing er bij de bedrijven toe leiden dat er wel de behoefte bestaat om die op de een of andere manier door te rekenen aan de reiziger. De overheid zal daarmee dan ook rekening moeten houden, juist omdat de bedrijven met hun bedrijfsvoering de dienstregeling waar zullen moeten maken. Door de toetreding van verschillende vervoerders zal er mogelijk sprake zijn van verschillende malen betalen van het hoge starttarief. Ik dien hierover dan ook de volgende motie in.

---

Motie

---

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende, dat decentralisatie en aanbesteding van regionale spoorlijnen kunnen leiden tot een

verplichting vaker dan een maal het hoge starttarief te betalen;

van mening, dat dit tot onaanvaardbare tariefstijging voor de reiziger kan leiden;

verzoekt de regering, naast kaart-integratie ook tariefintegratie te garanderen, zodat reizigers slechts eenmaal het hoge starttarief behoeven te betalen,

en gaat over tot de orde van de dag.

**De voorzitter:** Deze motie is voorgesteld door de leden Van Bommel en Van der Steenhoven. Naar mij blijkt, wordt zij voldoende ondersteund. Zij krijgt nr. 11 (26464).

**De heer Van Bommel (SP):** Voorzitter! Ik vind het jammer dat de minister nu onvoldoende in staat is om te reageren op het PvdA-plan. Ik had op een aantal onderdelen, met name de financiering, heel graag haar reactie gehoord. Ik begrijp dat dit buiten het beslag van het MIT zou kunnen. Ik had daarover heel graag nu al wat gehoord, omdat dit de toon zet voor de komende discussie over de begroting en het MIT. Ik heb begrepen dat de fracties in deze Kamer het plan eerder mochten ontvangen en dat de minister er nu pas kennis van kon nemen. Ik beveel de PvdA-fractie aan, voortaan dergelijke plannen die breed aandacht in de pers kunnen krijgen, gelijktijdig aan de minister te sturen, desnoods onder embargo.

**De heer Van den Berg (SGP):** Voorzitter! Ik dank de minister voor de beantwoording. Ik concludeer dat er in de discussie nog zeer veel open einden zijn. Ik betreur dat, waar in deze discussie nu eindelijk helderheid in beleid en wetgeving op de kortst mogelijke termijn nodig is. Zoals de minister heeft aangegeven, kan de wijziging van de Spoorwegwet hier onmogelijk in oktober zijn. Ook naar mijn informatie moet die nog naar de Raad van State. Er is ook beloofd dat de resultaten van deze discussie betrokken zouden worden in het eindoordeel van de minister over de conceptwetgeving. Het zal nog een hele toer zijn om die wetgeving voor 1 januari 2001 door beide Kamers der Staten-Generaal te krijgen. Per 1 januari 2000 moet er in ieder geval iets gebeuren. Het zal

wellicht een overgangscontract van zeer beperkte strekking worden. Het prestatiecontract wacht op nieuwe wetgeving. Naar ik heb begrepen, zal de minister middels een nota van wijziging proberen de Wet personenvervoer beter te gebruiken waar het gaat om de decentralisatie. Ten aanzien van de taakorganisaties heeft de minister gezegd daarmee alvast aan het werk te zullen gaan. Ik vraag mij dan wel af hoe dat dan moet gaan en tot welke resultaten dat moet leiden. Juist op dat punt is een adequate regelgeving meer dan ooit nodig. Ik word daarin gesteund door de Algemene Rekenkamer, die geconstateerd heeft dat tot de inwerkingtreding van de herziene Spoorwegwet, de taakorganisaties nauwelijks over wettelijke bevoegdheden kunnen beschikken. En daar gaat het juist om bij een onafhankelijke taakuitvoering. De minister zou dan ook alle prioriteit moeten geven aan de noodzakelijke wettelijke maatregelen. Dat moet publiekrechtelijk geregeld worden. Voordien is het niet verstandig om stappen te nemen. Vandaar dat ik met de volgende motie kom.

---

#### Motie

---

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende, dat de Kamer de regering bij motie heeft verzocht (18986, nr. 28) tijdig een samenhangend pakket wetsvoorstellen aan de Kamer voor te leggen, gericht op definitieve vormgeving van de verzelfstandigde NS;

constaterende, dat er thans geen adequate wetgeving beschikbaar is waarbinnen de beoogde uitplaatsing van NS-taakorganisaties verantwoord kan plaatsvinden;

verzoekt de regering de uitplaatsing van de taakorganisaties op te schorten totdat de hiertoe benodigde wetgeving beschikbaar is,

en gaat over tot de orde van de dag.

**De voorzitter:** Deze motie is voorgesteld door het lid Van den Berg. Naar mij blijkt, wordt zij voldoende ondersteund. Zij krijgt nr. 12 (26464).

## Tweede termijn van de zijde van de regering

**Minister Netelenbos:** Voorzitter! Ik dank de woordvoerders voor de opmerkingen die zij in tweede termijn hebben gemaakt. Het valt mij op dat op het moment dat ministers vasthouden aan hetgeen zij hebben geschreven, er een soort algemene klacht komt dat er niet goed geluisterd wordt. Ik kijk de heer Van Bommel nu even streng aan. Iedereen begint het debat vanuit verschillende invalshoeken. Het gaat er echter om te bezien in hoeverre er bij de wet die wordt ingediend en bij de vervolgdiscussie uiteindelijk zaken worden gedaan. Ik heb bezwaar tegen het beeld dat als je niet onmiddellijk bij de eerste de beste zucht omvalt, je dan ook niet luistert. Dat is absoluut niet het geval. Ik vind het ook een beetje de zinnelijkheid van de discussie, want voordat je het weet gaat er een verkeerd beeld ontstaan en daar heb ik geen behoefte aan. Er is heel goed nagedacht over de vraag hoe in een uiterst complex proces kan worden gekomen tot een goed eind. Hetgeen hier voorligt, is namelijk niet zo maar wat. Het is heel ingewikkeld. Het enige doel is te komen tot goede incentives in ons systeem van openbaar vervoer. Daar praten wij al jaren over. De oude situatie beviel niet. De verzelfstandiging van de NS gaf al aanleiding tot betere dynamiek. Dat heeft iedereen gezien. Hetzelfde geldt overigens voor het busvervoer en hopelijk straks ook voor het taxivervoer. Nu gaat het om de vraag hoe die dynamiek kan worden vastgehouden. Dat gaat echt niet vanzelf. Als wij achterover gaan leunen en denken "ziezo, wij hebben het gehad", leidt dat tot iets wat nu eenmaal inherent is aan de samenleving als geheel. Het gaat dan niet alleen om vervoer, maar ook om de vraag wat je nodig hebt om scherp aan de wind te blijven zeilen. Dat is wat wij nu proberen te organiseren. Dat is heel ingewikkeld, maar ik weiger te accepteren dat wordt gezegd dat er geen aandacht is voor de passagier of voor het openbaar vervoer. Ik heb helemaal geen affiniteit met dat soort opmerkingen. Die aandacht is er namelijk wel. Men moet echter niet doen alsof het simpel is wat nu voorligt. Het grootste probleem is dat de gemiddelde Nederlander in zijn auto stapt. Wij moeten nu

bedenken hoe wij er met elkaar voor kunnen zorgen dat dat in de toekomst anders zal worden. Dat gaat echt niet zo maar. Ik voel mij zo langzamerhand een beetje opgelierd, maar dat komt omdat ik niet wens te accepteren dat er sprake zou zijn van gemakzucht, want dit is echt heel complex. De uitkomst ligt niet op voorhand vast en vandaar dat wij concessies aangaan. Concessies moeten niet zo lang zijn dat het leidt tot een nieuwe start namens de overheid, of dat nu de staat is of de provincie. Er zijn mensen die zeggen dat het allemaal wat langer moet duren, omdat men anders niet zal investeren in materieel. Die investering wordt natuurlijk ook afgewogen tegen de vraag of het allemaal wel goed genoeg gaat. Het is geen automatisme dat men het investeringsniveau verloedert, omdat men na zes jaar de concessie toch kwijt raakt. Degene die het best presteert, heeft natuurlijk de grootste kans dat hij het nog een keer mag doen, terwijl iemand die er een potje van maakt, het kan schudden. Daarnaast is het zo dat de dynamiek van de Nederlandse organisaties met zich brengt dat men zich af zal vragen hoe het zo kan worden geregeld dat men geen last heeft van de periodieken voor een treinstel dat 30 jaar meegaat, terwijl men maar een concessie van 10 jaar heeft. Dat is allemaal te regelen. Dat leidt niet tot tweedehands materieel. Daar rijden wij nu ook mee en dat wordt allemaal keurig onderhouden. Dat leidt ook tot allerlei nieuwe plannen die ervoor zorgen dat je de beste bent. En daar ben je iedere keer naar op zoek. Laten wij nou oppassen voor platitudes die de werkelijkheid niet dekken. In die zin kun je ook kijken naar de luchtvaart. Daar heb je te maken met marktpartijen, met voortdurende investeringen om ervoor te zorgen dat je in Nederland kunt blijven groeien en met marktwerking door middel van beursgang en het uitzetten van aandelen. Ik had helemaal nog niks gezegd over die aandelen. Er wordt gezegd dat de minister niet eens luistert naar de opmerkingen die zijn gemaakt, maar ik had nog helemaal niet gereageerd. In het aantrekken van nieuw kapitaal voor bijvoorbeeld de Nederlandse Spoorwegen dienen de NS zelf een belangrijke stem te hebben. Het bedrijf kan behoefte hebben aan

nieuw kapitaal. Het kapitaal kan maar matig door de overheid worden gegenereerd en het kan ook niet eindeloos via het kaartje worden verkregen. Dan zeggen de heer Van der Steenhoven en Van Bommel dat het kaartje te duur wordt. Dan kan het wel eens in het belang zijn van de performance en de aantrekkelijkheid van het openbaar vervoer dat nieuw kapitaal wordt aangetrokken. De beurs is voorlopig niet aan de orde maar het uitzetten van aandelen op de markt kan wel interessant zijn. Daarmee verspeelt het Rijk niet zijn positie. De leden kennen de procedure van de KLM. Je kunt met een relatief gering aantal aandelen toch nog vrij veel zeggenschap organiseren, alhoewel zeggenschap via aandelen op zichzelf marginaal is. Laten wij daar niet te rooskleurig over doen. Een prestatiecontract geeft natuurlijk veel meer zeggenschap. Tenslotte moet men op onze infrastructuur rijden. Als je daar niet op mag rijden, heb je weer een ander probleem. "Slim kijken" naar de vraag hoe je zoveel mogelijk kapitaal in de organisatie krijgt en goed luisteren naar het bedrijf zelf ter meerdere glorie van zo'n bedrijf, lijkt mij alleen maar verstandig. Ik vind het eigenlijk buitengewoon kortzichtig dat sommigen nu al weten dat het nooit goed is. Dat het verstandig moet, dat spreekt natuurlijk voor zich. Ik wil de leden toch vragen om vooral goed te kijken naar de wens van het bedrijf, de ruimte die de overheid kan bieden en de communicatie die daarover met de Kamer ontstaat. Laten wij die wijsheden vooraf nou een beetje vergeten, want een bedrijf dat niks kan en dat zijn inkomsten uitsluitend genereert via de prijs van het kaartje, kan misschien wel eens een bedrijf zijn dat het op de lange termijn niet redt. Wij hebben het hier wel over de komende eeuw. In de komende tien jaar moet nog veel gebeuren. Daarom vraag ik echt om een beetje progressief te zijn. Dan ben ik ook. De heer Van Gijssel heeft gezegd dat hij in de reactie van de minister te weinig terugvond over de marktordering: reistijd, comfort, punctualiteit. Dat zijn allemaal uiterst belangrijke noties die ook in het stuk staan. Die moeten ook worden uitgewerkt in het prestatiecontract. Daar gaat het natuurlijk om. Daarin komen ook de prijsstelling en al die dingen aan de orde. Daarover bestaat helemaal geen verschil van

mening. In de veelheid aan vragen moet je hetgeen voor zichzelf spreekt of wat al goed is beschreven, willen verinnerlijken. In de Spoorwegwet maken wij het een en ander natuurlijk sluitend. Uiteraard zal ik goed luisteren naar de discussie en goed letten op de gevoelens, omdat dit de meeste kans biedt op succes bij het afwikkeling van het wetgevend programma. Dan kom ik op de te regionaliseren onderdelen van het spoorvervoer. Ik heb gezegd dat ik de criteria op basis waarvan wij dat voorstel hebben gedaan, zal onderbouwen. Die onderbouwing kan ik de Kamer niet morgen overleggen. De heer Reitsma zei in een discussie met de heer Van Gijssel dat het er morgen al kan zijn. Waarom kan dat niet? Niet omdat er geen criteria zijn gehanteerd, maar wel omdat die cijfers voortdurend verschillen. In de brief van de gemeente Alkmaar worden bijvoorbeeld weer andere cijfers gehanteerd dan wij hebben. Ik zal dat dus heel goed gaan valideren. Eind oktober kan de Kamer dan beschikken over die gegevens. Is er dan iets ernstigs aan de hand of kunnen wij worden ingehaald door de ontwikkelingen? Ik heb een algemene afspraak met de vakbonden over de decentralisatie die reeds aan de gang is. De laatste is gerealiseerd in Groningen. Men maakte zich zorgen over het personeelsartikel en de wijze waarop daarmee wordt omgegaan. Men wist immers niet hoe de Tweede Kamer aankijkt tegen de manier waarop het personeel wordt behandeld in die trajecten. Wij hebben toen afgesproken dat de decentralisatie in Groningen nog zou worden geëffectueerd, maar dat wij eerst over WP-2000 met de Kamer zullen spreken om te weten hoe in algemene termen wordt aangekeken tegen de aanpak van het personeel bij decentralisatie. Hangende die procedure wordt er dus geen spoorwegpersoneel meer gedecentraliseerd.

De heer **Reitsma** (CDA): Voorzitter! Ik heb nog een vraag over Noord-Holland. De minister heeft in februari een definitief standpunt ingenomen. Ik vind het daarom vreemd dat zij nu zegt niet de cijfers te kunnen geven waarop haar standpunt gebaseerd is en dat zij nog aanvullende informatie nodig heeft. Daarvoor is meer tijd nodig. Ik wil de minister best die tijd geven, maar de redenering is



vreemd. Zij heeft in februari op basis van gegevens een politiek standpunt ingenomen. De Kamer moet die gegevens kunnen krijgen.

**Minister Netelenbos:** De heer Reitsma moet mijn woorden niet verdraaien. Het valt mij op dat er verschillende cijfers worden gehanteerd door anderen. Daarom is het belangrijk die te valideren. Ik weet precies wat er anders gebeurt. De heer Reitsma komt dan met een brief met cijfers van Alkmaar of Den Helder of Roermond die verschillen van mijn cijfers. Vandaar dat ik ze nog even wil nagaan. Er gebeurt ook niets onomkeerbaars. Mij lijkt dat een geruststellende gedachte.

De heer Van Gijzel heeft gewezen op het prestatiecontract. Omdat ik het jaarlijks toets, leek het hem een goede gedachte het contract ook jaarlijks bij te stellen. In eerste termijn heb ik al gezegd dat juist geen wenselijke gedachte te vinden. Je toetst namelijk om te kijken hoe het zit met de bonus en de malus, met de afspraken die je hebt gemaakt en wat de sancties/honoreringen zijn die het gevolg zijn van deze afspraken. Wanneer je uitgaat van permanente bijstelling kom je in een situatie waarin niemand meer weet waaraan hij toe is. Ik zie het al gebeuren. De Nederlandse spoorwegen zouden initiatieven kunnen nemen om het contract bij te stellen, omdat de afspraken toch niet zo goed waren. Misschien zou ik zelf op die snode gedachte komen. Voordat je het weet, kom je niet meer toe aan de verhouding tussen bonus-malus en de uitwerking daarvan. Je moet jezelf daartegen in bescherming nemen. In principe geldt zo'n contract voor drie jaar. Een hardheidsclausule is eventueel mogelijk. In de nieuwe Spoorwet kan daarover gedacht worden. De introductie van een permanente wisselkoers lijkt mij geen goed idee, want dan gebeuren er dingen waardoor je niet meer aan de bedoeling van een prestatiecontract voldoet. Misschien wil de heer Van Gijzel daar nog eens verder over nadenken.

De bonus-malusregeling mag geen eenrichtingsverkeer zijn. Ik zal die gedachte verder uitwerken. Het is wel heel complex. Er ontstaat toch al snel een relatie, waardoor het vragen voordat wij gaan draaien dermate grote vormen aanneemt, dat het nergens toe leidt. Op basis van het

huidige net en de huidige situatie moet je ook afspraken kunnen maken. Wij zullen wel zien hoe dat afloopt en dan kom ik bij de Kamer terug.

De heer Van Gijzel heeft gezegd dat kaartintegratie vastgelegd moet worden in contracten. Dat is zeker mijn bedoeling. De provincies doen dat ook. Het moet ook in het modelcontract staan dat naar de provincies gaat. Zelf zullen wij het ook doen.

De heer **Reitsma** (CDA): Is dat ook gebeurd met de drie contracten met Friesland, Groningen en de Achterhoek die reeds gesloten zijn?

**Minister Netelenbos:** Ja, dat was een eis van mijn kant. Er is gevraagd hoe wij een en ander uitwerken inzake het adviesrecht van consumentenorganisaties. Ik heb de Kamer daarover een aparte brief gestuurd. Dat komt terug in de regelgeving. Wij moeten dan maar kijken of het allemaal naar genoeg is geregeld. Over de brief die ik heb gestuurd, bestaat overigens volledige overeenstemming met de consumentenorganisaties. Die hebben tegen mij gezegd dat het een heel goede verbetering is.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Kan de minister iets zeggen over de genoegdoeningregeling?

**Minister Netelenbos:** Er wordt gedacht aan de uitwerking van een dergelijk systeem. Ik kom daarop dan ook zeker terug.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Wanneer komt de minister daarop terug? Gebeurt dat pas bij de wetgeving? Het gaat hier om een element dat lastig is om goed uit te werken. Als de minister hierover separaat iets naar de Kamer stuurt, kan de gedachtevorming hierover dan ook reeds plaatsvinden voordat de wet aan de orde is.

**Minister Netelenbos:** Ik zal bekijken hoe ik dit op een zodanige manier bespreekbaar kan maken dat het dienstbaar is aan het proces. De heer Van Gijzel heeft een opmerking gemaakt over de HSL. Over het totale cluster van de HSL is door meerderen iets gezegd. De meest grappige opmerking daarbij komt voor rekening van de heer Reitsma, die zei mij niet voor de

voeten te willen lopen. Vervolgens deed hij dat toch en wel op een tamelijk massieve manier.

In zijn motie schrijft de heer Reitsma dat prestatiecontract, infraheffing en concessieverlening HSL-vervoer nauw met elkaar samenhangen. De vraag of er sprake is van een concessieverlening is echter een open vraag. In die zin moet ik verwijzen naar de discussie die wij in juni hebben gevoerd, naar het document dat toen voorlag en naar de afspraak die wij daarover hebben gemaakt. Ik heb in eerste termijn daarnaast gezegd dat er sprake is van samenhang tussen de besluitvorming en de omgang met de partijen in de markt. De heer Reitsma draait het nu om. Omdat alles met alles samenhangt, is hij van mening dat het niet los van elkaar kan worden beoordeeld. NS Reizigers kan dus geen afspraken maken, zolang onbekend is wat de hoogte is van de infraheffing en wie het HSL-vervoer doet. De motie vraagt dan ook aan mij om hierover in samenhang te rapporteren. Het eerste wat ik echter moet doen, is de Kamer meedelen hoe om te gaan met het bod dat de NS zal worden gedaan. Daarover zijn afspraken gemaakt met de Kamer. Men mag ondershands bieden op het binnenlands vervoer.

Dat bod is al gedaan. Op dit moment wordt het bod beoordeeld op de ontvankelijkheidsvraag. Dat is een heel formele procedure, die altijd aan de orde is bij dit soort van zaken. Vervolgens zal een commissie van onafhankelijken, die geen enkel belang vertegenwoordigen, het bod beoordelen op prijs en kwaliteit. Kwaliteit heeft alles te maken met het belang van het bod voor de reiziger in het algemeen. Vervolgens zal het kabinet een standpunt innemen. De Kamer krijgt hierover, voordat er een handtekening wordt gezet, een mededeling. Op dit moment moet ik mij formeel opstellen. Ik zou anders de marktoperatie verstoren, met alle gevolgen van dien. Wij opereren hier immers in een ruimte die nauw luistert als gevolg van Europese richtlijnen die te maken hebben met dit soort grote aanbestedingen. Dat maakt dat moties waarvan verkeerde signalen kunnen uitgaan niet aan de orde mogen zijn. Ik stel dan ook voor dat de Kamer wacht op wat er met het bod gebeurt. Daarover komen wij te spreken. Vervolgens moet bekeken worden wat een en ander betekent

voor de zaken die te maken hebben met prestatiecontracten en zo.

De heer **Van der Steenhoven** (GroenLinks): Wij kunnen daarover dus na het kabinetsbesluit in alle openheid over praten?

Minister **Netelenbos**: De Kamer kan niet mee onderhandelen. Dat is altijd het geval bij dit soort zaken. Er is het gevaar dat wij in een verkeerd juridisch traject verzeild raken en daar wil ik de Kamer en het kabinet voor behoeden. Het is al complex genoeg.

De heer **Reitsma** (CDA): Beoordeelt de minister nu eerst het bod over de HSL en daarna het prestatiecontract? Of kan het ook nog andersom?

Minister **Netelenbos**: Nee. Ik kom te spreken over een ander complex onderdeel, namelijk de taakorganisaties in het kader van de boedelscheiding met de NS en het maken van nieuwe afspraken. Ik zal de Kamer het stappenplan toezenden met betrekking tot het uit de NS-organisatie halen van de taakorganisaties. Er wordt nu wel iets te gemakkelijk door de indieners van de moties gedacht dat het beter is om helemaal geen stap te zetten. Daar ben ik het niet mee eens. Gezien de kritiek van de Algemene Rekenkamer, die ik wil pareren door ervoor te zorgen dat de verhoudingen verzakelijkt worden, is het nodig dat de taakorganisaties niet in de NV NS blijven zitten. Dat is overigens ook conform het regeerakkoord, maar dat terzijde. Het is ook beter in het kader van de vervolgooperatie, want als die taakorganisaties wel in de NV blijven zitten, kom ik niet van de ene in de andere situatie. Zoals gezegd is daar een stappenplan voor ontwikkeld dat ik zal toezenden. Daar kunnen wij dan op vrij korte termijn nog eens afzonderlijk over spreken. Als de taakorganisaties in de NV blijven, is het niet mogelijk om de besprekingen te voeren die moeten leiden tot de gewenste situatie die uiteindelijk bij wet moet worden vastgelegd. De heer Van den Berg heeft in dit verband opgemerkt dat er ook een juridische grondslag nodig is. Ik zal dit punt in het stappenplan verder uitwerken en ook daar kunnen wij afzonderlijk nog eens over spreken. Met het oog hierop vraag ik de Kamer om de moties nrs. 6 en 12

aan te houden, om eerst met mij die afzonderlijke bespreking te houden. Ik blijf ervan overtuigd dat ik niet van de ene in de andere situatie kom zonder deze stap per 1 januari te zetten, maar het gaat inderdaad om een buitengewoon ingewikkelde zaak en het vraagt nog meer onderbouwing.

De heer **Van den Berg** (SGP): Ik wil de minister die ruimte best geven en zal ook overwegen om de motie aan te houden, maar zij is het toch wel met mij eens dat er méér aan de hand is dan alleen een organisatorische discussie over de plaats? De Rekenkamer heeft erop gewezen dat het ook gaat om bevoegdheden en daarbij betreft het formele bevoegdheden die publiekrechtelijk geregeld moeten worden. Je kunt dus niet alleen het één doen en denken dat je klaar bent. Het is in ieder geval allebei nodig en dan kunnen wij nog nader discussiëren over de volgorde en de samenhang, maar er is een samenhang.

Minister **Netelenbos**: Ik stel mij voor om ook nader in te gaan op de onderdelen van de kritiek van de Rekenkamer. Met de kritiek ben ik het eens en wij gaan nu met de grootst mogelijke spoed ervoor zorgen dat die kritiek de wereld uit kan.

De heer **Reitsma** (CDA): Om een goede afweging te kunnen maken van de vraag of wij de motie zouden moeten aanhouden, zal ik nog graag horen wanneer de minister het stappenplan naar de Kamer zendt.

Minister **Netelenbos**: Eind oktober. Over de marktmacht wordt verschillend gedacht. De heren Hofstra en Van Walsem hebben wel een belangrijke kwestie bij de kop gepakt. Het gaat om de dynamiek die je wilt bewerkstelligen, en om de rol van de verschillende vervoerders. Dit vraagt natuurlijk naar verhouding enige omvang. In een land als Nederland dient de Europese ruimte zich wel aan, maar zolang dit proces nog niet voltooid is, zijn er ook andere spelers nodig. Het is net als in de luchtvaart, waarbij de Europese Commissie een uitspraak heeft gedaan over de fusie van KLM en Martinair; ook dat had te maken met marktmacht. Dit betekent dat zowel de Europese Commissie als de NMA hierover uitspraken doet. Nu hoeft het niet automatisch 50% te zijn, daar is wel het een en ander op

af te dingen. Maar er is natuurlijk wel een level playing field nodig om te bewerkstelligen wat wij in de nieuwe verhouding willen. Wij zijn niet de enigen die bepalen wat marktmacht is, wil ik maar zeggen.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): U maakt nu twee keer een vergelijking met de luchtvaart; in dit geval ging het om een fusie die ook op mondiale schaal heel groot was. Maar in de luchtvaart gaat het echt om monopolies, want de KLM onderhoudt haar lijndiensten op basis van bilaterale luchtvaartverdragen, afgesloten door de Staat der Nederlanden. Niemand anders is daartoe gemachtigd, buitenlandse maatschappijen mogen op basis van die verdragen die diensten niet vanuit Nederland onderhouden. Dat is echt absoluut verboden.

Minister **Netelenbos**: Toch is het wel een beetje vergelijkbaar met wat wij nu doen, want ook in de concessieperiodes heb je voor een aantal jaren met monopolies te maken. Het maakt dus wel uit of het een monopolie van 80% of van 5% is, want in het laatste geval kun je de verschillende prestaties nog eens vergelijken.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Het monopolie van de KLM is in dat opzicht 100%, en dat geldt evenzeer voor British Airlines of Air France. De luchtvaartverdragen laten geen andere regeling toe.

De heer **Van Walsem** (D66): Dat vind ik dan ook geen gelukkige situatie.

Minister **Netelenbos**: Dat monopolie is 80%, maar afgezien daarvan geldt daarbij een andere beoordeling, want zowel Europa als de NMA heeft daar een mening over. Ik kom er in het verband van de Wet personenvervoer 2000 nog op terug. Dat zal men ook merken na ommekomst van de nota naar aanleiding van het verslag, want er komt een iets ander voorstel inzake de marktmacht op het terrein van het busvervoer. Daarbij wil ik meer mogelijk maken op het gebied van combinatie van het stedelijk vervoer met het railvervoer. Op zichzelf is daarbij het oordeel van de NMA nodig; je zou van goedkeuring kunnen spreken, wil je tenminste nog van marktmacht kunnen spreken. Dan is er nog gevraagd, de gebruiksvergoedingen niet te vertalen in hogere tarieven. Nu zet

het maximumtarief daar natuurlijk meteen al een slot op en daarnaast heb ik al gezegd dat de Nederlandse Spoorwegen daar te snel op hebben gereageerd. Ik vat dit ook maar onder de niet altijd even handige communicatie van de NS, zoals de heer Hofstra het uitdrukte. De heer Van Gijzel heeft nog gevraagd, waar het bedrag van 400 mln. besteed wordt. Dit staat op blz. 78 van de nota: het wordt aangewend ter bestrijding van de kosten van de hele operatie: de taakorganisatie, de decentralisatie en het openbaar vervoer. Het geld blijft dus in het systeem.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Het punt was voor mij dat ik wel eens wilde zien dat het verantwoord zou worden. Is het taakstellend? Houden wij eraan over? Ik kan gewoon niet nagaan hoe die bedragen zich verhouden tot de uitgaven die eraan vastzitten.

Minister **Netelenbos**: Op dit moment kan ik daarover nog niets zeggen. De Duitsers kennen een kostendekkende gebruiksheffing. Alle kosten worden doorberekend aan de Deutsche Bahn, maar daar is hier niet voor gekozen. Gekozen is voor een marginale invulling van het bedrag, ook op basis van de afweging van wat bedrijfsmatig verantwoord is. Afhankelijk van de aanbesteding wordt het saldo duidelijk dat voor het openbaar vervoer kan worden aangewend. Het bedrag van 400 mln. blijft deels in het decentrale systeem zitten en deels in het systeem waarover wij, samen met de Kamer, zelf beslissen. Dit bedrag is, als het wordt afgezet tegen 1,5 mld. beheer- en onderhoudskosten, bij lange na niet kostendekkend. Hier is echter voor gekozen en uiteraard zijn er met de NS indringende gesprekken over dit bedrag gevoerd. Ik vind het alleszins verantwoord.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Ik begrijp uit het stuk dat het geld ook gebruikt wordt voor ondersteuning van het regionale en openbare vervoer. Dat is goed, maar ik wil gewoon zien waar die 400 mln. precies naartoe gaan.

Minister **Netelenbos**: Ik herhaal dat ik in dit stadium daarover nog niet alles kan zeggen. Ik moet de inkomsten verantwoorden. Die

komen in de begroting terug en als medewetgever kunt u bij de begrotingsbehandeling bepalen of ik verantwoord handel.

De heren Van Gijzel en Reitsma spraken over afspraken die zijn gemaakt in het kader van het MIT. Verleden jaar heb ik via moeilijke onderhandelingen packagedeals met alle 12 provincies gemaakt. Ik werd geconfronteerd met toezeggingen die de afgelopen 15 jaar gedaan zijn; allemaal brieven zonder dekking. Ik heb mij op het standpunt gesteld dat ik geen brieven schrijf zonder dekking. Verder worden afspraken nagekomen en mijn medewerkers weten dat het budget taakstellend is. Als het budget wordt overschreden, is daar namelijk altijd een of ander project de dupe van. Iedereen heeft een mening, maar, nogmaals, ik wens de afspraken met de provincies na te komen. Gedacht wordt over voorfinanciering, versnelling, enz. Ik vind al die ideeën plezierig, maar ik vraag dan altijd wat uit het programma verdwijnt. En meestal is zo'n nieuw idee dan in de kiem gesmoord. De oude cultuur van "roept u maar" moet verdwijnen. Op die manier kan de overheid niet besturen. Pas als er meevallers komen, kunnen wij opnieuw praten over nieuwe uitgaven voor het MIT. De Van Gijzel sprak over ideeën van Amsterdam waaruit blijkt dat ik miljarden moet schokken om het rekeningrijden daar geaccepteerd te krijgen. Maar ik zeg: MIT is MIT; men zegt het maar in Noord-Holland. De heer Van der Steenhoven heeft het gemakkelijk. Hij gooit iedere weg uit het MIT, maar hij zit niet op een verantwoordelijke plaats. Ik heb afspraken gemaakt.

De heer **Reitsma** (CDA): Even voor het stenografisch verslag. De minister zei dat ze antwoordde op vragen van Van Gijzel en Reitsma, maar dat moet zijn: Van Gijzel en Van der Steenhoven. Ik heb hierover niet gesproken.

Minister **Netelenbos**: Heel goed, dank voor de steun, dit keer.

De heer **Van der Steenhoven** (GroenLinks): Het is natuurlijk onzin om te zeggen dat ik gemakkelijk een paar wegen uit het MIT gooi. Ik vind dat je prioriteiten moet stellen en dat je daarover een politieke discussie moet voeren. De minister heeft vorig jaar heel creatief 3 mld. gevonden. Ik

denk daarom dat wij ook dit jaar heel creatief naar het MIT kunnen kijken en ook weer politieke keuzes kunnen maken. Ik ben best bereid om samen met de minister naar een aantal provincies te gaan en te zeggen dat de dingen voor het oplossen van het mobiliteitsprobleem op dit moment helaas wat anders zijn komen te liggen.

Minister **Netelenbos**: Wij hebben prioriteiten gesteld. Dat was niet gemakkelijk. Wij zijn niet over één nacht ijs gegaan. Iemand die denkt dat hij zomaar andere prioriteiten kan stellen, houdt zichzelf gigantisch voor de gek. En de drukpersen draaien niet.

De **voorzitter**: En in Utrecht hoeft de heer Van der Steenhoven ook niet te komen.

Minister **Netelenbos**: Utrecht heeft z'n 2 mld. al binnen. Sommigen die het eerst in de rij stonden, hebben al grote bedragen binnengekregen. Daar hadden ze volgens mij heel goede wethouders! Veel van de opmerkingen van de heer Hofstra heb ik al en passant besproken. Ik ben het eens met zijn benadering van decentralisatie. Ook ik vind dat je met huid en haar decentraliseert en dat je de decentralisatie niet als geleghedsargument gebruikt. Dan de opmerkingen van de heer Hofstra over de geluidsnormen. Ik neem aan dat de Kamer binnenkort uitvoerig met de minister van VROM gaat praten over de geluidsnormen. Ik zag vorige week dinsdag al een kort mondeling vragende debatje over het plan van de minister van VROM met zijn begroting. Ik wil niet ieder debat met de Kamer voeren en daarom stel ik mij voor dat de Kamer maar eens flink met de minister van VROM praat over de geluidsnormen. Dat wacht ik rustig af. Wij zien alsdan wat ons te doen staat. Wat het goederentransport door de nacht betreft is het van groot belang dat je goederentransport niet 's nachts doet waar dat niet kan. Men herinnert zich het debat tijdens het AO van vorige week. Toen heb ik gezegd: als het gaat om het bestaande tracé naar Almelo, wordt er vervoerd tussen zeven uur 's morgens en zeven uur 's avonds en niet 's nachts. Daar kan dat namelijk niet. Op andere trajecten kun je echter wel 's nachts vervoeren. Je

moet dus per keer bekijken waar je 's nachts iets kunt horen. Daar valt geen algemene benadering over te ventileren.

Ten aanzien van de chipkaart wordt tegen mij gezegd dat het allemaal sneller moet. Ik ben echter afhankelijk van de ontwikkeling van de kaart. Het kan niet sneller. Iedereen die zegt dat het moet, kan dat wel zeggen, maar ik krijg de kaart niet eerder ingevoerd. Dat heeft ook te maken met het feit dat, naast de ontwikkeling van de kaart – dat is misschien niet eens het moeilijkste – ook het totale openbaar vervoer dient te worden aangepast om ervoor te zorgen dat je contactloos, zoals de bedoeling is, kunt betalen met de chipkaart. Je loopt dan gewoon de bus binnen en je hebt betaald als je er weer uitgaat. Het is allemaal fantastisch dat het kan, maar het is niet zomaar ingevoerd. Ik ben de eerste die vindt dat het snel moet, maar het kan niet sneller. Je kunt daar bedroefd over zijn, maar er gebeurt in ieder geval in hoog tempo het een en nader, wat kennelijk in 1987 niet is gelukt.

Ik kom bij de vragen van de heer Reitsma. Ik houd als eerste rekening met de Kamer. Hij sprak over het prestatiecontract en heronderhandeling. Ik zal er natuurlijk voor zorgen dat ik niet hoef te heronderhandelen, want dat lijkt mij een buitengewoon onaangename situatie. De tijd zal leren of mij dat lukt. Ik zal dan ook vreselijk mijn best doen om het te voorkomen. Ik heb al het een en ander gezegd over de beursgang. De heer Reitsma heeft er een motie over ingediend. Als het gaat om andere financiële stromen dan die van het Rijk, nodig ik hem uit, vooral sterk te laten wegen wat het bedrijf NS zelf wil en om niet op voorhand dingen uit te sluiten. De beursgang is in de komende jaren niet meteen aan de orde. Het betekent niet dat je niet delen van aandelen van het Rijk in de markt kunt zetten zonder dat je naar de beurs gaat. Wij moeten leren van een aantal andere grote trajecten, zoals bij de KLM. Daar leidt het niet tot ongewenste situaties. De Kamer is er altijd zelf bij.

De heer **Reitsma** (CDA): Ik neem wel de misvatting weg dat in de huidige situatie, niet bij beursgang, de Nederlandse Spoorwegen het geld alleen maar van het Rijk kunnen krijgen. Een structuur-NV kan net zo

goed als andere NV's de markt op om bij banken geld te lenen. Dat geld komt dus niet van de overheid maar juist van de banken.

Minister **Netelenbos**: Maar u zal toch niet willen ontkennen, dat die aandelenportefeuilles op zichzelf interessant zijn voor het genereren van nieuw geld.

Voorzitter! De heer Reitsma is van mening, dat de concessieverlening langer moet. Dat debat zullen wij nog wel eens voeren, maar te lang is natuurlijk oneigenlijk omdat dit weer de verkeerde dynamiek geeft. Dat kan van geval tot geval ook wel variëren.

De heer Reitsma heeft op stuk nr. 5 een motie ingediend over Noord-Holland. Ik wil hem vragen deze motie aan te houden, totdat ik de feiten en de cijfers heb neergelegd. Dan kan hij bezien of een dergelijke motie nodig is. Ik heb zelf al gezegd, dat Noord-Holland net iets anders is dan de andere delen van het decentrale traject, maar het is ook goed om te kijken naar de argumenten waarom het wellicht verstandig is om daar een aantal zaken toe te staan.

De heer Reitsma heeft eveneens gesproken over de magneetspoorbaan. Uiteraard zal ik in mijn brief schetsen hoe ik daar tegenaan kijk en dan moet hij maar bezien of hij dat voldoende vindt. Ik kan inhoudelijk nog niet uitvoerig reageren op datgene wat voorligt, maar ik zal daartoe een procedurevoorstel indienen.

De opmerkingen van de heer Van Walssem heb ik feitelijk al beantwoord. Hij steunt de gedachte van één organisatie voor alle taakorganisaties. Dat moet verder in de tijd worden bekeken.

De heer Stellingwerf heeft twee moties ingediend. Toen ik naar de heer Stellingwerf luisterde, vroeg ik mij af hoe hij nu toch zo'n fervent tegenstander kan zijn van de Betuwelijn terwijl hij toch van mening is, dat de capaciteit van het goederenvervoer als het ware aan de achterste wagen hangt. In een dergelijke benadering gaat alles voor en komt het goederenvervoer achteraan. Het nettoresultaat is, dat het goederenvervoer over de weg plaatsvindt en soms over het water. Er vindt een capaciteitsstudie plaats hoe om te gaan met de prioriteitsstelling en de toedeling van capaciteit op het spoor, maar dat is

inclusief de meeweging van de Betuwelijn. Het gaat dus over de periode met die aparte "goederenpaden". Hij wordt deels dus op zijn wenken bediend, maar de formulering in zijn eerste motie vind ik wat te kort door de bocht.

Voorzitter! Ik vind het veel te ver voeren om mij nu te vragen, met Railned in discussie te gaan over Hilversum. De vervoerder moet daar een aantal afwegingen maken en ik ontraad aanvaarding van de motie dan ook.

De heer Van der Steenhoven was teleurgesteld, dat ik er niet meteen in toestemde om die 15 mld. beschikbaar te stellen. Ik ga dat eerst eens goed bekijken. Hij vindt het rondpompen van geld bij de gebruiksheffing geen goede gedachte. Ook de heer Reitsma heeft daar iets over gezegd. Toch is dat nodig. Ik ben op zichzelf geen groot voorstander van het rondpompen van geld, maar hier moet je heel gericht op de te onderscheiden decentrale trajecten subsidie verlenen. Daarvoor is het eerst nodig dat die inkomsten gegeneerd worden om deze vervolgens op basis van de vervoersprestaties weer toe te delen. Je moet de automatische kruissubsidies eruit halen. Dat is echt onvermijdelijk. Ik zal later in het traject aangeven dat het niet anders kan. Dit betekent dat met de opmerking van de heer Van der Steenhoven op dit moment niks kan worden gedaan.

Hij heeft twee moties ingediend, waaronder één over de evaluatie van Noordned en Synthus. Er kunnen alleen op de langere termijn conclusies worden getrokken. Deze motie heeft tot gevolg dat over reeksen van jaren niets meer kan worden gedaan. Dat is geen goede zaak. Het gaat om regio's waar het openbaar vervoer onder druk staat, zowel het busvervoer als het spoorvervoer. Ik heb met de bonden de afspraak gemaakt dat eerst over WP 2000 meer duidelijk moet zijn en dat de Kamer haar standpunt moet geven over de positie van het personeel bij dit soort van concessieverleningen. Er wordt dus even niets gedaan. Maar een evaluatie van iets wat nog maar net loopt, heeft geen zin. Daaraan kunnen geen conclusies worden verbonden. Het heeft een aantal jaren nodig. Ondertussen gaan wij natuurlijk wel door. Anders ploft hier en daar de boel in.



De heer **Van der Steenhoven** (GroenLinks): Voorzitter! Ik kijk dan naar het tijdschema van de minister. Als zo'n onderzoek er na een jaar functioneren is, kan daarover dus binnen de tijdsplanning nog een oordeel worden gegeven. Als het positief uitpakt, kan worden doorgegaan. Pas in 2001 is er de bulk aan decentralisatie en aanbestedingen. Als de resultaten van het onderzoek er dan liggen, kunnen die worden meegenomen in de verdere gang van zaken.

Minister **Netelenbos**: Voorzitter! Er is hier en daar al een en ander gedecentraliseerd, vooruitlopend op het wetgevingstraject. Er is best aanleiding om nu en dan weer wat toe te staan, zij het onder de vigeur van de afspraken die ik zojuist heb genoemd. Maar een evaluatie waaruit conclusies worden getrokken, kan niet plaatsvinden als slechts een jaar met een systeem is gewerkt. Dat is echt een beetje window-dressing.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Voorzitter! Wij hebben hierover al ooit uitvoerig gediscussieerd. In het stads- en streekvervoer geldt de systematiek: 35% aanbesteden binnen een bepaalde termijn, met een evaluatiemoment. In het regeerakkoord is opgenomen dat delen van het net gedecentraliseerd zullen worden met het regime van het stads- en streekvervoer. Dat betekent dus 35% aanbesteden binnen die termijn. Daarmee is het helder dat de afspraken die voor stads- en streekvervoer gelden, ook gelden voor de te decentraliseren spoorlijnen. En dan is een evaluatiemoment in de structuur ingebouwd. De Kamer heeft daarover in meerderheid een besluit genomen.

De heer **Reitsma** (CDA): Voor alle duidelijkheid; er is in de Kamer wel een meerderheidsbesluit gevallen ten aanzien van stads- en streekvervoer, betreffende evaluatie en aanbesteding, maar over het spoor is niet een dergelijk besluit gevallen. De drie coalitiepartijen hebben daarover in het regeerakkoord wel iets opgenomen. Daarmee ben ik het eens. Het regeerakkoord wordt echter door andere partijen gesteund dan het besluit over het stads- en streekvervoer.

De **voorzitter**: Dat klopt, maar

achter het regeerakkoord staat ook een meerderheid van de Kamer.

Minister **Netelenbos**: Voorzitter! De motie op stuk nr. 10 betreft een verzoek aan mij om met spoorvervoerders overleg te voeren over steun voor de consumentenorganisatie voor reizigers. Ik wil natuurlijk overleg voeren, hoewel ik natuurlijk geen verplichting kan opleggen. Ik zal melden wat de uitkomst van dat overleg is. Overigens geven wij zelf project-subsidies. Ik kan met deze motie dus aan de slag. Dan kom ik bij de heer Van Bommel. Tarievenintegratie is niet mogelijk. Dan hoeft de vervoerder vervolgens helemaal niets te doen. Ik ben het op dit punt dus niet eens met wat hij heeft gezegd. Ik ben het overigens ook niet eens met de kleuring van het betoog van de heer Van Bommel. Hij spreekt met een ondertoon van "het kan nooit iets worden". Ik ben het daar volstrekt mee oneens. Op de vragen en opmerkingen van de heer Van den Berg ben ik reeds ingegaan, voorzitter.

De **voorzitter**: Ik dank de woordvoerders en de minister voor hun inbreng.

Sluiting 18.58 uur.