

eerste termijn al heb gezegd, heeft de commissie-Wijffels zich weer aan die richtlijn gespiegeld bij het doen van een aantal van haar voorstellen, maar daar sloeg deze wetgeving niet op.

Ik kom toe aan de marginale kostentoe rekening. Uiteindelijk gaat het er natuurlijk om hoeveel de overheid moet betalen voor het vervoeren van een zeker aantal passagiers. In die zin was de discussie in de Tweede Kamer over Almelo-Mariënberg wel interessant. Uit mijn hoofd sprekend, meen ik dat daar 6 mln. moest worden betaald voor een zeer klein aantal passagiers. Op zeker moment wordt de kostendekkingsgraad zo laag, dat er een alternatief moet worden gezocht. Natuurlijk heeft de regio, evenals ik, het liefste wel spoorvervoer, want vrijwel iedereen vindt dat toch mooier dan een bus, zeker op die verbinding, omdat daar op die weg problemen bestaan. Ik hoop dat wij de oplossing vinden, maar soms zul je toch moeten concluderen dat iets niet meer kan. Ik vind het overigens heel goed dat er nu een helderder beeld ontstaat van de werkelijke kosten van het vervoer. Daaruit zou kunnen blijken dat het voor sommige regio's veel interessanter is om naar andere combinaties van vervoer te zoeken, omdat die een beter vervoerproduct voor de klanten opleveren. Ik vind dat wij dergelijke initiatieven een kans moeten geven. Zo'n ontwikkeling zou bij Noordnet aan de orde kunnen zijn. Ik heb daar nu geen eendoordeel over en overigens vind ik ook dat ik dat niet moet doen, maar dat het in de regio beoordeeld moet worden.

Ik ben het ermee eens dat wij heel goed moeten opletten dat wij niet een zodanig bureaucratisch systeem maken dat het uiteindelijk duurder wordt dan het huidige systeem. Dat zou heel raar zijn. Het kan niet zo zijn dat de efficiencywinst geheel verloren gaat door extra kosten aan de andere kant. Enige herregulering vind ik overigens wel aanvaardbaar, ook bij marktwerking. De Kamer vindt immers dat er wel een publieke verantwoordelijkheid blijft, ook al wordt op bepaalde delen van het beleid concurrentie geïntroduceerd. Soms leidt dat tot herregulering en dat is soms aanvaardbaar, omdat het beter werkt. Er zijn natuurlijk wel grenzen aan. Ik zal er graag op ingaan als wij bezig zijn met de

voorbereiding van het beleidsstandpunt.

Ik ben overigens blij dat de heer Zijlstra hoort bij degenen die tevreden zijn over de dienstverlening. Ik heb gepoogd ook een aantal positieve opmerkingen over de NS te maken, want de NS heeft de afgelopen periode een behoorlijke prestatie geleverd door groei te realiseren in een tijd waarin een geweldige efficiëncyslag moet worden gemaakt en de NS mensen moet laten gaan, gelukkig voor het grootste deel via natuurlijk verloop. Het zal natuurlijk altijd beter kunnen, hetgeen de NS ook vindt en waar men naar streeft. Verder moet worden bedacht dat vertragingen soms ook worden veroorzaakt doordat wij zoveel gebouwd willen hebben. De NS doet dat weliswaar zelf, maar wij betalen het en dringen er bij de NS op aan om te investeren.

In reactie op de woorden van de heer Baarda wijs ik erop dat wij inderdaad hebben gesproken over een begin van concurrentie, onder beslag van het overgangcontract waarin is vastgelegd dat er enige concurrentie mag komen, zij het zeer beperkt en niet over de rug van de NS. Verder stel ik vast dat de commissie-Wijffels geen uitsluitel heeft gegeven over de vraag wat er daarna zou moeten gebeuren en daarover is helderheid nodig. Op zichzelf vind ik het jammer dat wij dat niet al veel eerder hebben kunnen doen, maar er moesten nu eenmaal eerst debatten over worden gevoerd.

Een gebruiksvergoeding kan worden ingesteld bij ministeriële regeling. Ik vermoed overigens dat dit zo'n ministeriële regeling zal zijn die niet geheel onbesproken zal blijven. Hier zullen dus mededelingen over naar buiten komen.

De beraadslaging wordt gesloten.

Het wetsvoorstel wordt zonder stemming aangenomen.

De voorzitter: De aanwezige leden van de fractie van GroenLinks wordt conform artikel 121 van het Reglement van orde aantekening verleend, dat zij geacht willen worden zich niet met het wetsvoorstel te hebben kunnen verenigen.

Aan de orde is de behandeling van:
- **het wetsvoorstel Wijziging van de Wet personenvervoer (24686).**

Dit wetsvoorstel wordt zonder beraadslaging en zonder stemming aangenomen.

Sluiting 20.25 uur

Besluiten en ingekomen stukken

Lijst van besluiten

De voorzitter heeft na overleg met het College van senioren besloten om:

a. de openbare behandeling van de volgende wetsvoorstellen te doen plaatsvinden op:
18 november 1997

Wijziging van de Wet Infrastructuurfonds in verband met de herindeling van de begroting van het Infrastructuurfonds (25329);

Wijziging van de Organisatiewet sociale verzekeringen 1997 en enige andere wetten in verband met het integreren van het middelenbeheer van de sociale fondsen (geïntegreerd middelenbeheer) (25342);

Wijziging van de Wet op de omzetbelasting 1968 in verband met de plaats van dienst van telecommunicatiediensten (25379);

Wijziging van artikel 3, tweede en derde lid, en van artikel 6 van de Kaderwet financiële verstrekkingen Financiën (25461);

Wijziging van de begroting van de uitgaven van het Huis der Koningin (I) voor het jaar 1996 (slotwet) (25480);

Wijziging van de begroting van de uitgaven en de ontvangsten van de Hoge Colleges van Staat en Kabinet der Koningin (II) voor het jaar 1996 (slotwet) (25481);

Wijziging van de begroting van de uitgaven en de ontvangsten van het Ministerie van Algemene Zaken (III) voor het jaar 1996 (slotwet) (25482);

Wijziging van de begroting van de uitgaven en de ontvangsten van het Kabinet voor Nederlands-Antilliaanse en Arubaanse Zaken (IV) voor het jaar 1996 (slotwet) (25483);

Wijziging van de begroting van de uitgaven en de ontvangsten van het Ministerie van Buitenlandse Zaken (V) voor het jaar 1996 (slotwet) (25484);