

Voorzitter

agenda voor donderdag hiermee rekening te houden.

De **voorzitter**: Ik begrijp dat dit een vooraankondiging is. Wij vernemen morgen of donderdagmiddag bij de regeling van werkzaamheden wel of deze vooraankondiging in een verzoek wordt omgezet. Indien dat het geval is, zal dit punt, mits de Kamer het goedvindt, worden toegevoegd aan de reeks van twee-minutendebatten.

Het woord is wederom aan de heer Gabor.

De heer **Gabor** (CDA): Voorzitter! Het tweede punt betreft de opvang van asielzoekers en verblijfsgerechtigden. Wij zullen het hier vanavond in een algemeen overleg over hebben. Ik heb bij de voorbereiding van dat overleg gezien dat de minister van Binnenlandse Zaken in de Eerste Kamer uitspraken heeft gedaan die tegenstrijdig zijn aan die in de Tweede Kamer. Ik heb hem in de vorm van een brief vandaag laten weten dat ik graag op een aantal indringende vragen antwoord wil hebben vanavond. Ik sluit niet uit dat ook dat overleg aanleiding geeft om het op de agenda van de Kamer te plaatsen teneinde hier een uitspraak over te krijgen.

De **voorzitter**: Ik stel hetzelfde voor als ik zo even bij het eerste verzoek van de heer Gabor heb voorgesteld. Wij horen het morgen of donderdag wel. Indien er een verzoek wordt gedaan, zal dit punt worden toegevoegd aan de rij kleine debatjes donderdag aan het eind van de vergadering.

Het woord is aan mevrouw Van Ardenne-van der Hoeven.

Mevrouw **Van Ardenne-van der Hoeven** (CDA): Voorzitter! Op verzoek van de CDA-fractie vindt aanstaande donderdagmiddag met de minister van Landbouw, Natuurbeheer en Visserij een overleg plaats over de crisis in de tuinbouw. Wij sluiten niet uit dat naar aanleiding van dit overleg een voortgezet plenair overleg noodzakelijk zal zijn. Wij verzoeken u daarmee bij de indeling van de agenda voor deze week rekening te houden.

Voorzitter! Ik zou u een zelfde verzoek willen doen met betrekking tot het voor deze middag geagendeerd overleg met de ministers van Landbouw, Visserij en Natuur-

beheer en van VROM over het mestbeleid.

De **voorzitter**: Het betreft een tweetal vooraankondigingen voor een tweetal kleine twee-minutendebatjes. Ik wacht het verzoek wel af. Zo nodig zullen deze donderdag plaatsvinden, indien de Kamer daartoe besluit.

Het woord is aan de heer Te Veldhuis.

De heer **Te Veldhuis** (VVD): Voorzitter! Wij hebben vorige week donderdag gestemd over de PKB Schiphol. De VVD-fractie heeft daarbij voor de motie op stuk nr. 28 gestemd, maar bij nalezing van de Handelingen blijkt dat de VVD niet bij de voorstemmers staat genoteerd. Dit is ten onrechte, omdat wij zeker weten dat wij voor hebben gestemd. Om aan alle eventuele onduidelijkheid mogelijkerwijs voor de toekomst een eind te maken, wil ik graag nu uitdrukkelijk vastgelegd hebben dat de VVD-fractie geacht moet worden voor de motie op stuk 23552, nr. 28 te hebben gestemd. Het maakt overigens voor de einduitslag verder niets uit, omdat de motie al was aangenomen. Ik denk echter dat het goed is om dit nog eens duidelijk vast te leggen. Overigens is de motie inmiddels verwerkt in de PKB Schiphol deel 3a, zoals ik vanochtend heb gelezen.

De **voorzitter**: Ik stel voor, hiervan kennis te nemen. De aantekening staat nu automatisch in de Handelingen.

Daartoe wordt besloten.

De **voorzitter**: Het woord is aan mevrouw Van 't Riet.

Mevrouw **Van 't Riet** (D66): Voorzitter! Hetzelfde is gebeurd bij de motie op stuk nr. 45, bij de indiening waarvan de D66-fractie medeondertekenaar was. Ook daar blijkt uit de Handelingen dat zij niet voor gestemd zou hebben. De fractie van D66 heeft wel voor gestemd.

De **voorzitter**: Het zal de uitkomst niet doen veranderen, neem ik aan. Die conclusie is in ieder geval getrokken. Het geeft natuurlijk wel aan dat u, als u van 't Riet wenst te stemmen, allen uw handen moet opheffen.

Het woord is aan de heer Ter Veer.

De heer **Ter Veer** (D66): Voorzitter! Het betreft een verzoek in uw richting om bij de planning van de agenda voor donderdag rekening te houden met de mogelijkheid dat de fractie van D66 behoefte heeft om over het verslag van het mondeling overleg, dat we zullen voeren naar aanleiding van het verslag van de Landbouwrapport in Brussel, hier een kameruitspraak te vragen.

De **voorzitter**: Ik wacht het nader verzoek af. Zo nodig zal dit debatje donderdag plaatsvinden.

Het woord is aan de heer Koekoek.

De heer **Koekoek** (CDA): Mijnheer de voorzitter! De vaste commissie voor Justitie voert morgen een algemeen overleg met de minister van Justitie over de reorganisatie van het openbaar ministerie, het grote werk van minister Sorgdrager. Ik wil u vragen, rekening te houden met de mogelijkheid dat het nodig zal zijn het verslag van dit algemeen overleg op de agenda van de plenaire vergadering te plaatsen.

De **voorzitter**: Wij wachten het definitieve verzoek af.

Ik verzoek de Kamer in verband met de stemmingen aan het eind van de vergadering donderdag en in verband met het feit dat wij moeten vermijden dat er dan allerlei heropeningen plaatsvinden, de griffie uiterlijk donderdag 13.00 uur te laten weten of er heropeningen moeten plaatsvinden. Deze zullen dan in de loop van de middag plaatsvinden, zodat we aan het eind van de vergadering alleen nog maar hoeven te stemmen.

Aan de orde is **het mondelinge vragenuur**, overeenkomstig artikel 136 van het Reglement van orde.

Vragen van het lid Poppe aan de minister van Verkeer en Waterstaat, over **een geheime overeenkomst tussen het Rijk en de NS over het afstoten van spoorlijnen**.

□

De heer **Poppe** (SP): Mijnheer de voorzitter! Dit weekend werden wij opgeschrikt door het bericht dat er spoorlijnen opgeheven zouden worden. Dat is volgens persberichten de kern van een akkoord tussen

Poppe

kabinet en NS. Daarnaast zien wij dat het aantal reizigers terugloopt. De NS rijdt momenteel achteruit.

Het openbaar vervoer is een onmisbare nutsvoorziening van nationaal belang. De berichten betreffende opheffing van trajecten in het noorden en het oosten van het land zijn daarmee in tegenspraak. Dit heeft tot tal van boze reacties geleid van bewoners en regionale bestuurders. Terecht, want bewoners in het noorden en het oosten van het land komen daarmee in een vervoersisolement terecht. Daarom wil ik namens de SP-fractie de volgende vragen aan de minister van Verkeer en Waterstaat stellen.

1. Wat is er waar van de dreiging van het opheffen van lijnen door de NS?

2. Is het juist dat de NS rendabele lijnen mag afstoten tot maximaal 15% van het aantal reizigerskilometers?

3. Welke lijnen betreft het precies?

4. Vindt de minister het schrappen van lijnen op louter bedrijfseconomische gronden aanvaardbaar vanuit het maatschappelijke belang?

5. Hoe verhoudt deze eventuele opheffing van lijnen zich tot Rail 21, Openbaar vervoer maal twee en het tweede structuurschema Verkeer en vervoer?

Tijdens de behandeling van de begroting van Verkeer en Waterstaat in de Kamer heeft de minister gezegd de rijksbijdrage ter beschikking te stellen voor projecten die uit sociale of andere overwegingen van belang zijn. Daarom de laatste vraag.

6. Zijn de genoemde trajecten in de ogen van de minister van sociaal belang? Welke maatstaven legt de minister aan om sociaal belang te meten?

□

Minister Jorritsma-Lebbink:

Mijnheer de voorzitter! Het afgelopen weekend hebben er inderdaad berichten in de krant gestaan waarvan ook ik zou zijn geschrokken als zij geheel correct waren geweest.

Zoals wellicht de heer Poppe weet, ben ik in de eindfase van de onderhandeling met de Nederlandse Spoorwegen over de uitvoering van de conclusies van de commissie-Wijffels, te weten het verzelfstandigingsproces van de Nederlandse Spoorwegen. Aanstaaende donderdag zal, als alles goed gaat en daar ga ik nu van uit,

het contract getekend worden. Dat betekent dat daarna het contract, met alles wat daarbij hoort, naar de Kamer gestuurd wordt en de Kamer vervolgens na het reces daar gewoon de tijd voor krijgt om het op een normale, ordentelijke manier te beoordelen en tot een eindoordeel te komen bij de vraag of het een contract is waarmee ook de Kamer kan leven.

Het is bepaald niet zo dat er een geheim contract is of een geheime overeenstemming met de Nederlandse Spoorwegen om bepaalde lijnen te gaan sluiten. Er wordt in het contract straks een aantal spelregels afgesproken op basis waarvan de NS, als het gaat om onrendabele lijnen, bij de overheid kan aankloppen om een mogelijk contract te sluiten. Wij zitten nu nog in het stadium dat wij generieke afspraken maken over de criteria op basis waarvan de NS naar de overheid kan komen. Wij zullen ook overigens op onze begroting in de komende tijd middelen moeten reserveren om mogelijke contracten te sluiten. Het is zeker nog niet zo dat er al gesproken is over concrete lijnen. Daarvoor moeten wij eerst weten over welke criteria wij het hebben en over welke kosten wij precies praten.

Het eventuele kopen van die diensten leidt dan vervolgens tot een contractsector. Daarbij blijft de overheid een rol spelen. Of dat de rijksoverheid is of de regionale overheid, hangt af van het moment waarop het gebeurt. Ik vind in elk geval dat het bij een bepaalde lijn in een bepaald gebied na overleg met het desbetreffende gebied moet gebeuren. Dat betekent dat men niet verplicht is het contractsectordeel vervolgens aan de NS uit te besteden. Er zou ook een andere vervoerder kunnen worden ingeschakeld. Nogmaals, wij bevinden ons nog helemaal niet in het stadium van gesprekken over concrete lijnen of delen daarvan. Wij weten nog niet eens welke criteria gehanteerd moeten worden. Daar komen wij in een later stadium aan toe.

Het antwoord op de eerste vraag moet dus luiden dat er bepaald geen geheime contracten of afspraken over lijnen bestaan. Inzake de 15% van het aantal reizigerskilometers verzoek ik de Kamer te wachten tot zij de contracten heeft ontvangen en heeft kunnen zien wat zij precies inhouden. Het is tamelijk gecompli-

ceerd en ik wil het ook graag in het geheel van het contract bezien.

De derde vraag was, om welke lijnen het gaat. Dat is dus nog helemaal niet bekend. De heer Poppe heeft gelijk dat het voor de overheid van belang is om bepaalde lijnen in stand te houden die wellicht uit bedrijfseconomische overwegingen niet in stand gehouden kunnen worden. Daarom kiezen wij ervoor om in bepaalde gevallen contracten met de NS af te sluiten. Het zomaar schrappen van lijnen is dus niet aan de orde. Dat zou zich ook niet verhouden \pm en daarmee ben ik toe aan de vijfde vraag \pm tot de afspraken die wij met elkaar in het structuurschema Verkeer en vervoer hebben gemaakt. Overigens moet de hele operatie natuurlijk een bedrijf opleveren dat ongeveer dezelfde doelstellingen heeft als de rijksoverheid, namelijk zoveel mogelijk passagiers in de trein te krijgen. Dat is het hart van de operatie.

Het antwoord op de laatste vraag is een herhaling van wat ik al heb gezegd. Als lijnen maatschappelijk relevant zijn, moet de overheid afwegen of zij bereid is daaraan een bijdrage te leveren en een contract te sluiten. Het initiatief daartoe hoeft niet van het bedrijf te komen, dat is een verantwoordelijkheid van de overheid.

□

De heer **Poppe** (SP): Voorzitter! Ik hoop dat wij de uitspraken van de minister als een geruststelling kunnen beschouwen, vooral voor de mensen in het noorden en het oosten van het land. Wij zijn benieuwd welke afspraken de overheid na het zomerreces met de NS zal maken.

De directie van de NS \pm en die moeten wij serieus nemen \pm heeft gezegd dat de overheid, als zij het noodzakelijk acht om bepaalde lijnen open te houden, die lijnen moet huren. Wat vindt de minister van deze uitspraak? In dit verband kom ik terug op mijn laatste vraag, die niet helemaal afdoende is beantwoord. Is het eventueel schrappen van onrendabele lijnen op bedrijfseconomische gronden aanvaardbaar in het kader van het maatschappelijke belang? Daarbij dient te worden betrokken dat de berekeningen die de NS naar buiten heeft gebracht, blijkens uitspraken van de bestuurders in Groningen, uitsluitend zijn

Poppe

gebaseerd op het lijntje ter plaatse en niet op het aandeel daarvan in het nationale spoorlijnnet. Ik denk dat wij dan verkeerd bezig zijn.

Minister **Jorritsma-Lebbink**:

Voorzitter! Ik ben het op zichzelf met de heer Poppe eens dat er door de publiciteit van het afgelopen weekeinde wederom ± het is niet de eerste keer ± ongerustheid is ontstaan in bepaalde delen van het land, vooral in het noorden en het oosten van het land. Dat is ook wel logisch, want daar ligt een aantal nevenlijnen. Overigens staat voor mij nog lang niet vast dat die nevenlijnen bij voorbaat onrendabel zouden zijn, omdat zij een rol spelen in het nationale net. Wij moeten er dus nog met de NS over discussiëren welke kosten uitsluitend aan een bepaald lijntje mogen worden toegerekend. De heer Poppe heeft natuurlijk gelijk dat een passagier die in Delfzijl instapt en in Rotterdam uitstapt, waarschijnlijk meer oplevert dan alleen het tarief voor dat lijntje. Juist daarover moeten wij met NS verder spreken en juist daarvoor moeten criteria worden geformuleerd. Ik kan de Kamer verzekeren dat ik de opmerkingen die ik vanmorgen in de Volkskrant heb gelezen van de gedeputeerde in Groningen, buitengewoon interessant vond, want hij schetste precies de houding die wij graag willen zien, namelijk dat wij het wellicht ook op een andere manier kunnen organiseren, als de NS het blijkbaar alleen voor een zo groot bedrag kan doen. Ik weet dat dit soort gedachten ook in andere regio's bestaat. Ik vind dat wij daarover open en eerlijk met elkaar moeten kunnen praten. Dat is overigens pas aan de orde op het moment dat de afspraken die nu in het globale akkoord zijn vastgesteld, daadwerkelijk door de Kamer geaccordeerd zijn.

Dan de vraag over de uitspraak van de NS "wij vervoeren en de overheid kan inhuren". Op zichzelf is dat een gezonde bedrijfseconomische benadering. Bij de verdere onderhandelingen met de Nederlandse Spoorwegen over de detaillering van dit soort zaken ga ik ervan uit ± deze afspraak is gemaakt ± dat de Nederlandse Spoorwegen in hun missie wel degelijk betrekken dat de core-business van de Nederlandse Spoorwegen het

vervoeren van mensen en, voor zover het het goederenbedrijf betreft, het vervoeren van goederen is. Daarover zullen wij voortdurend met elkaar moeten spreken. Vooralsnog is het een bedrijf waarvan de aandelen in handen van de overheid zijn.

De heer **Reitsma** (CDA): Voorzitter! De CDA-fractie volgt met belangstelling het onderhandelingsproces tussen de minister en de Nederlandse Spoorwegen. De minister heeft in een eerder overleg te kennen gegeven dat het contract wat haar betrof in de afgelopen week gesloten zou worden. Kan de minister uitleggen waarom het contract nog niet gesloten is? Welke complicaties zijn er geweest?

Mijn fractie maakt zich ernstige zorgen over de signalen die elke keer opnieuw afgegeven worden, onder andere door de Nederlandse Spoorwegen zelf, dat wij op korte termijn over moeten gaan tot het afstoten van een aantal onrendabele spoorlijnen. Wij vinden dat de minister een uiterste inspanning moet plegen om te voorkomen dat deze signalen voor de korte termijn nog afgegeven worden, want dat zou werkelijk de leefbaarheid van het platteland aantasten. Daarom stel ik de minister de volgende twee vragen.

De **voorzitter**: Daar heeft u maar één zin voor tot uw beschikking.

De heer **Reitsma** (CDA): Wil de minister nog eens bevestigen dat, zodra het contract gesloten is, er een voorbehoud in komt dat de Kamer er nog "ja" of "nee" tegen kan zeggen en wil zij een signaal aan de NS afgeven dat, zolang de Kamer er niet over gesproken heeft, zij de garantie geeft dat er geen discussie is over onrendabele lijnen en over het afstoten van lijnen?

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Voorzitter! Het onderhandelingsproces heeft gewoon een weekje langer geduurd. Het is een technisch uitermate gecompliceerd proces, met een heleboel beslispunten. Wij moesten een aantal technische punten nog verder uitwerken. Gelukkig is dat nu afgerond, zodat het contract donderdag getekend kan

worden. Het is overigens nog een hele inspanning om het ook werkelijk getekend te krijgen, want het is een contract van, meen ik, 200 pagina's. Ik heb het dan niet over de stapel bijlagen die erbij horen. Ik wens de Kamer dan ook buitengewoon veel genoegen bij het bestuderen ervan! Het is een hele klus. Toen ik hiermee begon, heb ik mij er ook zeer op verkeken. Ik heb altijd gedacht dat het veel sneller moest kunnen gebeuren. Het heeft aanmerkelijk langer geduurd dan ik had gehoopt. Er waren behoorlijk wat apen en beren op de weg. Ik hoop dat wij er goed uitgekomen zijn. Het resultaat mag er zijn, denk ik, zij het dat er best nog elementen in zitten waarover wij nog enige discussie met elkaar zullen moeten voeren.

Dan de signalen die elke keer afgegeven worden. Ik vrees dat die iets te maken hebben met het creëren van een onderhandelingspositie, als het straks gaat over concrete projecten. Ik zal mijn uiterste best doen om ook bij het bedrijf door te geven dat het niet verstandig is om elke keer met dit soort signalen naar buiten te komen. Ik ben het daarmee eens. De leefbaarheid van het platteland is een van de elementen die wij straks moeten betrekken bij het beoordelen van de vraag of een bepaalde lijn wel of niet in stand moet worden gehouden en op welke wijze de exploitatie zal moeten plaatsvinden. Overigens ben ik er helemaal niet van overtuigd, dat alle nu in de pers genoemde lijnen in het noorden en het oosten van het land bijvoorbeeld onrendabel zijn. Dat moet eerst maar eens bewezen worden en dan wil ik dat inderdaad in een veel breder kader zien.

Bovendien ± en dat weet de heer Reitsma al lang ± wordt zo'n contract altijd ondertekend onder het voorbehoud van goedkeuring door de Tweede Kamer. Dat betekent dat zij na het reces volop de ruimte heeft om over dat contract te discussiëren en daaraan al dan niet haar goedkeuring te hechten. Ik vrees overigens dat de Kamer dat afgedwongen zou hebben, maar dat is natuurlijk een heel logische gang van zaken, zeker daar het hier een megaproject betreft.

De heer **Mateman** (CDA): Mijnheer de voorzitter! De minister heeft

Mateman

gezegd dat de lijnen nog niet vast staan. Dat geeft mij de volgende vragen in.

Ik ken een gebied waar de noordtak van de Betuwelijn te zijner tijd doorheen moet gaan, waar kennelijk over besloten is dat de doortrekking van de A15 en de A18 niet zal plaatsvinden en waar het risico dreigt, dat de kaalslag ook dat gebied zal treffen.

Misschien weet de minister welk gebied dat is. Kan zij daaraan iets doen, ook gezien haar achtergrond?

Minister Jorritsma-Lebbink: Ik vind het heel interessante vragen, die echter zijn gebaseerd op ideeën die volgens mij nergens op slaan. Dat de noordtak wellicht door dat gebied gaat, is een van de mogelijkheden die onderzocht wordt in de tracé-A-MER-studie die overigens ook op verzoek van de fractie van het CDA plaatsvindt. Ik neem aan dat de heer Mateman een van de voorstanders is van de PKB rond de herziening van het SVV rond de noordtak. Over de A15 en de A18 is niets besloten en zeker niet dat doortrekking ervan niet doorgaat. Naar mijn mening vindt zeker geen kaalslag plaats in die prachtige Achterhoek van ons, mijnheer Mateman! Wat dat betreft hoeft u zich geen zorgen te maken. Sterker nog, het is een van de gebieden waar op een creatieve manier wordt omgegaan met het openbaar vervoer en met de beperkte middelen en waar men probeert een zo optimaal mogelijke samenwerking tussen de NS en het overige openbaar vervoer te creëren, opdat een lijn rendabeler wordt in plaats van minder rendabel.

De heer Van Gijzel (PvdA): Mijnheer de voorzitter! Ik geloof dat de minister gelijk heeft, als zij zegt dat het bericht in het afgelopen weekeinde niet correct geciteerd is en bovendien maatschappelijke onrust met zich heeft gebracht. De bron had mijns inziens ook een bedoeling met het op die manier naar buiten brengen. Desalniettemin maakt mijn fractie zich grote zorgen over de eventuele afstoot van een groot deel van de onrendabele lijnen. De berichtgeving daarover komt de betrouwbaarheid van het openbaar vervoer niet ten goede.

In 1990 hebben wij het volgende afgesproken met betrekking tot de Nederlandse Spoorwegen: uitvoering van plandeel 21, hetgeen inhoudt een investeringsvolume van 12 mld. tariefvrij voor de NS en flankerend beleid. Daar zou tegenover staan een verdubbeling van het aantal passagiers, namelijk van 13 miljard reizigerskilometers in 1986 tot 26 miljard in 2010. Zoals het er nu uitziet, blijft het hangen op 14 miljard.

Uit de berichtgeving van het afgelopen weekeinde heb ik begrepen...

De voorzitter: U moet afronden!

De heer Van Gijzel (PvdA): ...dat die 14 miljard reizigerskilometers in het overgangscontract dreigen te worden vastgelegd. En daar zitten mijn zorgen met name. Voor het gewenste mobiliteitsbeleid is dat dus onaanvaardbaar, en ik zou daarom de minister willen vragen om de volgende week bij het overgangscontract een brief te overleggen met daarin de consequenties voor het algemene mobiliteitsbeleid in brede zin ± de modal split van dit contract ± en de specifieke consequenties, omdat er ook berekeningen ten grondslag liggen aan het contact. Dan weten we...

De voorzitter: U moet nu afronden!

De heer Van Gijzel (PvdA): ...ook wat dat voor de onrendabele lijnen betekent.

Minister Jorritsma-Lebbink: Voorzitter! Zoals de heer Van Gijzel ook weet, zijn de uitgangspunten bij het gereedkomen van het rapport-Wijffels, in de afgelopen jaren veranderd. Daar mag geen misverstand over bestaan. De Kamer is daarvan op de hoogte, via de "normale" informatiestromen omdat wij het ook diverse malen bij de begrotingsbehandeling aan de orde hebben gehad dan wel op andere wijze. De afspraak die in het contract wordt gemaakt, zal zeker niet tot een maximum van 14 miljard passagiers leiden. Er wordt natuurlijk een aantal beveiligingen ingebouwd. Het lastige bij dit soort dingen is dat je het op minimumniveau doet. Ik ga er toch echt van uit dat de wijze waarop wij straks met de NS omgaan, ertoe zal

leiden dat ze nu eindelijk echt de markt op gaan en echt nieuwe markten gaan aanboren. Ik zie dat de heer Van Gijzel zijn hoofd schudt, maar dat gaan ze dus wel doen. Als ze dat niet gaan doen, gaat het niet goed. Ik ben er zelf van overtuigd dat de enige wijze om ze werkelijk zover te krijgen, wel deze manier van werken is en dat de andere manier van werken er in elk geval niet toe leidt dat wij veel meer passagiers in de trein krijgen.

Ik zal kijken of ik nog een nadere toelichting kan geven over de beïnvloeding van de modal split. Lastig is overigens wel dat dat natuurlijk altijd regionaal bepaald is, omdat je daar vooral de modal split beïnvloedt waar het ook het meest effect heeft op het verkeers- en vervoerssysteem. Ik zal proberen hierover zoveel mogelijk informatie aan de Kamer te doen toekomen.

De heer Rosenmöller (GroenLinks): Voorzitter! In de vorige kabinetsperiode heeft mijn fractie al duidelijk gemaakt geen voorstander te zijn van de verzelfstandiging van de Nederlandse Spoorwegen, simpelweg vanwege het feit dat marktwerking in het openbaar vervoer ook grote bedreigingen met zich zou kunnen brengen. Ik vraag de minister daarop te reageren.

Wij hebben ook al een aantal toch slechte voorbeelden van verzelfstandigingsoperaties vanuit de overheid. De Algemene Rekenkamer heeft daarover nog eens een rapport gepubliceerd dat aan duidelijkheid niets te wensen overlaat. Er is juist een relatie te leggen tussen verzelfstandiging enerzijds en de discussie over de onrendabele lijnen. Het is geen toeval dat die dingen samenkomen. Het een vloeit mogelijkerwijs uit het ander voort.

Mijn laatste vraag aan de minister is, of er overeenstemming is over de bijdrage die de overheid zou moeten leveren aan het in stand houden van onrendabele lijnen, of dat dat een vraagstuk is dat naar de toekomst wordt verschoven.

Minister Jorritsma-Lebbink: Voorzitter! Ik ben op dit punt misschien iets optimistischer dan de heer Rosenmöller. En ik wil ook absoluut tegenspreken dat je het

Jorritsma-Lebbink

verzelfstandigingsproces van de Nederlandse Spoorwegen zou kunnen of moeten vergelijken met bijvoorbeeld andere verzelfstandigingsoperaties bij de rijksoverheid. De Nederlandse Spoorwegen was op zichzelf al een verzelfstandigd bedrijf, zij het dat het volstrekt afhankelijk was van subsidies van de rijksoverheid. Ik geloof dat wij eerder ook wel eens discussies met elkaar hebben gehad. Jarenlang waren de onderwerpen waarover de Nederlandse Spoorwegen eigenlijk uitsluitend spraken, de rijksbijdrage die geleverd werd en het feit dat het zo lastig was dat er passagiers instapten, want dat bevorderde de doorstroming negatief.

Ik zie tot mijn grote genoegen dat bij de Nederlandse Spoorwegen een geweldige omslag in het denken aan de gang is, dat van hoog tot laag en misschien moet ik zeggen van laag tot hoog in dat bedrijf, zo langzamerhand de gedachte heeft postgevat dat het inderdaad van belang is een dienstverlenend bedrijf te zijn, om ervoor te zorgen dat je die klanten in de trein krijgt. Dat is een grote zegen en ik denk dat de enige reden waarom dat gebeurd is, is dat men zich realiseert dat men meer zijn eigen broek moet gaan ophouden.

Dus ben ik het ook ten fundamente niet eens met de opvattingen van de heer Rosenmüller dat je het maar beter bij de overheid kunt laten. Een ding weet ik zeker: dan hadden wij zeker niet meer passagiers in de trein gekregen.

De opmerking over de rijksbijdrage wijst op een fout uitgangspunt. Wij moeten straks contracten sluiten met de NS. Ik ga ervan uit dat het flink wat goedkoper kan dan op dit moment door sommigen wordt gedacht. Waar wij uitkomen, zal aan het eind moeten blijken. Maar daarom moet het ons straks ook heel goed duidelijk zijn wat de werkelijke kosten zijn en of er concurrentie te realiseren is.

De heer **Remkes** (VVD): Voorzitter! Het lijkt mij buitengewoon verstandig om gewoon de berichtgeving van de minister af te wachten. Dat is verstandiger dan al te zeer te luisteren naar welke andere betrokken partijen dan ook, of dat nu de directie van de NS is of anderen.

Maar gaandeweg de beantwoording van de minister bekruipt mij wel een procedurele vraag. Het is toch niet mogelijk dat wij straks een oordeel moeten geven over contracten, terwijl wij geen nadere uitgangspunten hebben over de toekomst van de regionale spoorlijnen? Als die situatie zich voordoet, zal mijn fractie daar ernstige bezwaren tegen hebben. Ik wil u wel zeggen, dat de toekomst van de regionale spoorlijnen een van de belangrijke ijkpunten is voor de beoordeling van de contracten. Collega Wallage zei zojuist tegen mij: als die regionale lijnen in Groningen worden opgeheven, mag je mede namens mij melden dat wij dan samen de minister daarvoor zullen leggen. Als die lijnen werkelijk worden opgeheven, zet dat echter ook niet veel zoden meer aan de dijk!

Minister Jorritsma-Lebbink: Voorzitter! Ik vrees dat ik bijna weer in een behandeling van het hele contract terechtkom.

De **voorzitter:** Daarvoor heeft u drie minuten!

Minister Jorritsma-Lebbink: Ik kan de heer Remkes zeggen, dat er nergens een vaste afspraak over gemaakt wordt voordat de Kamer erover gesproken heeft en beslist heeft. Dat geldt ook voor het omgaan met de contractafspraken in de toekomst. Overigens moet de NS eerst wel iets aanbieden bij de overheid ter contractering. Daarvan is nog helemaal geen sprake. Daarna is er een zeer ruime periode en een hele procedure om te bezien hoe wij ermee omgaan.

Er wordt geld gereserveerd voor een contractsector. Ik ben het volstrekt met de heer Remkes eens dat het bepaald niet wenselijk is, dat de regionale lijnen in Groningen, Friesland maar ook in Gelderland, zomaar opgeheven kunnen worden. Evenmin ben ik er op dit moment van overtuigd, dat dit allemaal onrendabele lijnen zijn. Het lastige is dat wij pas in een later stadium verder praten over de concrete projecten. De richtlijnen en de criteria krijgt u echter tijdig te zien. Wij moeten vervolgens op politiek niveau bespreken of wij bereid zijn geld bij te leggen bij wat voor

onrendabel deel dan ook. Ik sluit helemaal niet uit dat het over heel andere projecten kan gaan en helemaal niet over de nevenlijnen.

Mevrouw **Van 't Riet** (D66): Voorzitter! Naar aanleiding van de laatste opmerking van de minister, rijst meteen de vraag: welke lijnen het dan betreft. Is dat de spits? Dat is immers ook een onrendabel deel van de NS.

De capaciteit wordt verdeeld door de NS. De minister spreekt over de markt. Welke markt? De NS heeft een monopoliepositie en voert het capaciteitsmanagement. Is de minister van plan Railnet te verzelfstandigen, zodat het capaciteitsmanagement buiten de NS plaatsvindt? Hoe wil de minister concessies doen aan eventueel andere vervoerders? Er is een aanbod van GADO uit Groningen om lijnen te exploiteren. Daarop heeft de NS heel negatief gereageerd. Hoe wil de minister dit in de toekomst gaan doen? Hoe verhoudt de 50% exploitatiesubsidie die het streekvervoer krijgt zich tot de 100% dekking die de NS moet gaan doen? Kortom, allemaal vragen die ons zorgen baren. Hoe wordt er met de onrendabele lijnen omgegaan? Hoe kan de rijksoverheid nog invloed uitoefenen op de verzelfstandiging? Mijn fractie zal heel kritisch naar dit contract kijken en ook de verzelfstandiging zelf ter discussie stellen.

Mijn laatste vraag betreft de SVV-doelstelling. Blijft de doelstelling uit het SVV, te weten een verdubbeling van het openbaar vervoer, nog steeds overeind nu blijkt dat de NS minder aanbiedt dan geformuleerd in ons eigen beleidsplan?

Minister Jorritsma-Lebbink: Voorzitter! Ik vind het allemaal buitengewoon interessante vragen die mevrouw Van 't Riet stelt. Alleen zijn dat naar mijn mening nu typisch vragen die gesteld moeten worden in de discussie over het contract. Die zullen op dat moment ook beantwoord worden.

Overigens verbaast mij de toon van mevrouw Van 't Riet zeer. Ik herinner mij namelijk nog zeer wel de houding van de fractie van D66 toen wij hebben gesproken over het rapport-Wijffels. Toen was ook D66

Jorritsma-Lebbink

een groot voorstander van dat onderwerp. Ik weet het wel, als het echt dichtbij komt, wordt het altijd een beetje enger.

Overigens het "OV maal twee"-verhaal staat niet opgenomen in het structuurschema Verkeer en vervoer. Dat is een aanbod dat de NS ons een aantal jaren geleden in grenzeloos optimisme gedaan heeft. De uitgangspunten zijn aanmerkelijk verslechterd. Dat weten wij met zijn allen inmiddels. Willen wij de groeipotentie zo volledig mogelijk uitnutten, dan denk ik niet dat wij met de organisatie zoals die bestond voordat het proces in gang gezet werd, meer kans hebben dan met de nieuwe organisatie. Ik ben er echt van overtuigd, dat de verzelfstandigde organisatie daartoe méér kansen biedt dan de oude organisatie.

De **voorzitter**: Mevrouw De Vries heeft mij zo even meegedeeld dat zij afziet van het stellen van vragen aan de staatssecretaris van Justitie.

Vragen van het lid Rabbae aan de ministers van Onderwijs, Cultuur en Wetenschappen en van Sociale Zaken en Werkgelegenheid, over **de wachtlijsten in de basiseducatie**.

De heer **Rabbae** (GroenLinks): Mijnheer de voorzitter! Iedereen, ook de Kamer, onderstreept de cruciale rol van de Nederlandse taal bij de integratie van allochtone migranten in de samenleving in het algemeen en de arbeidsmarkt in het bijzonder. Wel moeten wij in dat verband de wachtlijsten, waarop op 1 november jl. tienduizenden mensen stonden, zien weg te werken. Een aantal instellingen voor de basiseducatie heeft deze opdracht kennelijk letterlijk opgevat. Zo is onze fractie in het bezit gekomen van een brief van een instelling voor basiseducatie, gericht aan een cursist. Daarin wordt de volgende mededeling gedaan: Op 30 september 1993 heeft u zich bij ons aangemeld voor de Nederlandse-taalles. U staat dus al enige tijd op de wachtlijst. Onlangs is gebleken dat wij u helaas voorlopig geen geschikte lesplek kunnen bieden. Wij weten niet hoe lang het duurt voordat wij wel een plaats voor u hebben. Daarom is

besloten, u van de wachtlijst af te halen.

Voorzitter! Ik herhaal: deze instelling heeft de opdracht kennelijk te letterlijk opgevat. De instellingen beroepen zich voor deze actie op twee zaken. In de eerste plaats noemen zij de beëindiging van de extra impuls van de minister van Onderwijs. Als ik mij niet vergis, gaat het om 106 mln. In de tweede plaats noemen zij de bezuiniging van de minister van Sociale Zaken op de RBA's. Ik wil beide ministers de volgende vragen stellen.

1. Zijn deze ministers op de hoogte van deze zorgelijke ontwikkeling?
2. Zijn zij bereid om te bekijken in hoeverre deze initiatieven breed in het land heersen?
3. Zijn zij bereid om maatregelen te treffen en de Kamer daarover te rapporteren?

Minister **Ritzen**: Mijnheer de voorzitter! Het is ons bekend hoe de budgetontwikkeling voor de educatie vorm heeft gekregen. Mijn antwoord op de eerste vraag van de heer Rabbae is dat wij goed op de hoogte zijn van de algemene ontwikkeling. Die ontwikkeling is overigens veel gunstiger dan de meeste instellingen ooit hadden verwacht. Immers, de budgetontwikkeling zou er een zijn geweest van 387 mln. in 1995, met vervolgens een daling in 1996 naar 320 mln. In het landelijk overzicht dat onlangs is gestuurd aan de instellingen voor volwasseneneducatie ± volwasseneneducatie in totaal, dus basiseducatie plus VAVO ± staat dat de ontwikkeling als volgt vorm krijgt. Het budget voor 1995 bedraagt 387 mln. In 1996 is er een verhoging met 30 mln., dus naar 412 mln. En dan is er een verhoging, oplopend naar 442 mln. Dat is de achtergrond. Een en ander moet mogelijkheden bieden om wachtlijsten te verkleinen.

Een punt dat ik in dit verband zeker moet vermelden, is dat een belangrijk deel van die middelen behoort te worden ingezet voor inburgering. En dat zal zeker een verschuiving betekenen in de deelname aan de basiseducatie, een verschuiving met een nieuwe prioritering. Ik heb onlangs overleg gehad met de VNG over eventuele negatieve effecten elders. Daarbij is de toezegging gedaan dat de vormgeving ertoe zal leiden dat er

geen negatieve effecten plaatsvinden. Deze afspraak kan ik echter pas vorm geven in de begroting voor 1996.

Ik kom op de RBA's. Wij hebben samen met het ministerie van Sociale Zaken en Werkgelegenheid ook zelf enig onderzoek verricht. Het blijkt inderdaad dat er tussen de 15 mln. en 30 mln. minder door de RBA's zal worden ingekocht. Dat betekent nog altijd dat het totale budget voor de basiseducatie samen met het VAVO stijgt. Ik neem echter aan dat mijn collega hierover nog iets zal zeggen in het kader van de algemene vormgeving van de manier waarop de bezuinigingen bij het CBA en de RBA's tot stand komen.

De heer Rabbae refereert aan een brief. Ik kan niet overzien in hoeverre het hierbij gaat om een individueel geval. Ik zal mij er nader in verdiepen en de Kamer daarover informeren.

Minister **Melkert**: Mijnheer de voorzitter! Ik begin met de bijdrage van de RBA's aan de basiseducatie. Er is sprake van een verandering in de verantwoordelijkheidsverdeling. Er is aan de ene kant meer verzakelijking. Arbeidsvoorziening kiest ervoor primair in te kopen en niet zelf aan instituutfinanciering te doen. Aan de andere kant is er een helderder verantwoordelijkheidsverdeling met het ministerie van Onderwijs, Cultuur en Wetenschappen. De instituutfinanciering en de inkoop van activiteiten zullen daarmee in de toekomst duidelijk onderscheiden worden. Dat neemt niet weg dat het juist vanuit mijn departement van bijzonder belang is, dat er voldoende ruimte in de basiseducatie blijft bestaan om de aansluiting op de arbeidsmarkt mogelijk te maken die voor grote groepen van allochtonen een groot probleem vormt.

Het is ook tegen die achtergrond dat het kabinet afgelopen vrijdag heeft besloten ± gisteren heb ik de Kamer daarover geïnformeerd ± dat voor arbeidsvoorziening meer middelen beschikbaar worden gesteld, zowel op korte termijn, als het gaat om liquiditeitsproblemen, als op langere termijn, als het gaat om structurele financiering. In de brief heb ik aangegeven dat ik in het Centraal bestuurs arbeidsvoorziening erop zal aandringen, dat voor maximaal 20 mln. de inmiddels