

Jorritsma-Lebbink

dat wij geen vernieuwing willen. Die vernieuwing is namelijk in het structuurschema Oppervlakte-delfstoffen geregeld. Daar zijn de richtlijnen in opgenomen en volgens artikel 7b hebben wij ons te houden aan de richtlijnen; daar staat het dus gewoon in. Ik zeg alleen dat in artikel 7b specifiek dat andere element is opgenomen, omdat het niet altijd te maken heeft met de uitvoering van het structuurschema. Los van de uitvoering daarvan behoren wij ons bezig te houden met de ontwikkeling van alternatieve grondstoffen. Het andere, de nabestemming van terreinen en het creëren van een win-winsituatie, is onlosmakelijk verbonden met de uitvoering van het structuurschema, omdat daarin de te winnen hoeveelheden, de verdeling over de provincies etcetera worden geregeld. Ik bestrijd dus dat wij nu een kans voor vernieuwing verloren zouden laten gaan. De vernieuwing hebben wij al lang in beleid omgezet, en wel via het vastleggen in de planologische kernbeslissing via het structuurschema. Ik zou niet weten hoe ik verder moet gaan. Met andere woorden, ik beweer dat al geregeld is wat er geregeld moet worden en dat wat de heer Van Waning wil tot een doublure leidt.

De heer **Van Waning** (D66): Afsluitend constateer ik dan dat de geest van de wet najlt bij het structuurschema.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Nee, de wet verklaart het structuurschema, voor zover het de richtlijnen betreft, tot gewone wettelijke verplichting. Dat is geen najlen; zo ga je om met een wet in relatie tot een structuurschema. In feite maken wij nu een wet die de wettelijke basis voor een structuurschema geeft. Zo hoort het ook. Zo hoort een wet te werken.

De heer Van Waning heeft voorts zijn treurnis uitgesproken over de regeling van de inspraak. Ik ben het ook daarmee oneens. Doelend op artikel 7 van de Wet op de waterkering stelt de heer Van Waning dat daarin de advies- en de communicatiegroepen bij wet zijn voorgeschreven. Dat is niet waar; dat is onjuist. In artikel 7, derde lid, worden de belangen genoemd waarmee rekening wordt gehouden, niet de groepen waarmee moet worden gesproken. De Wet op de waterkering houdt geen inspraak-

voorschriften in. Het is zelfs zo dat deze wet een uitgebreidere inspraakprocedure voorschrijft dan de Wet op de waterkering, want de procedure volgens artikel 3.5 van de AWB is uitgebreider en zwaarder dan artikel 3.4 die wij in de Wet op de waterkering hebben voorgeschreven. Met andere woorden, er is via de planvorming een verplichting tot inspraak. De WRO kent in artikel 6a een verplichting om inspraak te bieden alvorens een ontwerp van een bestemmingsplan in procedure te brengen. En ook de Provinciewet kent voor provinciale plannen de verplichting tot inspraak. Het is dus gewoon zo, dat de inspraak bij de vergunningsprocedures zwaarder is dan in de Wet op de waterkering is geregeld. Ik ben het met hem eens dat provincies er bij grote ontgroningen dus verstandig aan doen, misschien wel vergelijkbare inspraak als bij de Wet op de waterkering en zeker bij de Deltawet op dit moment wordt gegeven te regelen, al kan het ook op een andere manier.

De heer **Van Waning** (D66): Voorzitter! Ik heb de Wet op de waterkering niet in mijn dossier hier, maar ik weet wel uit de discussies dat wij de belangenbehartiging vanuit de memorie van toelichting naar de eigenlijke wet hebben gebracht. Ik weet niet of de communicatiegroepen er expliciet zijn vermeld, maar naar mijn stellige mening staat dit aspect er veel duidelijker genoemd. Ik ben echter tevreden gesteld door het antwoord van de minister, die mij overigens wat meer stevigheid geeft dan met haar eerdere beantwoording over de verplichting van de provincie.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Voorzitter! Ik ben van mening dat de inspraak goed en voldoende geregeld is. Ik ga ervan uit, dat verstandige provincies zorgen dat zij inspraak op een zodanige manier regelen, dat hun procedures niet echt worden verlengd en bovendien degenen die graag inspreken ook voldoende mogelijkheden krijgen.

De algemene beraadslaging wordt gesloten.

De **voorzitter**: Ik stel voor, aanstaande dinsdag te stemmen.

Daartoe wordt besloten.

Aan de orde is de behandeling van:
- **het wetsvoorstel Aanpassing van de Spoorwegwet en de Wet personenvervoer aan Richtlijn nr. 91/440 EEG en Verordening (EEG) nr. 1893/91 (24042).**

De algemene beraadslaging wordt geopend.

□

De heer **Poppe** (SP): Mijnheer de voorzitter! Door dit wetsvoorstel wordt de Spoorwegwet aangepast aan de Europese richtlijn. Met die richtlijn wordt beoogd, in heel Europa spoorwegondernemingen te veranderen van overheidsbedrijven naar commerciële, marktgerichte bedrijven. De vraag is wat nu de positie van de Kamer hierin is. Is dat alleen: slikken of stikken? Wat gaat er gebeuren als de Tweede Kamer de wettelijke vervoersplicht van de NS niet opheft, het openbaar vervoer als nutsbedrijf in stand houdt en de zeggenschap over dienstregelingen en tarieven niet weggeeft? Gezien de lange lijst van sprekers ziet het er niet naar uit, maar de vraag blijft of het Nederlands parlement in dezen nog iets te zeggen heeft.

Bij de behandeling van het eigen-middelenbesluit is steeds volgehouden, dat er al ondertekend was en dat het niet anders kon. Dat bleek later niet zo sterk te zijn. Had het parlement het eigen-middelenbesluit afgewezen, dan had de regering terug gemoeten naar de onderhandelingstafel. Is hier sprake van een vergelijkbare situatie? Graag krijg ik een helder en klaar antwoord, al was het maar voor de toekomst.

Ik ben en blijf van mening dat een goed en betaalbaar vervoer per trein als onderdeel van het openbaar vervoer een maatschappelijke basisvoorziening hoort te zijn, die niet aan de grillen van de markt kan worden overgelaten. Dit uitgangspunt verzet zich tegen de invoering van de Europese richtlijn. Als de Europese richtlijn wordt geïmplementeerd, is het afgelopen met het openbaar vervoer als nutsbedrijf. Commercie en een openbaar nutsbedrijf hebben geen gelijk doel. Zij zijn ook niet hetzelfde. Dat wordt bevestigd door de redenering, dat de overheid onrendabele maar maatschappelijk gewenste dienstregelingen maar via dienstcontracten moet kopen van de commerciële NS.

Poppe

Mijnheer de voorzitter! Tijdens het overleg over het overgangscontract heb ik de minister gevraagd hoe de overheid garant staat voor de nutsfunctie van NS, als die door het commercieel belang van NS teloor zou gaan. Het antwoord van de minister was even duidelijk als onthullend. De nutsfunctie komt nooit meer terug; dat mag niet van Europa. Ik vind het te gek voor woorden, dat Europa openbaar vervoer als nutsfunctie verbiedt. Hoezo verbieden? Waarvoor zijn wij hier dan? Dat mag je je dan toch wel afvragen.

Zeker waar het gaat om een zo belangrijke openbare voorziening als het openbaar vervoer is de Europese plicht tot commercialisering, tot privatisering, van de gekke. Daarom zegt de SP-fractie: laat de Spoorwegwet voorlopig maar zoals zij is. Maar daar ziet het niet naar uit. Onder het mom "het moet van Europa" is de NS al opgesplitst in een aantal commercieel opererende bedrijven. De gevolgen daarvan hebben wij in 1995 kunnen merken: vertragingen, wachtende reizigers, miscommunicatie tussen de verschillende NS-bedrijven, verslechterde dienstregeling, sluiting van stations, loketten minder open, minder dienstverlening en dreigende opheffing van onrendabele lijnen.

Het NS-personeel moest de klappen opvangen. Dat directeur Den Besten zich achteraf min of meer verontschuldigt en zegt dat het in 1996 allemaal beter zal worden, is niet veel meer waard dan een doekje voor het bloeden en dan ook nog vooral bedoeld om meer verzet van het personeel in te dammen. Men kan mij geloven of niet: onder het personeel van NS zit het helemaal niet zo lekker. Het maakt zich ernstige zorgen, juist over de nutsfunctie van het bedrijf waar het werkt.

Invoering van Europese regels betekent dat op veel gebieden niet meer in het Nederlandse parlement bepaald wordt wat er in ons land gebeurt, maar dat dit gebeurt door het toch behoorlijk ondemocratische Europa, waar het ver weg zittende parlement weinig te vertellen heeft. Europa gaat wat dat betreft steeds meer op een bananenrepubliek lijken.

Mevrouw Van 't Riet maakte zich in een VARA-uitzending op het station van Utrecht grote zorgen over de nutsfunctie van de NS, evenals de

heer Van Gijzel. Er is nu een tijdelijke oplossing voor de onrendabele lijnen tot 1998. Maar dat kan toch niet voldoende zijn?

Om die reden wil de SP-fractie het onderhavige wetsvoorstel amendementen om nog te redden wat er te redden is. Het is namelijk, ongeacht de Europese richtlijn, de rijksoverheid niet verboden om haar verantwoordelijkheid voor het personenvervoer per spoor overeind te houden. Daartoe moet de overheid dan openbare dienstcontracten afsluiten. De SP is van mening dat de inwoners van Nederland zich moeten kunnen blijven beroepen op de verantwoordelijkheid van de door hen gekozen overheid, als het gaat om belangen van openbaar vervoer per spoor en dienstverlening. Dit recht van de bevolking dient daarom wettelijk verankerd te zijn en te blijven. Wat kan daarop tegen zijn? Het gaat om meer dan alleen onrendabele lijnen. Het gaat om de kwaliteit van het openbaar vervoer, de dienstverlening, de dienstregelingen, de stopplaatsen en de aansluitingen.

Minister Jorritsma-Lebbink: Voorzitter! De heer Poppe heeft in eerste instantie gevraagd of het Nederlandse parlement nog wel iets over de richtlijn te zeggen heeft. Nee, de richtlijn is de richtlijn en die is een wet. Dit betekent ook dat deze richtlijn al lang geïmplementeerd is. Wij hadden dat gedaan via het besluit. De Raad van State had daar bezwaar tegen. Vandaar dat wij die nu via een technische wijziging in de Spoorwegwet opnemen. Overigens is dit niet de laatste wijziging van de Spoorwegwet, want naar aanleiding van onze discussie in december jongstleden voeren wij straks nog een groot aantal wetswijzigingen door.

Eerlijk gezegd, is dat ook de reden dat ik nogal wat bezwaar heb tegen het amendement van de heer Poppe. Bijvoorbeeld de ontoereikende vervoersvoorzieningen vormen een onderdeel van het totale pakket over de wissel. Eerst moet dat beleidsmatig uitgewerkt worden en vervolgens in wetgeving worden neergelegd. In dat kader moeten ook nadere criteria ontwikkeld worden aan de hand waarvan vastgesteld kan worden wanneer er sprake is van een ontoereikende vervoersvoorziening.

Ingevolge het amendement kan je daar alles onder verstaan. Er bestaat volstrekt geen helderheid over datgene waarover wij het hebben. Zo kunnen alle soorten openbaar vervoer eronder vallen.

Hierbij gaat het toch over bepaalde vrijheden aangaande het openbaar vervoer per spoor. Voor het overige openbaar vervoer, onder andere per bus of per auto, gelden nog steeds exploitatieverplichtingen inzake tarieven en dienstregelingen. Met andere woorden: voor de andere soorten van openbaar vervoer is een dergelijke inspanningsverplichting (overleg met het oog op een contract) ook niet nodig.

Kortom, ik ben het niet eens met de heer Poppe, als hij zegt dat er op het ogenblik niets geregeld kan worden. Het is ook niet zo dat de nutsfunctie van NS op zich verdwijnt. Alleen, voor de nutsfunctie is de overheid verantwoordelijk. Verleden jaar hebben wij ook een hele discussie gevoerd over onder andere onrendabele lijnen en gewenste vervoersvoorzieningen in verband met de nutsfunctie. Zo moet de overheid contracten sluiten met de Nederlandse Spoorwegen om te bereiken dat bijvoorbeeld de onrendabele lijnen gereden kunnen worden.

Ik grijp heel goed dat er onder het personeel van de Nederlandse Spoorwegen op het ogenblik nog enige ongerustheid bestaat over de toekomst van het bedrijf. Dat is nu eenmaal zo, als een bedrijf in een dergelijk grote reorganisatie zit als nu het geval is. Dat is volstrekt logisch. Ik heb overigens de goede hoop dat in de loop van de komende tijd die ongerustheid bij het personeel verdwijnt door de beslissingen die wij inmiddels hebben genomen en door de verdere mogelijkheden die NS nu krijgen om zich werkelijk weer tot een groeiend en, naar ik hoop, bloeiend vervoerbedrijf te ontwikkelen.

De heer **Poppe** (SP): Mijnheer de voorzitter! Ik zal mij beperken tot het commentaar op het door mij ingediende amendement.

Een bezwaar van de minister is dat het in het amendement gaat om alle soorten van vervoer, dus ook bussen. De minister weet net zo goed als ik dat het van sommige partijen in deze Kamer zelfs de bedoeling is dat het vervoer per spoor in bepaalde

Poppe

gebieden mogelijk door andere dan de NS verzorgd wordt. Daarom staat er "vervoersonderneming" in zijn algemeenheid in het amendement, en ook omdat zaken zoals stads- en streekvervoer op een andere wijze geregeld worden.

Mijn bezwaar tegen de opvatting van de minister is dat er wel een en ander geregeld is, maar dit niet in de wet staat. Ik ben van mening dat er niets op tegen kan zijn, de verantwoordelijkheid van de rijksoverheid voor afdoende openbaar vervoer in de wet te benadrukken en zo de rechten van de reiziger, de gebruiker van het openbaar vervoer, in de wet te verankeren.

Het bezwaar van de minister is dus een vrij zwak verweer, omdat er niets op tegen kan zijn om de nutsfunctie, hoe je deze ook verder moet beoordelen, in de wet vast te leggen. De minister kan hiertegen geen bezwaar hebben, juist omdat zij zelf zegt dat de nutsfunctie niet verloren hoeft te gaan en dat daar juist die openbare dienstcontracten voor zijn. Waarom verankeren wij dit niet in de wet, ook voor de generatie na ons, ook de politieke generatie na dit kabinet? Wat kan hierop tegen zijn?

□

Minister Jorritsma-Lebbink: Voorzitter! Het is nog veel sterker: natuurlijk gaan wij het in de wet verankeren. Datgene wat de heer Poppe nu wil vastleggen, is echter veel en veel te ruim, veel en veel te vroeg en veel te gefragmenteerd. Wij hebben in december uitvoerig gesproken over een heel pakket van beleidsontwikkeling, van beleidsvoornemens, van besluiten, die straks in wetgeving moeten worden vastgelegd. Dit gaat veel verder dan het kleine amendementje dat de heer Poppe nu voorstelt. Dit gaat ook over de positie van de consumenten. Dit gaat ook over de criteria die je moet hanteren om vast te stellen of iets een ontoereikende vervoersdienst is. Zoals het nu in het amendement staat, kan ik mijn borst wel natmaken. Dan kan iedereen, Jan en alleman, dadelijk bij ons terecht om te zeggen dat er ergens een ontoereikende vervoersdienst is en dat daarvoor maar eens een contractje moet worden afgesloten. Dit gaat mij veel en veel te ver. Het is ook niet aan de orde bij deze technische wijziging. Het gaat

overigens om een situatie die al vanaf 1993 zo geregeld is als het nu formeel in de wet wordt geregeld. De heer Poppe haalt nu een heel klein onderdeelje uit het hele pakket waarmee wij bezig zijn in het kader van de reorganisatie van de verhouding tussen de overheid en de Nederlandse Spoorwegen, en dit leidt niet tot oplossing van de problemen waar wij voor staan. Dat is mijn bezwaar tegen het amendement.

De heer **Poppe** (SP): Dat het straks mogelijk allemaal veel beter wordt, doet er niets aan af dat er niets op tegen kan zijn om met dit amendement de zekerheid voor de reiziger bij deze wetswijziging te regelen. Toevallig zijn wij hiermee bezig en daarom kan het nu.

Minister Jorritsma-Lebbink: Er zal voor de reiziger via dit amendement geen enkele grotere zekerheid zijn dan er op dit moment is. Wij hebben in december een groot aantal afspraken gemaakt en de overheid moet zich hieraan houden. Er zijn nu privaatrechtelijke afspraken gemaakt die na afloop van het overgangscontract in publiekrechtelijke regels overgaan. Dit moet in de wet geregeld worden en dat doen wij ook; daar is geen misverstand over. Ik heb er bezwaar tegen dat u ~~aan~~ onderdeelje, en dan ook nog ongeclausuleerd, er uithaalt en nu alvast wilt regelen, terwijl het al is geregeld in het overgangscontract. Het moet, nadat wij alles voltooid hebben, in de definitieve wet geregeld worden.

De **voorzitter:** Ik geloof dat de argumenten gewisseld zijn. De heer Poppe heeft geen derde termijn en wij vallen in herhaling.

De heer **Poppe** (SP): Wat ik nog wilde zeggen, was geen herhaling, maar de zaak is duidelijk.

De **voorzitter:** Dat is al heel wat in deze Kamer.

De algemene beraadslaging wordt gesloten.

De **voorzitter:** Ik stel voor, aanstaande dinsdag te stemmen.

Daartoe wordt besloten.

Sluiting 18.53 uur

□

Lijst van ingekomen stukken, met de door de voorzitter ter zake gedane voorstellen:

1. een koninklijke boodschap, ten geleide van het voorstel van wet Vaststelling van bepalingen betreffende waterstaatswerken in beheer bij het Rijk (Wet beheer rijkswaterstaatswerken) (24573).

Deze koninklijke boodschap, met de erbij behorende stukken, is al gedrukt en rondgedeeld;

2. de volgende brieven:
- een, van de minister van Buitenlandse Zaken, over het voornemen tot sluiting van uitvoeringsverdragen (23908, R1519, nr. 14);
 - twee, van de staatssecretaris van Binnenlandse Zaken, te weten:
 - een, over de inwerkingtreding van het wetsvoorstel over het toezicht op gemeentelijke en provinciale belastingverordeningen (24051, nr. 11);
 - een, ten geleide van een overzicht van de herverdeeeffecten van het voorstel voor een nieuwe Financiële verhoudingswet (24552, nr. 4);
 - een, van de minister van Onderwijs, Cultuur en Wetenschappen, ten geleide van een wijziging van onder meer het Bekostigingsbesluit WHW in verband met onder meer aanpassing van de onderwijsvraagfactor voor het h.b.o. en wijziging van de teldata voor het h.b.o. en w.o. (24570);
 - een, van de minister van Financiën, over het budget voor de Wet stimulering zeescheepvaart (24517, nr. 4);
 - een, van de staatssecretaris van Defensie, over het project "Waarnemingsopbouw" (24400-X, nr. 56);
 - een, van de minister van Sociale Zaken en Werkgelegenheid, inzake gelijke behandeling van mannen en vrouwen in het arbeidsproces (24564).

Deze brieven zijn al gedrukt en rondgedeeld;

3. de volgende brieven:
- een, van de minister van Buitenlandse Zaken, ten geleide van een protocol houdende de vaststelling van een uitvoeringsreglement als bedoeld in artikel 2, eerste lid,