

# 50ste vergadering

Woensdag 4 februari 1998

Aanvang 10.15 uur

## Voorzitter: Doelman-Pel

Tegenwoordig zijn 107 leden, te weten:

Aiking-van Wageningen, Apostolou, Van Ardenne-van der Hoeven, Assen, Bakker, Beinema, Biesheuvel, Blauw, Van Blerck-Woerdman, Bolkestein, Van Boxtel, Bukman, V.A.M. van der Burg, De Cloe, Cornielje, Crone, Dankers, Van Dijke, Dittrich, Van den Doel, Doelman-Pel, Duivesteijn, Essers, Feenstra, Fermina, Van Gelder, Van Gijzel, Giskes, De Graaf, De Haan, Heeringa, Van der Heijden, Hendriks, Hessing, Hoekema, Van der Hoeven, Hofstra, Van Hoof, Hoogervorst, Ten Hoopen, Huys, Janmaat, A. de Jong, Jorritsma-van Oosten, Kalsbeek-Jasperse, H.G.J. Kamp, M.M.H. Kamp, Keur, Klein Molekamp, Koekkoek, De Koning, Korthals, Lambrechts, Lansink, Leers, Liemburg, Luchtenveld, Marijnissen, Meijer, Middel, Van Middelkoop, Mulder-van Dam, Van Nieuwenhoven, Nijpels-Hezemans, Oedayraj Singh Varma, Oudkerk, Van Oven, Poppe, Rabbae, Rehwinkel, Reitsma, Remkes, Van Rey, Van 't Riet, Rijpstra, Rosenmöller, Rouvoet, Scheltema-de Nie, Schutte, Sipkes, Smits, Stellingwerf, Sterk, Van der Stoel, Terpstra, Valk, Ter Veer, Te Veldhuis, Verbugt, Verkerk, Versnel-Schmitz, Verspaget, Visser-van Doorn, Vliegenthart, Van der Vlies, O.P.G. Vos, Voûte-Droste, J.M. de Vries, Wagenaar, Wallage, Van Waning, Weisglas, Wessels, Van Wingerden, Wolters, Ybema, Van Zijl en Zijlstra,

en de heer Ritzen, minister van Onderwijs, Cultuur en Wetenschappen, en mevrouw Jorritsma-Lebbink, minister van Verkeer en Waterstaat.



De **voorzitter**: Ik deel aan de Kamer mede, dat zijn ingekomen berichten van verhindering van de leden:

Adelmund, Van Walsem en Bijleveld-Schouten, wegens bezigheden elders;

Van Oven, Feenstra, Kalsbeek-Jasperse en Wallage, wegens bezigheden elders, alleen voor de avondvergadering;

Van der Heijden, wegens bezigheden elders, ook morgen;

Van der Ploeg, wegens verblijf buitenslands, ook morgen;

Passtoors, wegens ziekte.

Deze berichten worden voor kennisgeving aangenomen.

---

Aan de orde is de behandeling van:  
- **het wetsvoorstel Wijziging van de Spoorwegwet ter implementatie van richtlijn 95/18/EG en richtlijn 95/19/EG (25335).**

De algemene beraadslaging wordt geopend.



De heer **Reitsma** (CDA): Mevrouw de voorzitter! Vandaag is aan de orde de wijziging van de Spoorwegwet, die betrekking heeft op aanpassing in verband met EG-richtlijnen. Als ik het wetsvoorstel opnieuw lees en kijk naar het tijdstip waarop wij het wetsvoorstel nu behandelen, blijkt dat bij aanvaarding van deze wet door het

parlement, dus Eerste en Tweede Kamer, publicatie ervan in het Staatsblad bijna drie jaar na verschijning van de richtlijn komt. Dat is één jaar later dan de implementatietermijn die de richtlijn vereist. Is dit een gebruikelijk ritueel? Brengt dit complicaties met zich mee? Ziet de EG erop toe dat de richtlijnen tijdig door de parlementen zijn? Welke consequenties heeft een en ander? Mijn indruk is dat er geen consequenties zijn, maar ik hoor dat graag van de minister.

Hoe staat het met de implementatie in de andere EG-lidstaten? Kan de minister daar in dit debat wat over zeggen? Hebben zij dezelfde voortvarendheid betracht? Of hebben zij helemaal niets gedaan? Tot op heden zijn er volgens de schriftelijke voorbereiding in de EU nog geen zichtbare stappen jegens Nederland ondernomen om een beroep te doen op het grensoverschrijdend verkeer. Zo'n vaart loopt het dus niet, althans niet toen de minister de nota naar de Kamer stuurde.

Wat is dan de praktische waarde van deze implementatie? Kan deze implementatie van de richtlijn dan niet plaatsvinden op het moment dat de Spoorwegwet toch in brede zin, zoals aangekondigd, moet worden aangepast? Volgens mij hebben ook verschillende Kamerleden daarvoor in de schriftelijke voorbereiding aandacht gevraagd. Het lijkt mij toch goed dat de minister dit punt vandaag nog eens helder uiteenzet. Het zou misschien, als er toch geen enkele urgentie achter zit, goed zijn om even pas op de plaats te maken, omdat er een aantal zaken in dit wetsvoorstel zitten die vooruitlopen op een soort beleidskader dat wij in de Kamer voor het nationale spoor nog moeten bespreken. De werksfeer van dit wetsvoorstel lijkt dus

## Reitsma

beperkt, doordat bepalingen niet van toepassing zijn op het binnenlands spoorvervoer. Maar hebben deze bepalingen toch geen precedentwerking voor de volgende stap, namelijk wetgeving voor het binnenlands spoorvervoer? Dat kan eigenlijk niet de bedoeling zijn, maar het lijkt mij dat dit wel een precedentwerking zal hebben. Was het niet beter dit punt bij de gehele aanpassing mee te nemen? De Tweede Kamer moet zich immers zoals gezegd nog uitspreken over het beleidskader voor het binnenlands spoor. De minister moet zelfs de nota nog naar de Kamer sturen.

Deze wetswijziging geeft tevens het wettelijk kader voor de gebruiksvergoeding buitenlands spoor. Daarover moet nog nadere regelgeving geregeld worden. Mijn fractie, en ook andere, hebben bepleit om dit via een AMvB te doen, met een voorhangbepaling. In haar schriftelijke reactie heeft de minister daarop in redelijk welwillende zin geantwoord. Zij heeft gezegd dat zij bereid is te handelen als zou het een voorhangbepaling zijn. Dan lijkt het mij goed om dat koninklijk te regelen. Het vaststellen van de hoogte en criteria met betrekking tot de gebruiksvergoeding moet naar mijn mening in het parlement besproken worden. Vandaar dat ik twee amendementen heb neergelegd die medeondertekend zijn door de collega van de VVD, de collega van de PvdA en de collega van D66, die ertoe strekken in beide gevallen te komen tot een voorhangbepaling. Dat heeft betrekking op de artikelen 30 en 31 inzake de gebruiksvergoeding en op nadere regelgeving in artikel 32 in het kader waarvan de minister aankondigt dat een aantal maatregelen via subdelegatie in ministeriële regelingen vastgelegd moeten worden. Ook dat laatste lijkt mij een verstandige weg vanwege het feit dat je een aantal zaken gewoonweg niet via een AMvB en dergelijke moet regelen. Een en ander neemt niet weg dat het parlement zeggenschap houdt aangaande de vraag welke elementen gedelegeerd worden aan de minister.

Verder vraag ik de minister wat de stand van zaken is betreffende de algehele herziening van de Spoorwegwet, mede in het licht van het feit dat het overgangscontract met de spoorwegen op 1 januari 2000 afloopt en mede in het licht van

de hier in de Kamer aanvaarde motie-Van den Berg waarin de minister wordt opgeroepen om in deze kabinetsperiode met een algemene wetswijziging te komen waarin de verandering van de positie van de NS aan de orde komt.

De capaciteitstoedeling is begrensd door Europese kaders. Terecht wijst de minister erop dat bij de opstelling van de spoorvervoersmarkt de Europese regels als minimumnormen gelden. Dient verdergaande liberalisering niet gekoppeld te worden aan de ontwikkeling van de ons omringende landen? Moet naar de mening van de minister Nederland verdergaan in zijn liberalisering op dit punt dan andere Europese landen? Of vindt zij dat samen in het spoor met de andere Europese landen dat pad belopen moet worden. Als je dat namelijk niet doet, kan er een conflict ontstaan ten aanzien van de reciprociteit. Past een meerderheidsdeelname van het Franse CGEA in Lovers Rail daarin? Lovers Rail heeft inmiddels toestemming gekregen ten aanzien van een viertal trajecten. Een deel daarvan lijkt mij betrekking te hebben op het kernnet. Het is dus wel een vrij principiële discussie. In afwachting van de reactie van de minister, overweeg ik in de loop van dit debat een nader amendement in te dienen. In de Nederlandse situatie zijn constructies denkbaar waarbij een internationale spoorvervoersdienst zich vlak over de grens gaat vestigen, bijvoorbeeld Duitsland, die voor 100% activiteiten uitoefent op het Nederlandse spoorwegennet. Als je nu niets regelt, dan kan op basis van de implementatie van genoemde richtlijn deze dienst daarmee gewoon doorgaan, terwijl het naar mijn mening niet de bedoeling is van de wetgever om dat toe te staan. Het gaat in dit verband meer om echt grensoverschrijdende activiteiten. Als wij dat niet willen met dit wetsvoorstel, lijkt het mij goed daarop te anticiperen. Dit nog even los van de vraag of wij dat later wel willen. Ik acht het denkbaar dat wanneer in de toekomst de principiële discussie aan de orde is, dat wel een wenselijke situatie zou kunnen worden. Daar wil ik nu echter niet op vooruitlopen. Dus afhankelijk van de reactie van de minister overweeg ik om hierover een amendement in te dienen dat de strekking heeft om in feite op genoemde discussie niet vooruit te lopen. Dat wil niet zeggen dat de

CDA-fractie die discussie niet aan wil.

Voorzitter! Onduidelijkheid bestaat er nog over wat er bedoeld wordt met een internationaal samenwerkingsverband. Ik doel op artikel 28, lid 1, sub b. Onze fractie hebben signalen bereikt dat vervoersmaatschappijen niet weten wat precies onder samengaan moet worden verstaan. Waarom is er bijvoorbeeld bij de Thalys, zoals de minister schrijft, geen sprake van een samenwerkingsverband? Ik vind de omschrijving in het artikel nogal dubieus. De criteria moeten helder zijn. Moet de definitie van een samenwerkingsverband niet duidelijker omschreven worden, opdat deze ook straks de toets van het Europese recht kan doorstaan? Wij hebben er namelijk niets aan als wij via het Europese recht teruggefloten worden.

Wat het vergunningenstelsel betreft is er een overlap tussen de Wet personenvervoer en de Spoorwegwet. De CDA-fractie bepleit daarom ook op termijn een integrale wet. Artikel 29a, lid 2, schept onduidelijkheid over de reikwijdte van de exploitatievergunning. Kan de minister daar meer duidelijkheid over verstrekken? Bij de huidige keuze kan niet vooruitgelopen worden op de beleidsbrief en de discussie die nog gevoerd moet worden in deze Kamer.

De CDA-fractie is van oordeel dat er meer duidelijkheid moet komen over de toewijzing van de capaciteit. Iedereen weet dat er diverse beperkingen zijn. Mijn inschatting is dat die beperkingen de komende jaren alleen maar groter worden. Nu heeft het alleen effect op de buitenlandse vervoersmaatschappijen, maar binnen niet al te lange termijn zal het ook een nationaal probleem vormen dat steeds nijpender wordt. Wat betekent dat als er beperkingen zijn, zeker als het gaat om de uitvoering van dit wetsvoorstel en met het oog op de toekomst, voor de verworven rechten? Wat gebeurt er als een toegewezen capaciteit niet wordt benut? Kunnen daar schadeclaims uit voortvloeien? Hoe wordt omgegaan met die conflicterende aanvragen? Daarover is tot op heden geen helderheid verschaft.

Mijn volgende punt betreft het bespreken van het overgangscontract. De Kamer heeft een motie aanvaard die ertoe strekt dat er een

## Reitsma

sterkere scheiding bestaat tussen enerzijds de publiekrechtelijke en anderzijds de privaatrechtelijke activiteiten van de Nederlandse Spoorwegen. De publieke taken behoren primair bij de publieke organisaties. Dat is dus een verantwoordelijkheid van de overheid. Dan heb ik het over Rail Infrabeheer, RailNed en NS Verkeersleiding. Waarom heeft de minister inmiddels geen stappen ondernomen om deze taak-organisaties volledig onder de verantwoordelijkheid van de rijksoverheid te brengen? Moeten wij daarvoor misschien wachten tot 1 januari 2000? Was het niet mogelijk om dit punt bij dit wetsvoorstel te regelen? De CDA-fractie heeft twijfels bij de eventuele keuze voor een ZBO-constructie. De capaciteitstoe wijzing is naar ons oordeel moeilijk los te koppelen van de aanleg van infrastructuur en dus zal het een rijksverantwoordelijkheid moeten blijven.

Dan kom ik bij mijn laatste punt. Frankrijk en België kiezen wat de scheiding tussen infrastructuur en exploitatie betreft voor een systeem dat veel minder ver gaat dan het Nederlandse. Zij kiezen namelijk voor een scheiding die meer financieel-administratief van aard is. In dit kader vraag ik de minister welke consequenties aanvaarding van dit wetsvoorstel heeft voor de liberalisering van het spoorwegvervoer in Europa. Lopen wij daar op een gegeven moment niet mee vast?

□

De heer **Stellingwerf** (RPF): Voorzitter! Ik mag bij dit onderwerp mede namens de GPV-fractie spreken. De spoorwegwetgeving wordt de komende tijd helemaal op de schop genomen. Wij hebben daar gisteren bij de regeling van werkzaamheden al even iets over gewisseld, maar er zal nog wel een hele wisselstraat genomen moeten worden, voordat er sprake zal zijn van een wettelijke verankering van het verzelfstandigingsproces dat is ingezet met het afsprakenpakket over de wissel.

Het Nederlandse wetgevingstraject wordt in belangrijke mate bepaald, om niet te zeggen doorkruist, door Europa. Wij zijn niet zo gelukkig met deze ontwikkeling. Wij zitten niet echt te wachten op dictaten uit Brussel op steeds meer beleids-

terreinen, hoe nuttig en nodig het op zich ook is om sluitende afspraken te maken over goedlopende internationale verbindingen. Los hiervan wordt het proces rond de spoorwegwetgeving wel ondoorzichtig. Ik neem aan dat de minister het met me eens is dat het verre de voorkeur zou verdienen als we rustig kunnen werken aan een integrale herziening van onze nationale wetgeving zonder het gehijg van Europa in de nek.

Mijn fractie en die van de GPV gaan ervan uit dat we in maart of april nog over de toekomstvisie van het kabinet op het spoorvervoer kunnen spreken. Die discussie is van groot belang, omdat het tegelijkertijd over de toekomst van het openbaar vervoer in Nederland gaat. Hoe we het ook wenden of keren, het kernnet van het spoor dat nog steeds niet als zodanig is gedefinieerd, vormt van dat openbaarvervoersysteem de basis, het geraamte.

Ik kan nu al melden dat onze fracties de komende plannen kritisch zullen bezien – logisch, want dat doen we bij ieder plan – vanuit de optiek dat de rijksoverheid zeggenschap zal dienen te houden over dat kernnet. Dat zal wat ons betreft een kwalitatief goed, betaalbaar en punctueel openbaar vervoer moeten zijn, concurrerend met de auto en niet primair met andere vervoersmaatschappijen. Het streven naar een maximale winst dreigt die doelstelling onderuit te halen. De rijksoverheid dient zeker met betrekking tot het kernnet beslissingsbevoegd te blijven en sturing te kunnen geven.

Voorzitter! Intussen zijn we gehouden Europese regelgeving tijdig te implementeren. Bij het voorliggende wetsvoorstel dat dient ter implementatie van twee richtlijnen, is dit niet gelukt vanwege de noodzakelijke afstemming tussen Europees en nationaal beleid. Voordat ik op de inhoud van de wet zelf inga, vraag ik de minister of het onder de huidige omstandigheden denkbaar is dat een of meer ondernemingen jegens ons land een beroep doen op aanspraken die aan de richtlijnen zijn te ontleen. Ik ga ervan uit dat Nederland het niet kan maken een dergelijk beroep af te wijzen. Als dat inderdaad het geval is, wat zouden daarvan dan de consequenties kunnen zijn voor de nationale treinenloop? In dit verband vraag ik de minister ook om de situatie in andere lidstaten te

schetsen. Bij de opstelling van de nota naar aanleiding van het verslag kon de minister daarover nog maar weinig informatie verstrekken, maar in de achter ons liggende maanden zal toch het een en ander gebeurd zijn.

Voorzitter! De beide richtlijnen beogen de openstelling van de spoorvervoersmarkt. De spoorweginfrastructuur van de lidstaten moet voortaan in beginsel toegankelijk zijn voor internationale samenwerkingsverbanden en spoorwegondernemingen voor een beperkte categorie diensten. In beide richtlijnen worden vereisten opgenomen waaraan vergunningverlening en toewijzing van infrastructuurcapaciteit moeten voldoen, zoals financiële draagkracht en beroepsbekwaamheid. Ik heb de indruk dat deze richtlijnen met betrekking tot die vereisten niet zo vergaand zijn. De minister geeft zelf ook aan dat lidstaten scherpere eisen kunnen stellen, bijvoorbeeld ten aanzien van emissies, mits deze eisen in overeenstemming zijn met het Europese recht. Het is opvallend dat het wetsvoorstel hierin terughoudend is. Er is gekozen voor een zogenaamde beleidsarme implementatie. Wil de minister een nadere onderbouwing geven van deze keuze?

Wat de fracties van RPF en GPV betreft, verdient het de voorkeur in de wet vast te leggen dat wij strikte voorwaarden zouden verbinden aan openstelling van de spoorweginfrastructuur. Een concreet voorbeeld betreft de toewijzing van capaciteit voor goederen- of personenvervoer. Was er oorspronkelijk het een en ander geregeld omtrent de voorrangregels in artikel 29e, nu is er via een nota van wijziging een mogelijkheid – ik zeg nadrukkelijk: mogelijkheid – geschapen om terzake met een AMvB te komen op grond van artikel 32, derde lid. Wij hebben daarmee echter nog geen garantie dat er ook inderdaad regels zullen worden gesteld. Er kan via een AMvB tot nadere regelgeving worden overgegaan. Ik meen dat dit sterker geformuleerd kan worden. Ik heb daarom een amendement ingediend dat het facultatieve karakter uit artikel 32 haalt. Naar onze mening moet via nadere regelgeving een voorrangregime worden vastgesteld, waarbij als uitgangspunt geldt dat personentreinen in principe

## Stellingwerf

voorrang hebben op goederentreinen. Het kernnet is op grote delen reeds overbelast. Vertragingen treden reeds veel te vaak op. Daarnaast nemen het goederenvervoer en het reizigersvervoer per spoor nog toe. Het moet duidelijk zijn of worden dat vele tienduizenden mensen, wellicht honderdduizenden mensen, aansluitingen missen dan wel te laat op afspraken komen als gevolg van een verkeerde of slechte voorrangsregeling. Personentreinen zouden niet in de wielen mogen worden gereden door tussendoor komende goederentreinen. Goederentreinen zullen van de ruimte gebruik moeten maken die na toedeling van het reguliere personenvervoer overblijft. Dat betreft nog een heel behoorlijke capaciteit, vooral buiten de spitsen. Nu stond deze prioriteitsvolgorde reeds in de toelichting van mijn amendement, maar bij nader inzien lijkt het mij toch niet geheel juist om het op die manier in een amendement neer te zetten. Ik zal daarom een gewijzigd amendement rond laten gaan waarin ik mij beperk tot het wegnemen van de kan-bepaling en tot een voorhangprocedure van de AMvB. Ik begrijp dat collega Reitsma op dat punt ook actie heeft ondernomen. Misschien moeten wij op dat punt met elkaar overleg voeren. Dat zien wij zo meteen nog wel.

De heer **Reitsma** (CDA): Ik heb het amendement van de heer Stellingwerf heel vluchtig gezien. Hij kiest voor de weg van een ontwerp-AMvB. Heeft hij zich gerealiseerd dat hiervan het nadeel is dat de Raad van State er niet aan te pas zal komen voordat in de Kamer over de AMvB wordt gesproken?

De heer **Stellingwerf** (RPF): Dat kan een nadeel zijn voor de Kamer, omdat de Raad van State ons over het algemeen heel goede en zinnige dingen te melden heeft. Op dat punt zou ik met de heer Reitsma nog overleg willen voeren om te bekijken of het nodig is om een van de twee amendementen aan te passen. Het voordeel van mijn amendement is dat de Kamer vroegtijdig bij de ontwikkelingen is betrokken. Dat is dan een kwestie van kiezen.

De heer **Reitsma** (CDA): Daar heeft de heer Stellingwerf gelijk in. Als de minister bij een bepaalde activiteit voortvarend tewerk wil gaan, belet

haar niks om vroegtijdig aan de Kamer mee te delen wat zij van plan is in een AMvB te zetten. Zij kan de Kamer vragen hoe zij daartegenaan kijkt. Zegt de Kamer dat het een prima begaanbaar weg is, dan kan de AMvB via de koninklijke weg naar de Raad van State, terwijl de minister ervan uit kan gaan dat de AMvB met voortvarendheid door het parlement zal gaan. Dan behoud je de koninklijke weg.

De heer **Stellingwerf** (RPF): Dat is ook een begaanbare weg. Het lijkt mij dat wij daarover geen problemen hoeven te hebben. Ik zal in ieder geval de toelichting op mijn amendement wijzigen om het discutabele punt – praten over een voorrangsregeling is natuurlijk een forse discussie – eruit te halen. Ik vind wel dat het nu al geregeld zou kunnen worden. Ik meen echter dat het verstandiger is om het amendement in die zin wat neutraler te formuleren. Ik zal dan wel bij motie een uitspraak doen over een gewenste voorrangsregeling, waarmee de regering dan rekening kan houden bij de voorbereidingen van een AMvB.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Voorzitter! Het amendement kent ook een onderdeel b, waardoor in de wet wordt vastgelegd dat er voorrangsregels voor het personenvervoer gelden.

Dadelijk is er een Betuwelijn. Het is toch niet vol te houden dat het personenvervoer op die lijn voorrang moet hebben op het goederenvervoer? Dat lijkt mij toch een beetje raar. Ik wil de heer Stellingwerf daarom verzoeken niet alleen de toelichting op het amendement veranderen, maar ook het tweede deel van het amendement eruit te halen. Dan kunnen wij over de rest verder praten.

De heer **Stellingwerf** (RPF): Ik zal deze suggestie betrekken bij de beoordeling. In tweede termijn zal ik hierop reageren. Ik geef toe dat het niet zo zinnig is om reizigersvervoer prioriteit te geven op een spoor dat alleen voor goederenvervoer is aangelegd, alhoewel je ook de conclusie kunt trekken dat er bij een dergelijke prioriteitenstelling geen probleem is. Als er immers geen trein rijdt, komt vervolgens alle capaciteit beschikbaar voor de goederentrein.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Nee, want als een internationaal vervoerder op dat moment vraagt of een personentrein over de Betuweroute kan rijden, moet ik constateren dat in de wet staat dat het personenvervoer voorrang heeft. Dus dan maar geen goederentrein. Dat is wat de heer Stellingwerf neerschrijft. Dat kan natuurlijk niet. Ik zal hierop in algemene zin in mijn beantwoording nog ingaan.

De heer **Stellingwerf** (RPF): Wij zullen op dat punt nog kijken of er nuancering nodig is.

Voorzitter! In dit verband heb ik toch nog een vraag over het reciprociteitsbeginsel. Volgens de minister is vanzelf sprake van reciprociteit omdat de bepalingen in het onderhavige wetsvoorstel gelijkelijk gelden in alle lidstaten, zo lees ik. Maar is hiermee alles gezegd? Is uitgesloten dat lidstaten de markt in hun eigen land min of meer afschermen? Ik neem aan dat de minister de wettelijke regelingen in de andere landen niet geheel kent omdat zij in de nota naar aanleiding van het verslag ook niet kon aangeven hoe het staat met de implementatie van de richtlijn in andere landen. Het is toch denkbaar dat in een andere lidstaat strengere eisen worden gesteld aan openstelling van de markt. Daarmee zou de markt in landen als Nederland aantrekkelijker en gemakkelijker toegankelijk zijn dan de markt in het betreffende land. Deelt de minister mijn conclusie dat wij pas kunnen zeggen dat sprake is van reciprociteit als wij de wetgeving van de andere landen kennen?

Ik kan mij voorstellen dat nog geen volstreekte duidelijkheid kan worden gegeven over de gebruiksvergoeding, maar op niet al te lange termijn zal die duidelijkheid toch wel moeten worden gegeven. Welk tijdspad staat de minister daarbij voor ogen? Zij stelt in de nota naar aanleiding van het verslag dat de hoogte van de vergoeding geen voorwerp is van internationaal overleg. Waarom eigenlijk niet? Afstemming zou hier toch wel op z'n plaats kunnen zijn.

NS Rail Infrabeheer BV, RailNed BV en NS Verkeersleiding BV zijn belast met publiekrechtelijke bevoegdheden waar het gaat om respectievelijk beheer en toewijzing van de infrastructuur en de verkeersleiding. De minister weet dat

## Stellingwerf

onze fracties moeite hebben met het toedelen van publiekrechtelijke taken aan deze organisaties. Zij gaat ervan uit dat de gekozen ZBO-constructie uitvoering van overheidstaken op afstand wel goed mogelijk maakt en dat deze dochtervennootschappen niet de schijn van belangenverstrengeling op zich laden. Dat doen zij natuurlijk niet zelf, maar door de constructie zouden zij dat kunnen hebben. Dat zal voor eventuele derden toch altijd een vraag blijven. De organisaties zijn voortgekomen uit NS en hebben dus nogal wat historische verbanden en dragen zelfs nog in de naam de letters NS.

Over de vergunningverlening heb ik nog een vraag. Hoe verhoudt een vergunning op grond van deze wet zich nu tot een vergunning op grond van de Wet personenvervoer? Is nu volstrekt helder hoe deze typen vergunningen zich tot elkaar verhouden? Ik heb begrepen dat hierover bij de verantwoordelijke instanties toch nog vragen leven. Misschien kan de minister in dit debat uiteenzetten hoe die verhouding precies zit. Kan de minister overigens toelichten waarom RailNed wel nadrukkelijk in de wetstekst wordt genoemd in verband met de capaciteitsverdeling, maar niet in verband met de veiligheid? Artikel 29c bepaalt dat de minister een veiligheidsattest verleent, terwijl in artikel 29e de toewijzing expliciet als taak van de toewijzende instantie, te weten RailNed, wordt genoemd. Waarom dit verschil? Het gaat in beide gevallen immers om een wettelijke taak van RailNed.

Ik ben nog niet overtuigd van de motivering om de genoemde ZBO's buiten de werkingssfeer van de Wet openbaarheid van bestuur en de competentie van de Nationale ombudsman te houden. Ik vind het wat mager als wordt gesteld dat hiervan vooralsnog wordt afgezien omdat ze ook nog privaatrechtelijke taken hebben. In welke situatie zal overigens het vierde lid van artikel 28, waarbij infrastructuur noch van de Staat, noch van NS is, van stal worden gehaald? Hebben wij het dan over enkele kleine particuliere lijntjes of over nog aan te leggen grootschalige infrastructuur, zoals delen van de Betuweroute?

Ik rond af. Het is te betreuren dat de herziening van de nationale spoorwegwetgeving wordt doorkruist door Europa. De fracties van RPF en

GPV hebben op zichzelf niet veel moeite met het Brusselse voornemen om de spoorwegvervoersmarkt open te stellen, maar het uiteindelijke doel van deze operatie, een betere marktpositie van het spoor ten opzichte van met name de weg, is uiteraard ons hoogste doel. Ik heb geprobeerd duidelijk te maken dat wij vraagtekens zetten bij de beleidsarme implementatie van de betreffende richtlijnen. Met wachten op de beleidsvisie van de minister en de wettelijke implementatie daarvan lijkt ons toch te veel kostbare tijd verloren te gaan.

De **voorzitter**: Ik constateer dat de heer Poppe niet aanwezig is. Dan is nu het woord aan de heer Van Gijssel.



De heer **Van Gijssel** (PvdA): Voorzitter! Het gaat vandaag over de wijziging van de Spoorwegwet ten gevolge van de implementatie van de twee Europese richtlijnen 18 en 19 uit 1995. De termijn voor de implementatie daarvan is eigenlijk allang verstreken. Anderen hebben dit ook al gezegd. De vraag is of het met name rondom het personenvervoer misschien toch handiger was geweest om dat mee te nemen in het kaderstellend stuk dat wij binnenkort met elkaar moeten gaan bespreken. Ik sluit mij wat dat betreft aan bij de vorige sprekers. Zij hebben alleen geen onderscheid gemaakt tussen personen- en goederenvervoer en in dat opzicht onderscheid ik mij dus wel.

Ik heb daarvoor twee redenen. De eerste is dat het een kaderstellend stuk is. De tweede is dat het personenvervoer eigenlijk helemaal in de praktijk niet voorkomt. Wij hebben daarover ook vragen gesteld in de schriftelijke voorbereiding. Er zijn geen consortia waar dit op van toepassing is, in tegenstelling tot het goederenvervoer. Ik zeg daar zo meteen nog wat over.

Ik zou graag van de minister horen hoe het met de implementatie in andere landen staat. Is er een relatie te leggen met de stappen die vanuit de Europese Commissie genomen worden? Ik hoor vaak het geluid dat het wel over zal waaien. Ik ben heel benieuwd hoe de opvatting van de minister daarover is en hoe er in ander landen tegenaan gekeken wordt.

Met betrekking tot het goederenvervoer is er in dat opzicht wel een uitzondering. Ik sluit mij aan bij de schriftelijke vragen van de VVD-fractie. Wat ons betreft had het ook separaat gemogen. Er had geen minimale introductie of vertaling behoeven plaats te vinden van de Europese richtlijn op het gebied van het goederenvervoer. Er is nu alleen maar gekeken naar het gecombineerde vervoer, maar dat had wat ons betreft verder uitgebreid kunnen worden. Daar is volgens mij ook echt fors draagvlak voor, in ieder geval in ons land.

Wij hebben vragen gesteld over het verschil tussen toegang en doorvoer. De minister heeft in het antwoord op het verslag een nadere omschrijving gegeven. Het ware handig geweest wanneer die begrippen, zoals gebruikelijk is, in het begrippenkader van de wet waren opgenomen. Maar goed, nu het is meegenomen in de schriftelijke beantwoording, accepteren wij dat maar.

De heer Stellingwerf wees op de spanningen bij de toewijzing van de capaciteit. Op een gegeven moment kan heel goed de situatie ontstaan dat hetzij het internationale transport, hetzij het goederentransport met betrekking tot het regionale vervoer en het vervoer op het kernnet in capaciteitsproblemen komt. Hoe gaat dat dan prioritair? Is het: wie het eerst komt het eerst maalt? Als er een regionale aanbesteding plaatsvindt, is er gegund. Of gaat de ander voor? Hoe vindt de weging plaats? Ik heb begrepen dat er nu als er gegund is, niet meer wordt gekeken naar de mobiliteitseffecten en naar andere elementen. Ik vind dat een lastig punt. Kan de minister nadere uitleg geven?

Voor het kernnet zijn nu vergunningen gegeven aan Lovers, dat daar rechten aan kan ontlenen. Er is een generiek contract met de Nederlandse Spoorwegen. Welke rechten kunnen de Nederlandse Spoorwegen daaraan ontlenen, ten opzichte van eventuele internationale claims? Hiermee in relatie staan de spelregels voor de toedeling en de instrumenten. De Raad van State heeft hier uitvoerig op gewezen. Ik kan mij voorstellen dat de regering geen criteria in de wet wil opnemen waaraan getoetst moet worden. Ik vind het echter belangrijk om helderheid te hebben over de basis

## Van Gijzel

voor de toewijzingen. Hoe krijgen die dadelijk precies gestalte?

Wij sluiten ons aan bij de opvatting van de SGP dat publieke taken, bijvoorbeeld de capaciteits-toewijzing, in publiekrechtelijke rechtsvormen ondergebracht moeten worden. De minister sluit in haar schriftelijke beantwoording een privaatrechtelijke status niet uit. Gaat het hier echt om evident publieke taken, dan behoren die in een publiekrechtelijke vorm neergezet te worden.

Ik heb een vraag over de termijn van zes maanden in artikel 29b. Het is denkbaar dat iemand geen gebruik maakt van een hem verleende vergunning. Dat betekent dat hij er gedurende zes maanden helemaal niets mee doet, waarna krachtens de wet de vergunning ingetrokken kan worden. Hetzelfde geldt als je gedurende een periode van zes maanden geen gebruik van een eerder gegeven vergunning meer maakt. Daar zit een ratio achter. Je gaat geen vergunning geven, zeker voor schaarse capaciteit, aan iemand die daar vervolgens geen gebruik van maakt.

Maar geldt dit dan ook niet mutatis mutandis voor de aanvraag van Lovers op het nationale net? Lovers heeft meer dan zes maanden geleden een aanvraag gedaan, maar ondertussen rijdt er niets. Als wij die regel aanhouden voor het internationale net, bij internationale vergunningen, moet je dit soort dingen ook regelen in je nationale systeem. Dat wordt in de wet niet expliciet naar voren gebracht. Zij heeft hier ook geen betrekking op. Ik zou echter graag van de minister een toelichting horen op de ratio.

Ik wil nog een opmerking maken over de claims. Ik ben erg benieuwd naar de gang van zaken. Als er straks een vergunning wordt verleend en de capaciteit is niet beschikbaar om uiteenlopende redenen – een ander bedrijf komt zijn verplichtingen niet na of de infrastructuur is niet duidelijk – vraag ik me af hoe eventuele claims van een vergunninghouder worden behandeld omdat deze geen gebruik kan maken van de railinfrastructuur mede in relatie tot het feit dat hij daarvoor misschien ook een gebruikersheffing moet betalen.

Op het laatste moment hebben wij nog een wijziging gekregen waarbij het gaat over het rechter spelen in eigen zaak. Op zichzelf is terecht een

correctie aangebracht op basis van het advies van de Raad van State. Ik zie de logica van de redenering, maar op pagina 2 wordt er iets toegevoegd aan artikel 32 wat daar volgens mij niet op slaat. Ik krijg hier graag nog uitleg over. Het gaat over heel specifieke categorieën diensten waarvoor een aparte regeling moet komen. Ik vind het niet logisch dat dit direct voortkomt uit het advies van de Europese Commissie.

Wij zijn medeondertekenaar van het amendement-Reitsma c.s. omdat wij daarin een logische redenering zien.

□

De heer **Hofstra** (VVD): Voorzitter! Er was eens een oud en krakkemikkig villaatje langs de spoorlijn dat niet ten onrechte "Villa Spoorzicht" heette. Men besloot een moderner en ruimer woongebouw neer te zetten met de naam "Uitzicht op vrij spoor". In december 1994 verscheen de bekende bouwkeet met daarop afgebeeld het prachtige plan van het nieuwe gebouw. En zowaar begint ook een uitvoerder met het uitzetten van de eerste lijnen voor het grondwerk. Daarna ontstond veel discussie over de vraag of dit nu het uiteindelijke gebouw moet worden. Sommigen vonden het prachtig, maar anderen vroegen zich af of het niet te groot werd en of het allemaal wel goed zou gaan. Hoewel de discussie nog niet tot een goed einde was gebracht, ging de uitvoerder in een traag tempo door. In december 1994 werd begonnen en in de loop van 1997 werd zelfs het globale plan nog gewijzigd. En nu is het 1998 en nog steeds is de fundamentele discussie over het bouwplan niet gevoerd.

De VVD-fractie heeft met deze korte schets willen verklaren waarom er over deze simpele wetswijzigingen zoveel wordt gesproken. Op dit moment gaat het over heel weinig, terwijl er nog erg veel tevoorschijn kan komen. Ik kijk naar de behandeling van wetsvoorstel 24042 waarbij het ging om de implementatie van de Europese richtlijn 91/440. De behandeling daarvan vond op 11 november 1997 in de Eerste Kamer plaats. Ik heb de Handelingen als een soort begrotingsbehandeling gelezen, het ging over van alles, behalve over de richtlijn.

Dit benadrukt waarmee ik begon. Op zich is het bouwwerk belangrijk,

maar we praten nu over een klein onderdeelje.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): U refereert daar waarschijnlijk niet voor niets aan. Wat was de opvatting van de VVD-fractie aan de overzijde?

De heer **Hofstra** (VVD): Ik heb het gisterenavond nog eens nagelezen. Leest u het ook na. Alle partijen hebben zich – en dus ook de VVD-fractie – uitvoerig in die discussie gemengd.

Bij marktwerking en openbaar vervoer bestaan nog vele onduidelijkheden en we weten ook dat deze onderwerpen politiek niet helemaal onomstreden zijn. Helas wakkeren bepaalde gedragingen van bijvoorbeeld de spoorwegen – en ik begrijp dat het een moeizaam proces is om tot verzelfstandiging te komen – de discussie ten onrechte aan. De minister heeft steeds gesproken over beleidsarme vertalingen van die richtlijnen. Ik denk dat daar ook wel sprake van is. En laat geen misverstanden ontstaan: de VVD is een groot voorstander van marktwerking, maar niet met de ogen dicht en niet als doel op zich. Marktwerking is een middel, een heel belangrijk middel om tot een betere productie te komen in het openbaar vervoer en in het vervoer in het algemeen. Dan gaat het dus om een betere prijs, om een betere kwantiteit en om een betere kwaliteit. Wij willen wat dat betreft dus dat nieuwe huis, waar ik zojuist op doelde.

Ik kom nu tot de regeling zelf, zoals die wordt voorgesteld. De regeling gaat op dit moment over bijna niets, zou ik oneerbiedig willen zeggen. Zij gaat over samenwerkingsverbanden. Ik sluit mij aan bij de vragen die zijn gesteld wat dat precies is en wat wij daarvan moeten verwachten. Over het goederenvervoer – collega Van Gijzel heeft dat al gezegd – hebben wij van het begin af aan gevraagd waarom het alleen het gecombineerde goederenvervoer is. Het gehele goederenvervoer is al weinig en alleen gecombineerd goederenvervoer is een nog kleiner stukje. Maar goed, het zijn beleidsarme vertalingen van wat in Brussel geregeld is.

Wij begrijpen ook dat de regeling nu beperkt is en grofmazig. De opzet is helder, met die verschillende vergunningen die worden voorgesteld. Wij hebben nog wel een aantal vragen. Veel vergunningen worden

## Hofstra

voor onbepaalde tijd verstrekt. Gelukkig is via de nota van wijziging één onderdeel, het veiligheidsattest, alweer beperkt tot drie jaar. Over termijnen kun je altijd discussiëren, maar wij zijn geen voorstander, gelet ook op andere lopende discussies, van vergunningen voor onbepaalde tijd.

De vraag die de VVD-fractie standaard stelt bij Europese richtlijnen, of precies alles is verwerkt wat erin stond en of niet meer is geregeld dan erin stond, is maar voor de helft beantwoord in de schriftelijke procedure. Misschien kan de minister nog zeggen of niets meer is geregeld in wat voorligt dan in de richtlijnen staat.

Vervolgens komt de vraag of deze grove regeling toereikend is om alles goed te regelen. Er zullen natuurlijk nadere regelingen moeten komen. Als ik zie wat gevraagd wordt van een ondernemer om goed ondernemer te zijn, dan zou het mij niet verbazen als de VSN nu al aan veel hogere eisen zou moeten voldoen dan wat hier nu globaal staat. Ook het veiligheidsattest is maar met enkele woorden omschreven. Dat zal zeker bij het spoorwegvervoer, dat technisch gecompliceerd is en waar alles qua techniek op elkaar afgestemd moet worden, nog een veel grotere uitwerking moeten krijgen.

De toewijzingskwestie en de voorrangskwestie zijn al door velen genoemd. Wie het eerst komt, het eerst maalt. Gelet op de affiniteit van de minister met het molenaarsvak is dat misschien wel begrijpelijk, maar ik kan mij niet goed voorstellen dat het zo werkt. Er zijn natuurlijk allerlei zaken die je moet afwegen. Juist bij marktwerking zou daar meer dynamiek in moeten zijn.

Over de capaciteitstoewijzing zijn de teksten nu heel simpel. Je zou zelfs kunnen zeggen dat ze zo simpel zijn, dat ze misschien zelfs naïviteit uitstralen. Ik heb al gezegd dat het technisch een heel ingewikkelde zaak is.

De gebruiksvergoeding die wordt geïntroduceerd, wordt op dit moment niet Europees geharmoniseerd. Waarom wordt dat niet in de discussie betrokken, ook om te voorkomen dat wij daar op langere termijn weer een moeilijke discussie over krijgen, omdat de ene lidstaat het heel anders doet dan de andere lidstaat?

De geluidsemissies hebben wij in de schriftelijke behandeling al aan de orde gesteld. Ik herinner mij de discussie die wij hebben gehad over de normstelling voor geluid in het kader van de Betuwelijn. Daarin is duidelijk een relatie gelegd met de samenstelling van het rollend materieel, met name de goederenwagens. Daarbij is ook gezegd dat de treinen dan maar iets langzamer moeten rijden om binnen de geluidsnormen te blijven. Waarom blijft bijvoorbeeld de geluidsemissie erbuiten? Wij zijn vooral beducht dat akoestisch slechter materieel uit bijvoorbeeld Oost-Europa hier op onbeperkte schaal zal kunnen worden gebruikt.

Zou de minister willen reageren op de punten die door de NS zijn aangedragen, voorzover dit nog afwijkt van vragen die al eerder zijn gesteld?

De reciprociteit vinden wij een heel principiële zaak. Wij kunnen niet akkoord gaan met regelingen waarbij wij de zaken vrij moeten geven en andere landen hun eigen markten nog zouden kunnen beschermen. Zoals het nu is geregeld, heb ik de indruk dat het min of meer automatisch goed komt, maar misschien kan aan dat belangrijke punt nog eens aandacht worden besteed.

Ik sluit mij aan bij de vragen over de taakorganisaties, waarover ook een motie ligt, of die voldoende onafhankelijk zijn en of nog verdere maatregelen nodig zijn.

Wij steunen ook het amendement om de Kamer meer invloed te geven bij de nadere regelgeving.

Waar het, los van deze regeling, eigenlijk echt om gaat, is dat wij moeten komen tot een veel efficiënter treinverkeer, dat concurrerend is met andere modaliteiten. In de huidige situatie zien wij dat de goederentrein het binnenschip, de Rijnnaak dus, nog niet kan bijhouden, laat staan de vrachtauto. Als je de autoslaaptrein van Den Bosch naar Avignon neemt, kom je niet boven een gemiddelde snelheid van 70 km/uur. De eerste uren kun je uitgebreid genieten van het landschap van de Ardennen. Er moet vier keer van locomotief worden gewisseld voordat je in Thionville, net Luxemburg uit, bent. Toen ik enkele weken geleden naar Sankt Anton wilde om een paar dagen te skiën, heb ik eens de moeite genomen om te bekijken of dat met de trein zou kunnen. Sankt Anton ligt

aan de internationale spoorlijn Bazel-Zürich-Bregenz-Innsbruck-Wenen, maar het duurt zestien uur voordat je er bent. Ik moest vanuit Groningen, dus ik kon via Hannover, Rotterdam-Parijs of langs de Rijn. Maar het duurt altijd bijna twee keer zo lang als met de auto. Dit zijn middeleeuwse toestanden, heb ik wel eens bij een begrotingsbehandeling gezegd. Dat is natuurlijk niet correct, want de trein is pas in de 19de eeuw uitgevonden. Dit zijn dus 19de-eeuwse toestanden. Wij moeten het treinvervoer echt versnellen. Laten wij een voorbeeld nemen aan de modelbanen. Sommigen noemen dat volstrekt ten onrechte "speelgoedtreintjes". Bij de modelbanen kan men zien wat er allemaal kan: Italiaanse locomotieven rijden op Nederlandse banen en je kunt zelfs locomotieven met pantografen laten rijden op spoor zonder bovenleiding. Dat is in werkelijkheid wat moeilijker, moet ik toegeven, maar ook de computergestuurde treinafwikkeling kan men daar uitstekend zien. Het is dus technisch allemaal mogelijk. Daar moeten wij naartoe. Ik zou graag zien dat wij dat proces versnellen. Dan moeten wij in de wetgeving komen tot een veel modernere integrale spoorwegwet. Ik hoop dat de minister kan aangeven wanneer wij die tegemoet kunnen zien. Staat de oude planning nog overeind? Wij moeten deze Europakruimeltjes – ik hoop dat ik ze zo oneerbiedig mag noemen – dan maar regelen zoals het nu voorligt, met de ingediende amendementen. Wij moeten alle energie richten op de moderne spoorwegwet. Dan komt het allemaal wel goed.

□

Mevrouw **Van 't Riet** (D66): Voorzitter! De voorgestelde wetswijziging is bedoeld om twee Europese richtlijnen te implementeren, zeg ik evenals mijn voorgangers. Richtlijn 95/18/EG gaat over het verlenen van exploitatievergunningen aan spoorwegondernemingen en richtlijn 95/19/EG gaat over de toewijzing van de capaciteit van de infrastructuur, het veiligheidsattest en de gebruiksvergoeding. Dit zijn onderwerpen die nauw raken aan de discussie over marktwerking in het spoorvervoer, die binnenkort aan de orde is in de Kamer.

## Van 't Riet

De richtlijnen hadden op 27 juni 1997 al moeten worden geïmplementeerd in de nationale wetgeving. Wij zijn nu een halfjaar verder. Hoe kan het toch dat Nederland altijd achterloopt met de implementatie van Europese richtlijnen? De minister heeft het geluk gehad dat in de afgelopen periode geen spoorweg-ondernemer gebruik wilde maken van het Nederlandse spoor. Wat was het gevolg geweest als dit wél was gebeurd?

De minister geeft in de nota naar aanleiding van het verslag aan dat er een gebrek aan bereidheid en capaciteit was van bij het wetgevingsproces betrokken partijen. Wat bedoelt zij daarmee? Wie speelde daarin welke rol?

De minister geeft in de toelichting op het wetsvoorstel aan dat bij de implementatie geen andere regels worden opgenomen dan de richtlijn aangeeft en dat voorkomen moet worden dat de implementatie van de richtlijnen wordt meegenomen in de brede herziening van wetgeving op het desbetreffende gebied. De richtlijnen beperken zich dus tot de werkingssfeer van richtlijn 91/440 en zij gelden alleen voor internationale samenwerkingsverbanden en spoorwegondernemingen die internationaal gecombineerd goederenvervoer verrichten. Ik sluit mij aan bij de desbetreffende opmerking van de VVD, die haar verbazing erover uitsprak dat het niet het totale goederenvervoer betreft. Mijn fractie meent echter ook dat in de toekomst deze wet verder zal moeten worden uitgebreid, zodat ook het binnenlands vervoer onder de werking van de wet komt te vallen. Dat is dus na de discussie in de Kamer over de inrichting ervan. Of is het de bedoeling dat bij de brede herziening van de spoorwegwetgeving andere eisen worden gesteld aan het verlenen van exploitatievergunningen, de toewijzing van capaciteit, het veiligheidsattest en de gebruiksvergoeding? Worden op den duur de Spoorwegwet en de Wet personenvervoer misschien samengevoegd?

Tijdens de behandeling van de verzelfstandiging van de Nederlandse Spoorwegen is een motie van D66 en de VVD aangenomen waarin de regering verzocht wordt de mogelijkheid te onderzoeken om de taaksector uit te plaatsen, zodat na afloop van het overgangscontract de taaksector een meer onafhankelijke

positie kan krijgen. Dit onderzoek zou voor 1 januari 2000 moeten worden gedaan. Hoe staat het met de uitvoering van deze motie? In de nota naar aanleiding van het verslag geeft de minister aan dat een ZBO-constructie uitvoering van overheidstaken met ministeriële verantwoordelijkheid op afstand mogelijk maakt. Geeft de minister hiermee aan dat de taakorganisaties wat haar betreft los van de NS in een ZBO-constructie moeten functioneren?

Ik keer terug naar de inhoud van het wetsvoorstel. Spoorweg-ondernemingen die internationaal gecombineerd vervoer verzorgen, en internationale samenwerkingsverbanden kunnen toegang tot de Nederlandse spoorweginfrastructuur krijgen als zij een exploitatievergunning en een veiligheidsattest hebben. Deze toegang wordt geconcretiseerd als de spoorwegonderneming capaciteit aanvraagt bij RailNed en deze ook krijgt. De exploitatievergunning en het veiligheidsattest worden volgens dit wetsvoorstel door de minister verleend. Echter, uit het nieuwsblad Transport begrijp ik dat RailNed de veiligheidsattesten uitgeeft en dat dit nogal lang duurt. Is deze taak gedelegeerd aan RailNed? Hoe staat de minister tegenover het voorstel een tijdslimiet te stellen aan de duur van de aanvraagprocedure voor de exploitatievergunning en het veiligheidsattest?

RailNed wordt de organisatie die capaciteit gaat toewijzen. Het uitgangspunt hierbij is dat capaciteit wordt toegewezen, tenzij de totale capaciteit ontoereikend is. Ook na beantwoording van de vragen in het nader verslag heeft mijn fractie hierover een aantal vragen. Wat gebeurt er als een onderneming capaciteit toegewezen heeft gekregen, maar hiervan geen gebruik maakt? Andere sprekers hebben er al naar gevraagd. Uit artikel 29e blijkt dat de capaciteit voor bepaalde tijd wordt toegewezen. Dit betekent dat een spoorwegmaatschappij steeds opnieuw capaciteit moet aanvragen en dus geen waarborg heeft voor de continuïteit van de door haar aangeboden treindienst. Hoe wordt er met deze zogenaamde grandfather rights omgegaan? Wordt er bij de toewijzing van capaciteit bijvoorbeeld rekening mee gehouden dat een onderneming een netwerk wil aanbieden dan wel slechts een lijn?

Met andere woorden: krijgt degene die een netwerk aanbiedt, voorrang op degene die slechts een lijn gaat rijden?

Dan heb ik nog enkele vragen over de gebruiksvergoeding en het besluit tijdelijke gebruiksvergoeding North Sea Freeway. In dit besluit wordt aangegeven op welke manier de gebruiksvergoeding voor de Europese freeways wordt berekend. De hoogte van deze vergoeding is gerelateerd aan de marginale infrastructuurkosten die voor de beheerder voortvloeien uit het vervoer en wordt berekend aan de hand van het bedrag per kilometer. In hoeverre sluit dit aan bij de in artikel 31 van de gewijzigde Spoorwegwet genoemde criteria die kunnen meewegen in de hoogte van de vergoeding, zoals de samenstelling van de trein, de asdruk en de aard van de dienst? Op grond van artikel 31 kan de hoogte van de gebruiksheffing naar mijn mening per trein verschillen. Immers, elke trein zal een andere samenstelling, een andere snelheid en dergelijke hebben. Is de conclusie juist, dat op de freeway als enige criterium de afgelegde afstand van een trein geldt? Uit de toelichting op het besluit blijkt dat als een vervoerder geen gebruik maakt van het gereserveerde pad, alleen het vaste bedrag van 0,8 ecu per treinkilometer betaald moet worden. Wat gebeurt er als een trein te laat is en hiervoor een later pad nodig is dan gereserveerd was? Moet dan tweemaal het vaste bedrag betaald worden? Zijn er vanuit Nederland al aanvragen voor capaciteit op de freeway gedaan? Zo nee, wat is het gevolg hiervan voor de gebruiksheffing?

Deze tijdelijke regeling voor de North Sea Freeway ondersteunt nogmaals mijn pleidooi om de taaksector snel weg te halen bij NS. Immers, NS Cargo vraagt capaciteit aan bij NS-dochter RailNed en betaalt voor het gebruik van het spoor aan NS Rail Infrabeheer. Dit doet allemaal erg incestueus aan.

In artikel 32 van de Spoorwegwet is opgenomen dat bij algemene maatregel van bestuur nadere regels kunnen worden gesteld voor het bepaalde in het hoofdstuk "Toegangs- en doorvoerrechten; gebruiksvergoeding". D66 ziet graag dat het parlement invloed krijgt op de inhoud van nadere regels. Daarom ondersteunen wij het amendement van het CDA.



Bij nota van wijziging wordt aangegeven dat bij nadere regels die bij algemene maatregel van bestuur kunnen worden gesteld, bepaald kan worden dat bij toewijzing voorrang wordt gegeven aan het belang van publiek verrichte diensten en aan diensten die geheel of gedeeltelijk worden verricht op speciaal voor deze diensten aangelegde of uitgeruste spoorweginfrastructuur, zonder onderscheid naar land van herkomst of bestemming. Kan de minister met voorbeelden aangeven welke diensten hier bedoeld worden?

Met mijn laatste vraag sluit ik bij de vorige spreker aan. Hoe zit het met de reciprociteit? Hoe staat het met de onderhandelingen op het gebied van de freeways? Wij horen zeer onrustbarende geluiden over de rol van de spoorwegondernemingen, zowel in Duitsland als in Frankrijk. Wij hechten eraan dat dit op een goede manier ingevuld wordt.

□

**Minister Jorritsma-Lebbink:**

Mevrouw de voorzitter! De Kamer is zeer uitgebreid ingegaan op het spoor, maar hier lijkt zich te herhalen wat in de Eerste Kamer bij de behandeling van de samenloop van wetsvoorstel 24042 met richtlijn 91/440 gebeurde, namelijk dat de discussie, als wij niet oppassen, voor het grootste deel niet over dit wetsvoorstel gaat, maar over het beleidsrijke wetsvoorstel dat nog moet komen. Overigens kan ik daarover tegen de heer Stellingwerf zeggen dat het wetsvoorstel wel in verregaande staat van wording is, maar dat ik er niet van overtuigd ben dat wij het voor de verkiezingen nog bij de Tweede Kamer zullen krijgen. De reden daarvoor is dat het een heel groot wetsvoorstel is dat zeer veel overleg vraagt, ook met het bedrijf dat het tot nu toe aan gaat, en dat het nogal wat ingewikkelde knopen moet doorhakken. Daar hebben wij helaas nogal wat tijd voor nodig. Ik had het ook liever anders gehad. Wellicht komt het voor de verkiezingen nog wel terecht bij de Raad van State, maar het is wel heel gecompliceerd. Wij doen ons uiterste best om alles zo snel mogelijk te doen, maar helaas: waar niet is, verliest de keizer zijn recht. Dit moet wel een goed wetsvoorstel zijn, want het moet toekomstvast geregeld worden.

Een groot aantal afgevaardigden heeft gevraagd wat de consequenties zijn van te laat implementeren. De consequenties zijn dat wij risico's lopen, te weten dat de Europese Commissie een infractieprocedure zou kunnen starten. Dat was overigens de reden waarom ik er bij de behandeling van de implementatie van de richtlijn 91/440 in de Eerste Kamer zeer op heb moeten aandringen die wel te behandelen, omdat daar een infractieprocedure dreigde. Aangezien wij een van de landen zijn die pleiten voor snelle stappen om te komen tot liberalisering van het internationale goederenvervoer, zouden wij er wel raar op komen te staan als vervolgens onze wetgeving niet op orde is.

Voor dit wetsvoorstel geldt ook dat wij risico's lopen als wij het te laat implementeren. Daarom zou ik het toch buitengewoon op prijs stellen als u dit wetsvoorstel wilde afhandelen, ook omdat het een buitengewoon beperkte strekking heeft. Het gaat inderdaad alleen over de zaken rond het internationale gecombineerde vervoer en de regels die daarbij horen. Dat is overigens een sterk groeiende markt en een markt waarvan wij ook veel verwachten. Ik kom er straks nog op terug. Deze beleidsarme wijziging werpt trouwens niet automatisch precedenten op de andere delen van de markt. Wat voor het internationale gecombineerde vervoer geldt, zal straks niet automatisch ook voor het personenvervoer gelden. Wij hebben in "Over de wissel" rond de infrastructuurbijdrage wel het nodige opgenomen en dat zal straks in de beleidsrijke wetsvoorstellen naar de Kamer komen.

De heer Reitsma heeft nogal wat vragen gesteld die sloegen over de implementatie van "Over de wissel". Wij hebben met de NS in 1995 rond "Over de wissel" afspraken gemaakt die de inzet vormen naar een andere relatie tussen Rijk en NS en naar marktwerking op het spoor. In de algehele herziening van de spoorwegwetgeving zullen heel veel onderwerpen verder uitgewerkt worden, dan wel uitgewerkt moeten worden. Daarbij spelen enorm veel onderwerpen een rol die zowel beleidsmatig tijd vragen alsook veel overleg met de NS en dat is, zoals ik zojuist al zei, de reden waarom het wat minder snel gaat dan ook ik had gehoopt. Ik gaf deze week bij de beantwoording van de mondelinge

vragen al aan dat ik verwacht dat ik de nota Marktordening na 2000, die ook bepalend is voor onderdelen van wetgeving, half maart naar de Kamer kan sturen.

Al die vragen over de deelname van CGEA in Lovers Rail in verband met reciprociteit slaan niet op dit wetsvoorstel. Dit gaat over vergunningverlening in het kader van richtlijn 91/440, te weten voor internationale samenwerkingsverbanden die gecombineerd vervoer uitoefenen. De vergunning aan Lovers is verleend onder de Wet personenvervoer. De vraag van de heer Van Gijzel of niet dezelfde regels gehanteerd moeten worden als de lijn niet binnen een halfjaar wordt gebruikt, moet beantwoord worden bij de behandeling van de nieuwe marktordening rond het spoorvervoer. Bij het spoor kan ik bij aanvragen van vergunningen zoals door Lovers niet anders handelen dan conform hetgeen in de Wet personenvervoer terzake is bepaald.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Daar heeft u gelijk in, maar het vervelende punt is dat we natuurlijk geen vergunningen gaan uitgeven aan bedrijven die niet voornemens zijn daarvan gebruik te maken of daarvan gedurende een lange periode geen gebruik maken. Ik begrijp wel dat de vergunning aan Lovers is verleend op basis van de Wet personenvervoer, maar we moeten wel constateren dat die vergunning al meer dan een halfjaar geleden verstrekt is en er ondertussen niets is gebeurd.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Dat is iets te gemakkelijk. Voorzover ik weet, is de reden waarom men er niet is gaan rijden, het feit dat wij er lang over hebben gedaan om de vergunning te verlenen en inmiddels de zomerdienstregeling al gestart was. Je mag dan ook niet van het bedrijf verwachten dat zo'n korte voorbereidingstijd voldoende was om nog iets te doen met de zomerdienstregeling. Wij hebben er lang over moeten steggelen om te kijken of het allemaal wel kon en paste, dus om de vergunning te kunnen verlenen.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Wij hebben dat met voorrang gedaan en wij hebben het sneller gedaan. Het bezwaar was toen dat wij het zo snel hadden gedaan, dat de voorberei-

## Jorritsma-Lebbink

dingstijd te kort was. Maar dat is al bijna een jaar geleden.

**Minister Jorritsma-Lebbink:** Voorzover ik begrepen heb, was het de bedoeling om bij de volgende zomerdienstregeling te beginnen.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Maar het gaat niet alleen om de zomerdiensten, het gaat om dienstregelingen voor het hele jaar.

**Minister Jorritsma-Lebbink:** Ik begrijp dat wel en dus zullen we erover moet nadenken of we het zo willen blijven doen. Ik heb daar gemengde gevoelens over en we komen daar ongetwijfeld op terug, omdat we naar mijn mening zo'n systeem op termijn niet in stand kunnen houden. In de nota Markt-ordering zullen daarover andere ideeën worden uitgewerkt. Daarbij komt ook de vraag aan de orde of een vergunning zo lang niet gebruikt mag worden.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Op zichzelf kan het volgens mij ook niet, want wij hebben een motie aangenomen bij de begrotings-behandeling om voorlopig geen vergunningen meer te bevorderen. Het zal zich dus ook niet meer voordoen, maar ik vind het wel heel vervelend als het nog een halfjaar duurt en er helemaal geen gebruik van wordt gemaakt. Dan zijn we wel met een rare zaak bezig!

**Minister Jorritsma-Lebbink:** Als er straks ook in internationaal verband verder geliberaliseerd wordt, zullen wij bij de capaciteitstoedeling en dus bij het uitdelen van de slots moeten bepalen wat er gebeurt als men zijn slots niet gebruikt. Bij de TERFFS – de rail freight freeways – is een tussenoplossing bedacht. Er zijn internationale paden van Rotterdam, Hamburg en Bremen naar de havens in Italië uitgezet. De afspraak is gemaakt dat je een soort aanbetaling doet als je een slot koopt. Daar is ook weer heel veel commotie over ontstaan. Ik vraag mij ook af of dat de juiste weg is. Ik vind het op zichzelf terecht om mensen te vragen een prijs te betalen als zij iets kopen en ook te bepalen dat zij er niet zonder meer vanaf kunnen als zij het niet gebruiken – je koopt toch iets omdat je iets wilt hebben en niet om het daarna niet te gebruiken, want dat is echt heel erg zonde – maar

hoe je dat weer doet zonder dat je heel veel geld op tafel moet leggen voordat je één kilo op het spoor hebt, vormt nog wel een probleem. Misschien kunnen we dat met betalingsregelingen of iets dergelijks doen, maar het is wel duidelijk dat dit echt een experiment is waarbij ook nog de nodige hobbels genomen moeten worden. Ik vind het al een hele prestatie dat wij erin geslaagd zijn om die paden te identificeren en om in elk geval tot en met Italië toe een goede afspraak op tafel te krijgen. Nu moet er nog vervoer op en dus moeten er ook verladings gevonden worden die hun spullen willen laten vervoeren over die paden. Daarom heb ik de eerste bijdrageregeling moeten introduceren. Zoals bekend bestond er in Duitsland grote frustratie over de schandelijke Nederlandse opvatting dat er tot 2000 geen bijdrage voor de infrastructuur hoefde te worden geleverd. Men vond dat vreselijk, omdat het in de ogen van de Duitsers valse concurrentie is. Mijn collega's weten heel goed dat dat niet zo is, want in Duitsland is de financiering van de spoorwegmaatschappij op een wat andere manier geregeld dan in Nederland. Hierdoor konden zij wel een infrastructuurbijdrage heffen, waarbij het geld dat aan de maatschappij werd onttrokken, op een andere manier toch terugkwam. Wij willen eerst de bedrijven financieel gezond maken, voordat wij gaan nadenken over de heffing van een infrastructuurbijdrage. Voor de TERFFS hebben wij, omdat wij het anders niet voor elkaar kregen, zo'n bijdrage moeten vaststellen, en wel op een minimaal-marginaal niveau. Interessant is overigens wel dat, toen in Duitsland de tarieven voor de infrabijdrage gepubliceerd moesten worden, men plotseling besloot om deze met 20% te verlagen. Dat is een interessant gevolg van het maken van een begin met de rail freight freeways. Die discussie moet worden gevoerd. Het is bepaald nog niet zover dat gesproken kan worden over harmonisatie van infrabijdragen in Europees verband. Wel vind ik dit een onderwerp dat wij goed in de gaten moeten houden. Het kan niet zo zijn dat wij straks het goederenvervoer in internationaal verband keurig geliberaliseerd hebben, waarna het zo duur wordt gemaakt door de nationale spoorwegmaatschappijen c.q. nationale overheden

– afhankelijk van de wijze waarop dat geregeld is – dat er geen kilo over het spoor wordt vervoerd. Het doel was toch zoveel mogelijk goederen op het spoor te krijgen?

De frustratie die ik af en toe proefde, onder andere blijkend uit het noemen van een begrip als reciprociteit, deel ik overigens ten volle. Daarom is het van belang dat wijzelf de richtlijnen op dit heel kleine stukje implementeren, om daarna een hardere stem te kunnen laten horen als andere landen nog niet geïmplementeerd hebben. Tot nu toe hebben wij overigens geen beeld van welke landen deze richtlijn al wel geïmplementeerd hebben en welke nog niet. Ik wil dat graag in Brussel navragen. Maar ik heb natuurlijk het meeste recht om daarop aan te dringen als ik de richtlijn zelf wel geïmplementeerd heb. Het is toch een beetje raar als ik dat zou doen terwijl wijzelf een achterstand hebben. Uiteindelijk moet DG4, de mededingings-commissaris, beoordelen of landen in gebreke blijven of niet. Wel is het van belang dat het gebeurt.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Dat is op zichzelf toch een simpele vraag, die in de schriftelijke voorbereiding door vrijwel alle fracties is gesteld.

**Minister Jorritsma-Lebbink:** Op dat moment was daar nog geen beeld van. Ik heb daar nog geen antwoord op gekregen.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Moet ik daaruit constateren dat nog niemand het gedaan heeft?

**Minister Jorritsma-Lebbink:** Nee, een aantal landen is wel degelijk bezig. Zelf ga ik ervan uit dat landen als Zweden, Finland en Duitsland op weg zijn. Maar een aantal landen heeft ook richtlijn 91/440 nog niet geïmplementeerd. Ook daarbij kon ik geen harde stem opzetten zolang het wetsvoorstel nog aan de overkant lag.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): De vraag is ook niet of u tegen de andere landen op wilt treden; de vraag is hoe het ervoor staat.

**Minister Jorritsma-Lebbink:** Als ik dat in Europa vraag, terwijl ikzelf moet zeggen dat ik het nog niet heb gedaan, vind ik dat een redelijk zwakke positie. Ik heb nog geen

## Jorritsma-Lebbink

antwoord gekregen op die vraag, die ik nog eens zal stellen. Met enige trots kan ik dan zeggen dat wij het in elk geval in onze Tweede Kamer behandeld hebben! Lastig is dat ik vervolgens niet weet wanneer het in de Eerste Kamer wordt behandeld. Maar ik ga ervan uit dat dat sneller is dan de vorige keer.

De heer **Stellingwerf** (RPF): De minister geeft net aan dat de dreiging bestaat dat invoering van een infrastructuurbijdrage leidt tot meer vervoer over de weg.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Nee, dat zeg ik niet. Ik vind het van belang dat de discussie over de hoogte van de infrabijdrage in Europa wordt gevoerd, om te voorkomen dat dezelfde landen die de mond vol hebben over het stimuleren van het goederenvervoer over het spoor, erin slagen door bijvoorbeeld niet helemaal helder om te gaan met hun infrabijdragen, de goederen uit andere landen gewoon over de weg door het land te krijgen. Wij moeten daarom verdere afspraken maken. De discussie in Europa zit tamelijk vast. Dat is niet alleen het geval in de Raad van ministers, maar ook in het Europees Parlement. De stellingnames over het spoor van een aantal partijen in Europa bekijken – niet de minste, voorzover zij in deze Kamer vertegenwoordigd zijn – mag je je hierover ernstig zorgen maken. Wij moeten er samen met onze oosterburen, die daar ook een groot voorstander van zijn, alles aan doen om die marktwerking in het internationale vervoer zo snel mogelijk gerealiseerd te krijgen.

De heer **Stellingwerf** (RPF): Maar een eventuele suggestie voor een gebruikersbijdrage voor het spoor teneinde de discussie aan te zwengelen over een gebruikersbijdrage voor het wegvervoer, is voor u helemaal een ver-van-mijn-bedshow?

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Wij kennen al een bijdrage in het wegvervoer. Ik noem het Eurovignet dat in feite een voorloper is van roadpricing voor goederenvervoer over de weg. Omdat roadpricing technologisch nog niet mogelijk was, is dat vignet ingevoerd. In Duitsland is inmiddels de discussie over roadpricing voor goederenvervoer op gang gekomen. Het Eurovignet is

niet meer dan een gebruikersbijdrage voor het goederenvervoer over de weg.

De heer **Stellingwerf** (RPF): Feitelijk zou je deze discussie natuurlijk integraal moeten bezien. De gebruikersbijdragen voor zowel spoor als weg hebben eigenlijk alles met elkaar te maken, omdat er verschuivende stromen optreden.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Ik wil praten over doorzichtigheid in tarieven. Misschien moet je ooit echt gaan harmoniseren. Dat hebben wij bij het wegvervoer overigens allang gedaan. Daar is de motorrijtuigenbelasting geharmoniseerd. Dat is een gebruikersbijdrage in, helaas, de vaste kosten. Overigens, in de accijnzen zit ook een gebruikersbijdrage. Daarnaast is er genoemd Eurovignet. Er zijn bij het goederenvervoer over de weg dus drie soorten gebruikersbijdragen die overigens Europees vastgelegd zijn en voor een flink deel geharmoniseerd, zoals bij de accijnzen en de motorrijtuigenbelasting op minimumniveau. Bij het spoor is daarvoor nog geen regeling. Overigens wil ik zelf eerst goed nagaan wat wij hier in Nederland op dat punt willen. Wij moeten hier politiek beslissen hoe hoog die bijdrage moet zijn en hoe wij ermee om willen gaan, alvorens een pleidooi te gaan houden over hoe het in Europa geregeld moet worden. Het is toch een beetje raar om eerst in Europa te gaan pleiten voor harmonisatie, terwijl je je eigen standpunt nog niet hebt geformuleerd.

De heer **Hofstra** (VVD): Het gaat er nu juist om dat wij er zelf een oordeel over moeten hebben. Mij viel echter op dat ene keiharde zinnetje, dat er niet onderling naar gekeken wordt. Als je dat systeem gaat invoeren, moet de discussie daarover in ieder geval goed gevoerd worden.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Als wij overgaan tot gebruikersheffingen in Europa, moeten ze transparant en helder zijn. Op dit moment zijn ze dat niet. Ik heb het sterkste vermoeden dat op dit moment in veel landen nationale spoorwegen via het tarief bevoordeeld worden ten opzichte van internationale treinen. Ik heb dat vermoeden, alleen, ik weet het niet

zeker, omdat er geen helder beeld is van de manier waarop de bijdragen in elkaar zitten. Dat is een discussie die wij in Europa zeker wel met elkaar moeten voeren. Het kan niet zo zijn dat bepaalde plekken in Europa wat betreft langeafstandsvervoer gediscrimineerd worden ten opzichte van andere plekken omdat ze toevallig aan de overkant van de grens liggen. Maar om nu al te spreken over het harmoniseren van de hoogte van de bijdragen, daarvan zeg ik: laten wij nu eerst nationaal de discussie voeren en dan kunnen wij bezien of het verstandig is om het vervolgens internationaal te regelen.

De heer **Reitsma** (CDA): Ik ben het met die conclusie van de minister 100% eens. Het is wel van groot belang dat zij nu enige indicatie geeft van het tijdstip waarop wij die discussie nationaal voeren.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Die komt aan de orde bij de marktorderingsdiscussie.

De heer **Reitsma** (CDA): Er komt in de algemene beleidsnotitie een algemeen kader over de gebruikersbijdrage?

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Ja. Voorzitter! De capaciteitstoedeling in bredere zin is een onderwerp dat ook thuishoort bij de marktordering. Ik ben het niet bij voorbaat met de heer Stellingwerf eens dat het personenvervoer in dezen altijd voorrang heeft. Als wij een taakorganisatie of een eigen organisatie krijgen die zich bezighoudt met de capaciteitstoewijzing en RailNed er uiteindelijk opdrachten voor krijgt, blijft dat onder politieke verantwoordelijkheid. Je zult daarvoor dan ook criteria formuleren. In die situatie zal het niet zo zijn dat er a priori altijd voorrang voor personenvervoer moet zijn. Je kunt je een systeem voorstellen waarbij 's nachts goederenvervoer voorrang heeft en overdag in de spits in elk geval personenvervoer. Buiten de spits geldt dat ten aanzien van een aantal trajecten nagedacht zou kunnen worden over voorrang voor goederenvervoer.

De heer **Stellingwerf** (RPF): Ik heb mijn amendement zodanig aangepast dat er alleen sprake is van een voorrangregeling.

## Jorritsma-Lebbink

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Dat hoort ook thuis bij de markt-orderingsdiscussie.

De heer **Stellingwerf** (RPF): Dat is niet geheel juist, want u heeft in de nota van wijziging de bepaling opgenomen dat er wel degelijk sprake kan en misschien zelfs moet zijn van toedeling.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Ja, u heeft gelijk. Dat geldt zeker als zich conflicten voordoen. Zolang zich geen conflicten voordoen, zijn aparte regels niet nodig. Overigens wijs ik er nog eens op dat wij het nu hebben over dit soort regels ten behoeve van internationaal gecombineerd goederenvervoer.

De heer **Stellingwerf** (RPF): Precies, maar het hangt mede af van het succes van die internationale spoorverbindingen. Dus je moet wel iets regelen.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Sterker nog, het gaat veel verder. Ik denk in dit verband aan de Betuweroute die aangelegd zal worden. Het is van belang dat voor die Betuweroute, als deze eenmaal in gebruik is genomen, meer mogelijkheden gecreëerd worden voor intermodaal vervoer en voor treinen voor goederenvervoer dan tot nu toe het geval is. Wij moeten natuurlijk niet vergeten daar een markt voor te creëren, zodat wij straks niet tegen bijvoorbeeld Duitsland hoeven te zeggen: helaas kunnen wij voorlopig niets extra's doen, want het zit vol. Wij zullen met elkaar keuzes moeten maken. Ik ben het er overigens mee eens dat de Kamer daarbij betrokken moet worden. Daarom sta ik ook achter de amendementen die daarover zijn ingediend. Het gaat namelijk om politieke beslissingen die onder de controle van de Kamer behoren te vallen.

De heer **Van Gijssel** (PvdA): Wij hebben het nu separaat over internationaal gecombineerd goederenvervoer en internationaal personenvervoer. Het conflict waar wij het over hadden, kan zich voordoen bij het nationale goederenvervoer. Wij moeten dus een afweging maken tussen die twee en voor beide spelregels ontwerpen.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Wij

moeten een complete set van toedelingsregels maken.

De heer **Van Gijssel** (PvdA): Het gekke is dat wij daar niets voor geregeld hebben in de voorliggende wet. Dus er moeten snel voorzieningen getroffen worden en het lijkt mij verstandig om een integraal afwegingskader op te stellen zowel voor het nationale als voor het internationale personen- en goederenvervoer, en dat zo spoedig mogelijk aan de Kamer voor te leggen.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Dat moet er zo spoedig mogelijk komen.

Voorzitter! Dan kom ik bij de amendementen van de heer Reitsma over de voorhangprocedure die is geregeld in de artikelen 31 en 32. Ik heb in de nota naar aanleiding van het verslag al aangegeven dat ik geen problemen heb met de betrokkenheid van de Kamer. Dit is een lichte voorhangprocedure die niet kan leiden tot grote vertragingen. Ik vraag mij af wat ik in dit geval moet doen. Is het verstandig als ik die amendementen overneem? Misschien wil de Kamer die amendementen liever in stemming brengen. Ik weet niet wat politiek het leukste is voor de indieners.

De **voorzitter**: U kunt de amendementen overnemen, maar de Kamer moet daarmee instemmen.

De heer **Stellingwerf** (RPF): Voorzitter! Ik heb in mijn amendement voor een iets andere invalshoek gekozen. Er zijn bewindspersonen die het beter vinden om dit soort zaken in een vroegtijdig stadium aan de Kamer voor te leggen. Ik begrijp uit uw woorden dat u die mening niet deelt. Ik had voorgesteld om, voordat de wet in de Staatscourant staat, overleg met de Kamer te plegen. Inmiddels heb ik mijn amendement gewijzigd en kunnen wij daar volgens de orde bij wijze van spreken niet meer over spreken.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Wij moeten ervoor oppassen dat wij niet in elke wet verschillende voorhangprocedures hebben. Als ik het goed zie, is de procedure waarvoor de heer Reitsma kiest de meest gangbare, die in allerlei andere wetten ook wordt toegepast. Dan wordt er gepubliceerd en heeft de Kamer vervolgens acht weken de tijd

om erover te spreken. Die procedure heeft mijn voorkeur. Bovendien vind ik het correcter dat dan ook partijen op de hoogte zijn en de Kamer kunnen informeren over hun gevoelens terzake. Als deze procedure niet wordt gevolgd, kan ik zaken aan de Kamer voorleggen op een moment dat ik er nog met niemand over gesproken heb. Ik vraag mij af of dat de beste manier is om zo'n voorhangprocedure goed te regelen.

De heer **Reitsma** (CDA): De minister heeft er gelijk in dat in de twee amendementen die ik mede namens een aantal anderen heb ingediend, de koninklijke weg wordt gevolgd. Ik denk dat wij daaraan vast moeten houden. Die weg biedt bovendien de minister voldoende flexibiliteit om het parlement zo snel mogelijk te informeren. Er zijn dan geen belemmeringen. Ik zie wat dat betreft geen problemen. Als collega Stellingwerf ermee kan instemmen dat we deze amendementen niet in stemming brengen en als de minister deze overneemt, is dat wat mij betreft prima.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Van mij mag het ook, maar de indieners bepalen het.

De **voorzitter**: Ik begrijp dat de leden ermee instemmen dat de minister de amendementen overneemt. Mitsdien zijn de amendementen-Reitsma c.s. (stukken nrs. 8 en 9) overgenomen.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Voorzitter! De heer Reitsma heeft gevraagd hoe het staat met de reikwijdte van de exploitatievergunning. Nogmaals, we hebben het dus over de exploitatievergunning ten behoeve van het uitvoeren van het vervoer dat geregeld is onder richtlijn 91/440. Die vergunning is dus ook uitsluitend vereist voor het verrichten van dat internationale vervoer. In zoverre bestaat er geen enkele onhelderheid over de reikwijdte. In het kader van de herziening van de Spoorwegwet die in voorbereiding is, zal de samenhang met de vergunningen ingevolge de Wet personenvervoer natuurlijk ook aan de orde moeten komen. Je zult daar tot een compleet nieuw systeem van vergunningverlening moeten komen. Een aantal sprekers – de heren Reitsma, Hofstra

## Jorritsma-Lebbink

en Van Gijzel – heeft gevraagd of het niet jammer is dat er sprake is van een beleidsarme implementatie van de richtlijn.

Voorzitter! Om te voorkomen dat we verdere vertraging zouden oplopen omdat de implementatie "beleidsrijk" zou zijn, hebben wij gekozen voor een pure technische wijziging van de wet, gebaseerd op wat wij absoluut moeten doen. Als het over goederenvervoer gaat, kunnen wij overigens verdergaan. Wij hebben hier natuurlijk al een aantal afspraken over wat wij zelf willen. Als wij daar op enig moment op vooruit willen lopen en meerdere vervoerders toe willen staan, kan dat in principe. Ik was ook niet van plan, als een interessante binnenlandse vervoerder zich aandient, onmiddellijk te zeggen dat dit niet mag, omdat we het nog niet in de wet hebben geregeld. Ik kom dan graag bij de Kamer terug.

De heer **Reitsma** heeft gevraagd wat een internationaal samenwerkingsverband is. Op zich staat daar een keurige definitie van in het wetsvoorstel in het eerste artikel. Het is een institutionele samenwerking van verschillende spoorwegmaatschappijen. Die institutionele samenwerking treedt op als een economische en juridische eenheid. De Thalys is een wat minder zware vorm van samenwerking en in feite niets anders dan aansluitend nationaal vervoer. Zo werkt het in de praktijk.

De heer **Reitsma** (CDA): Daar zit voor mij een beetje het grijze vlak. Ik kan de redenering volgen dat de Thalys er niet onder valt, maar hoe zit het met het nieuwe bedrijf Lovers? De minister zegt in de schriftelijke voorbereiding dat dit er ook niet onder valt.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Lovers voert geen intermodaal, internationaal vervoer uit. Daar gaat het uitsluitend over.

De heer **Reitsma** (CDA): Maar zodra Lovers dat wel zou doen?

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Dan valt Lovers eronder.

De heer **Reitsma** (CDA): Hoe zit dat dan met de nationale component?

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Dat is niet interessant. Lovers vraagt dan

een exploitatievergunning voor het uitvoeren van 91/440-vervoer, gecombineerd internationaal vervoer. Zij kunnen deze vergunning dan krijgen, omdat zij op dat moment een internationaal samenwerkingsverband zijn. Ik vraag me trouwens af of dat wel een internationaal samenwerkingsverband is. Volgens mij is het geen samenwerkingsverband maar een fusie. Zij hebben aandelen verkocht.

De heer **Reitsma** (CDA): Vandaar mijn vraag, omdat de minister ook in de schriftelijke voorbereiding zegt dat het een fusie is. Toch blijkt er in de markt onzekerheid te bestaan over wat nu precies onder een samenwerkingsverband moet worden verstaan. Ik kan het ook onvoldoende beoordelen, maar ik weet dat er in de markt over dit onderdeel nog vragen bestaan. Men vraagt zich af of het voldoende hard in de wet staat. Kan het de toets van het Europese recht straks doorstaan?

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Het vervelende met dit soort richtlijnen is dat zij altijd tot stand komen zoals wetgeving tot stand komt, in de sfeer van compromissen. Soms is een Europese richtlijn minder helder dan je zelf zou wensen. Voorzover ik het echter kan overzien, kan er niet echt een misverstand ontstaan. Een en ander zal uiteindelijk door jurisprudentie wel verder verhelderd worden. Ik ga ervan uit dat we het ruim moeten interpreteren. Wij willen immers zoveel mogelijk intermodaal vervoer. Naarmate vaster omschreven is wat precies een samenwerkingsverband moet zijn, wordt het ook moeilijker om het te organiseren. Dat mag wat mij betreft wel een beetje ruim.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Daar kan ik mij bij het goederenvervoer wel iets bij voorstellen, maar bij het personenvervoer wordt daar misschien wel anders over gedacht.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Wij hebben het hier uitsluitend over intermodaal vervoer waarvoor een vergunning wordt gevraagd. Dit is puur de implementatie van deze richtlijn die gaat over vergunningverlening voor 91/440-vervoer.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): De samenwerkingsverbanden slaan toch

ook op internationaal personenvervoer?

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Dat klopt.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Precies. Als je de ene oprekt, rek je de andere dus ook op.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Dat is waar. Daar heeft de heer Van Gijzel gelijk in.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Daar heb ik een probleem mee.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Waarom? Zijn wij tegen internationaal personenvervoer? Ik wou dat er zich eens een paar anderen aanboden.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Ik zeg dat om politieke redenen. Wij hebben namelijk met elkaar gediscussieerd over marktwerking in het goederenvervoer. Mijn fractie heeft daar om tal van redenen minder problemen mee dan met het vooruitlopen op marktwerking in personenvervoer. Daar hebben wij met elkaar al een paar keer over gediscussieerd. Wat de minister terloops zegt, is: ik wil dat eigenlijk zo ruim mogelijk interpreteren, want dan kan ik zoveel mogelijk toelaten. Dan zeg ik mutatis mutandis dat dit dus ook voor het personenvervoer geldt. En daar zou ik wel eens een probleempje mee kunnen hebben.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Laten wij het even beperkt houden. Wij hebben het hier over internationaal vervoer. De Thalys wordt niet beschouwd als een internationaal samenwerkingsverband. Wat wij in Nederland doen, is aansluitend nationaal vervoer. Je kunt je overigens voorstellen dat in de komende tijd – dat geldt ook voor de discussie rond de exploitatie van de HSL – wel degelijk een internationaal samenwerkingsverband op gang komt. Dat kan. Dan kan dat ook; dat kunnen wij niet echt verbieden. Maar dan gaat het wel over spoorwegmaatschappijen.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Dan is de minister niet aan het rekken, dan handelt zij gewoon conform de regels.

## Jorritsma-Lebbink

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Ja, conform de regels.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Het sloeg op uw opmerking dat u dat wel ruim wilde neerzetten.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Toen dacht ik meer als volgt: als Lovers-CGEA ook intermodaal vervoer willen verzorgen, moeten wij daar niet al te moeilijk over doen. Overigens is het de vraag wat andere landen dan doen. Het zal uiteindelijk een kwestie van Brussel worden om te bepalen hoe het precies geïnterpreteerd moet worden.

De heer **Reitsma** (CDA): Toch blijft staan dat hetgeen in de wet staat, gezien de discussie die daarover nu wordt gevoerd, niet eens zo helder is. Ik vraag de minister of zij voor de stemming over dit wetsvoorstel de Kamer een brief wil sturen waarin zij vermeldt wat zij hieronder, zowel bij het goederen- als het personenvervoer, precies verstaat.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Is het niet verstandiger dat ik probeer dat in tweede termijn nog eens goed uiteen te zetten? Dat lijkt mij verstandiger dan een brief sturen. Wij zijn nog niet aan het eind van het debat. Ik wil graag proberen dat in tweede termijn nog een keer helder uiteen te zetten.

Mevrouw **Van 't Riet** (D66): Ik krijg de indruk dat de discussie steeds breder wordt. Ik maak mij daar zorgen over. Wij hebben het toch nog steeds alleen maar over de implementatie van twee Europese richtlijnen, die alleen betreffen het gecombineerde goederenvervoer? Alles wat wij er nu aan personenvervoer bij halen, kan toch pas gebeuren nadat wij de beleidsnotitie over de marktwerking hebben behandeld?

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Zeker.

Mevrouw **Van 't Riet** (D66): Dat wilde ik even vaststellen.

De heer **Reitsma** (CDA): Dit was nu net een onderwerp dat echt bij dit wetsvoorstel hoort. Van de andere onderwerpen vraag ik mij ook af of die niet bij het beleidskader horen.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Ik heb nog even naar de nota naar

aanleiding van het verslag gekeken. Op vragen van de fractie van de PvdA hierover heeft de minister een helder antwoord gegeven: "Een internationaal samenwerkingsverband is een institutioneel samenwerkingsverband – waaraan twee of meer spoorwegondernemingen deelnemen – dat onder eigen naam en voor eigen rekening en risico internationale vervoersdiensten verricht".

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Zo is het.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Volgens mij is dat niet multi-interpretabel.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Volgens mij heeft de heer Van Gijzel gelijk en is het ook niet multi-interpretabel.

Voorzitter! Ik ga in op het amendement van de heer Stellingwerf. Ik begrijp dat de heer Stellingwerf denkt dat het gewijzigde amendement nu niet meer inhoudt dat het personenvervoer voorrang heeft, maar onder IIb staat die voorrang nog wel degelijk. Daardoor heb ik er nog steeds een probleem mee.

De heer **Stellingwerf** (RPF): Kan de minister dat eens uitleggen? Ik meen te kunnen verdedigen dat hier geen voorrang wordt uitgesproken, of een voorkeur voor welke vervoerder dan ook. Het enige wat nu wordt voorgesteld, is dat de kan-bepaling uit de nota van wijziging inzake de voorrangregeling wordt omgezet in een meer imperatieve vorm, namelijk: er wordt een voorrangregeling vastgesteld.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Hier staat: "Voorts kunnen de nadere regels voorzien in" en dat wordt veranderd in: "Voorts voorzien de nadere regels in". Of heeft u die eruit gegooid?

De heer **Stellingwerf** (RPF): Dat is misschien een typefout. De voorhangmogelijkheid is er in ieder geval uitgehaald en de zinsnede uit de toelichting waarin werd gesuggereerd dat personenvervoer voorrang diende te krijgen op het goederenvervoer, is er ook uit. Wat er nu alleen nog bepaald wordt, is dat de kan-formulering wordt omgezet in "dient te worden vastgesteld". Er komt een AMvB die een voorrang-

regeling in zich heeft. Dan lijkt mij daar op zichzelf geen probleem mee te zijn. Ik zal in de tweede termijn uiteraard een motie indienen die wel een voorkeur uitspreekt, maar dat is wat anders dan dit gewijzigde amendement.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Ik ga er nog even naar kijken, want ik heb het gevoel dat het tweede onderdeel nog steeds niet helemaal klopt.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Ik wil een oordeel krijgen over wat de heer Stellingwerf nu heeft voorgesteld. Volgens mij is hetgeen de heer Stellingwerf nu voorstelt, wel conform de toezegging die de minister net heeft gedaan. Wij willen nationaal en internationaal goederen- en personenvervoer een voorrangregeling voor de toewijzing geven. De minister heeft in wezen al gezegd dat zij daarmee komt. Er komt dus een voorrangregeling.

De heer **Stellingwerf** (RPF): Dan is het dus ook heel logisch om het woord "kunnen" uit de nota van wijziging te halen en dit te accepteren.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Ik heb er geen probleem mee dat "kan bepaald worden" wordt vervangen door "wordt bepaald". Ik krijg alleen nog steeds signalen dat het tweede deel eruit zou moeten.

De heer **Stellingwerf** (RPF): Ik zal daar nog even naar kijken, voordat mijn tweede termijn begint.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Dan heeft de heer Stellingwerf nog gesproken over de claims. Daar heeft overigens ook de heer Van Gijzel over gesproken. Hij deed het voorkomen alsof er nu al internationale claims van spoorweg-ondernemingen zouden zijn die zich beroepen op aanspraken die de richtlijn biedt. Ik heb die claims nog niet ontvangen. Het is duidelijk dat onze vertraging bij de implementatie van Europese richtlijnen niet als argument gebruikt kan worden voor internationale vervoerders. Dat is waar. In het onverhoopte geval dat ons wettelijk kader nog niet op orde is wanneer een claim zich aandient, zullen wij genoodzaakt zijn om binnen het huidige wettelijke regime een claim te honoreren. Een dergelijke richtlijnconforme

## Jorritsma-Lebbink

toepassing, waarbij je het dus in feite conform de richtlijn doet, lijkt mij voor een beperkte periode wel een bruikbare optie, maar niet voor de langere termijn. Daar moet je wel degelijk heel heldere afspraken over hebben.

Ik kom nu toe aan de gebruiks-heffing, waar ook de heer Stellingwerf over gesproken heeft. De Europese Commissie laat op dit moment een inventarisatie uitvoeren naar de structuur en de hoogte van de tarieven met als doel helderheid, transparantie en mogelijk uiteindelijk ook harmonisatie. Daar zal ik zeker mijn voordeel mee doen.

De heer **Van Gijssel** (PvdA): De claims waar de heer Stellingwerf het over had, waren meer toegespitst op de mogelijkheid om toegang te krijgen tot het net. Mijn punt is dat je op een gegeven moment een vergunning verleent die op een gegeven moment niet gestand gedaan kan worden, bijvoorbeeld door een gebrek aan capaciteit of een ongeluk. Hoe gaat dat dan?

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Dat is een van de dingen die in de notitie Marktordening aan de orde moeten komen. Wij hebben die conflicten nog niet gezien. Wij hebben überhaupt nog geen probleem gehad met het toewijzen van capaciteit. Het begint overigens wel te dringen. Vooral op de Brabantroute beginnen zo langzamerhand problemen te ontstaan. Ik herinner mij dat wij, toen wij bezig waren met de PKB's Betuweroute, hebben gezegd dat op enig moment op bepaalde tijden op de dag gekeken moet worden naar de voorrangsregels. Ik doe daar nu geen uitspraken over, maar dat moet wel goed geregeld worden. U bedoelt het zo: je hebt iets toegewezen gekregen en je gebruikt het niet.

De heer **Van Gijssel** (PvdA): Nee, je kunt het niet gebruiken. Zij krijgen dus een vergunning, zij mogen rijden...

Minister **Jorritsma-Lebbink**: En er is geen capaciteit.

De heer **Van Gijssel** (PvdA): Ja, omdat er een calamiteit is of omdat een andere vergunningverlener het ineens allemaal regelt, waardoor jij niet kunt rijden. Hoe gaat dat dan?

Minister **Jorritsma-Lebbink**: De

bedoeling is natuurlijk dat er een paar keer per jaar – ik denk voor de zomer en de winter – globale verdelingen worden gemaakt. Dan krijg je de verdeling naar internationaal en nationaal – internationaal gaat voor – regionaal en verder. Dan moet je kijken wat er nog over is op bepaalde tijden. Nu hebben wij gelukkig nog mogelijkheden en die kun je toewijzen.

De heer **Van Gijssel** (PvdA): Dat is niet precies wat ik bedoel. Op een gegeven moment vraagt iemand een vergunning. Die krijgt dan een slot toegewezen.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Wacht even, een vergunning is niet een slot. Een vergunning is de toestemming om te rijden. Daarmee heb je nog geen tijden toegewezen gekregen. Er is geen recht op tijden.

De heer **Van Gijssel** (PvdA): Goed, hij krijgt die tijd vervolgens toegewezen. Hij betaalt daar een gebruikersheffing voor. Als echter de toewijzing geen gestand gedaan kan worden door calamiteiten, moet daar dus een voorziening voor zijn, zodat er bij calamiteiten en overmacht geen claims ingediend kunnen worden. Het is ook mogelijk dat een ander zit te rommelen op het net. Ik ben eigenlijk benieuwd of er nagedacht is wat de consequenties daarvan kunnen zijn. Ik kom dat in de wet niet tegen.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: De gebruikersheffing is er ook nog niet.

De heer **Van Gijssel** (PvdA): Los van de gebruikersheffing kan op een gegeven ogenblik een bedrijf dat een slot toegewezen krijgt, maar daar geen gebruik van kan maken, daaraan rechten ontnemen. Het kan dan claims uitoefenen, bijvoorbeeld doordat zijn goederentransport niet door kon gaan.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Het geldt alleen nog maar voor het Nederlandse stukje, maar in de huidige situatie zal op het moment dat iemand die doordat een ongeluk heeft plaatsgevonden of zo geen gebruik kan maken van het pad dat hem is toegewezen, een andere tijd toegewezen krijgen. Dat is het alternatief, maar niet dat de trein helemaal niet gaat. Zo werkt het in de praktijk. De trein blijft niet staan.

Ik weet van weinig treinen dat zij ten eeuwigden dage op Kijfhoek zijn blijven staan. Men krijgt een slot toegedeeld om te gaan rijden, waarbij wordt aangegeven op welke tijd dat kan. Als dat door een ongeluk niet kan, gaat RailNed natuurlijk zoeken wanneer er wel vertrokken kan worden. Zo werkt het in de praktijk.

Anders wordt het als je straks over echte slots spreekt waarvoor betaald moet worden. Dat is de ene kant van de medaille. Als daarvan geen gebruik kan worden gemaakt, is de eerste optie natuurlijk weer dat er een andere tijd wordt toegewezen. Er zal een regeling moeten zijn voor de mogelijkheid van schadeclaims.

De heer **Van Gijssel** (PvdA): Dat bedoel ik nu net.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Ik ben het ermee eens dat dit geregeld moet worden, maar dat is nu niet aan de orde.

De heer **Van Gijssel** (PvdA): Het is wel een consequentie van de wet waarmee wij bezig zijn. Wij gaan dit mogelijk maken, maar er is in juridisch opzicht niet voldoende nagedacht over de mogelijkheid van aansprakelijkheid. Dat neem ik de minister niet kwalijk, maar ik vind het wel een lacune. Ik vind dat wij daar snel meer helderheid over moeten krijgen, want er kunnen redelijke bedragen mee gemoeid zijn.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Het is altijd ook nog de vraag of problemen van aansprakelijkheid voorkomen hadden kunnen worden. Als een goederentrein een ongeluk veroorzaakt op de spoorlijn, waardoor daarna de personentrein er niet meer overheen kan, is er precies hetzelfde probleem. Je zult dus in de sfeer van aansprakelijkheid regelingen moeten gaan treffen.

De heer **Van Gijssel** (PvdA): Je kunt het in de wet regelen. Je kunt ook nog in de vergunningverlening of op een later moment, bij de toewijzing van de slots, regelen dat er in bepaalde omstandigheden geen claims gelegd kunnen worden.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Zolang de toedeling van slots gratis is, zijn er natuurlijk ook geen vaste rechten aan verbonden. Dat geldt over en weer. Er is nog een andere vraag die

## Jorritsma-Lebbink

beantwoord moet worden. Men kan een slot vragen. Zolang daar nog niet voor betaald moet worden, maar er geen gebruik van wordt gemaakt, zijn er niet veel mogelijkheden om een vergoeding te eisen. Op het moment dat er wel betaald moet worden, moeten wij er goed over nadenken wat er gebeurt als iemand een slot voor een bepaalde tijd heeft gekocht. Als hij daar geen gebruik van maakt, moet hij dan toch betalen of niet? Betaal je alleen als je rijdt of betaal je omdat je wilt gaan rijden? Dat soort vragen moet wel beantwoord worden.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Wanneer gaan wij dat doen?

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Dat zijn typisch vragen die thuishoren in "Over de wissel". Hoe gaan wij in de toekomst om met de gebruikersheffing? Hoe richten wij die in?

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Kunnen wij dan wat ik net met u gewisseld heb over de claims ook terugvinden?

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Ik neem aan dat dit soort dingen daar ook geregeld wordt.

Hieruit kunt u opmaken hoe gecompliceerd de wetgeving zal moeten zijn. Ik zei niet voor niets dat heel veel problemen opgelost moeten worden en tijd kosten.

De heer **Van Gijzel** is het eens met de laatste nota van wijziging, met name de wijziging van het regime van rechtsbescherming. Dat is een uitvloeisel van de wijzigingen die naar aanleiding van het advies van de Raad van State zijn aangebracht. Het lijkt mij beter dat niet het risico wordt gelopen van normvervaging tussen de rol van de minister als aanstuurder van de taaksector en de rol van de minister als onpartijdige, rechtsbeschermende instantie.

Mevrouw **Van 't Riet** vroeg naar de belangstelling uit Nederland voor de freeways. Er is belangstelling, maar er zijn tot op dit moment nog geen aanvragen ingediend, hetgeen ook te maken heeft met administratieve aanloopproblemen.

De heer **Hofstra** (VVD): Ik heb nog een vraag gesteld over de geluidsemissie en vergunningen voor onbepaalde tijd.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Het gaat om een vergunning voor

onbepaalde tijd die aan een vervoerder verstrekt wordt. Bij het goederenvervoer over de weg wordt ook op deze wijze gehandeld. Men vraagt eenmaal een vergunning aan op grond van de Wet goederenvervoer over de weg en dat hoeft niet om de paar jaar herhaald te worden. In die zin is er sprake van vergunningen voor onbepaalde tijd. Men raakt een vergunning kwijt op het moment waarop niet meer aan de vergunningsvoorwaarden wordt voldaan.

De heer **Hofstra** (VVD): Wanneer zo'n vergunning een zekere waarde krijgt, ontstaat een gevaarlijke situatie.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Er is geen capaciteitsregime. Iedereen die aan de voorwaarden voldoet, kan zo'n vergunning krijgen. De vergunning namelijk levert geen recht op rijden op. Dat verschil moet men goed in het oog houden. Als voldaan wordt aan bepaalde eisen, krijgt men een vergunning en als die in het geheel niet wordt gebruikt, raakt men haar automatisch kwijt. Iemand kan een vergunning krijgen, maar kan door capaciteitsproblemen op het net het eerste halfjaar niet rijden. Jammer genoeg is dit een theoretische situatie. Was het maar zo vol op het net dat we geen enkele trein meer kwijt konden! Dat zou mij alleen maar blij maken.

Voor geluidsemissies moeten algemene normen worden vastgesteld. Die horen niet in een vergunning thuis. Op Europees niveau is een discussie gaande om eisen te stellen aan spoorwegmaterieel. Het gaat hierbij om bestrijding aan de bron. Vooralsnog is het niet de bedoeling dat normen in een individuele vergunning voor bedrijven worden vastgelegd. Geluidsemissies horen bij normen voor het gebruik van wagons en locomotieven te worden vastgelegd. Bij vrachtwagengebruik gebeurt dit ook op deze manier.

De heer **Hofstra** (VVD): Je moet bij de toewijzing van capaciteit er rekening mee houden dat er nog steeds echt lawaaiig materieel bestaat. Ik denk hierbij aan Schiphol en bepaalde categorieën vliegtuigen.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Dit is een interessante gedachte die we

moeten meenemen bij het formuleren van het toedelingsregime.

Mevrouw **Van 't Riet** (D66): Er zijn nog vragen gesteld over de herziening van de Spoorwegwet en de relatie met de Wet personenvervoer. Is het de bedoeling om die wetten in elkaar te schuiven? Ik had nog een vraag gesteld over RailNed, de veiligheidsattesten en eventueel optredende vertraging. Hoe wordt er tot slot omgegaan met de grandfather rights? Ik doel op spoorwagmaatschappijen die dat opgebouwd hebben. Geldt nog steeds dat degene die het eerst komt, het eerst maakt?

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Het is niet de bedoeling dat de Spoorwegwet en de Wet personenvervoer geheel in elkaar geschoven worden. Ik vrees dat het project dan nog vijf jaar langer gaat duren. Dat moet dus niet gebeuren. Er komt wel een herziening van de Spoorwegwet, gebaseerd op "Over de wissel". Dat is dus een beleidsrijke wijziging, waarbij heel veel geregeld moet worden. Eerlijk gezegd ging de discussie daar zojuist al een beetje over. Dat is ook de reden dat het zo lang duurt.

Over RailNed is gevraagd waarom het zo lang duurt. Bij de behandeling van de verzelfstandiging van de spoorwegen is een motie ingediend door mevrouw **Van 't Riet**. Zij heeft ervoor gepleit om de taakorganisaties los te koppelen van de Nederlandse Spoorwegen. Dat kan niet eerder dan op het moment dat er een wet is. Vervolgens hebben wij een overgangscontract waarin zaken zijn geregeld. Als het anders geregeld moet worden, moet dat op 1 januari 2000 zijn. Wij zijn bij de voorbereiding van het wetsvoorstel in discussie hoe wij dat precies moeten doen. Ik heb mij er vervolgens ook niet tegen verzet. Dat het verder losgekoppeld moet worden, is zeker. Overigens wil ik wel zeggen dat het niet, zoals mevrouw **Van 't Riet** zegt, nu een beetje schizofreen is. Ondanks het feit dat zij wel onder de holding vallen, zijn het taakorganisaties waarvoor ik verantwoordelijkheid draag en die ook door mij worden aangestuurd. Als RailNed capaciteit toebedeelt, is men niet aan de holding verantwoording schuldig, maar aan de minister. Als Rail Infrabeheer investeringsbeslissingen neemt, is het aan mij verantwoor-



## Jorritsma-Lebbink

ding schuldig en niet aan de holding van de Nederlandse Spoorwegen.

Mevrouw **Van 't Riet** (D66): Dat is helder, maar mijn vraag was meer hoe de voortgang is. Wij zien toch dat de Nederlandse Spoorwegen de hakken in het zand hebben en het liever onder de holding laten. Mijn vraag was een andere en was specifiek gericht op de veiligheidsattesten.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Die worden vooralsnog door de minister uitgegeven, omdat nog niet uitgekristalliseerd is hoe dat straks georganiseerd moet worden. Wij hebben dus een eigen afdeling veiligheid spoorvervoer, die op dit moment de attesten uitdeelt. Ik ben er nog niet uit of dat ooit op een andere manier georganiseerd moet worden. Daarom blijft het vooralsnog bij mij.

Grandfather rights bestaan nog niet in deze situatie. Tot nu toe zijn er in het personenvervoer heel heldere regels daarvoor en ook in het overgangscontract. Dat mag je misschien een soort grandfather rights noemen. Op het moment dat de NS capaciteit nodig heeft, voorzover het personenvervoer betreft, kan die capaciteit niet aan een ander gegeven worden. Als het gaat om goederenvervoer, hebben wij tot nu toe geen echte botsingen in capaciteit gehad. Ik verwacht dat die er zullen komen, zeker op de Brabantroute. Daarom hebben wij zo snel mogelijk een helder geheel van regels nodig, op basis waarvan RailNed objectief kan beoordelen hoe toegewezen moet worden. Natuurlijk moet u daarbij betrokken worden.

De heer **Reitsma** (CDA): De minister heeft niet gereageerd op mijn voorstel om eventueel een amendement in te dienen. Het gaat om een kleine tekstuele wijziging in artikel 29 en daarnaast in artikel 29a. Het gaat erom de minister tot het moment dat het algemene beleidskader in een wet is verwoord, de ruimte te geven om tot een weigering te komen in het geval dat een vervoersbedrijf net aan de rand van de grens gaat zitten en beoogt alleen binnenlands vervoer te doen, maar onder de titel van de definitie van internationaal vervoer kan vallen.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Die toevoeging wijkt af van de formule-

ring in richtlijn 91/440, artikel 10. Die luidt: "Aan de internationale samenwerkingsverbanden worden toegangs- en doorvoerrechten verleend in de lidstaten waar de samenstellende spoorwegondernemingen zijn gevestigd." Als u tot zo'n toevoeging komt, zou dat als een beperking kunnen worden opgevat. Daarna volgt dan: "Een internationaal samenwerkingsverband is ieder samengaan van ten minste twee in verschillende lidstaten gevestigde ondernemingen, dat ten doel heeft het leveren van diensten op het gebied van internationaal vervoer tussen lidstaten." Elke afwijking van de richtlijn roept vragen op en zal dus leiden tot een correctie uit Brussel. Dat kan niet. En overigens, zijn wij erop tegen dat een buitenlands bedrijf dan wel een samenwerkingsbedrijf van een Nederlands en een buitenlands bedrijf binnenlands goederenvervoer gaat verrichten?

De heer **Reitsma** (CDA): Die discussie willen wij voeren naar aanleiding van een algemeen beleidskader, dat de minister hier neerlegt. Vervolgens willen wij het in een wettelijk kader opnemen. Die discussie willen wij voeren. Misschien komen wij wel tot het antwoord "ja". Op basis van de wetswijziging die nu voorligt, kun je de situatie krijgen dat iemand er nu gebruik van maakt, door de constructie die ik net heb aangegeven. Dat is niet de bedoeling van deze wet.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Het moet wel internationaal vervoer zijn. Men moet dus ergens een grens overschrijden. Het internationale vervoer kan beginnen in Bentheim en naar Rotterdam gaan. Volgens de richtlijn is dat internationaal vervoer. Overigens moet het dan wel worden uitgevoerd door een samenwerkingsverband van minimaal twee spoorwegmaatschappijen. Het kan dus niet bedoelde club alleen zijn.

De heer **Reitsma** (CDA): Dat begrijp ik. Maar als je nu "ja" zegt, dus als het bedrijf in Bentheim gaat zitten en als het eigenlijk alleen op het nationale spoor vervoert – daar komt het materieel op neer – dan heb je in deze wet al het formele besluit genomen waarover wij nog willen spreken via het algemene beleidskader en via de wetgeving voor het

Nederlandse spoor. Mijn vraag is daarom of wij er niet verstandig aan doen om de minister de bevoegdheid te geven om dit soort vergunningen voorlopig te weigeren, als zij ervan overtuigd is dat het conform de tekst van de wet wél internationaal vervoer is, maar in werkelijkheid niet.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Ik mag ze weigeren op het nationale net als ze feitelijk nationaal vervoer uitvoeren. Dat is ook nu conform de wet. Ik moet ze toegang op het spoor geven als het grensoverschrijdend, internationaal vervoer is.

De heer **Reitsma** (CDA): Dus ook als het een constructie is?

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Nee, niet als het een constructie is. Ze moeten feitelijk de grens over gaan.

De heer **Van Gijssel** (PvdA): Ja, feitelijk de grens over gaan met vervoer. Als de constructie is dat je met lege karren de grens over gaat en vervolgens binnenlands vervoer uitvoert, hoeft de minister geen vergunning te verlenen.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Natuurlijk hoef ik dan geen vergunning te verlenen. Het gaat erom dat er spullen vervoerd worden van – ik noem een dwarsstraat – Rotterdam naar een plek over de grens. Dan is het internationale vervoer. Die plek over de grens kan best vlak over de grens zijn. Dat mag. Laten wij in vredesnaam hopen dat er wat meer vlak over de grens vervoerd wordt. Het boeiende is dat ik eigenlijk twee verhalen hoor. De een vraagt of wij het niet meteen hadden kunnen liberaliseren voor het nationale goederenvervoer, terwijl de ander vraagt of wij niet extra regels moeten maken om ervoor te zorgen dat zo'n maatschappij dat niet kan. Ik maak mij er, eerlijk gezegd, drukker over dat er te weinig over het spoor vervoerd wordt dan dat er te veel over het spoor gaat. Vooralsnog wil ik dan ook zomin mogelijk beperkende maatregelen nemen. In dit geval is er geen probleem te verwachten, omdat het altijd moet gaan over internationaal vervoer, dat dus ergens de grens over gaat. Dat is makkelijk te controleren. Daar heb ik geen extra voorziening voor nodig. Bovendien is een weigering riskant,

## Jorritsma-Lebbink

omdat ik dan afwijk van de Europese richtlijn.

De heer **Reitsma** (CDA): Ik heb naar het antwoord van de minister geluisterd. Ik heb in mijn bijdrage in eerste termijn nadrukkelijk gezegd dat ik eerst een antwoord van de minister wil hebben. Alvorens wij een definitieve stemming over dit wetsvoorstel hebben, heb ik er behoefte aan om mij te bezinnen op de vraag of ik wel of niet een amendement indien naar aanleiding van het antwoord van de minister.

De **voorzitter**: U kunt gewoon het stenogram nalezen om te beoordelen of er voldoende beargumenteerd is. Ik neem aan dat er nu uitvoerig over gepraat is. Omdat u in het stenogram snel kunt teruglezen wat er is gezegd, lijkt het mij niet nodig om de stemmen langer op te houden. Of is dat niet voldoende voor u?

De heer **Reitsma** (CDA): Ik heb even de tijd nodig. Ik zeg dit ook om te voorkomen dat u straks zegt dat het wetsvoorstel niet in stemming gebracht hoeft te worden. Mijn fractie heeft daar dus wel behoefte aan.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Ik moet wel zeggen dat ik zeer veel bezwaren tegen het amendement heb, als de heer Reitsma alsnog tot indiening ervan besluit, en de aanneming ervan ook erg moet ontraden. Het kan mij in grote problemen brengen. Ten eerste wijk ik hiermee af van de richtlijn. Ik voer de richtlijn dus niet volledig uit. Sterker nog, DG4, de mededingingscommissaris, kan mij verwijten dat ik de markt minder open wil maken dan in de richtlijn is voorzien. Dat kan niet. Ten tweede is er geen probleem. Ik vind het moeilijk in een wet een bepaling op te nemen die over een niet bestaand probleem gaat. Het moet altijd gaan om bedrijven of samenwerkingsverbanden van bedrijven die internationaal gecombineerd vervoer aanbieden. Als zij alleen nationaal vervoer willen verzorgen, kan ik dus altijd weigeren wanneer ik dat zou willen.

Mevrouw **Van 't Riet** (D66): Ik heb, ook uit het nieuwsblad Transport, duidelijk de indruk gekregen dat aan RailNed de wettelijke taak is toebedeeld voor het uitgeven van de veiligheidsattesten.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Dit geldt wel voor het nationale vervoer, maar niet voor het internationale vervoer. Omdat dit niet goed uitgekristalliseerd is, houd ik die taak vooralsnog aan mij.

Mevrouw **Van 't Riet** (D66): Mijn laatste vraag betreft de mogelijkheid dat een samenwerkingsverband van een Nederlandse en een buitenlandse spoorwegonderneming binnenlands vervoer verzorgt. Wij willen dit graag. Wil de minister het ook?

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Ik heb de vraag helaas nooit gekregen. Zij zijn wat mij betreft van harte welkom.

De heer **Stellingwerf** (RPF): Voorzitter! Ik kan het kort houden, maar heb deze tweede termijn toch even nodig om in ieder geval een motie in te dienen.

Ik dank de minister uiteraard voor de beantwoording van vele vragen. Er is op een groot aantal punten meer helderheid geschapen en deze komt er de komende maanden zeker verder. De Kamer is uitvoerig ingegaan op veel zaken die ogenschijnlijk niet veel met deze implementatie te maken hebben, maar indirect wel degelijk samenhangen met veel van wat wij in de komende maanden nog bespreken. Ik noem als voorbeeld de voorrangregeling en de toewijzing. De nu aan de orde zijnde internationale vervoersbewegingen hebben hoe dan ook invloed op de gebruiksmogelijkheden van het nationale net. Hoe groter het succes van de geïmplementeerde richtlijnen is, des te harder is een voorrangregeling nodig. Ik wijs op de opmerking in eerste termijn van de minister over vrijgehouden paden in de freeways. Deze kunnen gaan functioneren als voorloper op een voorrangregeling, als een superprioriteit of eerste prioriteit. Het doel van mijn amendement was om dit te voorkomen. De voorhangprocedure is geregeld; hierover hoeven wij dus niet meer te praten. Wat voor mij overblijft, is dat nu in de wetstekst staat dat een voorrangregeling kan worden opgenomen. Mijn doel was dat er expliciet wordt uitgesproken dat deze er komt. Ik heb, ook na contact met ambtenaren op dit punt,

begrepen dat de formulering over de EU-verordening in de nota van wijziging problemen oplevert, omdat deze impliciet een voorrangregeling uitspreekt. Dit wilde ik voorkomen. Wij zullen in overleg bekijken of een aanpassing mogelijk is. Dit kan uiteraard nu niet meer, maar ik neem aan dat het in de loop van de dag wel zal lukken.

Tot slot dien ik een motie in waarin wel die voorkeur wordt uitgesproken. Dat wil ik in ieder geval doen, gezien alle ontwikkelingen. De motie luidt als volgt.

---

### Motie

---

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende, dat:

- de huidige spoorweginfrastructuur op bepaalde tijden en bepaalde plaatsen capaciteitsproblemen kent;
- het gebruik van het spoor ten gevolge van het huidige mobiliteitsbeleid sterk zal toenemen;
- met betrekking tot de toedeling van de capaciteit op de spoorweginfrastructuur te allen tijde prioriteiten moeten worden gesteld en voorrangregels zullen worden gehanteerd;
- het in die situatie van groot belang is dat helderheid bestaat over de vraag welk voorrangregime voor welke categorieën van diensten bij de toewijzing van spoorweginfrastructuur geldig is;

verzoekt de regering bij de op te stellen nadere regels zoals bedoeld in artikel 32 van de Spoorwegwet, uit te gaan van het beginsel dat regulier reizigersvervoer bij de toewijzing van railinfrastructuurcapaciteit in principe voorrang heeft op het goederenvervoer,

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. 11 (25335).

De heer **Stellingwerf** (RPF): Voorzitter! Ik denk dat de minister bij de uitwerking van het een en ander veel vrijheid heeft om aan te geven wanneer wat moet worden vastge-

## Stellingwerf

steld. Dat laat deze motie in ieder geval open.

□

### Minister **Jorritsma-Lebbink**:

Mevrouw de voorzitter! Die motie kan dus echt niet. Ik zou de heer Stellingwerf bijna willen vragen om die motie niet in te dienen, dan wel niet in stemming te brengen. Deze motie vraagt om te allen tijde het personenvervoer bij de capaciteits-toedeling voorrang te geven. Dat kan echt niet. Ik heb altijd begrepen dat de partij van de heer Stellingwerf ervoor is om zoveel mogelijk goederen over het spoor te vervoeren en zomin mogelijk over de weg, sterker nog, ik krijg wel eens de indruk dat hij daar bijna nog meer voor is dan ik. Welnu, wanneer de heer Stellingwerf dat serieus van mening is, dan kan hij niet volhouden dat te allen tijde de personenvervoersbedrijven wat zij ook maar vragen, zouden moeten kunnen krijgen ten koste van goederenvervoerstreinen. Daar gaat het immers om. Dat is een veel te boude uitspraak. Stel, die motie komt in stemming en zij wordt verworpen, dan wordt daarmee de idee gewekt dat het andersom is. Dat is net zomin het geval! Ik heb aangegeven dat ik met een beleidslijn kom en daar mag de heer Stellingwerf op schieten zoveel hij wil. Hij kan daar andere opvattingen over hebben dan ik heb. Maar om nu al te zeggen dat het reguliere reizigersvervoer dat volgens een dienstregeling is geregeld, te allen tijde voorrang heeft boven het goederenvervoer, gaat mij veel te ver.

De heer **Stellingwerf** (RPF): Dat begrijp ik, voorzitter. Als de minister het zo formuleert...

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Zo formuleert u het.

De heer **Stellingwerf** (RPF): De minister kennende, overdrijft zij nu iets. Er staan wel nuancerende woorden in, namelijk: in beginsel en in principe. Dat geeft de ruimte aan die de minister nader kan invullen.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Maar waarom dient u daar een motie over in? Ik heb u aangegeven langs welke lijnen ik denk dat het zal gebeuren. Wij komen met een beleidslijn en die krijgt u voorgehangen. Het is dan

toch raar dat u een motie indient die minstens de suggestie opwerpt dat volgens u het goederenvervoer niet belangrijk is en het personenvervoer wel...

De heer **Stellingwerf** (RPF): Nee, nee.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Ja, dat lees ik er toch in.

De heer **Stellingwerf** (RPF): Maar u leest selectief.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Nee, ik lees niet selectief.

De heer **Stellingwerf** (RPF): Ik wil aangeven dat ik van mening ben dat het reizigersvervoer voorrang zou moeten hebben op het goederenvervoer. Daar ben ik van overtuigd en daarom leg ik dat in een motie neer.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Maar die motie wordt straks verworpen en dan zegt de Kamer daarmee dat het andersom is. En dat is ook niet waar. Ik heb allang gezegd: goederenvervoer 's nachts en personenvervoer overdag. Vervolgens heb ik gezegd dat er in de spits personenvervoer is. Daarbuiten krijg je een grijs gebied en daar moeten wij regels voor maken.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Misschien mag ik de heer Stellingwerf de volgende casus voorleggen? Het gaat dus om dienstregelingen. Volgend jaar kun je bijvoorbeeld een gewijzigde dienstregeling voor het personenvervoer hebben waar het goederenvervoer redelijk in past. De heer Stellingwerf vraagt nu dat eerst een dienstregeling voor het personenvervoer wordt vastgesteld en dat daarna de gaten mogen worden opgevuld door het goederenvervoer. Het lijkt mij niet verstandig om het op die manier te doen en dat is ook niet nodig. Hij wekt nu het misverstand dat er strijd zou gaan ontstaan op het spoor. Dat is niet het geval, want als er spanningen optreden, worden er slots toegewezen. Voor die spanning moet je natuurlijk wel regels stellen, maar het is onverstandig om het op deze manier te doen.

De heer **Stellingwerf** (RPF): Ik denk dat deze benadering om de kern van het probleem heendraait. Wij zitten

nu al met een enorm capaciteitsprobleem. Ik weet dat men er bijvoorbeeld van Rotterdam naar Veendam 24 uur over doet om daar een goederentrein te krijgen. Wanneer dat de praktijk is, is het volstrekt helder dat het reizigersvervoer binnenkort onder grote druk komt te staan om versneld goederenvervoer te laten plaatsvinden.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Ik heb aangekondigd dat ik met een beleidskader kom terzake. U kunt over de inhoud van dat beleidskader zoveel praten als u wilt. Ik heb al aangegeven wat de hoofdlijn daarvan zal zijn: het moeten heldere criteria worden die RailNed kan gebruiken om die toedeling te maken. Ik heb al aangegeven hoe belangrijk het personenvervoer daarin is. Ik geef overigens ook graag aan dat ik niet vind dat goederenvervoer te allen tijde ondergeschikt is aan reizigersvervoer. U zegt dat zelf ook nog eens. Waarom dient u dan die motie in?

De heer **Stellingwerf** (RPF): Dat zeg ik niet. Ik geef duidelijk wel een richting aan die ik graag aan u meegeef zodat u daarin zou gaan werken.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Over welk deel van wat ik heb gezegd, verschillen wij nu van mening?

De heer **Stellingwerf** (RPF): U wilt zaken openhouden daar waar ik nu een richting voor wil aangeven die prioriteit zou moeten krijgen.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Per saldo zegt u: 's nachts ben ik het ermee eens en overdag moet er meer personenvervoer zijn. Of u vindt dat er meer nachttreinen voor personenvervoer moeten zijn?

De heer **Stellingwerf** (RPF): Natuurlijk niet! Het gaat niet om de spits en de nacht maar juist om de tussenliggende gebieden. Daarin moet mijns inziens het reizigersvervoer de prioriteit krijgen.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Dat is dus een heel domme uitspraak op dit moment. Straks komt er een dienstregeling van de Nederlandse Spoorwegen buiten de spits, dat wil zeggen op gewone uren. Dan blijkt dat we in het kader van internatio-

## Jorritsma-Lebbink

naal goederenvervoer een aantal paden hebben geïdentificeerd waarop een trein snel van Rotterdam naar bijvoorbeeld Milaan moet. Dan moet je misschien eens even met de NS gaan praten of de dienstregeling niet een stukje gewijzigd kan worden. En daar gaat het om.

De heer **Stellingwerf** (RPF): In de beeldvorming kan ik mij voorstellen dat dit een goed voorbeeld is om het duidelijk te maken. Maar daar gaat het natuurlijk niet helemaal om, want nu zijn er dus al internationale paden vastgelegd en daardoor zal er een enorme druk ontstaan om nog meer internationale paden vast te leggen...

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Gelukkig wel, ja! Daarom gaan we de Betuweroute aanleggen!

De heer **Stellingwerf** (RPF): ...en dat betekent dat een grote druk ontstaat op het reizigersvervoer.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Ik wil u echt dringend verzoeken om deze motie niet in stemming te brengen en om haar eventueel aan te houden tot het beleidskader. U hoeft mij geen boodschappen mee te geven; ik weet heel goed hoe zorgvuldig ik met het reizigersvervoer moet omgaan. Wij hebben daar een heel belangrijk verkeers- en vervoersdoel mee. Overigens hebben we ook een heel belangrijk verkeers- en vervoersdoel met het goederenvervoer over het spoor. U hebt hier allen staan huilen toen de PTT besloot van het spoor af te gaan naar de weg. Maar dan moet u niet het omgekeerde verhaal houden, dat het goederenvervoer dus altijd ondergeschikt is.

De heer **Stellingwerf** (RPF): Dat kon in ieder geval ook 's nachts. Ik zal in ieder geval uw verzoek overwegen om te bezien op welk moment deze motie in stemming dient te worden gebracht.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Ik hoop dat het nooit nodig zal zijn, omdat we het naar mijn mening aan het einde van de rit wel met elkaar eens zullen zijn.

De algemene beraadslaging wordt gesloten.

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

Daartoe wordt besloten.

De vergadering wordt enkele minuten geschorst.

---

Aan de orde is de behandeling van:  
- **het wetsvoorstel Regels inzake plannen op het terrein van het verkeer en het vervoer (Planwet verkeer en vervoer) (25337).**

De algemene beraadslaging wordt geopend.

De heer **Reitsma** (CDA): Mevrouw de voorzitter! Het wetsvoorstel dat wij nu bespreken, is al verschillende keren via algemene overleggen en akkoorden in de Kamer aan de orde geweest. Daarom heeft mijn fractie er geen behoefte aan alle punten nog eens uitgebreid aan de orde te stellen.

Wij vinden het op zich een goede zaak dat er helderheid komt over de bestuurlijke ordening op het terrein van het verkeer en vervoer. Een evenwichtige verdeling tussen enerzijds de taken van het Rijk en anderzijds die van provincies en gemeenten is prima. Mijn fractie heeft steeds het signaal afgegeven dat een planstructuur niet te zwaar mag zijn, iets waarin de minister redelijk geslaagd is. Als je die structuur te zwaar maakt, loop je het risico van een geweldige bureaucratie en personeelsverslindende activiteiten, terwijl wij diezelfde middelen graag in de infrastructuur willen stoppen. In die zin roep ik provincies en gemeenten op, hun werk waar nodig zorgvuldig te doen, maar overtollige dingen achterwege te laten. Ik neem aan dat de minister dat signaal aan provincies en gemeenten zal afgeven. Want ook zonder die planstructuur hebben de meeste provincies en gemeenten nu al behoefte aan het maken van bepaalde plannen. Daarom zeggen wij tegen de gemeenten dat wij het niet wenselijk vinden in deze wet een planplicht op te nemen. Dat wil niet zeggen dat zij geen plannen mogen maken. Ik kan mij voorstellen dat dit voor heel grote gemeenten, omdat rijks-, provinciaal en gemeentelijk beleid elkaar overlappen, heel functioneel en nuttig kan zijn. Maar ik neem aan dat zij er zelf van overtuigd zijn om plannen te maken.

Omdat wij op dit punt geen verplichting in de wet willen, zijn wij het erover eens dat een zorgplicht voldoende is. Maar nogmaals, die zorgplicht mag er wat ons betreft via de regelgeving die daarop volgt, niet toe leiden dat het alsnog een quasi-planplicht wordt. Dat zou afwijken van de filosofie die ik net heb neergelegd. Laat het maar over aan de gemeenten zelf. Bovendien heeft het Rijk voldoende financiële instrumenten om signalen af te geven aan de gemeenten over wat zij wel of niet moeten doen in het belang van de hoofdinfrastructuur in Nederland.

Terecht wordt het bestuurlijk instrument van de aanwijzing opgenomen in de wet. Mijn fractie twijfelt wel of deze aanwijzing voldoende is, zeker ten opzichte van de provincies. Immers, via de huidige regelgeving kan uitvoering niet worden afgedwongen. Opneming in de wet gaat inderdaad verschrikkelijk ver, maar er zit voor ons dus toch een probleem. Ik heb nagedacht over een verdere amendering, maar dat blijkt geweldig moeilijk te zijn. Een mogelijkheid is dat de minister, bij het in gebreke blijven van een provinciaal bestuur, het provinciaal verkeers- en vervoersplan vaststelt. Dat is een vergaande maatregel. Je zou je ook kunnen voorstellen dat wanneer een gemeente niets doet in het kader van haar zorgplicht en het toch van groot belang is voor het Rijk dat er wel wat gebeurt, een provincie als het ware die taak overneemt. Als je dat echter in de wet zet, is dat zeer vergaand. Daarom heb ik op dit moment nog geen amendement ingediend, maar ik wil hierop toch een reactie van de minister horen. Zoals het nu in de wet staat, heb ik er namelijk toch wat twijfels over of het beoogde doel wordt bereikt.

Ik noem in dit verband een voorbeeld. Jarenlang is er gediscussieerd over de Oostboog. Eerlijk gezegd was dat een drama. Iedereen in Nederland, zeker hier in het parlement, vindt dat die Oostboog er vijf jaar geleden al had moeten komen. Er was ook financiering voor geregeld. Echter, omdat een gemeente het niet wil en wij als Rijk onvoldoende instrumenten hebben om het toch door te zetten, schuift zo'n investeringsproject dat 2 km tot 3 km spoor omvat, tien jaar op. Ik weet niet of je met de voorliggende wet meer instrumenten krijgt om het