

Atsma

contract staat, maar dat dit voor haar nooit een serieuze optie is geweest. Wij vinden het toch wel vreemd dat er nu enerzijds, in het kader van het perspectief van een lager bedrag dat naar de overheid gaat, de kans is om miljoenen mensen extra te vervoeren, terwijl de minister anderzijds zegt dat zij nooit van plan is geweest om serieus naar die mogelijkheid te kijken. Dat is voor ons reden om de motie van de heer Feenstra te steunen.

□

Minister **Netelenbos**: Voorzitter. Wij hebben vorige week gediscussieerd over de tarieven van de hogesnelheidstrein en toen is gesproken over de mogelijkheid om meer reizigers te vervoeren in de spits als de tarieven in de spits lager worden gesteld. De High Speed Alliance heeft daar berekeningen voor gemaakt. Het lijkt mij goed om te schetsen wat dit per kaartje zou betekenen. Het is op zichzelf natuurlijk prima om mensen uit een intercity in een hogesnelheidstrein te krijgen, maar wij moeten wel reëel blijven. Er wordt immers ook een garantie gegeven dat 98% van de passagiers kan zitten en dat vergt een hoge investering die concurreert met het vliegtuig. Het gaat echter niet om concurrentie met het vliegtuig, maar om spitsreizigers binnen Nederland zelf. Ik heb cijfers gekregen van HSA; ik heb de cijfers dus niet zelf bedacht. Volgens die gegevens zullen in de periode tussen acht uur en negen uur 500 automobilisten terecht komen in de hoge snelheidstrein bij een tariefrestrictie van 47 mln euro per jaar. Dat zijn dus niet degenen die uit de intercity komen; de Kamer heeft mij jarenlang op het hart gedrukt dat die vorm van kannibalisme niet wenselijk is. Er gaan dan 500 reizigers de ene kant op en 500 reizigers de andere kant op, dus 1000 in totaal. Dat betekent jaarlijks een bedrag van 47 mln euro per automobilist. Als de mensen dat bedrag jaarlijks kregen, zouden zij zo verhuizen. Dan zitten zij ook niet meer in de trein.

De heer **Hofstra** (VVD): Ik heb respect voor de rekenkunst van de minister, maar zij maakt nu een foutje. Zij bedoelt waarschijnlijk: 47.000 euro per automobilist. Dat is nog steeds een heel hoog bedrag.

Minister **Netelenbos**: Ik bedoel inderdaad 47.000 euro per automobilist. Dat is een waanzinnig bedrag. Velen, mevrouw Halsema voorop, spreken grote woorden over milieu en de arme reiziger. Niemand kan evenwel met droge ogen zeggen dat de minister van Verkeer en Waterstaat dit soort subsidie moet verlenen. Dat is echt dwaas. De vraag wat de tarifiering van de HSA betekent voor de aantrekkelijkheid van dat vervoer, geldt met name voor de hoofddoelstelling, het substitueren van het vliegverkeer. Dat is aan de orde en dat is op zichzelf een heel goede zaak. Dat is toch ook de inhoud van de motie die is ingediend door de heren Feenstra, Van Walssem en Atsma.

De besprekingen vinden na 1 september plaats. Ik zal de Kamer laten weten wat dat betekent, want voor 1 september is er maar één optie: de 47 mln euro per jaar minder. Dat is het grote verschil. De periode tussen nu en 1 september staat uitsluitend in het teken van die 47 mln euro. Ik ben van mening dat dit onverantwoord is. Mevrouw Halsema wil de minister dwingen, maar ministers laten zich niet dwingen. Zoals bekend, kunnen zij altijd zeggen dat zij de motie niet uitvoeren. Dat is bekend. Dit is een dwaze situatie. Wij moeten de aantrekkelijkheid van dit vervoer en de tariefopbouw goed bekijken, maar wel in het kader van een reële optie en niet in het kader van "de overheid met de pet in de hand". Die discussie staat mij niet aan. Ook de lobby van NS staat mij niet aan. Daar heb ik echt mijn buik van vol. Het is iedere keer hetzelfde patroon. NS moet eens een keer een bedrijf willen zijn. Daarom praten wij vanaf 1 september over de vraag hoe een en ander er in 2006 uitziet.

De heer **Atsma** (CDA): Het gaat natuurlijk om de vraag of op nationaal niveau 5 miljoen mensen extra in de nieuwe trein terecht komen. NS zegt dat het om 5 miljoen mensen gaat, waarvan de helft afkomstig is uit de auto. De minister zegt dat te betwijfelen. Praten de minister en NS op korte termijn nog met elkaar? Daar is toch niets op tegen?

Minister **Netelenbos**: Ik heb na het debat opnieuw een gesprek gehad met NS. De cijfers worden niet betwist. Het gegeven van 1000

automobilisten is afkomstig van HSA. De overige reizigers komen uit de trein en hebben dus geen invloed op het oplossen van het fileprobleem.

De heer **Feenstra** (PvdA): De minister gaf aan dat een gesprek na 1 september kan plaatsvinden. Als een bepaalde mate van tariefrestrictie leidt tot grotere reizigersaantallen, hetzij vanaf de weg, hetzij vanuit de luchtvaart, moet dat worden vertaald in een grotere bestelling. Wordt daarmee rekening gehouden? Ik wil graag voorkomen dat onze toekomstige collega's in 2006 moeten constateren dat er onvoldoende materiaal beschikbaar is voor het aantal reizigers. Mensen kunnen in zo'n snelrijdende trein niet staan.

Minister **Netelenbos**: Daarover is met NS gesproken. Treinen kunnen worden gekocht of geleasd. Dat is niet het probleem. U moet mij het spel laten spelen mede op grond van het belang van de belastingbetaler. Ik denk dat dat ook uw belang moet zijn. Wij geven hier het geld vele malen per dag uit terwijl het er nauwelijks is. Met u ben ik van mening dat die HSL een succes moet worden, maar er moet een prijs voor worden betaald. Duizend automobilisten uit de spits vind ik oninteressant in het licht van zoveel subsidie per reiziger; dat vind ik onverantwoord. Er kan wat mij betreft worden gesproken over de vraag hoe er met tarieven, tariefbouw en restricties moet worden omgegaan, maar de uitkomsten daarvan krijgt u van mij na 1 september te horen.

De beraadslaging wordt gesloten.

De **voorzitter**: Ik stel voor, volgende week over de moties te stemmen.

Daartoe wordt besloten.

De vergadering wordt enkele ogenblikken geschorst.

Aan de orde is de behandeling van:
- **het wetsvoorstel Nieuwe algemene regels over de aanleg, het beheer, de toegankelijkheid en het gebruik van spoorwegen alsmede over het verkeer over spoorwegen (Spoorwegwet) (27482);**



De heer Dijsselbloem (PvdA)

© M. Sablerolle – Gouda

- het wetsvoorstel Aanvulling van de Wet personenvervoer 2000, strekkende tot invoering van een concessiestelsel voor het personenvervoer per trein (Concessiewet personenvervoer per trein) (27216).

De algemene beraadslaging wordt geopend.

□

De heer **Dijsselbloem** (PvdA): Mevrouw de voorzitter. Wij kunnen niet aan de behandeling van deze twee grote wetten beginnen zonder een terugblik op de spoorwegen in de afgelopen jaren. Toen de NS werd verzelfstandigd in 1995 werd een monopolist op afstand gezet zonder publiekrechtelijk kader, zonder onafhankelijk toezichthouder, zonder concurrentie. Deze monopolist had niet alleen het spoorvervoer in handen, maar was ook eigenaar en exploitant van de infrastructuur. Hoewel daar toen al vanuit de Kamer op werd aangedrongen, heeft het nog jaren geduurd voordat de wetgeving de Kamer bereikte. De reden daartoe was dat de vorige minister, minister Jorritsma, de NS volledig wilde privatiseren met beursnotering, waarvoor, afgezien van de fracties van VVD en D66, ook toen geen politieke steun was. Om

die reden werd wetgeving in 1995 feitelijk uitgesteld.

De heer **Van Walsem** (D66): Ik wil voorkomen dat een hardnekkig misverstand blijft bestaan. De fractie van D66 heeft zich nooit uitgesproken voor een beursgang. Ik ben dat ook tegengekomen in een verslag van een algemeen overleg, maar ik heb gedacht dat ik het maar moest laten zitten. Nu wil ik voor de Handelingen duidelijk uitspreken dat wij ons nooit voor een beursgang hebben uitgesproken.

De heer **Dijsselbloem** (PvdA): Ik neem daar kennis van. Ik heb die stellingname wel aangetroffen bij het nalezen van verslagen uit die periode.

Voorzitter. Het bedrijf ging vervolgens wel anticiperen op de verwachte beursgang en sturen op rendement op vermogen in plaats van op optimale publieke dienstverlening. Investeringsbeslissingen werden uitgesteld, er werd bezuinigd op personeel en materieel. De minister had veel verantwoordelijkheden, maar zeer weinig zeggenschap. Eind jaren negentig werd de prijs pijnlijk duidelijk: groot gebrek aan materieel, mismanagement van onderhoud, personeelsgebrek mede door zeer hoog ziekteverzuim, leidend tot steeds minder treinen met steeds meer vertraging.

Het kan niet vaak genoeg worden herhaald: de verzelfstandiging was geen privatisering. De overheid heeft het eigendom van de NV Nederlandse Spoorwegen steeds behouden. Onder deze NV vielen ook de taakorganisaties en het juridisch eigendom van de infrastructuur. Al eerder heeft de Kamer uitgesproken dat zowel de taakorganisaties als het juridisch eigendom van infrastructuur en onroerend goed "teruggehaald" moet worden naar de Staat. Door een combinatie van enig achterstallig onderhoud en een zeer hoge bezettingsgraad – wij hebben het dichtst bereiden net van Europa – is het Nederlandse spoor steeds storingsgevoeliger geworden. Op dit moment wordt gewerkt aan een inhaalslag voor onderhoud.

In antwoord op Kamervragen die ik stelde op 15 januari schrijft de minister dat zij drie audits heeft laten verrichten naar de knelpunten op het gebied van onderhoud. Het reguliere onderhoudsbudget zou voldoende zijn. Eerder werd al extra geld uitgetrokken voor onder andere het vervangen van storingsgevoelige wissels. In de brief van 7 september 2001 trekt de minister een extra bedrag uit van bijna anderhalf miljard gulden, 666 mln euro. Is dat een extra bedrag of is dat een verschuiving of naar voren halen van middelen die al bestemd waren voor het spoor? De minister spreekt over mogelijk extra benodigde investeringen op de wat langere termijn, dat wil zeggen vanaf 2003. Vooral slijtage aan de bovenleidingen vraagt om snelle vervangingsinvesteringen. Om wat voor bedragen gaat het dan? De minister expliceert die bedragen niet in haar brieven. Hoe staat het met de inhaalslag voor het onderhoud? Wanneer wordt de beoogde kwaliteit bereikt?

Ik maak nog één opmerking vooraf over het nieuwe zomerrooster. Is het juist dat de NS deze zomer 550 treinen wil schrappen? Dat zijn er 250 meer dan vorige zomer. Is hierover overleg gaande met de NS? Is de NS in overleg met de consumentenorganisaties? Wat is het oordeel van de minister? Het schrappen van extra spitstreinen is logisch, want in de zomer zijn er minder reizigers, maar er wordt ook fors geschrapt in de dienstregeling buiten de spits.

De heer **Hofstra** (VVD): Zou het niet juist verstandig zijn om de dienstre-

Dijsselbloem

geling iets te versoberen als daardoor de punctualiteit stijgt tot 90% of wellicht zelfs 99%?

De heer **Dijsselbloem** (PvdA): Betrouwbaarheid is inderdaad belangrijk. Vraag is alleen of de NS in een situatie waarin afspraken nog niet zijn neergelegd in een concessie, zelfstandig kan beslissen hoeveel treinen worden geschrapt. Waarom moeten er deze zomer bijna twee keer zoveel treinen worden geschrapt als vorige zomer? Is daarover overlegd, ook met consumentenorganisaties? Hoe ziet de minister dit? Er moet een goed evenwicht worden gevonden, maar mijns inziens is het niet alleen aan de NS om het evenwicht te bepalen tussen het aantal treinen en de betrouwbaarheid van de dienstregeling. Als er nog maar een paar treinen rijden, zullen die zeker op tijd zijn. Het juiste evenwicht moet echter in goed overleg tussen alle betrokken partijen worden gevonden.

Voorzitter. Met de voorliggende wetgeving wordt na zeven jaar eindelijk een publiekrechtelijk kader geboden waarin de NS zijn maatschappelijke rol kan vervullen. De houding van de vorige minister van Verkeer en Waterstaat heeft naar onze mening veel schade in het bedrijf en voor de reizigers per spoor aangericht. Hoewel er in de Kamer nooit een meerderheid was voor privatisering – laat staan voor beursgang – en zulks ook nooit tot beleid is verheven, heeft de minister de toenmalige directie wel met die boodschap aan het werk gezet. Het bedrijf is jarenlang uitgebeend en de reiziger is aan de kant gezet.

Mevrouw **Halsema** (GroenLinks): U stelt vooral de vorige minister van Verkeer en Waterstaat verantwoordelijk voor de onduidelijkheid over de beursgang, maar hoe beoordeelt u het dan dat deze minister van Verkeer en Waterstaat pas in januari 2001 tot de conclusie kwam dat de beursgang er niet in zat?

De heer **Dijsselbloem** (PvdA): De minister mag concluderen wat zij wil, maar in deze Kamer is er nooit een politieke meerderheid voor beursgang geweest. De heer Van Walsem verklaarde dat zijn fractie daar nooit voor is geweest. Welnu, daarover verschillen wij dan van mening, maar duidelijk is wel dat de fractie van de VVD er altijd voor was. De

meerderheid van de Kamer was daar echter nooit voor. Het is in die zin ook nooit tot beleid verheven. De Kamer heeft nooit uitgesproken dat op beursgang moest worden gekoerst.

Mevrouw **Halsema** (GroenLinks): In dat licht moet u het, op z'n zachtst gezegd, toch opvallend vinden dat ook deze minister van Verkeer en Waterstaat zo lang bleef vasthouden aan de wens tot privatisering. Dat moet u toch een beetje tegen de borst stuiten?

De heer **Dijsselbloem** (PvdA): Wij zijn daar nooit voor geweest. Er kan alleen worden vastgesteld dat deze minister in 2000 een wetsvoorstel heeft ingediend om het publiekrechtelijk kader te verankeren. In dat wetsvoorstel was geen sprake van beursgang. Dat is een feitelijke constatering.

De heer **Van den Berg** (SGP): De analyse van de heer Dijsselbloem van de verantwoordelijkheid van de vorige minister van Verkeer en Waterstaat is volgens mij juist, in het bijzonder waar het gaat om wetgeving. Hij zal er echter niet omheen kunnen dat ook zijn fractie in de vorige periode mede verantwoordelijk was voor het kabinetsbeleid. Zij is daardoor mede verantwoordelijk voor de politieke onzekerheid die er in die jaren heeft bestaan over de verdere toekomst van de spoorwegen, zowel qua wetgeving als qua privatisering. Dat was mede aanleiding voor de desastreuze situatie waarin wij ons nu bevinden.

De heer **Dijsselbloem** (PvdA): In 1995 heeft de Kamer zich, met de steun van mijn fractie, uitgesproken voor een verzelfstandigingstraject. De Kamer sprak zich niet uit voor privatisering. Dat gebeurde in een openbaar debat. Iedereen kon dat volgen. De NS en de toenmalige minister konden dus weten dat er geen Kamermeerderheid was – en is – voor privatisering. De heer Van den Berg heeft gelijk dat de Kamer toen wetgeving had moeten afdwingen. Hij heeft daarin altijd vooropgelopen, overigens ook met onze steun. Die wetgeving had er sneller moeten komen. Achteraf gezien was het ongelukkig dat dit niet gebeurde. Daardoor is onduidelijkheid blijven bestaan. Niet zozeer over de

privatisering, want daarover was de politieke stellingname duidelijk. Wel over de vraag wie welke verantwoordelijkheden droeg, wie welke taken moest uitvoeren en wanneer de minister kon ingrijpen. Dat was niet geregeld en dat heeft ons dwars gezeten.

Voorzitter. Deze minister is nu volop bezig met puinruimen bij de NS. Wetgeving is daarvan het sluitstuk. Alle spoorwegen en het bijbehorend onroerend goed worden teruggebracht naar de Staat en door middel van concessies haalt de overheid de touwtjes fors aan. Overheidscommissarissen voeren een tijdelijk crisisbewind en de nieuwe directie heeft het roer fors omgegooid. Dienstverlening staat weer centraal vanuit maatschappelijk ondernemen. Beursgang is afgezworen, arbeidsverhoudingen worden hersteld en prestaties gaan duidelijk omhoog. Lof voor de minister, dus.

Mevrouw **Halsema** (GroenLinks): Onduidelijk blijft voor mij toch hoe de PvdA oordeelt over de afgelopen jaren. Naar ik begrijp, oordeelt de heer Dijsselbloem vrij negatief over het verzelfstandigingsproces in 1995. De toenmalige woordvoerder voor zijn fractie sprak echter over "verdedigbaar" en "werkbaar". Nu hoor ik de heer Dijsselbloem zeggen dat het verzelfstandigingsproces destijds niet goed verlopen is, maar nu wel. Hoe beoordeelt hij dan de opmerking van de vorige woordvoerder van zijn fractie in januari 2001 in het programma Argos dat de NS weer een staatsbedrijf moet worden?

De heer **Dijsselbloem** (PvdA): Voorzitter. Wij hebben in 1995 de verzelfstandiging gesteund en wij staan daar nog steeds achter. Men zal niet van ons horen dat de NS een staatsbedrijf zou moeten worden. Als de vorige woordvoerder dit in een radioprogramma wél gezegd heeft, heeft hij niet namens onze fractie gesproken. Zo eenvoudig is het. Wij zijn nog steeds een voorstander van een zelfstandig bedrijf NS; het vervoeren van personen is op zichzelf een bedrijfsmatige bezigheid, je moet niet proberen om dat in een ambtelijke organisatie te stoppen. Dit laat natuurlijk onverlet dat wij publiekrechtelijk wel moeten regelen wat wij van die organisatie verwachten bij de dienstverlening aan de reizigers. Dit had eerder moeten

Dijsselbloem

worden geregeld, maar wij gaan dit nu goed regelen.

Mevrouw **Halsema** (GroenLinks): Ik weet dat de vorige woordvoerder wel eens een uitspraak heeft gedaan die niet door de fractie werd gesteund, maar ik meen dat die uitspraken over een ander onderwerp gingen. Als ik het goed begrijp, is de suggestie die de fractie van de PvdA verleden jaar heeft gewekt – die is toen namelijk niet door haar bestreden – dat de NS weer een staatsbedrijf zou moeten worden, dus incorrect.

De heer **Dijsselbloem** (PvdA): Wij kunnen er nog heel lang over praten, maar ik ken die uitspraak niet, die blijkbaar in een radioprogramma is gedaan. De PvdA hecht er in ieder geval sterk aan dat de overheid voldoende sturingsmogelijkheden heeft om de waarden veilig te stellen die voor de klant belangrijk zijn, zoals betrouwbaarheid, betaalbaarheid en toegankelijkheid. Dat is staatsinvloed, maar die hoeft niet te leiden tot een staatsbedrijf, tenzij de heer Van Gijssel met zijn uitspraak bedoelde dat de PvdA wil dat de aandelen van de NS in overheids handen blijven. Dit was echter al zo en dit blijft zo; in die zin is de NS inderdaad een staatsbedrijf.

Beide taken, zowel het beheer van de infrastructuur als het vervoer per spoor, worden al meer dan een eeuw uitgevoerd door private organisaties, in eigendom van de overheid. Bij de voorbereiding van de wetsbehandeling is lang stilgestaan bij de vraag of de infrastructuurbeheerder een ambtelijke of een private organisatie moet zijn. De discussie hierover is met name door de vierde nota van wijziging weer losgetrokken. Wij hebben er ook veel vragen over gesteld. Voor het voorstel van de minister om de uitvoering van publieke taken ten aanzien van de infrastructuur in handen te laten van de nu al private infrabeheerders RIB, Railned en Verkeersleiding blijkt brede maatschappelijke steun te bestaan. In gesprekken met verschillende organisaties, ook maatschappelijke en consumentenorganisaties, werd daar weinig commentaar op geleverd. Ook vereisen Europese richtlijnen dat de capaciteitsbeheerders Railned en Verkeersleiding een strikt onafhankelijke positie krijgen, ook onafhankelijk van de minister, in verband met de

liberalisering van het goederenvervoer per spoor in de Europese Unie. Het toevoegen van de huidige private uitvoeringorganisaties aan de ambtelijk-hiërarchische lijn heeft voor ons geen meerwaarde; wij vrezen veeleer voor weer jarenlange reorganisatieproblemen, met efficiencyverliezen waarvan alleen de reiziger maar de dupe wordt. Onze aandacht moet zich dus toespitsen op de fundering en borging van de publieke verantwoordelijkheid in de wet- en regelgeving, en ook in de concessieovereenkomst die daaruit zal voortvloeien.

De heer **Van den Berg** (SGP): Voorzitter. Is de PvdA-fractie van mening dat er voor infrastructuur, en zeker voor hoofdinfrastructuur, waarover wij nu spreken, een publieke verantwoordelijkheid bestaat?

De heer **Dijsselbloem** (PvdA): Zeker, maar ik denk dat u onderscheid moet maken tussen de verantwoordelijkheid van de minister voor zowel de infrastructuur als het vervoer en de verantwoordelijkheid voor de uitvoering van een en ander. Wij zullen nog een tweetal amendementen indienen om de verantwoordelijkheid van de minister nader en exacter aan te duiden. Het is voor ons zeer wel denkbaar dat de uitvoering wordt verzorgd door de huidige private organisaties, waarvan de Staat overigens de eigenaar is en die wij met een publiekrechtelijke concessieovereenkomst gaan aansturen.

De heer **Van den Berg** (SGP): Acht u een zodanig model ook voor de wegen denkbaar? Komt er straks een Rijkswaterstaat BV?

De heer **Dijsselbloem** (PvdA): Ik sluit niet uit dat ook voor Rijkswaterstaat zo'n model zou worden toegepast.

De heer **Van den Berg** (SGP): Ik vind het nogal curieus dat de PvdA-fractie de verantwoordelijkheid voor de infrastructuur, een van de belangrijkste voorwaarden voor de bereikbaarheid en de leefbaarheid in ons land, kennelijk in private handen wil geven.

De heer **Dijsselbloem** (PvdA): U heeft waarschijnlijk mijn eerste antwoord niet willen begrijpen; ik

herhaal het graag. Het juridische eigendom van de infrastructuur blijft bij de Staat berusten, de infrastructuur van de spoorwegen wordt weer het juridische eigendom van de Staat. De minister is dan ook verantwoordelijk voor aanleg, onderhoud en beheer. Vervolgens vraagt u, wie dat asfalt gaat aanleggen, wie de uitvoerende werkzaamheden gaat verrichten. Voor mij staat nog niet vast of dat het beste kan gebeuren in een ambtelijke organisatie, in een private rechtsvorm waarbij het Rijk eigenaar is, of dat wij zelfs nog een stap verder moeten gaan.

De heer **Van den Berg** (SGP): Nu zegt u iets heel belangrijks, namelijk dat de uitvoering ook privaat kan gebeuren maar dat aanleg en beheer behoren tot de verantwoordelijkheid van de minister. Bij het voorliggende wetsvoorstel gaat het nu juist om het beheer dat ondergebracht wordt bij een private organisatie. U moet nog maar eens even goed naar het wetsvoorstel kijken en als u wilt ook naar mijn amendement, mijnheer Dijsselbloem.

De heer **Dijsselbloem** (PvdA): Ik vrees dat ik al weet wat uw amendement gaat inhouden. U moet heel goed uit elkaar houden de verantwoordelijkheidsdefiniëring en de vraag hoe de minister die verantwoordelijkheid gestalte geeft. Betekent dit dat zij eigenhandig het spoor moet gaan aanleggen? Betekent het dat zij daar een ambtelijke organisatie op moeten zetten? Moet het een privaatrechtelijke organisatie in staatshanden zijn? Die vragen moeten daarna beantwoord worden en staan los van de vraag of wij vinden dat de minister verantwoordelijk is voor aanleg en beheer van infrastructuur. Dat laatste vinden wij inderdaad.

Voorzitter: Belinfante

Mevrouw **Halsema** (GroenLinks): Ik ben blij dat de PvdA de verantwoordelijkheid van de minister voor de infrastructuur zo breed definieert. Maar waarom wil de PvdA daarbij private uitvoering? Dat scheidt immers alleen maar problemen in de verantwoordelijkheidsverdeling.

De heer **Dijsselbloem** (PvdA): Dat begrijp ik niet. In een directe ambtelijk-hiërarchische relatie kan de

Dijsselbloem

minister aansturen, maar ook in een ZBO-model en in een publiekrechtelijke concessiemodel met een private organisatie. U gaat ervan uit, mevrouw Halsema, dat een ambtelijke organisatie in dit geval tot een betere uitvoering leidt. Mij is dat niet bij voorbaat gebleken. Volgens mij gaat het om de vraag, of wij het goed kunnen regelen in de concessie. Is deze wet voldoende en afdoende zodat wij langs de lijn van een publiekrechtelijke concessie kunnen waarborgen dat de minister haar verantwoordelijk voor de kwaliteit en de prestatie die wij via haar verlangen, kan waarmaken?

Mevrouw **Halsema** (GroenLinks): Kunt u mij uitleggen hoe de minister private uitvoering goed kan aansturen zonder dat het steeds gepaard gaat met een gang naar de rechter? Ik heb vooral gelezen dat de minister er eigenlijk geen omkijken naar wil hebben, zo staat het letterlijk in de nota naar aanleiding van het verslag.

De heer **Dijsselbloem** (PvdA): De minister gaat een publiekrechtelijke overeenkomst afsluiten met de uitvoerder c.q. beheerder. In die relatie zit geen rechter. Alleen als er conflicten ontstaan tussen de concessiehouders, zal de rechter een rol kunnen spelen. Wij hebben daarvoor trouwens een amendement ingediend waarover ik nog kom te spreken.

Het gaat in deze wet om de vraag, hoe wij die concessie vorm zullen geven. Wat nemen wij daarin op? Hoe kan de minister daarop sturen, corrigeren et cetera? Als u het geheel van de wetgeving straks overziet en tot de conclusie komt dat het niet goed geregeld is, kunt u de keuze maken voor een ambtelijk-hiërarchische lijn want dan kan de minister bij wijze van spreken dagelijks in alle bedrijfsmatige beslissingen rechtstreeks ingrijpen. Ons voorlopige oordeel is dat de wetgeving wél adequaat is. Wij zullen op een aantal punten nog amenderen, maar wij denken dat langs die publiekrechtelijke concessielijn de publieke belangen prima kunnen worden veiliggesteld.

De heer **Stellingwerf** (Christen-Unie): Hangt u niet een zeer theoretisch model aan? Als er een wanprestatie geleverd wordt en wij de concessie willen intrekken, wat

dan? Is er een alternatief voor dit soort complexe en grootschalige operaties? Volgens mij kunnen wij het dan aan niemand overdragen. Er is geen alternatief.

De heer **Dijsselbloem** (PvdA): Zeker voor onderhoud en beheer is dat nog te bezien. Maar los daarvan, de minister beschikt over mogelijkheden om in de formulering van de concessie en in het toezicht op de concessie te bewaken dat wordt geleverd wat is afgesproken. Bovendien beschikt zij over financiële instrumenten die gekoppeld zijn aan de concessieafspraken.

De heer **Stellingwerf** (Christen-Unie): Natuurlijk, dat zal de minister uiteraard proberen want zij moet zelf weer verantwoording afleggen aan de Kamer. U geeft zelf aan dat er een instrument wordt opgenomen waarbij de concessie zou kunnen worden ingetrokken. Dat is weliswaar een heel extreme situatie maar het kan. Ik denk dat wij daarvoor geen oplossing hebben. Waarom wilt u dit eigenlijk zo regelen? Wat was er mis met de oude situatie?

De heer **Dijsselbloem** (PvdA): U vergist zich. De oude situatie is een privaatrechtelijke organisatie. In de oude situatie zijn het beheer en onderhoud van de railinfrastructuur onderdeel van de NV NS.

De heer **Stellingwerf** (Christen-Unie): Ik doel op het amendement van collega Van den Berg, die eigenlijk terug wil naar het oorspronkelijke wetsvoorstel.

De heer **Dijsselbloem** (PvdA): Het oorspronkelijke wetsvoorstel was nog weer iets anders, maar goed. De situatie waarmee wij de afgelopen jaren hebben gewerkt, is niet goed. De private uitvoeringsorganisatie zit onder de directie van het vervoerbedrijf. Dat willen wij voor de toekomst niet meer en daarom gaan wij het uit elkaar trekken. Dan zijn er nog steeds twee private organisaties. Moeten wij die voor de infrakant helemaal naar de minister halen? Wat is de meerwaarde daarvan?

Mevrouw **Halsema** (GroenLinks): Ik vind het aardig dat de heer Dijsselbloem het oorspronkelijke wetsvoorstel nu ontkent, maar daarin heeft de minister zelf uitgebreid aangegeven waarom het een

zelfstandig bestuursorgaan moet worden. Zij heeft bij de vierde nota van wijziging nagelaten om te beargumenteren waarom zij daar nu van afziet. Dat maakt de vraag heel logisch waarom de heer Dijsselbloem nu de minister wil steunen en het privaatrechtelijk wil regelen.

De heer **Dijsselbloem** (PvdA): In de verschillende fasen de afgelopen twee jaar is er een wetsvoorstel geweest waarin de minister koos voor het ZBO-model. Zij heeft dat niet ongemotiveerd afgewezen; blijkbaar vindt mevrouw Halsema de motivatie van de minister niet deugen. Als wij erin slagen in het concessiemodel de publieke belangen goed te regelen, dan zie ik geen meerwaarde in het verambtelijken van de private organisaties. Wij moeten de publieke sturing op spoorinfrastructuur, kwaliteit, beheer, capaciteitsverdeling, enz. goed regelen. Dat is onze focus. Ik deel niet het basisgevoel dat het beter gaat als wij er ambtenaren van maken.

Mevrouw **Halsema** (GroenLinks): Ik heb de motivatie van de minister niet kunnen vinden. Als dat de heer Dijsselbloem wel is gelukt, vraag ik hem dat hier te openbaren.

De heer **Dijsselbloem** (PvdA): Ik sta hier niet om de argumenten van de minister te herhalen. Ik heb aangegeven wat onze insteek is. Die is er niet op gericht een nieuwe grote ambtelijke organisatie in het leven te roepen, tenzij mevrouw Halsema mij ervan kan overtuigen dat dat meerwaarde heeft ten opzichte van de huidige BV's voor onderhoud en beheer van infrastructuur. Ik focus mij op het goed regelen van de publieke belangen in het concessiemodel. Ik heb er geen behoefte aan om er een heel grote reorganisatie op te zetten. Ik geef mevrouw Halsema op een briefje dat zo'n reorganisatie weer tot jarenlange efficiencyverliezen gaat leiden. Het is bekend waar dan de klappen vallen.

In de wet wordt de verantwoordelijkheid van de minister erg beperkt gedefinieerd, namelijk slechts geldend voor de aanleg van nieuwe infrastructuur. In werkelijkheid behoudt de minister wat ons betreft de eindverantwoordelijkheid voor aanleg en beheer van de spoorinfrastructuur. Wij hebben op dit

Dijsselbloem

punt gezamenlijk met de heer Eurlings een amendement ingediend. Verder is het gewenst om de notie van basiskwaliteit van deze publieke voorzieningen in de wet vast te leggen en in nadere regelgeving uit te werken. Deze basiskwaliteit zal in de concessie gedetailleerd worden vastgelegd aan de hand van prestatie-indicatoren. Ook op dit punt heb ik samen met de heer Eurlings een amendement ingediend.

De NMa houdt in het wetsvoorstel slechts toezicht op de verdeling van de schaarse spoorcapaciteit op het netwerk. Ik zou dit toezicht willen uitbreiden met het toezicht op conflicten tussen die twee grote concessiehouders, enerzijds de railinframanager en anderzijds de NS. Er zijn legio voorbeelden denkbaar waarbij de ene concessiehouder er niet in slaagt te voldoen aan zijn concessievoorwaarden en daarvoor de verantwoordelijkheid neerlegt bij de andere concessiehouder. Wij hebben dat de afgelopen jaren volop meegemaakt. Voorbeeld: de NS rijdt niet voldoende punctueel en wijft dit aan slecht onderhoud. Ander voorbeeld: de NS rijdt met oud materieel, waardoor de bovenleidingen eerder zouden slijten en zouden moeten worden vervangen door de infrabeheerder. Derde voorbeeld: de infrabeheerder wil onderhoud plegen en daarvoor een baanvak tijdelijk buiten gebruik stellen. De NS protesteert, want dit gaat ten koste van de dienstregeling. Vierde voorbeeld: de NS wil dat wissels eerder worden vervangen, want deze zouden van slechte kwaliteit zijn, waardoor het materieel van NS beschadigd raakt. De infrabeheerder weigert, want de wissels zijn pas enkele jaren oud. Zo zijn er oneindig veel spanningen denkbaar tussen die twee concessiehouders.

Uit de wet volgt dat deze twee private bedrijven elkaar in het uiterste geval dan maar voor de rechter moeten slepen. Een ongewenste juridisering van de relatie tussen de spoorbedrijven dreigt. De praktijk van de afgelopen jaren laat ook zien dat dit soort conflicten vaak bij de politiek worden neergelegd. De minister moet daar dan steeds in interveniëren, al dan niet onder druk van de Kamer. Ik zou in dit type conflictsituaties een onafhankelijke derde een arbitrerende rol willen geven. Daarvoor heb ik een amendement ingediend,

waarbij die rol aan de vervoerkamer van de NMa wordt gegeven. Let wel: deze toezichthouder houdt zicht op de relatie tussen de vervoerders en de infraprovider, en treedt dus niet in de politieke verantwoordelijkheid van de minister voor het toezicht op de uitvoering van de concessies, in de plicht van de minister om op te treden als aan de concessievoorwaarden niet wordt voldaan en in de mogelijkheden van de Kamer om de minister daarop altijd te kunnen aanspreken.

De heer **Eurlings** (CDA): Wat u zegt, past in de lijn van dit wetsvoorstel. Als je een NMa hebt, tuig hem – heel grofmazig gezegd – dan ook op! Bent u het met mij eens dat het beter is om conflicten te voorkomen? Daarom moet het pleidooi, gehouden tijdens het rondetafelgesprek, voor het inbouwen van incentives om samenwerking te bereiken tussen de vervoerder en de beheerder, voorop staan. Het zou heel goed zijn als de Kamer uitspreekt dat dat nog gaat gebeuren. Bent u dat met mij eens?

De heer **Dijsselbloem** (PvdA): Zeker. Ik kan dit volmondig ondersteunen. De amendementen die u op dit punt indient, zal ik medeondertekenen. Desalniettemin zullen die conflicten er natuurlijk altijd zijn, ondanks de inbouw van prikkels, waarborgen en zorgvuldige afspraken.

Mevrouw **Halsema** (GroenLinks): Met uw uitgebreide beschrijving van mogelijke conflicten geeft u natuurlijk ook het argument tegen de vorm die u kiest. Twee gelijkwaardige private organisaties maken steeds de gang naar de rechter. Daar heb je een toezichthouder bij nodig om dat enigszins te kunnen reguleren. Nu heeft u schijnbaar een grote hekel aan ambtenaren, maar dat is heel gemakkelijk te vermijden door van de infrabeheerder een zelfstandig bestuursorgaan te maken. Dan hoeft u die heel ingewikkelde gang van twee private organisaties, gecontroleerd door een toezichthouder niet te maken.

De heer **Dijsselbloem** (PvdA): Mijn waardering voor ambtenaren is heel groot. Ik heb alleen zojuist gezegd dat ik, als ik met private organisaties heb te maken, wil worden overtuigd van de meerwaarde van het creëren van ambtelijke organisaties. U gaat er bij voorbaat van uit dat die

meerwaarde er is, maar ik doe dat niet. Dat is geen declassificatie van de betekenis en de waarde van ambtenaren.

In de relatie tussen de infrastructuurbeheerder en de vervoerder zit natuurlijk veel spanning. In het huidige model vallen beide onder de NV NS. Ook in het toekomstig model is dat zo, waarbij twee private organisaties worden gecreëerd. Dat zou ook zo zijn in het model van mevrouw Halsema, als de infrabeheerder de vorm van een ZBO aanneemt, en de NS daarmee zou moeten samenwerken. In al die gevallen komen de voorbeelden die ik noemde van spanningen tussen het beheer van de infrastructuur en het zoveel mogelijk tijdig kunnen rijden van de treinen, voor. Dat neemt mevrouw Halsema niet weg door daaraan een ZBO-status te geven. In alle gevallen zal daarin een interventie moeten plaatsvinden. Nu komen ze vaak met dit soort zaken direct terecht bij de minister. Mevrouw Halsema kan dat gewenst vinden, maar ik vind het belangrijk dat de minister toeziet op de publieke belangen die wij gaan afspreken in beide concessies. Daar moet de minister bovenop zitten, en daarop moet de minister die bedrijven aanspreken, waarop wij de minister vervolgens moeten kunnen aanspreken. Maar die spanning wordt niet weggenomen door er een ZBO van te maken. Mijn stelling is: ik zou het goed vinden als de vervoerkamer van de NMa op dat punt voldoende kennis opbouwt, zodat deze zicht krijgt op die relatie en sneller kan ingrijpen en arbitrerende conflicten, om zo doende een gang naar de rechter te voorkomen.

Ik heb nog twee zorgpunten. Ten eerste stond in de derde nota van wijziging met betrekking tot de Spoorwegwet, in artikel 73, lid 2, onder g, dat de verkenningstudies voor spoorinfrastructuur door de spoorwegbeheerorganisatie zullen worden uitgevoerd. Dit is in de laatste wijziging vervallen. Kan de minister dat uitleggen? In de tweede plaats wil ik graag weten hoe de onafhankelijkheid met betrekking tot de capaciteitsverdeling wordt gewaarborgd binnen het infrabeheerbedrijf. Dat is van belang, omdat de onderhoudspoot binnen dat bedrijf een van de partijen is die graag capaciteit wil reserveren; in dit geval voor onderhoud aan het spoor. Hoe wordt nu verzekerd dat daar in het

Dijsselbloem

licht van de capaciteitstoedeling niet ongerechtvaardigd en buitenproportioneel voorrang aan wordt gegeven?

Ik kom nu te spreken over het vastgoed. De PvdA is er niet alleen voorstander van dat het juridisch eigendom van de infrastructuur aan de Staat toekomt, maar ook het huidige NS-vastgoed en de stations. Is de minister dat met ons eens? Wat de PvdA betreft wordt de exploitatie van de stations vervolgens mee uitgegeven in de vervoersconcessie. De exploitatie van de stations moet immers ten dienste staan van de reizigers en het reizigersvervoer. Wij vinden dat het overige onroerend goed dat is ondergebracht in NS Vastgoed, juridisch moet worden teruggebracht bij de Staat en vervolgens onder beheer van de dienst Domeinen moet worden gebracht. De reden daarvoor is dat in bijna alle steden op dit moment grote centrumontwikkelingen plaatsvinden rond stations. Van lokale bestuurders horen wij nog wel eens dat zij aanlopen tegen een moeizame samenwerking met NS Vastgoed die heel grote grondposities heeft in die steden. Het biedt die gronden soms tegen een heel hoge prijs aan gemeenten en frustreert daarmee de ontwikkeling van stationslokaties. Het juridisch eigendom van zowel infra, stations als overig vastgoed wordt dus weer bij de Staat gebracht. Het economisch eigendom, dat wil zeggen het gebruik van de infrastructuur, wordt opgenomen in de infraconcessie. Het gebruik van de stations wordt opgenomen in de vervoersconcessie en het overige vastgoed gaat terug naar de dienst Domeinen. Wat vindt de minister van deze zienswijze?

Ik kom te spreken over de Concessiewet. Het terugdraaien van de verzelfstandiging van de NS is in mijn ogen niet aan de orde. Het omvormen van de NS tot een ambtelijke dienst heeft ook geen enkele meerwaarde. De PvdA-fractie kiest ervoor om de concessie tot minimaal 2015 aan de NS te verlenen. Wij gaan er verder van uit dat de nieuwe NS zodanig zal functioneren dat wij noch in de komende jaren, noch in het jaar 2015 de concessie hoeven terug te nemen en aan een ander te gunnen. De NS moet zo doelmatig mogelijk worden gerund met als doelstelling: optimale publieke dienstverlening. En dus niet: maximalisatie van winst of rende-

ment. Ook om die reden is de Staat de beste aandeelhouder van dit bedrijf. De PvdA-fractie wil dus geen discussie meer over het eigendom van het nationale spoorwegbedrijf; dat blijft in overheidshanden. Om dat zeker te stellen, zal ik nog een amendement voorstellen.

De discussie over corporate governance zal ertoe leiden dat aandeelhouders in Nederland een grotere invloed kunnen uitoefenen op benoemingen en beleid. Van die mogelijkheid moeten wij dan gebruik maken. Het wetsvoorstel tot wijziging van het structuurregime, dat inmiddels is ingediend bij de Kamer, geeft aan overheidsorganisaties, indien zij enig aandeelhouder zijn, de bevoegdheid om in plaats van de raad van commissarissen bestuurders te benoemen en ontslaan. Deze bepaling is optioneel. Is de minister er voorstander van om van deze mogelijkheid gebruik te maken? Is zij bereid de statuten op dit punt aan te passen zodra deze wet is aangenomen? Overigens heeft de minister onlangs de statuten van de NV NS fors gewijzigd, waarbij het maatschappelijk belang als doelstelling is opgenomen en aan de aandeelhouder een goedkeuringsrecht is gegeven op majeure investeringen en desinvesteringen. Dat is op zichzelf al grote winst.

De heer **Hofstra** (VVD): De heer Dijsselbloem zei juist dat er geen winstmaximalisatie mag zijn, maar wij praten toch wel over een bedrijf? Uitgaande van maatschappelijke doelstellingen mag er toch wel winst gemaximaliseerd worden?

De heer **Dijsselbloem** (PvdA): Zeker, maar niet als doelstelling. Wij gaan niet streven naar winstmaximalisatie. Wij maken bepaalde kwaliteitsafspraken, bijvoorbeeld inzake dienstverlening aan het publiek. Binnen dat kader moet het bedrijf zo optimaal mogelijk functioneren. Dat is wat anders dan het beleid dat de heer Hofstra de afgelopen jaren steeds heeft bepleit, namelijk dat het bedrijf op rendement op vermogen moet sturen, omdat het naar de beurs moet.

De heer **Hofstra** (VVD): Nee, dat is helemaal niet het enige doel van de VVD-fractie geweest. Het spoor heeft namelijk het vervoer van mensen en goederen tot doel. Elk bedrijf heeft zijn eigen doelstellingen en dit zijn

die van de Nederlandse Spoorwegen. Vervolgens is het motto: winstmaximalisatie. Zo niet, dan moet er echt een staatsbedrijf van worden gemaakt.

De heer **Eurlings** (CDA): Ik vind het verhaal van de heer Dijsselbloem vrij logisch tot nu toe. Hij had evenwel best wat negatiever mogen reageren op de interventie van de heer Hofstra. Winstmaximalisatie kan toch nooit het doel zijn? Een bedrijf dat echt maatschappelijk georiënteerd is, moet weliswaar winst maken, maar dan moet de winst afdoende zijn om de kwaliteit van het maatschappelijk product optimaal te maken. Het hoeft niet noodzakelijkerwijs een maximalisatie te zijn.

De heer **Dijsselbloem** (PvdA): Volgens mij heb ik de heer Hofstra een adequaat antwoord gegeven. Ik heb niet de behoefte om in tweede termijn op zijn gedraai terug te komen. Ik heb zojuist gezegd dat winstmaximalisatie niet het doel is, maar dat het gaat om de dienstverlening aan het publiek. Als die dienstverlening is veiliggesteld, moet het bedrijf natuurlijk wel zo efficiënt mogelijk functioneren.

De heer **Poppe** (SP): Volgens mij heeft de heer Hofstra het grootste gelijk van de wereld. Het deugt niet, maar hij heeft wel gelijk. Als een private onderneming inschrijft op een concessie, zal zij dit doen met een zo gunstig mogelijke dienstverlening en dergelijke. Het geld moet echter wel terugverdiend worden en dat kan alleen via winstmaximalisatie. Dat is de marktwerking.

De heer **Dijsselbloem** (PvdA): Voordat u in sovjetideologie vervalt...

De heer **Poppe** (SP): Dat heeft niets met sovjetideologie te maken. Waar slaat dat nu weer op?

De heer **Dijsselbloem** (PvdA): Als u in dit soort taalgebruik vervalt, doen wij dat ook. Er is geen sprake van dat de NS iets terug moet verdienen. Men krijgt de concessie de eerste jaren om niet onder de voorwaarde van een bepaalde mate van publieke dienstverlening en...

De heer **Poppe** (SP): Die treinen moeten langer mee dan een paar jaar.



De heer Poppe (SP)

© M. Sablerolle – Gouda

De **voorzitter**: Mijnheer Poppe, wilt u zich aan de regels van dit huis houden!

De heer **Dijsselbloem** (PvdA): Het gaat om een goede dienstverlening. De NS hoeft geen groot bedrag op tafel te leggen om de concessie te krijgen en het terugverdienen daarvan is dan ook niet aan de orde. Als de NS erin slaagt om het jaar af te sluiten met een positief resultaat, is dat prima. Dat kan worden gebruikt voor investeringen om het resultaat verder te verbeteren.

De heer **Poppe** (SP): Er is nu geen andere gegadigde dan de NS, maar de concessieverlening is opgezet om de concurrentie op het spoor te bevorderen. Op termijn zal dit ook moeten gebeuren.

De heer **Dijsselbloem** (PvdA): Misschien is dat het doel van de SP en dat zou dan een aardige wending in het debat zijn. De PvdA heeft een ander doel.

De heer **Poppe** (SP): Dat is mijn doel natuurlijk niet.

De **voorzitter**: Mijnheer Poppe, dit was uw laatste interventie.

De heer **Dijsselbloem** (PvdA): Dat is niet het doel van de PvdA en ook niet van het beleid van deze minister.

De wet dient een ander doel. U kunt er omvangrijke ideologische ballonnen over oplaten, maar ik zal die verder negeren.

Het aandeelhouderschap volstaat natuurlijk niet als enige middel van aansturing door de minister. Het door de minister bepleite concessiemodel heeft duidelijk meerwaarde boven een contract zoals dat de afgelopen jaren gold. Een concessie is een privaatrechtelijk instrument en een contract publiekrechtelijk. Een concessie wordt eenzijdig uitgegeven en een contract komt in tweezijdige onderhandelingen tot stand. Een concessie kan onder eenvoudige en eenduidig te formuleren condities (gedeeltelijk) worden teruggenomen en geeft het exclusieve recht tot exploitatie van het vervoer. Een contract is niet per definitie exclusief.

Het wetsvoorstel behoeft wel enkele verbeteringen. De verantwoordelijkheid van de minister voor het openbaar personenvervoer moet ook in deze wet worden opgenomen. Ik zal daartoe een amendement op de considerans van de Concessiewet indienen. Daarnaast moeten aan de definitie van de publieke belangen de onderdelen "punctualiteit" en "zitplaatsgarantie" worden toegevoegd. Ik zal het amendement terzake van collega Eurlings steunen.

Ik heb ook een amendement ingediend om in de toekomst een zuivere managementconcessie

mogelijk te maken. In het huidige model betekent de beslissing om de concessie terug te nemen en aan een derde te verlenen impliciet het einde van het staatseigendom van de nationale spoorwegmaatschappij. De aandelen van de NV NS verliezen dan namelijk hun waarde. De NV NS heeft geen concessie meer en personeel en materieel worden overgeheveld naar de nieuwe concessiehouder. In die nieuwe concessiehouder heeft de Staat geen aandelen. Daarmee wordt in feite besloten tot privatisering van het nationale spoorwegbedrijf. Een dergelijke beslissing willen wij niet impliciet nemen. Op dit moment willen wij die beslissing trouwens helemaal niet nemen. Bij amendement wil de PvdA-fractie het mogelijk maken dat, op het moment dat de NV NS de concessie verliest, deze kan worden gegund aan een nieuw management dat op basis van de concessie het exploitatierecht krijgt op het reizigersbedrijf van de NS. Daarmee kan het treinvervoer op het hoofdnets worden verzorgd. Dit betekent dat NS Reizigers eigendom blijft van de Staat en dat dit bedrijf het personenvervoer op het hoofdnets blijft verzorgen, maar dat per concessie nieuw management kan worden aangetrokken. Verder is het gewenst om in de wet op te nemen dat de minister, als zij voornemens is om de vervoersconcessie in de toekomst openbaar aan te besteden of opnieuw te gunnen, eerst haar beleidsvoornemen aan de Kamer voorlegt. De Kamer kan hiervoor dan nadere wetgeving verlangen.

De heer **Hofstra** (VVD): Wat is het management? Hoeveel mensen zijn dat?

De heer **Dijsselbloem** (PvdA): Ik kan die vraag niet beantwoorden. Ik vind het op dit moment ook niet relevant. Het gaat om de vraag of wij met het model van deze wet een heel lastige operatie aangaan. Nogmaals, ik hoop dat dit theoretisch is, want ik ga ervan uit dat de NS zo goed presteren dat zij de concessie na 2015 opnieuw onderhands kunnen krijgen. Wij maken deze wet echter ook voor de situatie waarin het niet goed gaat. Dan wil ik niet in een de valkuil terechtkomen zodat wij a. een heel ingewikkelde operatie moeten starten om het overige personeel en materieel – het niet-management – onder een nieuwe BV te brengen of

Dijsselbloem

b. ons aandeelhouderschap de facto van haar waarde ontdoen. Dat is mijn punt.

De heer **Hofstra** (VVD): Ik deel de analyse dat dit tot privatisering leidt. Waarschijnlijk heb ik daar minder bezwaren tegen dan de heer Dijsselbloem, maar hij moet nu wel aangeven wat het management is. Anders wijzigt hij de wet terwijl niet duidelijk is waar het bij die wijziging om gaat. We moeten het hier wel allemaal kunnen bevatten.

De heer **Dijsselbloem** (PvdA): Daar ga ik niet in mee. In het model dat nu in de wet zit, wordt ook onderscheid gemaakt tussen het personeel en het management en in deze wet wordt ook niet gedetailleerd aangegeven of dat het management van de holding is, het management van NS Reizigers of het middenmanagement. Als dat wel is afgebakend, sluit ik mij daar voorlopig bij aan.

Door de consumentenorganisaties is sterk aangedrongen op een onafhankelijk toezicht op de consumentenbelangen in de concessie, een soort consumentenkamer bij de NMa. Dat vindt de Partij van de Arbeid ongewenst met het oog op de politieke controle op juist die publieke belangen die de consument direct raken. De minister verleent de concessie. De voorwaarden zijn in overleg met deze Kamer gedefinieerd. De minister ziet toe op de naleving van de voorwaarden en grijpt in als dat niet gebeurt. De Kamer moet de minister hierop te allen tijde kunnen aanspreken. Het mag niet voorkomen dat, als het spoorbedrijf of het spoorwegbeheerbedrijf slechte prestaties levert en daar een geweldige maatschappelijke onrust over ontstaat, de minister in de Kamer moet zeggen: Kamer, u heeft hier zelf een onafhankelijke toezichthouder op gezet, ik heb niet meer de bevoegdheid om in te grijpen. Die situatie moeten wij echt vermijden. Als directe belangen van reizigers en burgers in het geding zijn, moet de politieke verantwoordelijkheid altijd waargemaakt kunnen worden.

De heer **Hofstra** (VVD): Geldt dat ook voor telefonie?

De heer **Dijsselbloem** (PvdA): Dat geldt in alle gevallen. De politieke verantwoordelijkheid moet altijd via

de lijn Kamer-minister kunnen worden waargemaakt.

De heer **Hofstra** (VVD): Kan dat ook bij de KPN?

De heer **Dijsselbloem** (PvdA): Hebben wij met de KPN een concessie afgesloten waarbij exacte prestatieafspraken zijn gemaakt? Is die door de minister aan de KPN verleend?

De heer **Hofstra** (PvdA): Ik vraag of wij dat ook bij de telefonie doen.

De heer **Dijsselbloem** (PvdA): Ik zal u verklappen dat ik erg voor het concessiemodel ben. Ik vind het gewenst dat de minister in dat model toeziet op de voorwaarden en die bijstuurt of ingrijpt als dat nodig is. De Kamer kan de minister daarop dan aanspreken. Als de heer Hofstra dat minder gewenst vindt en in die concessierelatie een onafhankelijke toezichthouder ertussen wil zetten, scheiden zich onze wegen. Volgens mij krijgen u en ik daar spijt van op het moment dat de minister naar de Kamer wordt gehaald en haar wordt gezegd dat het zo niet goed gaat.

De heer **Hofstra** (VVD): Onze wegen hadden zich al gescheiden, maar dat terzijde.

Wat de heer Dijsselbloem voorstelt, leidt tot een verbrokkeld overheidsbeleid op het gebied van de consumentenbelangen.

De heer **Dijsselbloem** (PvdA): Ik wil best eens met de VVD praten over de vraag of wij in dit soort sectoren in de toekomst naar één model moeten overgaan. Ik constateer nu gewoon dat in de verschillende sectoren andere modellen worden gehanteerd. Wij hebben met de KPN geen concessierelatie. Die relatie is dus anders. Je kunt natuurlijk aangeven dat je het KPN-model ook bij het spoor wilt hanteren, maar daar bestaan weer andere bezwaren tegen.

Voorzitter. Wij stemmen in met het formele adviesrecht dat nu in de wet wordt opgenomen. Het is een duidelijke versterking van de zeggenschap van de consumentenorganisaties, waar de Partij van de Arbeid vaak voor heeft gepleit.

Op het punt van de consumentenbelangen kom ik graag terug op de aangenomen motie van de PvdA en het CDA over de aansprakelijkheid

van de vervoerder. Nu zijn de openbaarvervoerbedrijven gevrijwaard van aansprakelijkheid door een expliciete bepaling daarover in het Burgerlijk Wetboek. Mijn fractie zou het aanmerkelijk willen nuanceren tot een beperkte aansprakelijkheid voor schade door vertraging. Het gaat ons om de kosten voor vervangend vervoer die reizigers hebben moeten maken omdat zij anders daadwerkelijk schade zouden hebben geleden. Ik geef een paar voorbeelden.

U bent op weg naar Schiphol. U moet een vlucht halen, maar u dreigt de vlucht niet te halen, omdat de trein niet komt en dan springt u in een taxi om die vlucht alsnog te halen. De fractie van de Partij van de Arbeid vindt dan dat als u een abonnement hebt op de trein of een treinkaartje hebt gekocht, u de kosten voor het vervangend vervoer moet kunnen verhalen bij de NS. Ik ga er daarbij wel van uit dat de NS daadwerkelijk schuld draagt aan de vertraging. Als iemand zijn auto achterlaat op het spoor waardoor de treinen tot stilstand komen, dan is dat geen sterke casus.

De heer **Stellingwerf** (Christen-Unie): Wat gebeurt er als u vervangend vervoer hebt gekregen en u komt in een lange file waardoor u alsnog het vliegtuig mist? Wie betaalt het dan?

De heer **Dijsselbloem** (PvdA): Dan is er sprake van overmacht, tenzij u al die mensen die niks te zoeken hebben op die snelweg, aansprakelijk wilt stellen. De kosten van die taxi kun je in onze visie wel degelijk neerleggen bij de vervoerder die zijn dienstverlening niet is nagekomen.

De heer **Stellingwerf** (Christen-Unie): Zou je niet een soortgelijke redenering kunnen houden voor de verantwoordelijkheid van de minister voor rijkswegen waarmee nu zoveel problemen zijn tijdens de spits?

De heer **Dijsselbloem** (PvdA): Nee, het fundamentele verschil is dat de minister niet de vervoerder is op de rijkswegen.

De heer **Stellingwerf** (Christen-Unie): Zij heeft wel de algemene plicht, de bereikbaarheid te "garanderen".

De heer **Dijsselbloem** (PvdA): Als de

Dijsselbloem

minister de autootjes zou besturen en u hebt daarvoor een tarief betaald, maar u komt niet tijdig aan op de plek van bestemming waardoor u aantoonbaar schade lijdt en als de verantwoordelijkheid voor het feit dat die autootjes niet rijden aantoonbaar bij de minister ligt, dan heeft u groot gelijk en moet u de minister aansprakelijk stellen.

Ik noemde als voorbeeld het missen van de vlucht op Schiphol, het missen van een afspraak voor een behandeling in een ziekenhuis of het missen van een examen. Prof. Nieuwenhuizen heeft een goed advies uitgebracht, nota bene op verzoek van het ministerie, over een beperkte vorm van aansprakelijkheid. Wil de minister op dat advies en onze stellingname reageren?

Enkele dagen geleden stuurde de minister ons nog een brief over de toegankelijkheid van het openbaar vervoer voor mensen met een functiebeperking. Dit aspect is geregeld in de Wet personenvervoer 2000. Voor de fractie van de PvdA zijn de vorderingen die worden gemaakt bij het toegankelijk maken van het openbaar vervoer nog te gering. Het heeft ons verbaasd dat de minister in het antwoord op onze schriftelijke vragen verwijst naar bijvoorbeeld het wetsvoorstel gelijke behandeling gehandicapten. Dat wetsvoorstel heeft nadrukkelijk geen betrekking op het openbaar vervoer. Wel heeft de regering aangegeven, te streven naar volledige toegankelijkheid van het openbaar vervoer per spoor en aangegeven dat dit in 2030 verwezenlijkt kan zijn. Dat duurt dus nog erg lang. Bovendien worden nieuwe treinstellen besteld die een levensduur hebben tot 2040.

De minister gaf ook aan dat toegankelijkheid in Europees verband moet worden afgestemd. De treinen rijden door heel Europa. Als elk land zijn treinen en perrons op eigen houtje aanpast, wordt het een rommeltje. Welke initiatieven neemt de minister om ervoor te zorgen dat het Europese overleg sneller verloopt? De HSL-treinen moeten snel worden besteld. Wat gebeurt er als het Europese voertuigenbesluit nog niet is aangepast?

De minister, de vervoerders en stationbeheerders weten dat toegankelijkheid om meer draait dan aanpassing voor rolstoelers. Er is geen enkel Europees voorschrift nodig om in Nederland te bepalen dat op elk station minstens een bord

met dienstregeling in brailleschrift beschikbaar zou moeten zijn. Waarom is er geen voorschrift dat stelt dat stationbeheerders bij elk mededelingsbordje dat aan de muur wordt bevestigd een vertaling in braille ernaast moeten hangen? Zo duur zijn zulke bordjes niet.

Bij de concessieverlening roept de fractie van de Partij van de Arbeid de minister dus op voortaan duidelijk aan te geven wat toegankelijkheid is, aan welke eisen een vervoerder moet voldoen en welke sancties daaraan worden gekoppeld. Je kunt ook voorschrijven dat de vervoerder verplicht is, reizigers met functiebeperkingen in principe dezelfde reismogelijkheden te bieden als reizigers zonder functiebeperkingen, waarbij doeltreffende aanpassingen moeten worden getroffen die in redelijkheid van de vervoerder kunnen worden verlangd. Het uitgangspunt is dan gelijkheid voor alle soorten reizigers, terwijl de vervoerder wordt ontslagen van die verplichting indien hij kan aantonen dat aanpassing extreem duur is.

In een eerdere fase is al gebleken dat de Wet personenvervoer nog moet worden geamendeerd ten behoeve van de invoering van de OV-chipkaart, naar wij hopen in 2003. Wij hebben daartoe een amendement ingediend. Wat is de laatste stand van zaken rond dit project? Hoe gaat de minister om met de streekvervoerders die nog aanhikken tegen de financiële drempels van de invoering?

Op dit moment zijn vier ambtenaren commissaris bij de NS. Dit is een tijdelijke waarborg voor het toezicht op het publieke belang bij het bedrijf. Is de minister bereid deze overheidscommissarissen te handhaven totdat de nieuwe wetgeving volledig van kracht is en de concessie verleend aan de NS?

De heer **Stellingwerf** (Christen-Unie): Voorzitter. De nota naar aanleiding van het nader verslag formuleert een welhaast idyllisch beeld van het spoor: veilig en voorspelbaar vervoer over goed onderhouden spoorlijnen met een betrouwbare en doelmatige verkeersleiding en een doelmatige en effectieve verdeling van capaciteit tussen personen- en goederenvervoer. Toen ik vanmorgen in de trein wat wegdommelde terwijl wij

door een zonovergoten landschap reden, droomde ik dat dit de toestand van het spoor was. Wakker geschrokken op station Den Haag Centraal – vanochtend ging het overigens goed – besepte ik weer dat er nog heel veel moet gebeuren, voordat wij tevreden achterover kunnen leunen. De realiteit is weerbarstig.

De Kamer heeft vanaf Paars 1 in 1995, rond de verzelfstandiging van NS, reeds aangedrongen op een publiekrechtelijk kader voor het openbaar vervoer per spoor. Het heeft wel heel erg lang geduurd voordat de betreffende wetgeving kon worden behandeld. Je zou kunnen zeggen dat Kamer en kabinet wat dat betreft door schade en schande wijs zijn geworden. De kans dat deze minister de voorstellen in de Eerste Kamer kan verdedigen is klein geworden. Behandeling in de Tweede Kamer is op de valreep nog mogelijk en dat is maar goed ook, al was het alleen maar omdat ik het onze gewaardeerde collega Van den Berg niet zou gunnen dat hij in mei de Kamer verlaat zonder de Spoorwegwet hier plenair te hebben besproken. Hij heeft als geen ander gepleit voor een adequaat wettelijk kader.

Het uitblijven van dat wettelijk kader heeft bijgedragen aan de onduidelijkheid over een heldere verantwoordelijkheidsverdeling. Dan gaat het om vragen als: wie is verantwoordelijk voor aanleg en beheer van goede infrastructuur en wat wordt de positie van de taakorganisaties van NS. Dat heeft weer bijgedragen aan de deplorabele toestand van de spoorwegen, zowel het rollend materieel als de infrastructuur waarop dat materieel moet rijden. Dat mogen minister en Kamer zich aanrekenen.

Het spoorwegdossier is een complexe materie. In belangrijke mate worden wij hierin gestuurd vanuit Brussel. Dat neemt niet weg dat er nog vrij veel ruimte bestaat voor een eigen invulling. Dat leidt tot verschillende keuzes voor verschillende sectoren. Zo zal het hoofd railnet slechts één keer in de tien à vijftien jaar worden aanbesteed. Het regionaal vervoer en de contractsector kunnen worden gedecentraliseerd en/of aanbesteed. Dat kan zo ver gaan dat deze spoorlijnen uit kostenoverwegingen worden vervangen door bussen. Dat zouden wij een slechte zaak vinden. Het

Stellingwerf

moet volgens ons ook niet zomaar kunnen gebeuren dat spoorlijnen buiten gebruik worden gesteld door regionale overheden of concessiehouders. Is de minister met ons van mening dat wij wat dat betreft zuinig moeten zijn op het nu nog bestaande spoor en dat het buiten bedrijf stellen van een spoorlijn nooit buiten de landelijke politiek om kan plaatsvinden?

Wij voelen ons meer aangesproken door het pleidooi van Syntus, het verzelfstandigde OV-bedrijf uit de Achterhoek, dat ervoor pleit buiten bedrijf gestelde spoorlijnen weer in bedrijf te nemen. Genoemd worden de lijnen Waalwijk-Den Bosch, Boxtel-Uden en Haarlem-IJmuiden. Voor Noordnet zou je kunnen denken aan de lijn Veendam-Stadskanaal. Ik neem aan dat de minister ook positief tegen deze ontwikkeling aankijkt. Ik zou aan dat pleidooi van Syntus een variant willen toevoegen. Ziet de minister ook mogelijkheden voor lightrail van buiten gebruik gestelde spoorlijnen, waarvan nog wel het hele tracé aanwezig is, maar waar nog slechts voor een deel de rails voorhanden is? Ik denk dan bijvoorbeeld aan de zogeheten "Ponlijn". Een deel daarvan, tussen Amersfoort en Leusden, ligt er nog en het stuk via Woudenberg, Scherpenzeel en Veenendaal naar Rhenen ligt er eigenlijk nog helemaal. Wij pleiten ervoor om naar dit soort tracés haalbaarheids-onderzoek te doen, in overleg met de betrokken provincies. Er liggen hier veel kansen voor regionaal vervoer, lightrailverbindingen enz. Voor de Utrechtse en Gelderse Vallei zou zelfs gedacht kunnen worden aan een netwerk van lightrailverbindingen, waar de zogenaamde Kippelij (de verbinding Ede-Wageningen-Amersfoort) ook bij betrokken zou kunnen worden. De provincie Gelderland heeft ons hierover een brief gestuurd, met een pleidooi om deze en andere lijnen te decentraliseren.

In dit kader wil ik nog enkele vragen stellen die Syntus ons heeft voorgehouden in verband met de nu voorliggende wetgeving. Syntus is dan wel een zelfstandige onderneming met 29% reizigersgroei en een punctualiteit van 92%, maar Syntus moet blijikbaar ook oud zwaar materieel overnemen van NS en moet blijikbaar mee met de tariefkeuze van de NS die vanwege de wanprestatie van het afgelopen jaar

voor het jaar 2002 geen tariefverhoging heeft toegepast. Begrijp mij goed, ik pleit er niet voor om maar zoveel mogelijk tariefverhogingen door te voeren, maar stel wel de vraag naar de mate van zelfstandigheid van dergelijke bedrijven. Ik kan mij ook niet voorstellen dat Syntus zwaar materieel opgedrongen moet krijgen, waar de NS juist zo schrijnend gebrek aan heeft. Wij moeten immers nog regelmatig met ons allen staan in de trein.

De minister is op bladzijde 3 van de nota naar aanleiding van het nader verslag nogal optimistisch over de investeringsbereidheid van concessiehouders. Hij zal over voldoende materieel van voldoende kwaliteit willen beschikken, aldus de minister, omdat de klant dat nu eenmaal vraagt. Mijn vraag is of dat wel het geval is. Op dit moment moeten duizenden mensen genoegen nemen met een staanplaats en met overvolle treinen. Bovendien zie ik de mogelijkheid dat men geneigd is om te wachten met investeren, omdat een vol treinstel nu eenmaal meer rendement oplevert dan twee halfvolle treinstellen. Ik denk dan ook dat het niet vanzelf zal gaan. Collega Eurlings heeft, als ik het goed heb, een amendement ingediend om juist op dit punt kwalitatieve eisen te stellen.

Voor al het personenvervoer geldt dat er geen concurrentie op het spoor is, maar om het spoor. Bij het goederenvervoer en het internationale personenvervoer geldt ten aanzien van een aantal paden een regime van vrije toegang. De verdeling van de beschikbare capaciteit is de verantwoordelijkheid van de infrabeheerder. Hoe houdbaar is het nu voorgestelde stelsel, met name in het licht van nog te verwachten Europese regelgeving? Hoe reëel acht de minister bijvoorbeeld de mogelijkheid dat de EU ons ook bij het binnenlands personenvervoer concurrentie op het spoor zal gaan voorschrijven? Wij gaan ervan uit dat de minister zich tegen een dergelijke ontwikkeling zal verzetten, onder het motto dat wij nationaal moeten blijven regelen wat wij nationaal ook het beste kunnen regelen. Is op korte termijn alleen aanpassing te verwachten op grond van een nieuwe richtlijn over veiligheid?

Wat opvalt in de voorliggende wetsvoorstellen is de grote mate van

gedelegeerde nadere regelgeving bij of krachtens algemene maatregel van bestuur. Komt de Kamer op deze manier niet te veel buitenspel te staan met betrekking tot de normering op veel punten? Ik kom daar nog op terug als het gaat over de verdeling van de capaciteit.

Er is in de schriftelijke voorbereiding veel gezegd over de verantwoordelijkheden op het terrein van aanleg en beheer. Wij zijn van mening dat aanleg en beheer van de hoofdinfrastructuur een overheids-taak is. Ten aanzien van de aanleg wordt dat nog ondubbelzinnig in de Spoorwegwet vastgelegd, in artikel 5. Het bevreemdt mij dat de minister aan de ene kant vaststelt dat zij politiek aanspreekbaar is op zowel aanleg als onderhoud, maar daar aan de andere kant niet de consequentie aan verbindt dat dit wettelijk moet worden vastgelegd. De termen beheer en onderhoud worden in de stukken overigens door elkaar gebruikt. De minister stelt dat de grens tussen beheer en aanleg naar zijn aard enigszins vaag is. Dat betekent in haar opvatting dat kleine infrastructuurmaatregelen als perronverlengingen, het bijplaatsen van seinen en het veranderen van wisselstraten ook voor rekening van één of meer vervoerders kunnen komen. Het lijkt ons niet wenselijk dit zo te benaderen. Kleine infrastructuure aanpassingen die naar het oordeel van vervoerders op korte termijn noodzakelijk zijn, kunnen, als de minister daarmee instemt, wel worden voorgefinancierd door die vervoerders. Wij zijn echter van mening dat het Rijk over dergelijke aanpassingen de volledige zeggenschap en eigendom dient te houden en hiervoor dus ten principale verantwoordelijk is, ook in financiële zin. Wij spreken over hoofdinfrastructuur en daarvoor is het Rijk verantwoordelijk, of het nu om aanleg of om onderhoud en beheer gaat. Ik heb twee amendementen ingediend op het desbetreffende artikel 5 van de Spoorwegwet.

De opvatting van de minister over het beheer lijkt ook gevolgen te hebben voor de wettelijke positionering van de infrabeheerder. Mijn fractie stemt in met de aparte positionering van de infrabeheerder – waarin de drie taakorganisaties opgaan – los van NS. Aanvankelijk werd, met de instemming van mijn fractie, gekozen voor een publiekrechtelijke vormgeving. De fractie

Stellingwerf

van de ChristenUnie is het daarmee eens, omdat het beheer van de infrastructuur naar zijn aard een publiekrechtelijke verantwoordelijkheid is. Terecht is in de stukken een vergelijking gemaakt met Rijkswaterstaat.

In de vierde nota van wijziging heeft de minister tot onze teleurstelling een ingrijpende wijziging voorgesteld: ineens wordt gekozen voor een privaatrechtelijke positie van de infrabeheerder. De onderbouwing van deze keuze is in de ogen van mijn fractie niet overtuigend. Wie alleen afgaat op de beantwoording in de nota naar aanleiding van het nader verslag bij de Spoorwegwet, krijgt misschien de indruk dat dit niet zo'n zwaarwegend punt is. Uit het nader verslag blijkt echter dat bijna alle fracties hiermee toch moeite hebben. Zij stellen er tenminste veel kritische vragen bij. De Raad van State heeft het zelfs over een "ommekeer van uitgangspunt" op grond van pragmatische overwegingen. Het publieke karakter wordt volgens de minister gewaarborgd omdat de te sluiten beheersconcessie tussen beheerder en overheid publiekrechtelijk van aard is. Ook zou dit meer aansluiten bij de huidige situatie, zodat een doorgroei in verschillende richtingen niet is uitgesloten.

Dat lijkt inderdaad pragmatisch en het is op zijn minst vreemd dat deze argumentatie in het oorspronkelijke wetsvoorstel kennelijk niet zo zwaarwegend werd geacht. Wat is er in die tussentijd met de minister gebeurd dat deze omslag heeft plaatsgevonden? Als er iets is veranderd, is het juist de roep om meer mogelijkheden voor de overheid om in te grijpen en te sturen. Bij een privaatrechtelijke infrabeheerder wordt het Rijk evenwel uit de aard der zaak op afstand geplaatst. Het lijkt erop dat de minister zich op deze wijze uit de kritische gevarenszone – zoals ik het maar noem – wil plaatsen, onder het motto "zijn er problemen met betrekking tot beheer, dan moet u niet bij mij zijn". Dat laatste zal wel niet de bedoeling zijn, maar wil de minister de toegevoegde waarde van haar keuze nog eens uitgebreid toelichten? Dat heeft zij tot nog toe onvoldoende gedaan. Het is onbevredigend dat veel vragen van de kant van de Kamer terzake niet zijn beantwoord.

Wil de minister concreet aangeven of er onoverkomelijk bezwaar bestaat tegen de keuze voor een publiekrechtelijke infrabeheerder? Mijn fractie ziet zo'n bezwaar eerlijk gezegd niet en steunt daarom van harte het amendement van collega Van den Berg op dit centrale punt. Ik neem aan dat hij, gezien de omvang van het amendement, daarop nog uitgebreid ingaat. Is mijn veronderstelling juist dat de capaciteitstoeiding in de toekomst helemaal bij NS wordt weggehaald? Blijft de concessiehouder op het hoofdtrainnet toch een speciale bevoegdheid houden?

Er zijn in dit verband vragen gesteld over de positie van de verkeersleiding. Ik deel de opvatting van de minister dat er goede argumenten zijn om die ook uit te plaatsen. In de praktijk leidt de werkwijze van de verkeersleiding echter al vaak tot grote frustraties bij NS-personeel. Men laat bijvoorbeeld een stoptrein nog net voor een vertraagde intercity rijden of men jaagt er in de spits toch nog een goederentrein doorheen. Het betreft hier zeer cruciale beslissingen die overigens bijzonder ondoorzichtig zijn, zowel voor de klant die koning moet zijn als voor de machinisten en conducteurs die de klanten mogen uitleggen waarom de trein niet of heel langzaam rijdt. Dat is een buitengewoon ondankbare taak, dat kan ik de minister wel vertellen. Welke waarborgen biedt de wet biedt om dit in de toekomst te verbeteren?

In het nieuwe wettelijk regime voor de infrabeheerder wordt gekozen voor een concessiestelsel. Ook hierover zijn terecht veel kritische vragen gesteld. Bij wanprestaties kan de concessie worden ingetrokken. Ik vraag mij af of in een dergelijke situatie direct een andere infrabeheerder kan worden gevonden die over dezelfde expertise beschikt als de huidige taakorganisaties. Is intrekking in dit kader niet bijna een theoretische optie? Zelfs op de langere termijn zal een serieuze concurrent niet gemakkelijk kunnen worden gevonden. Je kunt haast het rekenkamerrapport al tegemoet zien waarin wordt geconcludeerd dat het concessie-instrument geen enkele reële betekenis heeft gehad. Hoe ziet de minister dit? Waarom wordt overigens in de Spoorwegwet niet expliciet iets geregeld over de positie van het personeel bij een overgang

naar een nieuwe beheersconcessiehouder? De minister verwijst naar het Burgerlijk Wetboek, maar in de Concessiewet wordt wel apart het een en ander geregeld voor personeel van een vervoerder bij overgang naar een nieuwe concessiehouder. Is dat niet inconsistent? Zo ja, kan dit dan niet via een nota van wijziging worden rechtgezet?

Ik heb nog enkele vragen bij artikel 16 inzake de concessie van de beheerder. Is het niet correcter, te spreken over capaciteitsmanagement in plaats van over beheer? Waarom is als taak van de infrabeheerder niet meer het verrichten van verkennende studies door Railned en planstudies door RIB opgenomen? Dat stond nog wel in het oorspronkelijke voorstel. De vraag rijst hoe deze studies in de toekomst tot stand zullen komen, wanneer de taak van de infrabeheerder beperkt wordt tot zwaarwegende adviezen. Blijft de samenhang tussen kennis en visie op de nu voorgestelde manier wel voldoende gewaarborgd? Wat verzet zich ertegen om deze taken gewoon bij de rechtsopvolgers van de taakorganisaties te laten?

Voorzitter. Wordt vastgehouden aan een privaatrechtelijke infrabeheerder, dan ontstaat er een probleem met het nieuwe fenomeen toegangsovereenkomst. Het betreft dan een privaatrechtelijke toegangsovereenkomst waarmee de toegang tot het spoornet, de verdeling van de beschikbare capaciteit, en de verkeersleiding worden geregeld. Belanghebbenden kunnen hiertegen niet in beroep gaan; ook kunnen zij geen bezwaar aantekenen. Wanneer onverhoopt wordt vastgehouden aan de keuze die is neergelegd in de vierde nota van wijziging, zullen door amendering wellicht tóch bezwaar en beroep moeten worden geïntroduceerd.

De regelgeving ten aanzien van de verdeling van de capaciteit van de infrastructuur zal zich voor een groot gedeelte aan de invloedssfeer van de Kamer onttrekken. Een en ander wordt namelijk geregeld bij of krachtens AMvB's. Voorzitter. Daar hebben wij moeite mee. Immers, het gaat hierbij om voorrang, prioriteitenstelling bij vertraging enz. Wij weten hoe gevoelig die kwesties liggen. Eigenlijk zouden enkele hoofdregels in de wet moeten worden vastgelegd. Ik denk dat daarvoor te weinig draagvlak bestaat, maar dan zou toch op z'n

Stellingwerf

minst een voorhangprocedure voor de desbetreffende AMvB moeten gelden? Een amendement dat hiertoe strekt, heb ik ingediend.

Voorzitter. Er is ook capaciteit nodig voor beheer en onderhoud van het eigen spoor. De toedeling daarvan is binnen de huidige taakverdeling al problematisch. Wanneer straks alle taakorganisaties ineenschuiven, ontstaat de figuur dat de toedeler zichzelf capaciteit moet toedelen. Gelet op de beperktheid van die capaciteit zal een constructie moeten worden gekozen die optimaal prikkelt om zo min mogelijk eigen ruimte te reserveren. De capaciteitstoedeling voor eigen behoefte zou in wezen onafhankelijk en transparant dienen plaats te vinden. Dat principe moet eigenlijk in de wet worden vastgelegd. Ziet de minister dit als een toekomstig probleem?

In het nader verslag heb ik gevraagd of de gebruiksvergoeding kan worden verhoogd zonder dat er sprake is van voldoende infrastructuur en of het acceptabel is dat de reizigers onder dergelijke omstandigheden extra voor hun kaartje moeten betalen. De minister is hierop niet ingegaan. Daarom vraag ik haar, dit alsnog te doen.

Het toezicht is onzes inziens goed geregeld. De vraag is: wie betaalt een bestuurlijke boete of dwangsom? Is dat niet uiteindelijk de reiziger of de belastingbetaler? Is dit niet vooral een broekzak-vestzak-situatie? De vraag rijst in welke mate dit instrumentarium geschikt is voor een openbare nutsvoorziening, om het zo maar eens te noemen.

Ook vraag ik aandacht voor de positie van historisch rollend materieel, zoals museumstoomtreinen. Deze sector is klein maar verdient wel degelijk aandacht. De minister heeft hieraan in de memorie van toelichting warme woorden gewijd, maar wij hebben de indruk dat in de wetstekst niet geheel wordt aangesloten bij de weerbarstige praktijk. Als wij niet oppassen, worden onbedoeld allerlei museumlijnen in hun mogelijkheden beknot, zulks als gevolg van nieuwe regels en materieel-eisen. Kan de minister garanderen dat dit niet het geval is? Artikel 156 kan in de bestaande redactie zó rigide worden uitgelegd, dat museummaterieel dat niet op de hoofdspoorweg wordt gebruikt, op de dag waarop artikel 34 in werking treedt, daarop nooit meer kan

worden toegelaten. Dit geldt zelfs voor materieel van de NS dat in revisie is. Daarom stel ik bij amendement voor om in artikel 156 de woorden "wordt gebruikt" te vervangen door de woorden: kan worden gebruikt.

Waar het gaat om de erkenning van werkplaatsen neem ik aan dat de minister in de op te stellen AMvB de mogelijkheid openhoudt om buitenlandse werkplaatsen te erkennen wanneer zij volgens de regels van het eigen land bevoegd zijn tot het uitvoeren van de bedoelde werkzaamheden. Ik denk hierbij vooral aan stoomtreinen ten aanzien waarvan in Duitsland nogal wat deskundigheid beschikbaar is.

Voorzitter. Over de Concessiewet kan ik kort zijn. In de tweede nota van wijziging zijn enkele prima wijzigingen opgenomen. Ik denk hierbij aan de regelingen betreffende de continuïteit van het vervoer en aan de regelgeving met betrekking tot de overdracht van materieel en personeel. Echter, een dilemma blijft dat de nieuwe concessiehouder met betrekking tot de exploitatie van materieel heel andere plannen kan hebben dan zijn voorganger. Zo kan het voorkomen dat men wil overstappen op lightrail zodat allerlei zwaar materieel niet kan worden gebruikt. Is in het nieuwe stelsel alle flexibiliteit op dat punt verdwenen of is die er nog in voldoende mate? Ik heb hiervoor al aangegeven dat het voor de NS juist nu interessant moet zijn wanneer regionale vervoerders lightrail willen inzetten. Vrijkomende zware treinstellen kunnen dan worden ingezet om veel mensen die nu moeten staan een stoel te bieden.

Wij hebben de indruk dat de positie van de consument nu redelijk goed wordt geregeld door het gekwalificeerd adviesrecht. De aansprakelijkheid bij gevolgschade lijkt een centraal punt te worden in de discussie. Ik vind dit op zichzelf een sympathiek punt, maar ik ben het vooralsnog met de regering eens dat dit toch tot onoverzienbare bureaucratie en tot exorbitante schadeclaims kan leiden. Misschien heb ik het fout, maar daarover krijg ik dan graag het oordeel van de minister. Waar ligt de grens op dit vlak?

Rest mij nog een kritische vraag over de toegankelijkheid van het spoorvervoer voor mensen met een handicap. Voor deze categorie wordt in deze Concessiewet en in het

wetsvoorstel gelijke behandeling chronisch zieken en gehandicapten te weinig geregeld. Als de minister in de nota naar aanleiding van het nader verslag stelt dat dit laatste wel het geval is, moet zij toch nog maar eens met haar collega van VWS gaan praten, want dat is écht niet het geval. In verband met het nu aan de orde zijnde wetsvoorstel wordt het mijns inziens merkwaaardige argument gebruikt dat het om een gecompliceerde materie gaat. Het gaat om het principe dat voorzieningen toegankelijk zijn voor gehandicapten. Dat zou in de wet vast moeten liggen. Het gaat er nu om of wij bereid zijn voor dit doel te investeren. Bij de nieuwe treinstellen hebben we op dit punt onvoldoende eisen gesteld. Dat is een enorme gemiste kans! Ik trek maar eens een vergelijking met bepaalde problemen in de landbouwsector. Die moet miljarden investeren in allerlei voorzieningen met betrekking tot dierziektebestrijding en voedselveiligheid. Dat wordt allemaal bij de sector gelegd. De boeren in ons land zouden willen dat de minister van LNV hen zo met fluwelen handschoenen bejegende als de minister van V en W de vervoerders waar het gaat om aanpassing van het materieel. Ik begrijp dit wel, want uiteindelijk betaalt de overheid de aanpassing van de treinstellen. Die bereidheid moeten wij gewoon uitspreken. Wij moeten niet wachten tot 2030. Ten minste kunnen wij aan nieuw materieel eisen van toegankelijkheid voor gehandicapten stellen en kunnen wij dat in concessies vastleggen.

Ten slotte dan nog een vraag over het beleid rondom nieuwe stations. Voor het hoofdrailnet is dit geregeld in een beleidsnota, waarvoor een pot geld beschikbaar is. Als het echter gaat om regionale lijnen, dan worden de eigenaren aangewezen als verantwoordelijken voor de nieuwe stations. Ik vraag mij af of dit wel helemaal eerlijk is. Zou het niet zo moeten zijn dat ook de contractsector een beroep moet kunnen doen op een algemeen geldend beleid voor nieuwe stations? Daar moet men natuurlijk goede motieven voor kunnen aanvoeren en ook moet dan worden voldaan aan te stellen randvoorwaarden. De nu gekozen benadering vind ik te eenzijdig. Dit is een bevoordeling van het hoofdrailnet.

□

De heer **Van den Berg** (SGP): Voorzitter. Het verheugt mij dat wij vandaag kunnen spreken over de spoorwegwetgeving. Ik mag wel zeggen: eindelijk! Het verheugt mij ook dat ik er in deze functie nog getuige van mag zijn. Op een gegeven moment zag het er zelfs naar uit dat wij dat in deze periode niet meer zouden meemaken. Toch is het nu zover. In de afgelopen jaren heb ik consequent naar voren gebracht dat ten onrechte aan het verzelfstandigingsproces is begonnen zonder daarbij een adequaat publiekrechtelijk kader te bieden. Ik wil niet zeggen dat alle problemen van de afgelopen tijd voorkomen hadden kunnen worden als dit wel zo was geweest. Immers, alleen met goede wetgeving is een punctueel reizigersvervoer niet gegarandeerd. Wel denk ik dat de uit het ontbreken van wetgeving voortvloeiende onzekerheid over uiteindelijke politieke keuzes, over verantwoordelijkheden, aansprakelijkheden, toezicht en sancties, mede aanleiding is geweest voor de deplorabele toestand waarin de NS nu verkeert. Het is van groot belang dat nu wetstechnisch tot een betere positie kan worden gekomen. Ook daarmee is niet alles opgelost. De gevolgen daarvan zullen wij niet meteen morgen al kunnen bemerken. Daar is veel meer voor nodig. Ik denk dan aan onderhoud, investeringen en verbetering van het arbeidsklimaat. Echter, een goed wettelijk kader met duidelijke en goed toegedeelde verantwoordelijkheden, is een essentiële voorwaarde voor goed reizigersvervoer. Ik complimenteer de minister dan ook met haar inzet bij dit dossier. Of wij met het resultaat daarvan helemaal tevreden zijn, zal in het vervolg van mijn betoog nog blijken, maar zij heeft er in ieder geval het nodige aan gedaan om zover te komen. Haar voorganger heeft het er tot mijn verdriet behoorlijk bij laten zitten.

Wij beschikken nu over voorstellen die de basis kunnen vormen voor een goede discussie. Ik wil nog even terugblikken naar het denkproces dat achter deze voorstellen schuilgaat. In het begin van de jaren negentig waren er hoge verwachtingen van marktwerking en concurrentie, niet alleen om het spoor, maar zelfs op het spoor. Ook op andere terreinen was er sprake van liberalisering en

privatisering van nutsvoorzieningen. Mijn fractie heeft zich daarbij steeds zeer kritisch opgesteld, omdat wij vinden dat publieke taken, waar het openbaar vervoer in ieder geval toe behoort, behoorlijk publiek behartigd dienen te worden. Met marktwerking en liberalisering is dit absoluut niet gegarandeerd. Wij kunnen concluderen dat het klimaat wat dit betreft behoorlijk is veranderd; marktwerking wordt niet meer gezien als panacee voor de publieke sector en de tendens die nu zichtbaar wordt, juichen wij zeer toe. Ik zal dit niet verder toelichten, maar het is ook te zien in andere sectoren, zoals de energievoorziening en andere nutsvoorzieningen.

Ik onderstreep nog eens het grote publieke belang van het openbaar vervoer. Juist uit een oogpunt van goed mobiliteitsbeleid, een van de aspecten waarop mijn fractie steeds de nadruk heeft gelegd, behoort het openbaar vervoer alle aandacht van de overheid te krijgen. Dit heeft in het verleden veel te wensen overgelaten, wat een van de oorzaken was van de situatie waarin wij nu verkeren. Maar ook bij het mobiliteitsaspect, de sociale functie enz. heeft de overheid niet alleen rechtstreeks belang, zij is er zelfs verantwoordelijk voor. Onze vrees was dat deze belangen niet goed gediend zouden zijn met het doorvoeren van marktwerking, liberalisering en dergelijke. De publieke verantwoordelijkheid is voor ons dus essentieel, die moet voldoende worden gegarandeerd. Ik kom hierop natuurlijk uitvoerig terug als het erom gaat, hoe dit in de voorstellen gestalte heeft gekregen.

Het is voor onze fractie een punt van zorg of de bevoegdheidsverdeling die nu wordt voorgesteld, met nogal wat segmentering van verantwoordelijkheden – publiek-privaat, verantwoordelijkheden voor de minister, voor NSR en voor de spoorwegbeheerorganisatie – niet zal leiden tot het ontbreken van voldoende regie. Wordt er nu volstrekt gegarandeerd dat er een eenduidige regie op het gebied van het openbaar vervoer zal zijn? Wordt er ook gegarandeerd dat er uiteindelijk een landelijk samenhangend netwerk ontstaat, hoe het ook opgebouwd zal zijn? Zal de splitsing in regionaal spoorvervoer, nationaal spoorvervoer en hogesnelheidslijnen niet te veel versnippering opleveren? Samenhang in het openbaar

spoorvervoer is uiterst belangrijk in het totale mobiliteitsbeleid; komt dit niet te veel onder druk te staan? Erkent de minister dat zij een primaire rol speelt in deze totale regie? Dit zou op verschillende manieren kunnen worden uitgewerkt. Onlangs zag ik nog een interessant artikel in de Volkskrant hierover; het ging erom dat veel participanten een beetje de weg kwijt zijn, waarbij als voorbeeld de aanleg van stations werd genoemd, ook in het kader van de HSL. De meningen over wie waarvoor verantwoordelijk zijn, zijn nogal diffuus. Iedereen kijkt naar elkaar, als het om de financiële verantwoordelijkheid gaat. Uit dit ene voorbeeld blijkt volgens mij al dat de totale regie te wensen overlaat en het is de vraag of deze wetsvoorstellen hierop een afdoende antwoord geven.

Dan wil ik graag iets zeggen over de wetgeving. Ik refereer nog even aan mijn motie uit 1995. Wij hebben steeds kritiek geuit op het feit dat er ontwikkelingen in gang zijn gezet zonder een voldoende publiekrechtelijk kader. Dat heeft geleid tot onzekerheden en frustraties bij alle betrokkenen, tot verwarring en tot het ontbreken van politieke consensus. Het heeft geen zin om oude koeien uit de sloot te halen, maar dat moeten wij natuurlijk niet meer meemaken. Nogmaals, wij zijn blij dat de wetgeving er nu ligt.

Er blijft echter nog een aantal vragen. Ook door juristen zijn inmiddels kritische kanttekeningen gezet bij het wetsvoorstel. Ik refereer aan een recent artikel in de Nederlandse Staatscourant. Bovendien wordt betwijfeld of de voorstellen zich wel goed verhouden tot de desbetreffende Europese richtlijnen. Ik vraag daarvoor graag de aandacht van de minister. Hoe duurzaam zijn deze voorstellen? Zullen deze binnenkort achterhaald blijken te zijn door Europese regelgeving?

De verschillende nota's van wijziging hebben op sommige punten goede aanvullingen gepleegd. Daarvoor zijn wij de minister erkentelijk. De voorstellen zijn op een aantal punten steeds verder verbeterd. In de vierde nota van wijziging wordt het roer echter op een wijze omgegooid die wat ons betreft vrij principiële afbreuk doet aan hetgeen wat wij met elkaar aan het opbouwen waren.

Van den Berg

Een van de eerste geregelde punten betreft de verhouding Rijk-NSR. Wij hebben altijd zeer veel kritiek gehad op de ontwikkelingen richting marktwerking en liberalisering en zeker op het proces zoals dat vanaf 1995 gestalte heeft gekregen. Maar mijn fractie heeft nooit ten principale bezwaar gemaakt tegen verzelfstandiging van de spoorwegen als zodanig. Wij hebben niet gezegd dat de spoorwegen staatsbedrijf moesten blijven en dat zeggen wij nu ook niet. Wij kunnen ons goed vinden in een vorm van verzelfstandiging. Ik ben redelijk content met de manier waarop de structuur van het Rijk ten opzichte van de NS nu geregeld is: aansturing via het concessiestelsel vinden wij in die verhouding een goed model. Daarbij blijft voor ons van belang dat er absoluut geen sprake kan zijn van een beursgang. Dat is een bekend standpunt van onze fractie. Wij hebben die gedachte nooit gesteund. Het is een goede zaak dat de aandelen voor 100% bij het Rijk blijven vanwege de mogelijkheden die dat geeft. Op dat punt zijn de voorstellen in onze ogen zeker bruikbaar om een verbetering van de huidige situatie te bereiken en ook consistent voor de toekomst. Het Rijk houdt ook langs deze weg een zekere vinger in de pap.

Dat kan ik helaas niet zeggen over een ander punt dat ook in deze wetsvoorstellen geregeld wordt, namelijk de uitplaatsing van de taakorganisaties. Met die ont koppeling zelf zijn wij het eens. Wij denken dat dit moet, ook met het oog op de Europese richtlijnen. Op zich is het een goede zaak. Maar dan de wijze waarop een en ander nu plaatsvindt. Ik heb zojuist gewezen het publieke belang van onze infrastructuur. Dat is voor ons een kardinaal punt, niet alleen in deze discussie. De overheid draagt een eigen, essentiële verantwoordelijkheid voor de infrastructuur. Wij vinden dat bij uitstek een typische taak van de overheid zelf. Dat wil natuurlijk niet zeggen dat ambtenaren sporen, dijken of wegen aanleggen en onderhouden. Dat wordt natuurlijk allemaal uitbesteed. Een cruciaal begrip hierbij is echter het begrip beheer. De spoorwegwetgeving hoort bij het bredere kader van de totale waterstaatswetgeving die ook geldt voor onze wegen en dijken. In al die wetgeving is het begrip beheer een heel essentieel punt. Het begrip

beheer betekent dat de overheid uiteindelijk verantwoordelijk is voor de staat van het betreffende waterstaatswerk of infrastructuur-object en dat het aan zijn doelstellingen beantwoordt. De overheid hoeft het niet allemaal zelf te doen, maar zij heeft wel de verantwoordelijkheid. Dat is het begrip beheer in een nutshell samengevat.

In alle waterstaatswetten en in alle infrastructuurwetten is het begrip beheer heel essentieel. Wie is beheerder van het betreffende object? Dat is bij dit wetsvoorstel op zijn minst onduidelijk en zo het al duidelijk is, is het in mijn ogen niet goed geregeld. Het begrip beheer dient uiteindelijk een publiekrechtelijke inbedding te krijgen. Dat zien wij ook op andere terreinen van onze infrastructuur en dat was in het oorspronkelijke wetsvoorstel ook gearandeerd via de spoorwegbeheerorganisatie die de vorm van een ZBO zou krijgen. In de vierde nota van wijziging wordt op dit punt echter een ommetje gemaakt. Mijn keuze is duidelijk. Ik wil dat wij met elkaar tot een goede regeling op dit punt komen. Ik vraag de minister om nog eens heel uitdrukkelijk aan te geven waarom zij deze ingrijpende verandering heeft aangebracht. De toelichting op de vierde nota van wijziging vind ik namelijk zeer summier, zeker in de zin van een echte inhoudelijke argumentatie waarom deze vrij fundamentele zwenking wordt gemaakt. Er zijn forse bezwaren tegen aan te voeren. Ik verwijs naar het advies van de Raad van State. Ik verwijs naar de discussie die wij onlangs hebben gevoerd over de hele ZBO-structuur, waarbij door de Kamer uitdrukkelijk is vastgelegd dat publieke taken in beginsel een publiekrechtelijke vormgeving dienen te krijgen. Wij zijn het erover eens dat de zorg voor de infrastructuur een overheidsverantwoordelijkheid is. Uit een van de amendementen van de heer Dijsselbloem heb ik begrepen dat hij die mening ook is toegedaan. Waarom wordt hier voor een andere regeling gekozen?

Ook feitelijk vraag ik mij af wat de winst is van een model met een privaatrechtelijke infrabeheerder, waarbij ik er nog maar van afzie dat ik een privaatrechtelijke beheerder een contradictio in terminis vind. Wij gaan het regelen via een concessie, een publiekrechtelijk instrument waarin verantwoordelijkheden

worden neergelegd. Daar hoort natuurlijk wel een sanctie op te staan. In een concessiemodel wordt ervan uitgegaan dat je een concessie op een gegeven moment kunt intrekken en aan een andere concessionaris kunt aanbieden. Dat is hier echter ondenkbaar. Er is geen andere infrabeheerder die het hele stelsel kan overnemen. Er is wat dat betreft niets te kiezen. Via de concessie creëren wij dus een privaatrechtelijke monopolist. Bij het vervoer zijn alternatieven wel denkbaar: er kunnen andere bedrijven zijn die vervoersdiensten willen aanbieden. Op het punt van de infrastructuur is dat echter niet alleen niet denkbaar, maar ook niet wenselijk. Het is niet wenselijk dat de infrastructuur wordt versnipperd, in de zin dat in verschillende delen van het land verschillende beheerders werken. Dat kan gewoon niet. Principieel en praktisch is het niet denkbaar. Het concessiestelsel zal hier dus niet werken. Ik vraag mij af welk doel wordt gediend met het model dat bij de vierde nota van wijziging is gekozen. Het oorspronkelijke model vond ik goed. De minister heeft de verantwoordelijkheid om toe te lichten wat de meerwaarde van dit stelsel is. Het wordt bovendien nog ingewikkelder, ook in de relaties tussen de taakorganisaties en de NS, een punt dat ook in de hoorzitting aan de orde is geweest. De heer Dijsselbloem zegt dat iedereen daar enthousiast was, maar het enthousiasme over deze structuur was maar heel gematigd. Het was maar heel zuinigjes in de zin van: wij kunnen ermee leven.

Ik heb ook nog de vraag hoe dit model zich verhoudt met de Europese regelgeving. In de Staatscourant zijn hierover meningen gedebeiteerd. Die discussie heeft ook op andere punten repercussies voor het wetsvoorstel. De Europese regelgeving duidt bijvoorbeeld duidelijk aan dat beheer en aanleg in één hand dienen te zijn. Dat is natuurlijk altijd gevaarlijk. Het levert onduidelijkheden op in de toedeling van verantwoordelijkheden. Bovendien lijken de Europese richtlijnen aan te geven dat er duidelijk een hiërarchische relatie dient te bestaan tussen infrabeheerders en vervoerders. Ook dat verhoudt zich niet tot de privaatrechtelijke keuze die is voorgesteld. Ik heb dus veel vragen. Kern voor ons is dat wij, met de Raad van State, de

Van den Berg

spoorwegen beschouwen als onderdeel van het publiek domein. Het is onze hoofdinfrastructuur. Het publieke belang dat gemoeid is met de toegang tot de spoorwegen en alles wat daarmee samenhangt, is gediend bij een publiekrechtelijke vormgeving. Dit is voor mijn fractie een heel essentieel punt.

Het wetsvoorstel is zeer uitvoerig als het gaat om de verplichtingen van de vervoerders. Zij moeten aan veel voorwaarden voldoen. Dat is terecht, maar de vervoerders kunnen hun toegezegde prestaties pas waarmaken als de basiskwaliteit van het spoor op een adequaat niveau staat. Dat niveau wordt momenteel lang niet overal bereikt en daarom is het zaak dat de wet zich daarover helder uitlaat. Dat is volgens ons nog onvoldoende gegarandeerd. Er is wel een algemene zorgbepaling opgenomen in artikel 16a die in de concessie tussen het Rijk en de infrabeheerder een plaats moet krijgen, maar dat biedt voor de vervoerders als zodanig te weinig houvast en zekerheid. Wij vinden dat de wetgever zich explicieter moet uitlaten over de basiskwaliteit van het spoor en zo voor vervoerders een helder aanknopingspunt moet bieden om zekerheid te krijgen omtrent de voor hun relevante toestand van de spoorinfrastructuur. Wij hebben daartoe een voorstel ingediend. Daarop krijg ik graag de reactie van de minister. Het beste aanknopingspunt is volgens ons dan gelegen in de netverklaring uit artikel 56. Deze netverklaring moet fungeren als het centrale businessplan van de infrabeheerder, opgesteld na consultatie van de vervoerders. Zij dient onzes inziens expliciete criteria te bevatten omtrent de basiskwaliteit van het spoor in termen van technische kwaliteit, beschikbaarheid en betrouwbaarheid. In de nota naar aanleiding van het nader verslag las ik dat het ook de gedachte is van de minister om deze elementen in de netverklaring op te nemen. Zij noemt op bladzijde 12 de storingsgevoeligheid, de snelheid, de beschikbaarheid, de aard van de belasting en dergelijke. Licht het dan niet voor de hand om dat in de wet zelf op te nemen? Dat biedt voor vervoerders meer zekerheid. Ik heb op dit punt een amendement op stuk nr. 17 ingediend. Dat lijkt mij het meest adequate aanknopingspunt voor een goede regeling.

De beantwoording van de gestelde vragen over de verhouding tussen de concessie en de capaciteit was summier en niet altijd even duidelijk. Dat gold ook de vragen over het "doorknippen" van de relatie tussen concessie en capaciteit. Het is mij niet helder waarom dat niet expliciet aan elkaar gekoppeld kan en moet worden. De NS kan bijvoorbeeld een concessie krijgen van tien jaar, terwijl de infracapaciteitsovereenkomst maximaal vijf jaar mag duren. De toekenning van capaciteit is niet alleen van belang voor de desbetreffende concessiehouder binnen het personenvervoer, maar ook voor het goederenvervoer (regime van vrije toegang), het internationaal reizigersvervoer, de regionale concessies en het onderhoud. Wordt door het niet expliciet koppelen niet een enorme onzekerheid geschapen, niet alleen voor NS maar ook voor de reiziger? Moet die reiziger ieder jaar opnieuw afwachten of de dienstregeling wel kan worden gecontinueerd? Kortom, ik pleit voor een nauwere koppeling tussen concessie en capaciteit.

Het wetsvoorstel inzake de Concessiewet biedt een aantal voorwaarden met betrekking tot de overname van productiemiddelen door een nieuwe concessiehouder van de vorige concessiehouder. Om kapitaalvernietiging te voorkomen is dat een terechte zaak. De vraag is echter wat er gebeurt als de nieuwe aanbieder met sterk gemoderniseerd of zelfs geheel ander materiaal wil gaan rijden, bijvoorbeeld lightrailvervoersmiddelen. Het wordt dan wel een heel hoge drempel als de nieuwe concessiehouder verplicht is om het oude productiemateriaal over te nemen dan wel de oude concessiehouder schadeloos moet stellen. Dreigt niet het gevaar dat deze voorschriften de vernieuwing op het spoor, waar wij zo dringend om verlegen zitten, kunnen gaan frustreren?

Sprekend over het materieel vraag ik mij ook af of de toegankelijkheid van het spoorvervoer voor gehandicapten adequaat geregeld is. In de huidige Concessiewet staat het voorschrift dat de minister eisen moet stellen inzake de toegankelijkheid van het openbaar vervoer en dat blijft ook voor de nu geïntroduceerde concessie gelden. Maar er staat niet in de wet welk niveau van eisen dat betreft en wanneer bepaalde doelstellingen moeten

worden bereikt. Is het niet van belang om dat toch aan te scherpen? Hetzelfde geldt mutatis mutandis voor de sociale veiligheid. In het algemeen staat nu in de Concessiewet dat daarvoor voorschriften moeten worden gesteld. Op beide punten willen wij een stap verder gaan, namelijk dat je ook bepaalde doelstellingen of normen vastlegt voor het niveau dat je op die belangrijke punten wilt bereiken. Ter illustratie vraag ik aandacht voor de problemen die dreigen te ontstaan als gevolg van de beoogde decentralisatie van het spoorvervoer over de spoorlijn Zutphen-Hengelo-Oldenzaal. De regio wil hier komen tot een duurzame en intermodale vervoersvoorziening. Zij loopt daarbij echter tegen tal van procedurele vereisten aan, met name in de aanbestedingsprocedure, maar ook omdat de regio te weinig flexibiliteit ziet in de concessieduur. Hoe beoordeelt de minister deze casus? Kan hieruit nog lering worden getrokken voor de onderhavige wetsvoorstellen?

Vervolgens wil ik nog een procedurele vraag stellen. Wanneer zullen deze wetsvoorstellen nu concreet hun beslag krijgen? Ik denk dan niet alleen aan de formele aanvaarding daarvan door de Kamers – erg belangrijk – maar ook aan de vraag wanneer de prestatieafspraken daadwerkelijk omgezet worden in harde concessievereisten. Tijdens de hoorzitting schrok ik ervan, te horen dat heer Noordzij desgevraagd verklaarde dat het wel een jaar kan duren voordat alle op te stellen voorschriften nader zijn doorgesproken en met elkaar zijn uitgewerkt. Dat lijkt mij nogal lang. Hoe zit dat precies? Hoe verloopt het verdere implementatieproces, even uitgaande van een voorspoedige sanctionering door beide kamers, en wanneer krijgen we de definitieve concessies en de andere uitwerkingen te zien? Op welk moment gaat het dus doorwerken?

Ik ben, zoals gezegd, blij dat dit pakket wetgeving er nu ligt. We hebben er al lang genoeg op gewacht; de wetgeving kan geen uitstel meer lijden. Maar als we het regelen – dat moet – laten we het dan alstublieft goed regelen, zodat we niet al weer heel snel tegen allerlei problemen gaan aanlopen. Ik zeg niet "liever geen wetgeving dan inadequate wetgeving", nee, we moeten gewoon geen inadequate

Van den Berg

wetgeving hebben. In dit verband weegt het punt heel zwaar, hoe wordt omgegaan met de privaatrechtelijke versus publiekrechtelijke vormgeving – ik pleit voor het laatste – van onze infrastructuur. Wij zouden het bijzonder betreuren als er meteen een weeffout in de nieuwe wetgeving wordt ingebracht. Nog meer zouden wij het betreuren als verkeerde keuzes op dit punt het onze fractie niet mogelijk zouden maken, de wetsvoorstellen te steunen.

□

Mevrouw **Halsema** (GroenLinks): Voorzitter. Dat wij uiteindelijk vlak voor de verkiezingen nog komen te spreken over de Spoorwegwet en de Concessiewet is eigenlijk een verrassing. Met de grote vertragingen die beide wetten in het afgelopen jaar hebben opgelopen, leek het in de rede te liggen, ervan uit te gaan dat pas een volgend kabinet in de formatieonderhandelingen en daarna zou komen tot een beslissing, hoe verder te gaan met het openbaar treinvervoer. Bij de voorbereiding in de afgelopen dagen heb ik mij dikwijls afgevraagd of ik nu blij moet zijn met de wetgeving die wij hier vandaag behandelen. De kwaliteit van de wetgeving laat namelijk te wensen over. Ik spreek dan over de talloze wijzigingsvoorstellen die in een heel laat stadium door de minister zelf zijn gedaan, die de leesbaarheid en de herkenbaarheid van de wet zacht gezegd niet vergroten. Verder spreek ik over de wijzigingsvoorstellen die door de minister zijn gedaan, en soms leiden tot het ongedaan maken van voorstellen die een jaar eerder door dezelfde minister zijn gepresenteerd als onvermijdelijk en noodzakelijk, waardoor de wetsvoorstellen nu ratio lijken te ontberen.

Inhoudelijk lijken de wetten ook maar heel gedeeltelijk verbetering van de chaotische situatie die het afgelopen jaar is ontstaan rond het spoor, te kunnen bewerkstelligen. Het is door de dringende oproep van de vele betrokkenen bij het openbaar treinvervoer, van de NS tot de reizigersorganisaties, dat rust, stabiliteit en continuïteit nu vooral belangrijk zijn dat wij deze wetsvoorstellen – ik spreek met name over de Spoorwegwet – toch, maar enigszins contre coeur, als gereed voor parlementaire behandeling beoorde-

len. Al met al beschouwen wij dit wetgevingsproces als de treurige, maar ook logische apotheose van acht jaar Paars zwabberbeleid in het openbaar treinvervoer.

Voor wie het is vergeten – vooral de coalitiepartijen en met name het PvdA-smaldeel lijken het te willen vergeten – breng ik het volgende nog eens in herinnering. De finale besluitvorming van het verzelfstandigingsproces van de NS dateert uit 1995 en stond onder leiding van VVD-minister Jorritsma. In 1992 had de heer Wijffels in Sporen voor straks geadviseerd over een nieuwe verhouding tussen NS en overheid. Voor de fractie van GroenLinks is de kwestie wel of niet verzelfstandigen nooit een dogmatische geweest. Wij zijn ons ervan bewust dat de Nederlandse Spoorwegen als staatsbedrijf hun maatschappelijke verantwoordelijkheden onvoldoende naleefden, al was het maar door de heel snelle stijging van de tarieven van de treinkaartjes in de jaren daarvoor. Verzelfstandiging, een zo structurele wijziging van de verhouding tussen de Nederlandse Spoorwegen en de Staat, kon voor ons echter alleen worden gelegitimeerd met de garantie dat die maatschappelijke verantwoordelijkheden in de toekomst beter zouden worden nageleefd onder leiding en verantwoordelijkheid van een daartoe geëquipeerde overheid en minister van Verkeer en Waterstaat.

Aan die voorwaarde werd onvoldoende voldaan, zo oordeelden wij al in 1995 tijdens het debat over de verzelfstandiging. In tegenstelling tot de toenmalige woordvoerder van de PvdA, die het verzelfstandigingsvoorstel werkbaar en verdedigbaar noemde, concludeerde onze woordvoerder, de heer Rosenmöller, dat er vrij baan was gemaakt voor commercieel opererende Nederlandse Spoorwegen zonder dat er afdoende garanties waren voor de maatschappelijke functie van het spoor. Het zekerstellen van die maatschappelijke functie was en blijft onzes inziens een overheidstaak. In de overeenkomst vond de heer Rosenmöller die onvoldoende terug. Daarop heeft de fractie van GroenLinks tegengestemd.

Ik moet eerlijk gezegd bekennen dat zeven jaar later het gelijk niet goed smaakt. Als treinreiziger is de deplorabele staat waarin de Nederlandse Spoorwegen zich

bevinden, moeilijk te aanvaarden. Als GroenLinks-politicus die het van groot belang vindt dat de trein een volwaardig alternatief kan zijn voor de auto en die het belangrijk vindt dat treinen daartoe toegankelijk, rijk in aantal, schoon en veilig zijn, is de huidige situatie nauwelijks verteerbaar. Met lede ogen hebben wij vooral het laatste jaar moeten toekijken hoe het ambitieniveau telkenmale naar beneden werd bijgesteld. Natuurlijk hebben wij oog voor het begin van een opgaande lijn, vooral de afgelopen maanden; de minister heeft mij hierover al dikwijls geïnterrupteerd. Wij zijn er blij mee, laat ik dat vooropstellen. Het neemt echter niet weg dat deze minister en de paarse regering het nooit zover hadden mogen laten komen. Uiteindelijk, met of zonder verzelfstandiging en ongeacht de herhaalde verzuchting van deze minister dat het moeilijk zakendoen is met de monopolist op het spoor, rekenen wij de huidige staat van het openbaar treinvervoer vooral deze regering en de coalitiepartijen aan.

Ik roep bijvoorbeeld de afwijzende reactie van de minister en de tegenstem van de drie coalitiepartijen inzake de motie-Reitsma in 1995 in herinnering. Daarin werd gevraagd om afspraken met de Nederlandse Spoorwegen te maken over het maatschappelijk gewenste minimumniveau van diensten en voorzieningen. In de motie-Rosenmöller werd in datzelfde jaar gevraagd om tot outputafspraken te komen voor 18 miljard reizigerskilometers; die werd eveneens door de voltallige coalitie verworpen. In dit verband is vanzelfsprekend ook de motie-Van den Berg van belang, waarin werd gevraagd om de afspraken met de Nederlandse Spoorwegen niet in privaatrechtelijke afspraken te gieten, maar van een wettelijke, publiekrechtelijke begrenzing te voorzien. Weliswaar is deze motie destijds met algemene stemmen aangenomen, maar het heeft zeven jaar geduurd, voordat deze nu waarschijnlijk wordt uitgevoerd.

De opsomming is fragmentarisch en doet nauwelijks recht aan de vele initiatieven die vooral vanuit de parlementaire oppositie zijn genomen om betere voorwaarden te scheppen voor het maatschappelijk functioneren van de Nederlandse Spoorwegen. De vele pogingen om helderder verhoudingen te treffen

Halsema

tussen Staat en NS en de NS beter te binden aan zijn maatschappelijke verantwoordelijkheden, liepen vooral vast op de onzekerheid die de paarse regering jarenlang heeft laten bestaan over de beursgang. Om precies te zijn noem ik de volgende feiten. In 1999 heeft de minister gesteld de beursgang te voorzien voor 2003. Zelfs minister Jorritsma heeft nooit zoveel druk op de Nederlandse Spoorwegen gelegd om naar de markt te gaan. Ik zeg dat nadrukkelijk, vooral tegen de heer Dijsselbloem.

In januari 2001 heeft de minister verklaard dat de beursgang er uiteindelijk niet in zat aangezien niemand interesse zou hebben in de aandelen van een dergelijk bedrijf. Tot die tijd is de NS in het ongewisse gelaten over de aard van de ontwikkeling die men diende door te maken: tot een op de markt en op winst gericht bedrijf of tot een bedrijf zonder winstmaximalisatie gericht op het behalen van het maatschappelijke doel van goed reizigersvervoer. De frustratie van de fractie van GroenLinks over de omgang met het openbaar treinvervoer is de afgelopen jaren groot geworden, zoals men kan merken. Bij ons op de gang heeft dit deze minister inmiddels de bijnaam "minister spoorloos" opgeleverd. Spoorloos omdat het treinvervoer het in de beleidsprioriteiten jaar in jaar uit heeft moeten afleggen tegen de auto. Spoorloos omdat deze minister bijna vier jaar nodig heeft gehad en minister Jorritsma daarvoor ook nog eens vier jaar om te besluiten of de Nederlandse Spoorwegen een private onderneming moest worden of niet. Spoorloos omdat de door de Kamer verlangde wetten maar niet gereed raakten voor plenaire behandeling.

De heer **Dijsselbloem** (PvdA): U roept elke keer dat het spoor in de investeringsplannen van de afgelopen jaren het onderspit heeft gedolven ten opzichte van de weg. Kunt u dat onderbouwen? Gezien de investeringen van de twee paarse kabinetten kun je dat niet blijven volhouden.

Mevrouw **Halsema** (GroenLinks): Wij hebben deze stelling de afgelopen jaren dikwijls met cijfers gestaafd. Voor mijn tweede termijn zal ik u een bijlage geven waarin al deze cijfers op een rijtje zijn gezet. Ik ben heel

erg benieuwd naar uw reactie daarop. U heeft de cijfers die wij tot dusverre hebben genoemd, genegeerd. Het lijkt mij daarom beter om deze zwart op wit aan u te overhandigen. Dat doe ik graag voor u.

De heer **Hofstra** (VVD): Wat een service!

Mevrouw **Halsema** (GroenLinks): Wij zijn tot alle service bereid, alhoewel dit in het politieke debat zo langzamerhand een beladen uitdrukking is geworden.

De wetsvoorstellen die wij nu behandelen, zijn al in juni en november van het jaar 2000 bij de Kamer ingediend. Hierop is wijziging op wijziging gevolgd. Een voorstel tot samenvoeging van de wetten van de minister is op verzoek van de Kamer ingetrokken. Uiteindelijk volgde een lange periode van heroverweging en nieuwe wijzigingen. Dit heeft geleid tot wetten – ik ben hierover explicieter dan de heer Van den Berg zojuist – waarover behalve de minister niemand meer echt enthousiast is. Alleen bij de heer Dijsselbloem meende ik nog enig enthousiasme te bespeuren.

Bijna twee jaar na indiening kom ik nu toe aan de behandeling van de respectievelijke wetten, te beginnen met de Concessiewet. In lijn met onze eerdere inbreng juichen wij het zonder meer toe dat met de Concessiewet ten langen leste een publiekrechtelijke relatie wordt gecreëerd tussen de vervoerders en de Staat. Dit maakt borging van maatschappelijke taken mogelijk. De fractie van GroenLinks heeft overigens al in 1995 geconstateerd dat deze ontbrak. Tegelijkertijd betekent deze wet door de concurrentie om het spoor en stapsgewijze decentralisatie met verplichte aanbesteding het einde van het wettelijk monopolie van de Nederlandse Spoorwegen dat sinds 1937 gold.

Hierin schuilen tegelijkertijd onze belangrijkste bezwaren tegen deze wet. Met name vanwege de concurrentie om het spoor door de mogelijkheid om de concessie in te trekken en deze slechts tijdelijk te verlenen, twijfelen wij – overigens samen met de Raad van State – aan de effectiviteit. Het is opvallend dat de minister pas in de loop van het wetgevingsproces zelf in de effectiviteit is gaan geloven. Stelt zij

in de eerste nota naar aanleiding van het verslag nog dat verlies van concessie niet werkelijk een sturingsinstrument is, in de tweede nota naar aanleiding van het verslag komt zij met de telkens herhaalde slogan "een monopolist moet je scherp houden", tot de tegengestelde opvatting. Graag vernemen wij van de minister hoe zij denkt onder dreiging van verlies van de concessie de NS te kunnen bewegen tot de maatschappelijke doelstellingen van het mobiliteits- en milieubeleid. Met de Raad van State zijn wij van mening dat die doelstellingen uiteindelijk voornamelijk gewaarborgd worden door een aanvullend programma van overheidsvereisten. Ik vraag dit temeer omdat de minister in de tweede nota naar aanleiding van het verslag maatregelen noodzakelijk acht om de continuïteit in het functioneren van de Nederlandse Spoorwegen beter te waarborgen. Zij heeft daarom besloten bij de overgang van de concessie naar een nieuwe concessiehouder, de verplichting op te nemen van overname van personeel en materieel. Hoewel wij haar in dit laatste steunen, vinden wij dat de wens tot continuïteit en stabiliteit zich zeer gespannen verhoudt met de mogelijkheid van verlies van een concessie. Dit demotiveert en zal wellicht de neiging om te investeren in materieel en personeel verminderen. De mogelijkheid van overname van personeel en materieel vermindert dit naar onze mening niet geheel, wat ook al door de Raad van State is opgemerkt, aangezien de oude concessiehouder ervoor kan kiezen bij de dreiging van verlies van een concessie toch investeringen na te laten.

Zoals bekend is, verwacht GroenLinks meer van een systeem van outputsturing voor de Nederlandse Spoorwegen. De wet maakt het mogelijk prestaties en randvoorwaarden vast te leggen in een concessie. Helaas blijven de Nederlandse Spoorwegen financieel met dit wetsvoorstel een inputgestuurde organisatie. GroenLinks wil de vervoerder laten betalen voor het gebruik van de spoorwegen en belonen voor de maatschappelijke prestaties die worden geleverd, bijvoorbeeld voor voldoende zitplaatsen, punctualiteit, reizigersgroei, etc. Indien wij de afgelopen jaren de miljarden voor onderhoud op deze wijze hadden uitgekeerd aan

Halsema

de Nederlandse Spoorwegen, had men naar onze stellige overtuiging niet nagelaten te investeren in personeel en materieel, aangezien deze noodzakelijk zijn om de Nederlandse Spoorwegen als maatschappelijke instelling naar behoren te laten functioneren.

De minister heeft in het antwoord op onze vragen aangegeven, geen principiële bezwaren te hebben tegen het door ons voorgestelde output-systeem, maar deze beslissing nu nog te willen uitstellen. Eerlijk gezegd, zijn wij door de redenering van de minister tot dusver onvoldoende overtuigd. Wij hebben een amendement voorbereid, naar ik meen op stuk nr. 17, dat de omslag van een input- naar een output-gestuurde organisatie mogelijk maakt.

Onder andere bij de Wet personenvervoer heeft GroenLinks gepleit voor kaartenintegratie in het gehele openbaar vervoer. Ik verwijs naar het amendement dat de heer Van der Steenhoven tijdens de behandeling van die wet heeft ingediend. Dit maakt het reizen voor de treinreiziger namelijk laagdrempeliger en goedkoper. Hij betaalt dan immers slechts eenmaal een starttarief en wordt slechts met een beperkte verkoopbureaucratie geconfronteerd. In reactie op dit amendement stelde de minister op 12 april 2000 dat zij het eens was met de strekking ervan. Zij verzocht de indieners evenwel het amendement in te dienen bij de behandeling van de Concessiewet. Aangezien de minister heeft nagelaten om een en ander zelf te regelen, hebben wij het amendement op stuk nr. 18 ingediend, waardoor kaartenintegratie voor het gehele openbare vervoer mogelijk wordt.

Eerder merkte ik al op dat de fractie van GroenLinks geen principiële bezwaren heeft tegen de voorgestelde decentralisatie, maar er ook zelden overtuigende argumenten voor heeft gehoord. Grote bezwaren hebben wij wel tegen de dwang tot aanbesteding die hiermee gepaard gaat. Bij de Wet personenvervoer is eerder door een amendement-Hindriks/Van Walsem de aanbestedingsplicht omgezet in een recht. De Kamer vond dit voor het stads- en streekvervoer onzinnig. Wij zien daarom geen enkele reden om de lagere overheden, die verantwoordelijk zijn voor de decentrale lijnen, nu wel een aanbestedingsplicht op te leggen. Daarom hebben

wij het amendement op stuk nr. 19 ingediend, waarin van de aanbestedingsplicht een aanbestedingsrecht wordt gemaakt.

Met de nota van wijziging is de positie van de consumentenorganisaties in de wet aanzienlijk versterkt. Daar zijn wij heel gelukkig mee. De concessie biedt nu de mogelijkheid om de positie van de reiziger te verankeren. Dezelfde concessievoorwaarden dienen voor het overige stads- en streekvervoer te gelden, inclusief het toen aangenomen amendement voor de toegankelijkheid van de fiets en van gehandicapten. Dit betekent vanzelfsprekend dat wij ook het amendement-Eurlings zullen steunen, waarin aanvullende eisen aan de concessie wordt gesteld in de vorm van een beschikbaarheids-garantie van zitplaatsen. Wij gaan er daarbij van uit dat een concessie altijd vooraf aan de Kamer zal worden voorgelegd. Hierop wil ik graag nog een reactie van de minister.

Ongeacht de versterking van de rol van de reiziger in overleg en mogelijk in aanvullende concessievereisten, vinden wij dat de positie van de reiziger nog verder moet worden versterkt. Bij de behandeling van de Wet personenvervoer 2000 heeft GroenLinks een amendement ingediend om artikel 108 van het Burgerlijk Wetboek te schrappen. Dit artikel ontslaat de vervoerder namelijk van elke aansprakelijkheid bij vertraging of uitval van het openbaar vervoer. Destijds hebben wij dit amendement op verzoek van de minister ingetrokken, omdat zij beloofde met een alternatief te komen. Dit is tot op heden niet het geval geweest, waardoor wij dit amendement opnieuw nu onder nr. 20 hebben ingediend. Overigens merken wij daarbij op dat door de "geld terug"-regeling de praktijk al verder is dan de wetgeving, waardoor dit amendement meer codificerend van aard is dan dat het veel verandert aan de praktijk.

Ik kom te spreken over de Spoorwegwet. In zijn huidige vorm beschouwen wij het wetsvoorstel dat vele malen is gewijzigd en naar onze mening niet ten goede als een monstrum. Belangrijkste doelstellingen van de wet zijn of zouden moeten zijn borging van het publieke belang van een kwalitatief goed en betrouwbaar spoornet waarbij de

vervoerders toegang hebben volgens een maatschappelijke optimale verdeling. Een maatschappelijke verdeling is in onze ogen iets anders dan een commerciële. De vervoerders zouden toegang moeten hebben via eenduidige aansturing van het infrabeheer, met name op de kwaliteit en de prijs van het net. Daarnaast moet maatschappelijk optimaal capaciteitsmanagement geborgd zijn.

Wij vinden dat dit wetsvoorstel hierin niet of slechts zeer ten dele voorziet. De Raad van State heeft vernietigend geoordeeld over dit wetsvoorstel zonder dat dit tot enige herziening door de minister heeft geleid. Ik zie de minister nu ontkennend het hoofd schudden, maar dan herinner ik haar eraan dat de conclusie van de Raad van State was, het wetsvoorstel niet door te sturen. Met de Raad van State zijn wij dan ook van mening dat de minister er onvoldoende in is geslaagd, het doel, de strekking, de uitgangspunten en de gemaakte keuzen te presenteren. Wij hopen dat de minister dit de komende dagen alsnog doet.

Onze hoofdpunten van kritiek zijn:

1. de verantwoordelijkheid voor de kwaliteit van het spoornet ligt niet expliciet bij de minister, slechts de veiligheid valt onder haar verantwoordelijkheid;
2. bij de overeenkomst tussen een private spoorbeheerder en een private vervoerder, zoals nu middels de vierde nota van wijziging is geregeld, dreigen commerciële belangen gemakkelijk de boventoon te gaan voeren, hetgeen wij beschouwen als strijdig met de centrale doelstelling van de wet;
3. de vele private overeenkomsten, het aantal beheerders maal het aantal vervoerders, kunnen een onaanstuurbare bron van conflicten worden en zijn naar onze opvatting geenszins de waarborg die de minister wilde voor een conflictarme omgeving;
4. de sociale veiligheid is onvoldoende gewaarborgd.

Laat ik vooropstellen dat wij overtuigd zijn van de noodzaak om de Spoorwegwet te vernieuwen, maar ook dat dit niet de goede manier is. Ik loop onze hoofdpunten na.

De minister dient naar onze mening overduidelijk en expliciet aanspreekbaar te zijn op de totale staat van de infrastructuur en niet

Halsema

enkel op de aanleg. Wij hebben daartoe het amendement op stuk nr. 24 ingediend. Nadien zijn talloze concurrerende amendementen ingediend. In ons amendement op stuk nr. 24 breiden wij de verantwoordelijkheid van de minister uit tot de vernieuwing en het onderhoud van de hoofdspoorweginfrastructuur. Het amendement van de heer Van den Berg is met name concurrerend inzake de plaats die hij geschikt acht in de wet. Ik ben benieuwd naar de reactie van de minister daarop, omdat ik mij wel iets kan voorstellen bij de uitleg die de heer Van de Berg daarbij gaf.

Het rijtje van zaken waarvoor regels moeten komen, is in onze ogen niet compleet. Energievoorziening hoort hierbij, vooral nu wij na acht jaar Paars met verschillende netspanningen in een land zitten zonder zicht op een uniform systeem. Hiertoe hebben wij het amendement op stuk nr. 26 ingediend. Eenzelfde redenering doet volgens ons opgeld voor de storingsgevoeligheid. Daartoe hebben wij het amendement op stuk nr. 25 ingediend. De regels die voor de Staat gelden, moeten namelijk de kwaliteit borgen middels voorschriften ter voorkoming en bestrijding van storingen. Wij willen de parlementaire betrokkenheid bij deze beslissingen van de minister garanderen. Het amendement op stuk nr. 28 ziet hierop toe.

GroenLinks wil naar een output-gestuurde spoorwegorganisatie. De voorwaarde daarbij is dat de heffingen, de gebruikersvergoeding en de prestatiebeloning in één hand liggen. De minister moet de bevoegdheden en de mogelijkheden bezitten om met de heffing maatschappelijk ongewenst gedrag te ontmoedigen en maatschappelijk gewenst gedrag te stimuleren. De minister moet dus, uiteraard in overleg met de beheerder, de gebruikersvergoeding kunnen overeenkomen met de vervoerder. De hoogte van deze heffing moet ook via een eenduidige systematiek tot stand kunnen komen. Wij vinden dat de Kamer over deze systematiek moet kunnen oordelen. De keuzen zijn uiteindelijk immers essentieel voor het mobiliteitsbeleid. Daarom hebben wij een voorhangprocedure voorgesteld in het amendement op stuk nr. 29.

De belangrijkste en meest principiële wijziging is wel de

wijziging die wordt voorgesteld bij vierde nota van wijziging, waarmee de ZBO-status die in het oorspronkelijke wetsvoorstel was geïntroduceerd, ongedaan wordt gemaakt. Wij vinden de argumenten in het oorspronkelijke wetsvoorstel om de infrabeheerder terug te brengen naar de Staat in de vorm van een zelfstandig bestuursorgaan nog steeds gelden. De argumenten daarna, geleverd bij de vierde nota van wijziging, om de infrabeheerder meer op afstand te plaatsen, zijn naar mijn idee vooral ingebracht om politieke conflicten te vermijden. Wij vinden deze argumenten niet valide en wij denken dat deze niet zullen bijdragen aan een beter spoorproduct. De minister vaart een zigzagkoers en ik heb mij er dan ook over verbaasd dat de heer Dijsselbloem daar een vaste lijn in zag. Wij vinden dat de wijziging in de vierde nota van wijziging haaks staat op de centrale doelstelling van de wet.

Met verbazing hebben wij kennisgenomen van de draai van 180 graden die de minister maakte om de wijziging te legitimeren. Zo staat op pagina 9 van de eerste nota naar aanleiding van het verslag dat dit wetsvoorstel dient om het onderscheid tussen de publieke en de private sector aan te scherpen en te verduidelijken. In de vierde nota van wijziging staat dat een te scherpe scheiding tussen de zorg voor de infrastructuur als overheidstaak en de zorg voor vervoer als private taak te axiomatisch en ongenueanceerd is. Ik moet zeggen dat ik daar wel verbaasd over ben geweest. De wet lijkt het doel te hebben om een scherpe scheiding aan te brengen tussen private en publieke verantwoordelijkheid, maar dit wordt bij vierde nota van wijziging als te ongenueanceerd gediskwalificeerd. Dan wordt onduidelijk wat de minister met deze wet eigenlijk wil veranderen. Wij zijn er heel benieuwd naar wat de minister in een klein jaar zo radicaal van opvatting heeft doen veranderen, want het blijft bij de vierde nota van wijziging en ook in de uitermate bondige nota naar aanleiding van het verslag in het vage. Ik moet erbij zeggen dat ook haar partijgenoot Dijsselbloem er tot nu toe niet in is geslaagd om de ommekeer tussen het oorspronkelijke wetsvoorstel en de vierde nota van wijziging uit te leggen. Wij hebben zwaarwegende bezwaren en de reactie van de

minister, ook op het door ons medeondertekende amendement van de heer Van den Berg, is beslissend voor onze stem voor deze wet.

Onze bezwaren zijn de volgende. Ik verzoek de minister om stuk voor stuk op alle bezwaren te reageren. Een privaatrechtelijke beheersorganisatie met wellicht zelfs een tijdelijke concessie wordt geleid door andere belangen dan een publiekrechtelijk belang. Commerciële belangen en kortetermijnbelangen kunnen dan gaan prevaleren. Algemeen maatschappelijke doelstellingen kunnen dan minder een rol gaan spelen. Railtrack is hiervan natuurlijk een triest voorbeeld.

Minister **Netelenbos**: U zet een fors verhaal neer en er zijn veel verwijten naar mijn hoofd geslingerd, maar ik vind wel dat u de feiten voor zichzelf moet laten spreken. Iedere vergelijking met Railtrack gaat mank. Dat had u geweten als u de dossiers had gekend. U zet een beeld neer dat het misschien publicitair goed doet, maar dat absoluut niet overeenkomt met de waarheid. Daar pas ik voor.

Mevrouw **Halsema** (GroenLinks): Ik houd de vergelijking staande en ik ben heel benieuwd om van de minister te horen waarom ik die vergelijking niet staande mag houden.

Minister **Netelenbos**: Waarom kan er nooit inhoudelijk worden ingegaan op een vraag? U zet fors in, eigenlijk tot nu toe als enige. Waarom komt u dan niet met inhoudelijke argumenten?

Mevrouw **Halsema** (GroenLinks): Laat ik één voorbeeld geven. Ook in Groot-Brittannië golden veiligheids-eisen voor de spoorwegen en het private beheer ervan bleef achter. Ik ben heel benieuwd naar de uitleg van de minister, maar ik ben van mening dat ik deze vergelijking staande kan houden en ik doe dat voorlopig dan ook.

Ik kom nu te spreken over mijn tweede bezwaar. De private relaties met vervoerders vormen naar de mening van mijn fractie aanleiding voor conflicten, hetzij tussen vervoerders onderling, hetzij tussen vervoerders en de monopolistische beheerder. Het is de vraag of het altijd tot een overeenkomst komt. De heer Dijsselbloem heeft dat aardig

Halsema

geïllustreerd in zijn eerste termijn, toen hij de noodzaak van onafhankelijk toezicht uiteenzette. Dat was een prachtige en illustratieve opsomming van de conflicten die kunnen ontstaan en die, naar zijn idee, toezicht legitimeren.

De heer **Dijsselbloem** (PvdA): Mevrouw Halsema heeft mijn naam nu zo vaak genoemd, dat ik een keer opsta. Ik val evenwel in herhalingen. Ik heb die voorbeelden genoemd en die spanningen bestaan inderdaad. Dat heeft evenwel mede te maken met de schaarste aan spoorcapaciteit die er is en er waarschijnlijk zal blijven. Die spanning treedt evenwel in elk model op. Als mevrouw Halsema dat toegeeft, kunnen wij nadenken over hoe die spanning kan worden beheerst en hoe de publieke belangen het beste kunnen worden gezekerd. Ik heb een aantal voorbeelden van spanning genoemd die in elk model optreden, of een en ander nu in de vorm van een directoraat-generaal, een ZBO of een private organisatie wordt gegoten. Het maakt niets uit.

Mevrouw **Halsema** (GroenLinks): De heer Dijsselbloem moet zijn eigen tekst nog maar eens doorlezen. Toen hij begon aan zijn opsomming over de noodzaak van toezicht, sprak hij over de conflicten die kunnen ontstaan tussen twee concessiehouders die in een onderling gelijkwaardige situatie tot elkaar verkeren. Ik verschil simpelweg met hem van mening over het antwoord op de vraag of de omgeving even conflictrijk zal zijn als er sprake is van een verhouding tussen een publiekrechtelijk ZBO en een private concessiehouder.

De heer **Dijsselbloem** (PvdA): Mevrouw Halsema kan haar stelling niet onderbouwen. Het punt van het onderhoud bijvoorbeeld is de afgelopen jaren herhaaldelijk aan de orde geweest en zal in de toekomst ook aan de orde zijn. Onderhoud legt beslag op capaciteit en dat gaat ten koste van de vervoerders, die de beschikking over zoveel mogelijk capaciteit willen hebben. De spanning tussen het zoveel mogelijk willen vervoeren en het reserveren van capaciteit voor onderhoud zal er altijd zijn. Wil mevrouw Halsema hier eens inhoudelijk op ingaan in plaats van steeds met algemene uitspraken te komen?

Mevrouw **Halsema** (GroenLinks): Ik wil daar best inhoudelijk op ingaan. Het komt uiteindelijk neer op verantwoordelijkheidsverdeling en heldere verhoudingen. Vanzelfsprekend zullen er spanningen zijn, dat ontken ik niet. Er moet natuurlijk worden samengewerkt en dat zal af en toe problemen opleveren. Het naast elkaar plaatsen van twee gelijkwaardige concessiehouders vormt evenwel geen incentive voor samenwerking. Het lijkt mij eerder een incentive voor conflict.

De heer **Dijsselbloem** (PvdA): Mevrouw Halsema moet dan maar eens uitleggen waarom haar model, waarbij eerst een omvangrijke reorganisatie moet plaatsvinden en waarbij enorm veel nadelige effecten voor de reizigers zullen optreden, wel leidt tot een beter model van samenwerking.

Mevrouw **Halsema** (GroenLinks): Ik kom nog te spreken over mijn verdere bezwaren en dan hoort de heer Dijsselbloem het vanzelf. Het eerste punt van zijn betoog ben ik even kwijt, daar kom ik zo op terug.

De vervoerder zal twee stappen moeten doen om te mogen rijden. Hij moet een concessieovereenkomst sluiten met de minister en hij moet een toegangsovereenkomst sluiten met de beheerder. Na de ene overeenkomst moet de andere overeenkomst worden verkregen. Beide overeenkomsten kosten een van tevoren niet overzichtelijk bedrag. Dit komt naar mijn idee de effectiviteit van de overeenkomsten en heffingen niet ten goede; het zal eerder leiden tot conflicten.

Ik herinner mij het eerste punt van de heer Dijsselbloem. Hij zei dat het door mij voorgestelde model gepaard zou gaan met een grote bureaucratische reorganisatie. Ik vraag mij toch af waarop hij dat baseert. De taakorganisaties zijn uitgeplaatst en teruggehaald naar de Staat. Die ontwikkeling was in gang gezet. Het kost vervolgens evenveel administratieve en organisatorische handelingen om een en ander om te zetten in een structuur-NV als in een ZBO. Men kan niet zeggen dat een private organisatie minder rompslomp met zich brengt dan een ZBO.

De heer **Dijsselbloem** (PvdA): Mijns inziens bestaat er een groot verschil tussen een BV als onderdeel van de NV NS en datgene wat u wil. U vindt

dat een private organisatie niet deugt. Het moet een ambtelijke organisatie zijn, hiërarchisch in de lijn van V en W.

Mevrouw **Halsema** (GroenLinks): Dat is onzin. Het was een onderdeel van een groter bedrijf en het gaat, als het goed is, beginnen met onafhankelijk te zijn. Welke organisatie- en bedrijfsmatige structuur men daarvoor vervolgens kiest, is om het even. Volgens mij is er sprake van een geleenheidsredenering wanneer wordt gezegd: omdat het privaat was, is het organisatorisch gemakkelijker om het maar privaat te houden. De mensen die hiervoor verantwoordelijk zijn, moeten ongeveer dezelfde handelingen plegen.

Voorzitter. De mogelijkheid van meerdere concessiehouders voor het infrabeheer vertroebelt het beeld nog verder. Er is een groot aantal overeenkomsten nodig om de zaak een beetje te kunnen laten functioneren. De belangrijkste vraag is: wat kan de minister doen wanneer die overeenkomsten er voor bepaalde trajecten niet komen? Verder bestaat het gevaar dat beheerders eigen specifieke technische systemen gaan invoeren. Het veiligheidssysteem van Railinfrabeheer is al anders dan het Siemens veiligheidssysteem op de HSL. Ons lijkt dit ondoelmatig.

De minister heeft met de vierde nota van wijziging de sterke aansturing van de infrabeheerder verwisseld voor sturing door algemene voorschriften met als sanctie de dreiging van intrekking van de beheersconcessie en de eventuele gunning daarvan aan een ander bedrijf. De wet biedt zelfs de optie van meerdere concessiehouders voor deelgebieden. Een dergelijke opzet leidt onzes inziens tot onrust. Hiermee wordt immers het perspectief voor de beheerder op lange termijn verwisseld voor de korte termijn van de concessieduur. Dit kortetermijnperspectief is onzes inziens niet te repareren met concessievoorschriften. Een verandering van concessiehouder is een ingreep die wat ons betreft alleen verliezers zal kennen, in de eerste plaats de reiziger.

Voorzitter. Altijd zijn wij voorstander geweest van uitplaatsing van taakorganisaties en het terughalen van het juridische eigendom naar de Staat. De uitplaatsing van de taakorganisaties, met name Railed,

Halsema

is van belang voor een onafhankelijke positie van het capaciteitsmanagement. De inbedding van Railned bij de grootste vervoerder is terecht als onwerkbaar beschouwd. De nieuwe organisatiestructuur van de infrabeheerder, zoals nu wordt voorgesteld, lost dit probleem slechts voor een gedeelte op. De nieuwe beheersorganisatie heeft immers ook claims voor capaciteit, bijvoorbeeld voor onderhoud. Op welke wijze wordt gewaarborgd dat de Railned-afdeling in deze organisatie de claim van de beheersorganisatie onafhankelijk beziet?

De NMa ziet toe op de naleving van de marktregels. Ik vraag de minister wie erop gaat toezien dat de overeenkomsten tussen vervoerder en beheerder ook maatschappelijk optimaal zijn tegen de achtergrond van een optimaal gebruik van de spoorwegen? Dit gaat verder dan het toezicht met betrekking tot de marktregels. Ik verzoek de minister om hierop te reageren.

Voorzitter. Wij kennen zorgen over de wijze waarop verhoging van de sociale veiligheid met deze Spoorwegwet mogelijk wordt gemaakt. De verantwoordelijkheid hiervoor, bijvoorbeeld op stations, is verdeeld over verschillende partijen. De transferruimten vallen onder verantwoordelijkheid van de infrabeheerder; de ruimten bij de loketten betreffen de verantwoordelijkheid van de vervoerder; onduidelijk is wie verantwoordelijk is voor de toegangssystemen en de camera's. Samen met de heer Dijsselbloem heb ik een amendement ingediend om de minister formeel verantwoordelijk te stellen voor de fysieke voorzieningen, nodig voor de bestrijding van sociale onveiligheid.

De algemene beraadslaging wordt geschorst.

De vergadering wordt van 12.50 uur tot 14.35 uur geschorst.

Voorzitter: Van Nieuwenhoven

□

De **voorzitter**: Ingekomen is het bericht van het overlijden op 25 maart 2002 van de heer Gerardus Boekhoven, lid van de Tweede Kamer voor de fractie van de Partij van de Arbeid van 1951 t/m 1952 en van 1956 t/m 1959. Ik heb namens de Kamer deelneming betuigd.

De overige ingekomen stukken staan op een lijst die op de tafel van de griffier ter inzage ligt. Op die lijst heb ik voorstellen gedaan over de wijze van behandeling. Als aan het einde van de vergadering daartegen geen bezwaren zijn ingekomen, neem ik aan dat de Kamer zich met de voorstellen heeft verenigd.

Regeling van werkzaamheden

De **voorzitter**: Het woord is aan mevrouw Wagenaar.

Mevrouw **Wagenaar** (PvdA): Voorzitter. Gisteren bereikten ons via de krant berichten dat UPC de presentatie van haar jaarcijfers met een week heeft uitgesteld. Als een van de mogelijke oorzaken werd een op handen zijnd faillissement genoemd. Graag krijg ik een brief van de staatssecretaris van OCW – de heer Van der Ploeg – en de minister van EZ waarin zij ingaan op de vraag of zij afspraken hebben gemaakt dan wel willen gaan maken met dit kabelbedrijf en mogelijk andere kabelbedrijven die ertoe moeten leiden dat de basisvoorzieningen voor televisie en internet in stand blijven bij een mogelijk faillissement van zo'n bedrijf. Gegeven de actuele situatie ontvang ik die brief graag voor het weekend.

De **voorzitter**: Ik stel voor, het stenogram van dit gedeelte van de vergadering door te geleiden naar het kabinet.

Daartoe wordt besloten.

Aan de orde is de voortzetting van de behandeling van:

- **het wetsvoorstel Nieuwe algemene regels over de aanleg, het beheer, de toegankelijkheid en het gebruik van spoorwegen alsmede over het verkeer over spoorwegen (Spoorwegwet) (27482);**

- **het wetsvoorstel Aanvulling van de Wet personenvervoer 2000, strekkende tot invoering van een concessiestelsel voor het personenvervoer per trein (Concessiewet personenvervoer per trein) (27216).**

De algemene beraadslaging wordt hervat.

□

De heer **Poppe** (SP): Voorzitter. Door drukte in de fractie zag ik mij genoodzaakt dit dossier over te nemen van mijn collega Van Bommel. Het is een knap ingewikkeld en druk dossier, maar gelukkig ben ik er niet helemaal maagdelijk in. Ik stond namelijk als woordvoerder mede aan de wieg van de ellendige verzelfstandiging van de NS in 1995.

De krantenkoppen van de afgelopen week geven – voor de zoveelste keer, zou ik haast zeggen – een goed beeld van de situatie op het spoor. Ik las: "Internationale actie voor veiligheid in de trein", "Brandende trein legt treinverkeer Utrecht plat", "Treinverkeer Enschede-Groningen stilgelegd", "Vervoer giftige stoffen per trein verdubbeld" en "Inwoners veroordeeld tot auto". Dit laatste naar aanleiding van het vragenuurtje van verleden week. De situatie op het spoor schreeuwt om verbetering en het is zeer de vraag of die er komt met de voorliggende wetgeving. Bij de behandeling van deze voorstellen moeten wij ons de vraag stellen: gaan wij door met een totaal mislukt paars marktexperiment, gaan wij daar half mee door, of gaan wij daar niet meer door? Zoals u weet, is de SP voor een overheidsbedrijf waar het gaat om de basisvoorziening openbaar vervoer in ons land.

Voor de SP staat in ieder geval vast wat er sinds de verzelfstandiging – de vrijwel privatisering – van de NS in 1995 fout is gegaan. Het heeft in ieder geval weinig goeds opgeleverd. Dat was ook te voorzien. Ik verwijs maar naar mijn eigen teksten uit de discussies met het eerste paarse kabinet. Hoe de minister nu staat tegenover de ontwikkelingen die er sinds die tijd rondom het spoor zijn geweest, is niet erg duidelijk. Mevrouw Halsema vroeg zich al af of de minister wellicht het spoor bijster is. Dat vond ik wel een aardige vraag. Deze wet lijkt aan te geven dat de minister nog steeds positief staat tegenover de verzelfstandiging. Daaruit blijkt overduidelijk dat zij niet alleen geen regelmatig treinreiziger is, maar dat bij bovendien kennelijk niet veel reizigers spreekt, ook niet in de kantine van de volkstuin – ik heb begrepen dat zij er een heeft – waar waarschijnlijk wel veel treinreizigers zitten. Anders zou het haar wel opgevallen zijn dat de treinen slecht