

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