

## 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

## Poppe

onderhouden zijn, dat de zitplaatsen schaars zijn en dat storingen bij het rollend materieel veelvuldig voorkomen. Overigens zijn er ook storingen bij het materieel waarvoor de minister wél verantwoordelijk is, zoals de bovenleiding, de bielzen en alles wat daarop vastzit.

De vertragingen zijn de minister wel bekend, maar tegenwoordig vragen reizigers zich vrijwel dagelijks af of zij met de trein waar zij in zitten, überhaupt nog wel op de plaats van bestemming zullen aankomen. Het is de vraag of deze wetgeving hieraan iets zal veranderen. Ik waag het dit te betwijfelen. Of, een beetje duidelijker gezegd, ik geloof er niks van, want niets wijst erop. Het amendement op stuk nr. 21 – ik geloof dat het zojuist is ingediend – maakt de minister verantwoordelijk voor het openbaar vervoer. Dit is natuurlijk heel mooi, maar het maakt de minister dan wel verantwoordelijk voor een vrijwel geprivatiseerd of in verregaande staat van verzelfstandiging verkerend bedrijf. Dit is een politieke spagaat. Zo zie je dat de kruising van sociaal-democratie met liberalisme in de afgelopen jaren weinig vruchtbaars heeft opgeleverd. Dit is ook logisch, want wij weten allen dat een kruising van twee soorten meestal geen resultaat of een onvruchtbaar resultaat oplevert. Zo gaat het ook als je de filosofie van privatisering en die van de publieke taken met elkaar kruist. Het resultaat is een NS als een onvruchtbaar en vooral zeer koppig muilddier. Daarmee moet je dan reizigers en goederen vervoeren. Het is waarschijnlijk vervelend voor de minister om de NS met een onvruchtbaar muilddier te vergelijken, maar toch doe ik dit, want de spagaat die de minister nu moet uitvoeren om nog te redden wat er te redden valt, is eigenlijk veroorzaakt door een liberale minister. Zo zie je dat Paars eindigt in een voor deze samenleving onvruchtbaar product.

Wat vindt de minister nu het belangrijkste? De Europese regels, de winst van marktpartijen, de financiën van de overheid of toch het belang van de treinreiziger? Kennelijk kan zij hier niet zo goed uit kiezen. Gelet op het grote aantal wijzigingen in het wetsvoorstel en de langdurige en ingewikkelde discussie tot nu toe, is de minister maar aan het wikken en wegen, maar zij kiest in ieder geval niet eenduidig voor het belang van

de treinreiziger. Evenmin kiest zij duidelijk voor het treinpersoneel; ook de fractie van haar partij in deze Kamer doet dit niet duidelijk. Deze wet maakt wel duidelijk dat het hierbij meer gaat om het veranderen van een bedrijfseconomische structuur dan om het vervoer van mensen en om de mensen die dit vervoer verzorgen. En toch is het Nederlandse spoor daar ooit voor opgericht.

De heer **Dijsselbloem** (PvdA): Maar niet door de overheid.

De heer **Poppe** (SP): Inderdaad, het waren aanvankelijk private partijen. Maar het ging toen zo goed dat de overheid de zaak maar overgenomen heeft en er een staatsbedrijf van heeft gemaakt. Het werkte gewoon voor geen meter met al die geprivatiseerde bedrijven. Alleen dat al moet te denken geven, zou ik haast zeggen.

Maar goed, na een aantal aanpassingen behandelen wij vandaag eindelijk de Spoorwegwet en de Concessiewet. Een eerste constatering is dat er nog veel verbeteringen nodig zijn. Gelet op het vele commentaar op deze wetten en de tussentijdse aanpassingen zijn wij nog lang niet toe aan een eindoordeel van de Kamer. Zelfs met behulp van veel amendementen zal de wet naar verwachting niet volledig zijn en zal zij niet leiden tot praktische, betere resultaten, terwijl het daar toch eigenlijk om zou moeten gaan. Het lijkt erop dat de minister deze wetten wel als een vooruitgang ziet, maar vormen ze niet juist een wettelijke verankering van de huidige situatie op het spoor? Dat vrezen wij namelijk. Dit schiet natuurlijk helemaal niet op. Of vindt de minister ook dat de lat eigenlijk hoger zou moeten liggen, maar komt zij met haar liberale coalitiegenoten daarbij geen meter verder?

De Spoorwegwet is ook op te vatten als een soort "spijwetting", spijt over het te veel uit handen geven van zo'n belangrijke sector, zo'n belangrijke publieke zaak als het spoor, maar zonder bereidheid om in de verhoudingen tussen NS en overheid werkelijk grote, fundamentele veranderingen aan te brengen. Is het niet gewoon een poging om de huidige situatie zoveel mogelijk te handhaven doch wat meer invloed op de vervoerder te krijgen? Waartoe zal die slappe

poging leiden? Ik vrees tot te weinig! Is het niet noodzakelijk dat wordt erkend dat bij de verzelfstandiging en vooral daarna heel veel fout is gegaan en dat die fouten te voorzien waren? Ziet de minister geen relatie tussen de afgenomen dienstverlening en de omstandigheden waarin de NS na de verzelfstandiging moesten opereren? Ik hoor hierover graag de visie van de minister.

De SP is van mening dat het veel beter is om de spoorwegen geheel in overheidshanden te houden zonder delen uit te besteden aan bedrijven waarover de overheid onvoldoende zeggenschap heeft. Het gaat immers om een belangrijke publieke taak, om een publieke voorziening waarop de overheid maximale invloed dient te hebben om ervoor te zorgen dat het algemeen nut wordt gediend. Zowel praktisch als formeel dient daarom zowel de infrastructuur als het vervoer over het spoor onder de verantwoordelijkheid van de overheid te vallen.

Er is nu gekozen voor een soort getrapte verantwoordelijkheid. De minister is wel duidelijk verantwoordelijk voor het spoor maar kan met betrekking tot het vervoer op dat spoor haar verantwoordelijkheid afschuiven door te verwijzen naar de concessiehouder. Zo'n kruising lijkt ons niet erg vatbaar. Wij vinden het eigenlijk een beetje dom.

Wij hebben zowel principiële als praktische bezwaren tegen het gaan werken met concessies. Omdat concessies altijd beperkt zullen zijn in de tijd, zal de concessiehouder halverwege de periode waarschijnlijk minder bereid zijn om te investeren en zo ontstaat er nog meer achterstand in de kwaliteit van het materieel dan thans het geval is. Ook onderhoud wordt niet gezien als investering maar als lastenpost, want er moet winst gemaakt worden. Als er scherp ingeschreven moet worden op een concessie, zou dat ook wel eens ten koste kunnen gaan van bijvoorbeeld het onderhoud, het materieel en de rechtspositie van het personeel. Hoe ziet de minister dit? Ik heb diezelfde vraag gesteld aan haar voorgangster op dit departement, mevrouw Jorritsma. Het antwoord was: wat de markt doet, is altijd welgedaan. Ik heb toen gezegd dat dit erg vervelend was, omdat ik de minister niet kan bellen als het fout gaat op de markt en heb haar gevraagd mij het telefoonnummer van de markt te willen geven. De

## Poppe

minister moest erkennen dat zo'n telefoonnummer niet bestaat.

Duidelijk is dat een belangrijke functie in de Nederlandse samenleving – het openbaar vervoer, het spoor: een publieke taak – overgegeven wordt aan een marktmechanisme dat wij zelf niet in de hand hebben, niet kunnen opbellen en waartegen geen actie gevoerd kan worden. Ook kan de minister daarop te weinig worden aangesproken. Als wij dat doen, heft zij de handen omhoog en zegt dat zij niet over het personeelsbeleid gaat. Ik heb dat hier al eens meegemaakt.

Begin dit jaar heeft de minister het vertrouwen in de directie van de NS opgezegd. Zij kon niet zelf de directie wegsturen maar gaf hiermee duidelijk aan dat de situatie bij de NS erg onbevredigend was. Nu de minister onlangs nog geconfronteerd is met haar gebrek aan zeggenschap over de NS, is het toch verwonderlijk dat zij deze gelegenheid niet aangrijpt om die zeggenschap heel fors uit te breiden. Welke middelen heeft de minister in de toekomst om een slecht functionerende directie weg te sturen? Welke mogelijkheden houdt de minister over om in te grijpen, behalve dan het eisen van een geldsom en het geheel of gedeeltelijk intrekken van de concessie? Dat laatste schiet natuurlijk ook niet op omdat dan de kans groot is dat alles helemaal stil komt te staan. En als de overheid een geldsom vraagt, is de kans groot dat de reiziger die boete moet betalen met zijn kaartje. Wat verwacht de minister van de mogelijkheden die zij heeft? Een ding is zeker, de treinen gaan daardoor niet op tijd rijden.

De nieuwe directie van de NS heeft een andere koers uitgezet dan de voorgaande directie. Dat kan hoopvol zijn. De belangrijkste doelstelling is niet het maken van meer winst, maar werken aan de wensen van de klant. De heer Noordzij heeft hierover allerlei mooie dingen gezegd. Wij willen hem daarin zeker steunen, dat moge duidelijk zijn. Maar denkt de minister dat zij hem hierin steunt met de voorliggende wetgeving? Het heeft er alle schijn van dat de directeur van het bedrijf de belangen van de reiziger wel wil dienen, terwijl de minister eigenlijk bezig is de belangen van de markt te dienen. Is de minister van mening dat de NS-directie met deze wetten beter

kan voldoen aan de publieke taak of blijft marktwerking het hoogste doel? Volgens de memorie van toelichting bij het wetsvoorstel Spoorwegwet kent de wet vier uitgangspunten: de overheid is verantwoordelijk voor de zorg voor de infrastructuur, het verdelen van de capaciteit ervan, het stellen van randvoorwaarden voor het gebruik, en de veiligheid.

De heer **Dijsselbloem** (PvdA): De heer Poppe blijft een beetje steken in algemeenheden. Hij heeft het er steeds over dat marktwerking in deze wet het hoogste doel is. Kan hij inhoudelijk onderbouwen waaruit hij dat afleidt? Waar leest de heer Poppe dat?

De heer **Poppe** (SP): Het is door de hele wetgeving heen te lezen. Er wordt niet teruggekomen op de verzelfstandiging. Er wordt niet uitgegaan van een 100% publieke taak; er zit nog een privaat belang bij. Concessies gelden tot 2015. Wat gaat er daarna gebeuren? Immers, dan zal geconcurrereerd kunnen worden op het spoor. Er wordt niet onverbloemd gezegd dat wij af moeten van die verzelfstandiging, dat het weer een overheidsbedrijf moet zijn met een volledige verantwoordelijkheid voor de overheid, gecontroleerd door de Kamer.

De heer **Dijsselbloem** (PvdA): Verzelfstandiging van een NV die nog volledig staatseigendom is, heeft toch helemaal niets te maken met marktwerking?

De heer **Poppe** (SP): De heer Dijsselbloem moet beter om zich heen kijken. Ik ken veel bedrijven die een overheidsgerelateerde NV zijn, en noem als voorbeeld Afvalverwerking Rijnmond. Dat is een compleet privaat bedrijf. Het koopt private bedrijven op, het koopt buitenlandse bedrijven op die gewoon privaat blijven. Het is slechts in schijn een publieke zaak. De directie functioneert gewoon als een directie van een commercieel bedrijf. Het bedrijf gaat voor de winst, het gaat voor het veroveren van de markt en dat soort zaken meer, die allemaal ten koste gaan van de tarieven voor het verbranden van huisvuil van de bevolking. Zo zijn er meer voorbeelden te noemen van overheidsbedrijven die via verzelfstandiging op de markt zijn

losgelaten en waarvan de directies functioneren als vrije jongens op de markt. Dan heeft de overheid, ook al is zij 100% eigenaar, er nauwelijks meer echte invloed op. Immers, ook de raad van commissarissen moet voor het belang van het bedrijf gaan en niet voor het belang van de publieke zaak van de samenleving. Die stap is ook op het gebied van de NS een stap te ver geweest, waardoor de invloed van de samenleving is verdwenen. Het is te ver uit elkaar gegaan. Ik heb deze minister van Verkeer en Waterstaat vragen gesteld over de onveiligheid. Dat had met het personeelsbeleid te maken. De minister riep dat ik niet bij haar moest zijn, omdat zij niet over het personeelsbeleid gaat. Ik wijs erop dat het ging om zeer onveilige situaties op het spoor. Ik hoop dat hiermee duidelijk is wat ik bedoel. De heer Dijsselbloem kan het algemeen noemen, maar zijn verhaal was... Nou ja, laat ik er maar niets over zeggen.

Ik heb al gezegd dat wij een aantal dingen steunen. Ook dat de taakorganisaties meer bij elkaar worden gebracht heeft onze steun. U merkt hoe positief wij kunnen zijn. De strikte scheiding tussen enerzijds de zorg voor de infrastructuur en anderzijds het leveren van vervoersproducten op die infrastructuur vinden wij ongewenst, absoluut onverstandig, een beetje dom. Die twee aspecten zijn niet los te koppelen. Zonder infrastructuur is er geen vervoer mogelijk en zonder vervoer is de infrastructuur overbodig. Als er nu wat fout gaat met de infrastructuur, roept de machinist om: beste mensen, wij staan stil, maar ik weet niet waarom. De vervoerder zal over het algemeen het beste zicht hebben op de kwaliteit en de kwantiteit van de infrastructuur. Deze strikte scheiding kan of zal leiden tot slecht onderhoud van de infrastructuur. Ik heb daar voorbeelden van. Van het spoor waar in Hengelo de chloortrein over rijdt, kon ik de bouten waar de rails mee op de biels vastzitten, zo verwijderen. Die bielzen waren zo verrot dat ze alleen nog maar goed waren om champignons op te kweken. Die situatie bestaat nu nog.

Daarnaast behoren volgens de Socialistische Partij beide onderdelen gezamenlijk tot de publieke voorziening van de spoorwegen, waardoor een scheiding ongewenst en dus dom is. In oktober 2000 heeft

## Poppe

de minister de situatie in Japan geroemd. Daar zijn inderdaad kennelijk voordelen behaald, maar wel duidelijk is dat een splitsing van verantwoordelijkheid voor rails en rijdend materieel leidt tot een systeem waarin die verantwoordelijkheid niet meer duidelijk is. Ik gaf net het voorbeeld van de machinist die zei "we staan stil, maar waarom weet ik niet", als hij het al zegt. Een ander probleem dat de splitsing met zich brengt, is dat de verkeersleiders dan in steeds mindere mate voormalige machinisten zijn die het spoor en de stations goed kennen en het hele spoorweggebeuren in hun genen hebben zitten. De belangrijkste les uit Japan is dan ook om spoor en rijdend materieel niet te splitsen.

Een basisuitgangspunt voor de Spoorwegwet is dat het vervoer verzorgd wordt door marktpartijen in concurrentie, althans dat is uiteindelijk de uitwerking. Dat is dus uitgewerkt in de Concessiewet. Maar het uitgangspunt is zeker voor het personenvervoer over het spoor zowel onuitvoerbaar als onwenselijk. In de praktijk is er in Nederland slechts één bedrijf met expertise om het personenvervoer te regelen, en dat is de NS. Dat beseft de minister ook wel, maar toch blijft concurrentie het uitgangspunt van de wet. Daar ging het mij om, mijnheer Dijsselbloem. Waarom is dat? Waarom deze marktfundamentalistische ideologie? Het is namelijk puur ideologie dat de markt het beter zou doen, dat zo'n concurrentie beter zou werken. Waar hebben wij gezien dat dat goed gaat? Ik heb daar geen voorbeelden van.

Het personenvervoer over het spoor is een monopolie en dat zal het voorlopig ook nog wel blijven. Met een goed functionerend monopolie ten dienste van de publieke zaak heeft de SP geen problemen. De SP heeft wel problemen met geprivatiseerde bedrijven die op de markt concurreren en er een zootje van maken en waar niks uit de verf komt. Daar hebben wij problemen mee. Ik heb niks tegen een goed lopend, democratisch gecontroleerd monopolie. Natuurlijk zijn er in het verleden wel fouten gemaakt, zoals verambtelijking, het achteroverleunen van mensen, geen innovatie, maar daar zijn wij zelf allemaal bij geweest. Nu zijn wij daar zelf niet meer bij en dat is het probleem. Erkent de minister dat er feitelijk

sprake is van een monopolie? Is het dan niet beter om dat monopolie dan maar volledig in overheidshanden te houden met als reden de democratische controle die wij hier kunnen uitoefenen? Dan is naar mijn mening het publieke belang het best gewaarborgd. Waarom doen wij dat niet? Ik krijg graag een visie van de minister daarop: wat is daar nu echt mis aan? Van mevrouw Jorritsma weet ik dat, maar van mevrouw Netelenbos nog niet. Van haar hoor ik dat ook graag.

Uit het voorgaande mag duidelijk zijn dat de SP veel bezwaar heeft tegen het wetsvoorstel. De bezwaren zitten voor een belangrijk deel in de hoofdlijn ervan: het liberale marktstandpunt. Om het niet op voorhand helemaal af te wijzen en het daarbij te laten, heb ik toch een aantal amendementen ingediend die, als zij worden overgenomen of aangenomen, de wet een zekere sociale kant of, beter gezegd, publieke kant geven. Graag blijven wij constructief meedenken – u weet hoe wij zijn – om op te komen voor de belangen van de reiziger, maar ook voor de belangen van het personeel.

De reizigers hebben begin dit jaar in een enquête van de SP aangegeven dat ook zij de concurrentie tussen particuliere bedrijven in het openbaar vervoer niet zien zitten. Volgens de treinreizigers dient de NS weer een gewoon overheidsbedrijf te worden. Dat is de mening van de klant, en die was koning. In Nederland heeft de koning weinig te vertellen, dat weet ik, maar ik hoop dat deze koning, namelijk die klant, wel wat te vertellen krijgt. Daar ben ik wel weer voor. Ook het personeel van de NS deelt in overgrote mate deze mening. Dan bedoel ik het personeel dat ervoor zorgt dat u met de trein van A naar B kunt. De politieke bemoeienis met de NS heeft de reiziger en het personeel tot op heden geen enkel voordeel opgeleverd. Met politieke bemoeienis bedoel ik de verzelfstandiging, de Haagse privatisering. Die heeft geen voordeel opgeleverd en met deze Spoorwegwet en deze Concessiewet wordt dat er niet beter op. Er wordt althans veel te weinig vooruitgekeken en er worden te weinig middelen gebruikt om werkelijk verandering in de situatie te brengen. Onze fractie vindt dat een gemiste kans.

De heer **Dijsselbloem** (PvdA): Ik

dacht dat u een aantal zinnen geleden al hebt gezegd dat u, als die drie amendementen die er liggen worden aangenomen, de Concessiewet wilt steunen. Begrijp ik dat goed?

De heer **Poppe** (SP): Nee, dat heeft u niet helemaal goed begrepen. Wij moeten dat nog eens bekijken. Wij moeten dat nog eens bekijken. Ik heb gezegd dat het dan ietsje socialer, ietsje "publiek belangeriger" wordt. Maar of dat voldoende is, daar wachten we nog even op, hoor.

Het is een gemiste kans om werkelijke fundamentele stappen te nemen. Het blijft een beetje "doorhinkelen op twee gedachten". De zorg van de minister voor de aanleg van hoofdspoorweginfrastructuur, verwoord in artikel 5 van de Spoorwegwet, is natuurlijk terecht. Helaas is dat artikel wel heel kort en onuitgewerkt. Zo staat er niet in hoe voor de aanleg van hoofdspoorweginfrastructuur zorg wordt gedragen. Welke instantie gaat de aanleg van infrastructuur uitvoeren? Hoe gaan de studies naar eventuele spooruitbreidingen plaatsvinden en door wie? Wij hebben daarover een amendement, waarop ik graag de reactie van de minister hoor. De Spoorwegwet moet op dit punt dus nog duidelijker worden aangescherpt, want anders zullen de verschillende partijen naar elkaar blijven kijken, in plaats van actie te ondernemen. Dat hebben we de afgelopen jaren al te veel gezien.

Ik noemde al het praktische bezwaar dat aan concessieverlening kleeft. De SP blijft bezorgd over de investeringen die zullen worden gedaan als een concessieovereenkomst tegen het einde loopt. Diezelfde zorg heb ik uitgesproken over de privatisering van het stads- en streekvervoer, oftewel de bus. Zelfs nu in de wet is opgenomen dat de oude concessiehouder de nieuwe concessiehouder kan verplichten om materiaal over te nemen, zijn er absoluut nog geen voldoende investeringsprikkels voor de kwaliteit. Misschien zelfs integendeel, want als geen zekerheid bestaat over het krijgen van de concessie is er geen enkele reden, op het laatst nog te investeren in onderhoud en nieuw materieel. Een vervolg daarvan is dat de nieuwe concessiehouder nu wettelijk verplicht wordt, de oude troep die dan is ontstaan bij de eerste concessiehouder over te nemen. Daarvoor moet hij weer veel

## Poppe

betalen, zodat hij eerst de investering eruit zal moeten halen, voordat hij aan innovatie toekomt. Dat zou wel degelijk een rem kunnen zijn op innovatie van het materieel van het openbaar vervoer. De oude concessiehouder zal – dat is logisch – een zo goed mogelijk financieel resultaat willen boeken, ook wel winstmaximalisering genoemd, om aan het einde van de concessieperiode laag in te kunnen schrijven voor een nieuwe concessie.

Investeringen zullen het bedrijfsresultaat negatief beïnvloeden, waardoor een lage inschrijving moeilijker wordt. Die investeringen zullen in een later stadium van de concessieperiode dan ook weer achterblijven. Zo zien we dat er als het gaat om de kwaliteit van het materieel en de dienstverlening een neerwaartse spiraal ontstaat, die het gevolg zou kunnen zijn van deze voorstellen. Hoe denkt de minister over deze risico's? Kan zij ons hierover geruststellen, door de harde garantie te geven dat er ook aan het einde van de concessieperiode nog voldoende initiatief zal zijn tot investeren in innovatie van het materieel? Zijn er naar de mening van de minister voldoende eisen met betrekking tot de kwaliteit van het materieel en de dienstverlening? Dat is nu terecht een probleem. Ik weet niet of dat, als we na 2015 overgaan tot concessieverlening, een verbetering teweeg zal brengen. Dat hebben we ook gezegd bij de verzelfstandiging van het stads- en streekvervoer, de bus.

De nieuwe wet biedt volgens de SP onvoldoende zekerheid voor het personeel van de spoorvervoerder. Een verbod op gedwongen ontslagen bij de overgang van de ene naar de andere concessiehouder lijkt mij dan ook wel zeer gepast in deze wetten – dat moet er vooral niet uit – maar ik wijs erop dat, als de concessie eenmaal is overgegaan en een bedrijf hoog heeft ingeschreven om de concessie te krijgen, dat bedrijf moet bezuinigen, waartoe een reorganisatie wordt gepleegd en dan is niemand zijn arbeidzame leven meer bedrijfszeker. Dat is dus een half ei, en naar ik vrees kan dat snel oplopen naar een lege dop.

Er staat in de Spoorwegwet dat de productiemiddelen moeten worden overgenomen, tenzij de oude en de nieuwe concessiehouder anders overeenkomen. Dat suggereert niet alleen dat ontslag mogelijk is, maar

ook dat materieel straks ergens aan de kant kan staan te roesten. Hoe zit dat? Wat betekent de zinsnede: "...tenzij de oude en de nieuwe concessiehouder anders overeenkomen"? Welke vrijheid biedt dat?

Deze onzekerheid is voor het personeel onaanvaardbaar. Er moet letterlijk een verbod op ontslag in de wet worden opgenomen, evenals een verwijzing dat mogelijke reorganisaties na de overname om winstgevend te blijven, gezien de hoge investering voor het verkrijgen van de concessie, niet mogen leiden tot ontslag. Ik weet niet hoe dat het beste kan worden geformuleerd, maar ik acht de minister daar redelijk verstandig in. Er moet in ieder geval iets worden opgenomen, want anders is het een lege dop of een half ei. Waarom wil de minister de rechten van het personeel niet beter beschermen via het opnemen van een ontslagverbod, ook nadat de concessie is overgenomen en de volgende concessiehouder gaat draaien?

De heer **Van Walsem** (D66): Tot hun 65ste?

De heer **Poppe** (SP): Ontslag mag niet plaatsvinden als gevolg van concessieovername, concurrentie en alles wat daaruit voorkomt, maar wel als er gewone ontslagredenen zijn, zoals die er ook zijn in normale omstandigheden. Ik zeg dat vooral tegen de liberalen die recht voor mij zitten.

De sanctiemogelijkheid is ook een reden tot zorg. Indien de concessiehouder niet voldoet aan de prestatie-eisen, kunnen er sancties opgelegd worden. Het betalen van een geldsom is een mogelijke sanctie. Een probleem hierbij is dat de concessiehouder maar één bron van inkomsten heeft die hij zelfstandig kan verruimen, en dat is het spoorvervoer van goederen en mensen. De concessiehouder kan deze geldsom betalen door te bezuinigen op het spoorvervoer en dat betekent dat de dienstverlening achteruit zal gaan. Een andere mogelijkheid is het verhogen van de tarieven om de som bij de klant weg te halen. Bovendien kan hij beide doen: zowel op materieel bezuinigen als de tarieven verhogen. Dat heeft een verslechtering van de veiligheid en de dienstverlening op het spoor tot gevolg. Hierdoor worden de slachtoffers van de achterblijvende

prestaties ook nog eens het slachtoffer van de opgelegde sanctie. Het lijkt mij een moeilijke spagaat om daaruit te komen. Daarom vraag ik aan de minister of de mogelijkheid bestaat dat de reiziger in dit geval dubbel gepakt wordt. Het ging al niet goed, daarom komt er een boete. Vervolgens blijft het niet goed gaan en moet hij ook nog eens een hoger treinkaartje betalen. Wat gaat de minister doen om ervoor te zorgen dat dit de reiziger niet overkomt bij een wanprestatie van de concessiehouder? Welke garanties gaat zij daarvoor bieden?

Een laatste voorstel dat ik hier aan de minister wil doen, is om de eisen die aan de concessiehouder bij de concessieverlening gesteld worden, in de Concessiewet op te nemen. Zo zal in elke concessieovereenkomst in ieder geval een minimumeis gesteld moeten worden aan zowel de vertrek- als de aankomstpunctualiteit. Dat is een belangrijke eis om de reiziger enige zekerheid te geven over de kwaliteit van het treinvervoer. Bovendien geeft dat de reiziger, als hij in de trein stapt, zekerheid dat hij op de plaats van bestemming aankomt zonder op twee bussen over te hoeven stappen.

De frequentie van de treinen moet ook vastgelegd worden in de concessieovereenkomst, evenals een indicator voor de zitplaatscapaciteit. Een en ander moet een kaalslag van het spoorwegvervoer voorkomen. Ik heb net aangegeven hoe dat kan: als je hoog inschrijft, kun je op allerlei dingen bezuinigen. Dat mag niet ten koste van de zitplaatscapaciteit gaan. Kan de minister duidelijk maken hoe zij de kwestie van de tarieven en de zitplaatsen goed wil regelen?

Verder dient er duidelijkheid te zijn over de tarieven die aan de reiziger doorberekend mogen worden. Ik wil daarom van de minister horen dat zij bereid is om zich ook met de tarieven te bemoeien en te zorgen dat niet van alles en nog wat in de tarieven doorberekend wordt. Er moet een heldere structuur zijn op dat punt. Hierbij dienen maximale bedragen vastgesteld te worden, zodat het openbaar vervoer laagdrempelig kan blijven. Ik kan beter zeggen: kan worden, want het is al niet meer zo laagdrempelig.

De CDA-fractie heeft intussen ook het inzicht gekregen dat het pakket van eisen bij de concessieovereenkomst best uitgebreid mag worden. Daar zijn wij blij mee. Eind

## Poppe

2000 werd een motie van de SP-fractie om de zitplaatscapaciteit op te nemen als prestatie-indicator slechts gesteund door de fractie van GroenLinks. De CDA-fractie was het spoor toen nog bijster. Gelukkig zien wij nu een amendement van de heer Eurlings om het pakket van criteria voor de prestatieafspraken uit te breiden, ongeveer zoals wij in onze motie hadden omschreven. Het is hartstikke fijn dat ook bij het CDA het licht is gaan branden. De SP-fractie ziet deze eisen graag opgenomen in de Concessiewet.

Wij zijn verheugd over het amendement van mevrouw Halsema waarmee wordt beoogd, de integratie van vervoerbedrijven in het gehele openbaar vervoer te vergemakkelijken. In onze ogen dient de chipcard zo snel mogelijk in het gehele openbaar vervoer ingevoerd te worden. Dat is goed voor de toegankelijkheid en de veiligheid. Dit amendement kan rekenen op de warme steun van de SP-fractie. Wil de minister een snelle invoering van de chipcard bevorderen? Als dit niet als eerste bij de NS kan, dan moet dit maar bij de grote stedelijke vervoerbedrijven, zoals in Amsterdam en in Rotterdam.

Voorzitter. Ik ben aan het eind van mijn betoog gekomen. Ik ben het spoor gelukkig niet bijster. Het gaat om twee zeer complexe wetten. Een publieke voorziening met een unieke infrastructuur op een verantwoorde wijze onder concurrentie brengen, is een buitengewoon moeilijke, zo niet onmogelijke opgave. Wij vinden het volstrekt ongewenst om daartoe over te gaan, maar de start is nu eenmaal gemaakt onder Paars 1. Het is goed om aan het eind van Paars 2 te constateren dat deze kruising tussen sociaal-democratie en liberalisme niet vruchtbaar is gebleken. Wij moeten terug naar een situatie waarin de publieke taak weer op de eerste plaats komt. De democratisch gelegitimeerde overheid moet volledige zeggenschap hebben over het openbaar vervoer over het spoor. Daar blijft de SP voorlopig voor gaan.

□

De heer **Van Walsem** (D66):  
Voorzitter. Het openbaar vervoer is van vitaal belang voor onze mobiliteit en dus ook voor onze economie. De verantwoordelijkheid voor het kernnet is een publieke zaak

waar de politiek – de overheid – geen afstand van kan en mag nemen. Het is de afgelopen jaren gebleken dat de burger zich bij het disfunctioneren van de NS tot de politiek wendt en van haar verwacht dat zij, het liefst zo snel mogelijk, oplossingen biedt om de klachten te verhelpen. Zowel het parlement als de minister voelde zich de afgelopen jaren wat onmachtig, hetgeen voor velen en ook voor mij een frustrerende ervaring was. Wij waren het erover eens dat ons uiterst druk bezette kernnet geen concurrentie op het spoor toeliet. Concurrentie om het spoor via concessies zou de oplossing zijn om de voordelen van de tucht van de markt te kunnen plukken.

Het kernnet blijft een vitaal publiek belang waar de overheid haar verantwoordelijkheid ten volle voor moet nemen. De directie of het management – dit is nog nader te definiëren – gaat een prestatiecontract aan met de overheid. Bij structureel falen wordt de directie c.q. het management vernieuwd; een soort contractmanagement. Wij hebben dit niet meer teruggevonden in het voorstel, maar dit lijkt ons nog steeds de beste methode. Uiteindelijk is het enige instrument dat wij hebben om de zaak naar onze hand te zetten, het vernieuwen van directie of management. Allerlei ingewikkelde constructies om 20.000 man personeel en miljarden aan materieel over te dragen aan een nieuwe concessiehouder zijn eigenlijk onwerkbaar, terwijl het doel is een beter management met behoud van personeel en materieel. Een ander instrument is benchmarking inclusief “name and shame” als een extra prikkel om te presteren.

Een langdurige vergunning – voor mijn part voor 30 jaar of langer, maar wellicht moet op grond van Europese regelgeving een termijn genoemd worden – is een stimulans voor de juiste investeringen en geeft zekerheid en rust voor het personeel. Dit kan de kwaliteit alleen maar ten goede komen en daar kiezen wij dan ook voor.

Scheiding van de infrastructuur en de exploitatie van vervoer is een uitgemaakte zaak. De overheid is verantwoordelijk voor aanleg en onderhoud en voor het beheer van het totaal. Dat geldt dus ook voor de kleinere aanpassingen. Regel dit helder, zodat iedereen weet waar hij aan toe is.

Om van de vervoerders prestaties te kunnen eisen, moet de overheid de voorwaarden scheppen die dat mogelijk maken. Een duidelijke definiëring van de basiskwaliteit van de infrastructuur is hiervoor noodzakelijk. Capaciteitsverdeling hoort bij diezelfde overheid. Eventuele geschillen moeten worden voorgelegd aan de toezichthouder, in casu de NMa. De taakorganisaties moeten in handen zijn van de overheid. Overigens had ik de verkeersleiding liever teruggezien bij de NS, zoals ik in mijn schriftelijke inbreng bij dit wetsvoorstel heb geschreven. Ik heb echter begrepen dat het zoveel energie, tijd en ellende zou kosten om dat weer terug te sluiten, dat ik dat maar vergeet.

De plotselinge ommezwaai van de minister om de uitvoering privaat te regelen heeft D66 niet begrepen. De verantwoordelijkheid voor de infrastructuur en een objectieve capaciteitstoedeling zijn het beste gewaarborgd bij een publieke regeling. De taakorganisatie moet op korte termijn, zoals al eerder was voorgesteld, een ZBO worden met een raad van toezicht. Kan de minister de vraag beantwoorden of de scheiding van de verkeersleiding op knooppunten en netwerken wenselijk is?

De versterking van de invloed van de consument via een gekwalificeerd adviesrecht en een adviesrecht aan het bestuursorgaan van de concessieverlener is een goede zaak. Verder kan het onzes inziens niet gaan. Bewaking van het consumentenbelang is uiteraard ook een verantwoordelijkheid van de politiek c.q. de overheid. In de Concessiewet is een en ander uiterst ingewikkeld en niet erg transparant. De waardebepaling blijft vaag. Het op een evenwichtige wijze recht doen aan de belangen van beide partijen wordt een knap ingewikkeld onderhandelingsproces. De waardebepaling moet op objectieve gronden plaatsvinden. Daarom wordt een uniforme grondslag voor de waardebepaling van de productiemiddelen opgenomen in de Concessiewet. Bij de overgang van het management, feitelijk de leidinggevend, blijft vaag wie dat zijn. Is een en ander wel in te bedden in ons huidige arbeidsrecht? Kunnen feitelijke leidinggevend ook wél overgenomen worden door de nieuwe concessiehouder?

## Van Walsem

Concessie en capaciteitstoewijzing kunnen onzes inziens niet losgekoppeld worden. Dit is namelijk ook van invloed op de waarde van de concessie. Het voorstel is dus niet goed. Wij willen graag een koppeling. Anderen hebben er ook over gesproken. Kan en moet het ministerie van Verkeer en Waterstaat niet ook een belangrijke rol spelen bij de overgang van kennis naar de provincies inzake de regionale concessies? Leasecontracten kunnen een obstakel vormen voor de overdracht van materieel van de zittende concessiehouder naar de nieuwe. Hoe is dat op te lossen? Ik kan allerlei problemen opnoemen die vastzitten aan leasecontracten, maar ik neem aan dat die hier bekend zijn. Ik wil graag horen hoe de minister deze denkt op te lossen, en dat allemaal in de tijdspanne van drie maanden na de inwerkingtreding van de Concessiewet. Is dat niet te kort om tot een volledige overeenstemming te komen over de waarde van de rechten en verplichtingen die zijn verbonden aan het materieel? Is het niet beter om er eerst voor te zorgen dat er overeenstemming is en daarna de Concessiewet in werking te laten treden?

Dan kom ik op de aanvaarding onder voorbehoud, artikel 29a. Indien een concessie niet is aanvaard, zou de vervoerder strafbaar zijn. Er moet natuurlijk wel gereden worden. Moet dit niet anders worden geregeld? Geeft een gedeeltelijke intrekking van de concessie geen onoverkomelijke bezwaren? Ik wijs op de rendabele en de minder rendabele lijnen en op het niet altijd één op één kunnen toewijzen van personeel en materieel op het gedeelte dat wordt ingetrokken. Wat te doen met productiemiddelen zoals de ICT-systemen bijvoorbeeld, die niet te scheiden zijn en ook na verlies van de concessie voor de zittende concessiehouder nog nodig zijn?

Tot slot ga ik in op de positie van NS Vastgoed NV. Ik heb hier al eerder over gesproken. Wat de heer Dijsselbloem daarover vanochtend heeft gezegd, heb ik in het verleden ook al gezegd. Die steun vond ik eigenlijk erg aardig. Misschien komen wij nu toch samen verder. Ik heb gezegd dat de grondpositie van de NS in grote en kleine steden dermate belangrijk is dat een gedeelte van het ruimtelijke-orderingsbeleid door de NS wordt bepaald. Ik vind dat wij dat moeten

doen. Ik zou het vastgoed, afgezien van de grond langs de spoorlijnen, graag terug zien bij de overheid. Ik steun het amendement van de heer Dijsselbloem op dat punt.

De heer Van den Berg heeft op stuk nr. 30 een amendement ingediend dat ertoe strekt dat het financiële verslag van een ZBO bij de Kamer moet worden ingediend voor 1 juli 2003. Gezien de VBTB-discussie en de Comptabiliteitswet zou ik daar 1 maart 2003 van willen maken. Misschien kom ik zelf met een amendement van die strekking, tenzij het anderszins geregeld wordt.

□

De heer **Eurlings** (CDA): Mevrouw de voorzitter. De CDA-fractie heeft in tal van debatten als haar mening naar voren gebracht dat de grote uitdaging op de Nederlandse "mobiliteitsmarkt" is, mensen meer alternatieven te bieden. Dat geldt voor de mensen die iedere dag achteraan in de file moeten aansluiten, maar het betreft ook het bieden van een realistisch product aan mensen die voor het openbaar vervoer kiezen. Nu loopt het én op de weg én in het openbaar vervoer vast.

Wij hebben al vaker gezegd dat je, voordat je überhaupt kunt of moet denken over extra beprijzingsmethodes op de weg, er eerst voor moet zorgen dat in het openbaar vervoer mensen een realistisch alternatief hebben. Op dat vlak is heel veel te winnen. In een eerder debat heb ik als voorbeeld het grote Parijs genoemd, waar zo'n 20% van de mensen zich per openbaar vervoer beweegt. Nederland, maar ook de Randstad die toch ook een soort van deltametropool is, steekt daar schraal tegen af.

Wij komen van ver, want het alternatief werd de laatste jaren niet beter, maar slechter. Het afgelopen najaar is de dienstverlening van de Nederlandse Spoorwegen op een historisch dieptepunt beland.

De heer **Stellingwerf** (Christen-Unie): U zegt dat 20% van de mensen in Parijs van het openbaar vervoer gebruik maakt. Vindt u dat veel?

De heer **Eurlings** (CDA): Ik heb een gezonde ambitie wat dat betreft. Als je naar het algemene Nederlandse beeld kijkt, mogen wij in zo'n

dichtbevolkt land de lat best hoger leggen. U kent ons pleidooi voor een snel rondje Randstad en het opschalen van de snelheid bij gewone intercityverbindingen. Een goed openbaar vervoer mag ons best wat waard zijn, om de woorden van mijn ex-collega Gert Leers te gebruiken. Er is zeker winst te behalen.

De heer **Stellingwerf** (Christen-Unie): Dat waardeer ik ook. Ik vroeg mij af of u wel de juiste stad vergelijkt met Nederland. Ik denk dat in Amsterdam meer mensen van het openbaar vervoer gebruik maken dan in Parijs. Ik ken die cijfers niet exact, maar 20% is uitermate laag. Er zijn steden waar 80% gehaald wordt.

De heer **Eurlings** (CDA): Dat weet ik, mijnheer Stellingwerf, maar in Amsterdam gaat het om afstanden van een paar kilometer. Als je Parijs op de landkaart van Nederland legt, heb je bijna de oppervlakte van de provincie Utrecht. Om in Randstad-terminen te spreken vond ik dat een aardige vergelijking, gezien alle discussies die wij hebben gehad over het rondje Randstad. Ik ken uw pleidooi voor een goed openbaar vervoer goed genoeg om te hopen dat ik uw interventie niet zo moet opvatten dat ik mijn ambitie naar beneden moet bijstellen. Dat zal niet de portee van uw opmerking geweest zijn.

Minister **Netelenbos**: Misschien kan ik de heer Eurlings een beetje helpen. Bij het woon-werkverkeer tussen Utrecht en Arnhem maakt 50% van de mensen gebruik van het openbaar vervoer.

De heer **Eurlings** (CDA): Dat is een verbinding tussen twee steden. U kunt zichzelf wel op de borst kloppen, maar ik vind dat u een internationale vergelijking moet maken. Ik wil nog wel eens zien wat de Nederlandse reiziger vindt van de kwaliteit van het openbaar vervoer. Wij kunnen alleen een verbetering doorvoeren in de kwaliteit van het openbaar vervoer als wij de problemen van nu durven erkennen. Met het wegwiiven daarvan komen wij er niet. Ik vind uw voorbeeld van zo-even een weinig vruchtbare bijdrage aan het debat.

Voorzitter. De problemen zijn groot en wij komen van ver. Ik steek ook de hand in eigen boezem. Achteraf

## Eurlings

bekeken is de manier van verzelfstandiging van het spoorbedrijf in 1995 op z'n zachtst gezegd niet geheel doordacht te noemen. De ideeën van de beursgang, waar wij nooit voorstander van zijn geweest, hebben nog veel contraproductiever gewerkt. De NS dacht wel degelijk dat er een beursgang in zat. Daardoor werd het maken van winst belangrijker dan de vraag hoe zoveel mogelijk passagiers op een zo goed mogelijke manier vervoerd kunnen worden. Het doel van de NS moet zijn het zo goed mogelijk waarmaken van de maatschappelijke taak, maar men concentreerde zich vooral op de meest rendabele lijnen en het afstoten of minimaliseren van minder rendabele lijnen. Gelukkig dat de regering nu heeft erkend dat het idee van de beursgang fout was, maar het is jammer dat het zo lang heeft geduurd. Nu moeten wij echt een stap in de andere richting zetten. Met deze wetgeving moeten wij niet alleen de publieke beïnvloeding-smogelijkheden bij het verzelfstandigde vervoersbedrijf vergroten, maar ook vooral de gerichtheid op de maatschappelijke taak benadrukken. De opgave is dat het spoor een serieus alternatief wordt. Met andere woorden, niet de "shareholder" moet centraal komen te staan, maar de "stakeholder", dus de klant.

Mevrouw Halsema sprak over een andere oud-collega van mij, de heer Reitsma, die in 1995 een motie heeft ingediend met het verzoek aan de regering om een basiskwaliteit te definiëren. Toen was er geen steun van de meerderheid van de Kamer, maar ik denk dat de geesten nu rijp zijn voor het verankeren van die basiskwaliteit. Ik wil dat de regering zich duidelijk uitlaat over de positie en de gerichtheid van het bedrijf NS. Het moet mij van het hart dat deze regering ontzettend lang geen visie heeft getoond. Toen het misging met de NS zei de minister dat je een zieke patiënt vooral met rust moet laten. Ik denk dat rust niet goed is, maar dat wij stappen vooruit moeten zetten.

De heer **Dijsselbloem** (PvdA): Ik constateer met vreugde dat er ook bij de CDA-fractie een ontwikkeling in het denken heeft plaatsgevonden. In het begin van de jaren negentig had een CDA-minister nog de NS onder haar hoede en toen zei een woordvoerder van de CDA-fractie dat zijn fractie het principe van de

vrijheid van de NS ten aanzien van de tarieven, het voorzieningenniveau en de investeringen toejuichte. De heer Van Vlijmen ging daarmee op drie punten stappen verder dan het rapport van de commissie-Wijffels, overigens ook een CDA'er. Hij zei in feite dat de NS de vrije hand moest krijgen voor tarieven, voorzieningenniveau en investeringen. Ik constateer dus met u dat de CDA-fractie sinds die tijd een belangrijke ommezwaai in haar denken heeft gemaakt.

De heer **Eurlings** (CDA): U verbaast mij. U zei zojuist nog dat u met de hele geschiedenis werd lastiggevallen en dat u de heer Van Gijzel links en rechts om de oren kreeg. Ik krijg dat nu drie keer zo hard terug, maar dat vind ik wel grappig. Wij gingen er in 1991, zoals bijna alle fracties hier in de Kamer, nog van uit dat serieuze concurrentie op het spoor tussen bedrijven mogelijk zou zijn. Dat is niet realistisch gebleken. In 1995 hebben ook wij ingestemd met een verzelfstandiging, maar wij zijn nooit voor een beursgang van dit bedrijf geweest. De adviezen van de heer Wijffels voor een verzelfstandiging zijn lang niet allemaal opgevolgd. De beursgang is de grote pest geweest. Daardoor is de NS zich helemaal gaan richten op het maken van winst en niet op het bieden van een zo goed mogelijk spoorproduct.

Misschien kan men zich de wat recentere geschiedenis voor de geest halen. Eind 1998 werd onder leiding van Jaap de Hoop Scheffer een Kamermeerderheid georganiseerd tegen een beursgang en de partijleider van de heer Dijsselbloem sloot zich daarbij aan. Het heeft heel lang geduurd voordat de minister en de regering die beursgang ten grave hebben gedragen. Het is goed dat die duidelijkheid er nu is, maar ik blijf het jammer vinden dat het zo lang heeft geduurd.

De heer **Poppe** (SP): Verzelfstandiging en beursgang zijn twee verschillende dingen. Ik hoor de heer Eurlings met enige treurnis in zijn stem zeggen dat ook zijn fractie in 1995 voor verzelfstandiging was. Als de CDA-fractie de verzelfstandiging nu opnieuw moest beoordelen, zou zij dan ertegen stemmen?

De heer **Eurlings** (CDA): Nee. Ik geloof niet dat het opnemen van NS in het ambtelijk apparaat het beste

spoorproduct tot gevolg heeft. In België, waar ik zelf dichtbij woon, bestaan veel problemen omdat het bedrijf volledig is verstrengeld met de ambtenarij. Dat is niet mijn ideaalbeeld. Een bedrijf kan alleen op afstand worden geplaatst als de publieke taak, het op een goede manier vervoeren van zoveel mogelijk passagiers, wordt verzekerd. Dit bedrijf is in 1995 op afstand gezet zonder dat het een omvattend kader werd geboden. Daarnaast werd er ook nog eens een beursgang in het vooruitzicht gesteld, waardoor het bedrijf zich op maximale winst richtte. Mijn fractie is nooit voorstander geweest van een beursgang en wij hadden dat kader met zijn allen beter moeten opzetten.

De heer **Poppe** (SP): De heer Eurlings haalt een aantal dingen door elkaar. De overheid moet en kan ingrijpen als een ambtelijk apparaat niet goed functioneert. Als alle ambtelijke apparaten niet goed werken, moeten wij de Staat der Nederland opheffen. Een overheid kan het vermogen hebben, te innoveren en bureaucraties tegen te gaan. Ook in grote bedrijven als Philips heerst overigens een gigantische bureaucratie. Het gaat dus niet om de bureaucratie, maar om de aansturing die dan niet heeft gedeugd.

De heer **Eurlings** (CDA): Ik begrijp dat de heer Poppe een gevoel van onbehagen krijgt als bepaalde zaken niet in de ambtenarij zijn ondergebracht. Ik ben oprecht van mening dat dit niet terecht is. Een ander voorbeeld is de posterijen. Het gaat er niet om dat dit bedrijf is verzelfstandigd, maar het gaat op de manier waarop het maatschappelijk is afgezekerd. Mijn fractie heeft, zoals bekend, tegen de Postwet gestemd omdat zij van mening was dat de afdichting niet goed genoeg was. Dat wil nog niet zeggen dat de oplossing moet worden gezocht in bedrijven die, zoals de posterijen in het zuiden van Europa, functioneren als banenmachines en buitengewoon inefficiënt te werk gaan. Wij moeten vooruitkijken en er niet naar hunkeren om alles onder de vleugel van de minister te brengen.

De heer **Poppe** (SP): Daar gaat het niet om. De overheid kan ingrijpen in de bureaucratie, daar gaat het juist



## Eurlings

om. Verzelfstandiging is daarvoor geen oplossing.

De **voorzitter**: Mijnheer Poppe, u kunt in uw eigen termijn uw mening weergeven. Bij interruptie kunt u vragen stellen aan de heer Eurlings.

De heer **Poppe** (SP): Kan de heer Eurlings een voorbeeld geven van een voormalige ambtelijke organisatie die na verzelfstandiging beter functioneert?

De heer **Eurlings** (CDA): Ik heb net het voorbeeld gegeven van de TPG, dat wereldwijd een van de meest toonaangevende postbedrijven is. Vanuit het buitenland wordt daar met veel jaloezie naar gekeken. Ik wil niet in de woorden van collega Dijsselbloem vervallen, die de heer Poppe het gebruik van retoriek aanwreef. Het werkt niet om alles bij de overheid onder te brengen. NS moet zelf verantwoordelijk worden gemaakt, maar moet door middel van een wettelijke regeling op resultaat kunnen worden afgerekend. De heer Poppe zegt het door mij ingediende amendement, waarin gepleit wordt voor het vastpinnen van prestatieniveaus op tal van vlakken, te steunen. Laten wij het daarin zoeken. De zogenaamde zekerheid die de heer Poppe denkt te creëren door dingen terug te halen naar de overheid, ademt voor zijn partij waarschijnlijk een warme nestgeur uit. Het is evenwel een schijnzekerheid want het werkt niet.

De heer **Poppe** (SP): Die nestgeur heb ik niet.

De heer **Eurlings** (CDA): Voorzitter. Kijken wij terug, dan blijkt dat het rijkelijk lang heeft geduurd voor de beursgang van de baan werd gehaald. Het vorige najaar greep de minister dan toch in. Ze zei: die zieke patiënt, de NS, moet je met rust laten. De vervanging van de raad van bestuur en de raad van commissarissen was een onvermijdelijke, maar verre van toereikende actie. Fermheid van de regering is nu geboden bij het richting geven aan een daadwerkelijke verbetering van de prestaties en de klantgerichtheid van de NS. Dát is wat de reizigers van de overheid mogen verwachten.

De nu voor ons liggende wetgeving moet ervoor zorgen dat wij een hoogwaardig spoorproduct bereiken met een dusdanige kwaliteit

dat mensen dit vervoer weer als een volwaardig alternatief voor de auto gaan zien. Drie categorieën problemen zullen nu écht moeten worden aangepakt. In de eerste plaats noem ik de verkeerde definiëring van de doelstelling van de NS zoals die is ingesleten. Ik ben blij dat de NS zelf, onder leiding van het interim-management Karel Noordzij, zegt dat men voor de klant gaat. Ik wil dit graag door de minister bevestigd zien. Wij zullen met onze wetgeving daarbij moeten aansluiten. In de tweede plaats gaat het om de slechte afstemming tussen overheid en NS. Ook dat is een groot probleem dat van belang is voor de investeringen in materieel en infrastructuur. In de derde plaats betreft het de slechte coördinatie en afstemming, zowel tussen onderdelen binnen de NS als tussen de NS en de externe taakorganisaties, Railned, Railinfrabeheer en Verkeersleiding. Op deze drie punten zal deze wetgeving daadwerkelijk tot verbetering moeten leiden.

Voorzitter. De doelstelling van deze wet moet ons helder voor ogen staan. Hebben wij het over een concessie, dan moet er vooral sprake zijn van een systematiek die ertoe gaat leiden dat de maatschappelijke prestaties van het spoorproduct optimaal zijn. Het mag niet neerkomen op een fake-marktwerking, in de zin van: wij vervangen dadelijk de NS door een andere partij. In een uitiem geval – ik hoop dat het theoretisch blijft – zou dat een keer noodzakelijk kunnen zijn, maar waar wij nu vooral op moeten inzetten, is dat er voldoende mogelijkheden zijn om te voorkomen dat zo iets moet gebeuren. Met andere woorden: zoveel mogelijk instrumenten om de klant centraal te krijgen. Wij vinden dat dit uitgangspunt heel helder door de regering moet worden gehanteerd.

De heer **Van Walsem** (D66): Als u een zo goed mogelijk product wenst, is het misschien aardig om mijn idee te volgen om de concessieduur op ten minste 30 jaar te stellen. Ondersteunt u die gedachte?

De heer **Eurlings** (CDA): Neen, sterker nog, ik vind dat zelfs tien jaar al tamelijk lang is. Met het oog op het zekerheidsgevoel van de vervoerder zou je die periode lang moeten maken – ik begrijp uw benadering – maar je moet voorko-

men dat je nú gaat definiëren wat de kwaliteit van het spoorproduct over 30 jaar moet zijn. Ik kom met het voorstel om bij een concessieaanbesteding een soort van mid-term review in te bouwen, zodat na vijf jaar kan worden nagegaan of de prestaties opwaarts kunnen worden bijgesteld. Volgens mij kan er op grond van een termijn van tien jaar redelijk worden geïnvesteerd, zeker wanneer er sprake is van een realistische concessiebenadering en het niet waarschijnlijk is dat de NS over tien jaar hun concessie verliezen. Daar zouden wij niet op uit moeten zijn.

Mevrouw **Halsema** (GroenLinks): Maar die "tussentijdse beoordeling" – ik zeg het in goed Nederlands – verbindt u niet aan verkorting van de concessieduur.

De heer **Eurlings** (CDA): Neen.

Mevrouw **Halsema** (GroenLinks): Dus spreekt u niet over een concessie van vijf jaar.

De heer **Eurlings** (CDA): Neen.

Mevrouw **Halsema** (GroenLinks): Dan heeft het eigenlijk helemaal geen effect voor de concessie.

De heer **Eurlings** (CDA): Dat is wel degelijk het geval. Ik verbind dit inderdaad niet aan de concessieduur omdat een termijn van vijf jaar akelig kort is, bijvoorbeeld in verband met investeringen ten behoeve van het materieel. Dat levert grote problemen op. Echter, als men afspraken maakt voor tien jaar op de terreinen punctualiteit, sociale veiligheid, zitplaatsen, service enz., en als na vijf jaar blijkt dat men goed op streek is, wat is er dan tegen om nog eens met de NS na te gaan of met een gezamenlijke inspanning de lat voor de resterende vijf jaar hoger kan worden gelegd? Die opwaartse beweging zou ik niet willen uitsluiten. Als je dat niet doet, is de drive voor continue verbetering wel érg beperkt aanwezig.

Mevrouw **Halsema** (GroenLinks): De NS worden nu jaarlijks beoordeeld. Ik zie de meerwaarde hiervan niet. Ik denk juist dat dit eerder zou kunnen leiden tot grotere luiheid aan beide kanten dan tot meer energie.

De heer **Eurlings** (CDA): Neen. In

## Eurlings

alle vriendelijkheid merk ik op dat u een beetje uit die negatieve spiraal moet komen. Wordt er jaarlijks beoordeeld, dan gaat het om niet méér dan een beantwoording van de vraag: heeft men aan de prestatieafspraken voldaan? Ik stel voor dat daar gewoon aan vast wordt gehouden en dat na vijf jaar wordt nagegaan of de afgesproken prestatieniveaus hoger kunnen worden vastgesteld dan bij het begin van de concessieperiode is gebeurd. Dat is een positieve drive. Als het niet kan, kan het niet, maar ik zou het jammer vinden als wij die mogelijkheid niet heel nadrukkelijk in de kaderwet opnemen. Dat lijkt mij een verrijking.

Mevrouw **Halsema** (GroenLinks): Welke prikkels en sancties verbindt u dan aan die tussentijdse beoordeling op vijf jaar? Of is het niet meer dan het nog eens doorlopen van de staat waarin het bedrijf zich bevindt?

De heer **Eurlings** (CDA): Er zijn prikkels en sancties die ervoor zorgen dat de NS nakomt wat is afgesproken. Daarin willen wij op tal van punten zelfs verder gaan dan uw fractie. Ik wil alleen dat na een jaar of vijf nog eens wordt gekeken of niet kan worden uitgaan boven de afgesproken prestatieniveaus. Stel bijvoorbeeld dat wij nu afspreken dat de punctualiteit 85% of 90% moet zijn. Als nu blijkt dat het daarmee heel goed gaat, zou na een jaar of vijf kunnen worden gezien of het niveau op dit punt verder kan worden opgeschroefd. Hetzelfde geldt voor de beschikbaarheid van zitplaatsen. Het gaat er dan niet om de NS af te rekenen op punten waarop het niet goed gaat. Dat zal sowieso moeten gebeuren. Dat hoort erbij. Voor wat, hoort wat. Men krijgt een concessie en wordt afgerekend op het leveren van de prestatie.

De heer **Van Walsem** (D66): Maar wat zijn de sancties?!

De heer **Eurlings** (CDA): Er zijn geen sancties.

De heer **Stellingwerf** (Christen-Unie): Hoe je het ook wendt of keert, volgens mij geeft de heer Eurlings twee gewoon concessies uit, namelijk voor vijf jaar. Maar een organisatie plant toch langetermijn-investeringen op alle niveaus?

De heer **Eurlings** (CDA): Als men na vijf jaar niet komt tot iets beters dan is afgesproken, gaat de concessie gewoon door. Ik zou alleen de mogelijkheid willen inbouwen om na vijf jaar tot meer te besluiten. De NS zou de overheid dan kunnen vragen om iets meer te doen in infra-investeringen, opdat een hogere prestatie mogelijk wordt. Zo kan men gezamenlijk de lat wat hoger leggen voor de resterende periode van vijf jaar. Het is dus een puur positief verhaal. Het gaat mij erom de opwaartse potentie overeind te houden en niet voor tien jaar alles af te grendelen. Het is extra en daarom staat er ook geen sanctie tegenover.

De heer **Stellingwerf** (Christen-Unie): Ik begrijp dat dit vooral op vrijwillige basis is bedoeld.

De heer **Eurlings** (CDA): In zoverre vrijwillig, dat de politiek zich moet afvragen wat het haar waard is om het nog beter te doen dan is afgesproken. Die keuze zal de politiek dan moeten maken. Ik zou het jammer vinden als zaken voor een termijn van tien jaar min of meer worden vastgezet. Dan is er geen mogelijkheid om iets positiefs extra te doen. Ik zou het zien als een verrijking van deze kaderwet als deze extra stap werd ingebouwd.

Voorzitter. Voor ons staan de klant en de maatschappelijke prestaties van de NS centraal. Dat moet het uitdrukkelijke uitgangspunt zijn in de voorliggende wetgeving. Niet een soort gecreëerde marktwerking, maar een samenstel van maatregelen om, ook publiekrechtelijk, de vervoersprestatie te optimaliseren. Wat is het centrale uitgangspunt van de minister? Is zij bereid zichzelf een bepaalde ambitie op te leggen? Ik denk dan aan benchmarking. Zij zou het Nederlandse spoorproduct kunnen vergelijken met het buitenlandse en in dat verband de ambitie kunnen uitspreken dat ons spoorproduct – in dit dichtbevolkte land – binnen tien jaar tot de beste vijf van de wereld behoort. Dan kunnen criteria worden vastgesteld en daarover kunnen wij dan discussiëren. Is de minister bereid de lat voor haarzelf hoog te leggen en wil zij die ambitie meetbaar uitspreken?

Naar mijn mening moeten extra eisen in de wetgeving worden vastgelegd om het halen van een bepaalde maatschappelijke prestatie

te garanderen. Ik denk dan aan de beschikbaarheid van zitplaatsen. Het moet mogelijk zijn om af te spreken dat een bepaald percentage van de reizigers een gegarandeerde zitplaats in de eerste en tweede klasse moet hebben. Het komt nu nog voor dat mensen in de eerste klasse – en zeker in de tweede klasse – geen zitplaats hebben. Daar moet een afspraak over te maken zijn. Verder moeten afspraken kunnen worden gemaakt over punctualiteit en veiligheid. Die zouden er ook moeten komen over het serviceniveau dat reizigers wordt geboden, zowel op de stations als in de trein. Ik geef een voorbeeld dat het belang van dit soort dingen onderstreept. Het gaat om het verbeteren van het spoorproduct in de ogen van de klant. En wie schetst mijn verbazing als mensen uit het bedrijf zelf alarm slaan omdat de NS van plan is om alle "Wizzle's", winkeltjes met kaartverkoop, binnen anderhalf jaar te sluiten. De reden zou zijn dat die winkels eigenlijk bedoeld waren om de mensen een beetje van het loket weg te krijgen en van de kaartautomaat gebruik te laten maken, om van het station meer een winkel te maken. Maar wat blijkt nu? De mensen waarderen de formule van de Wizzle's zo dat er steeds meer weer aan het loket een kaartje gaan kopen, terwijl de NS ermee wil stoppen. Dit kan toch nooit de bedoeling zijn? Is dit geen reden temeer om het serviceniveau voor de klant gewoon in de concessie vast te leggen? Ik heb hiervoor met steun van de heer Dijsselbloem een amendement op de Concessiewet ingediend, op stuk nr. 25. Ik dank de verschillende collega's die hier al steun aan hebben gegeven.

Ik ga verder met de positie van de klant in het algemeen, even los van de prestatieafspraken. Ik denk dat deze positie met deze voorstellen behoorlijk wordt verbeterd; het gekwalificeerde adviesrecht is een hele stap in de goede richting. Het is nog wel de vraag wat de positie van de klant, van de consumentenvertegenwoordigers gedurende de concessietermijn zelf zal zijn. Zou die niet beter kunnen worden opgetuigd? Is het niet dienstig om in lijn met het platform toegankelijkheid een veel algemener platform voor treinreizigers op te zetten, waarmee zij in tal van discussies een bijdrage zouden kunnen leveren, of het nu gaat om het gewenste serviceniveau

## Eurlings

of om een zomerdienstregeling, waarvan anderen hebben gesproken? Maar je kunt zelfs denken aan discussies over het terugbetalen van geleden schade; ik kom hier zo dadelijk op terug. Ik vind dus dat de klant in de concessieperiode veel meer zeggenschap dient te krijgen, dat hij veel meer zou moeten kunnen meepraten over de maatschappelijke richting waarin de NS zich zou moeten ontwikkelen.

Ook het bedrijf zelf zal moeten vermaatschappelijken. Bij tal van bedrijven die zich een beetje tussen overheid en markt in bevinden, hebben wij hierover een discussie gevoerd. Het is misschien een wat gekke sprong, maar in de discussie over de Informatiebeheergroep hebben wij op een gegeven moment uitgesproken dat wij in de raad van toezicht voor de IBG een vertegenwoordiger willen, voorgedragen door de klanten, opdat er in die raad in ieder geval iemand is die goed contact met de doelgroep onderhoudt. Ik zou het dan ook in de lijn van Karel Noordzij, die uitgaat van maatschappelijke gerichtheid, helemaal geen gek idee vinden om ten minste één lid van de raad van commissarissen te benoemen op voordracht van de consumentenorganisaties. Wij behouden ons de vrijheid voor om hierover nog een uitspraak van de Kamer te vragen, maar ik hoop dat de minister hierover positief wil meedenken.

De heer **Hofstra** (VVD): Hoorde ik het nu goed? Geldt het voor alle commissarissen?

De heer **Eurlings** (CDA): Nee, dat heeft u niet goed gehoord.

De heer **Hofstra** (VVD): Dus maar één, begrijp ik.

De heer **Eurlings** (CDA): Ik heb ervoor gepleit om er ten minste één op die manier te benoemen. Dat zou al heel wat zijn.

De heer **Hofstra** (VVD): Dan ben ik enigszins gerustgesteld.

De heer **Eurlings** (CDA): Ik dacht dat de VVD uitging van de kracht van het individu en van het recht om voor je mening uit te komen. Dat probeer ik nu te stimuleren, dus ik zou niet zo ongerust zijn, mijnheer Hofstra.

Voorzitter. Voorkomen is beter dan genezen, vandaar dat ik al deze

voorstellen doe om de prestatie van de spoorwegen bij deze wetgeving meer voorop te stellen en de klant via zijn vertegenwoordiging te laten meepraten over tal van beslissingen. Mocht het onverhoopt toch niet goed gaan met al die prestaties, dan moeten wij bekijken hoe de klant voor echte wanprestaties compensatie kan krijgen. De regeling "geld terug bij vertraging" wordt nu enige tijd toegepast en mijn inschatting is dat ze best redelijk functioneert. En bij de afgelopen begrotingsbehandeling hebben wij samen met de PvdA-fractie een motie ingediend om na te gaan of er op dit vlak niet nog wat meer mogelijk is. Ik zou deze mogelijkheden nu graag verder met de minister bespreken, maar ik zeg er wel bij dat wij hierbij niet moeten doorschieten. Wij moeten voorkomen dat de mensen maar kunnen claimen zodra een trein vertraging heeft, want dan schieten wij in ons eigen been. Dan wordt het openbaar vervoer namelijk met zoveel claims belast dat de kwaliteit steeds slechter wordt. Dan komen er weer meer claims, neemt de kwaliteit nog verder af en ontstaat er een neerwaartse spiraalbeweging. Dat is niet de bedoeling, maar ik vind het wel rechtvaardig om mensen die door werkelijke fouten van de NS vertraging oplopen waardoor zij aantoonbaar in problemen komen, bijvoorbeeld vervangend vervoer aan te bieden. Ik hoor graag wat de minister daarvan vindt. Ik kan mij voorstellen dat een soort reizigersplatform ook zijn gedachten hierover laat gaan. Ik hoop dat de minister een luisterend oor biedt als het op deze goede manier gebeurt – en niet op de manier van GroenLinks die wat dit betreft alle sluizen openzet – en dat de motie-Dijsselbloem/Eurlings wordt uitgevoerd.

Mijn volgende hoofdpunt betreft de slechte afstemming tussen de overheid en de vervoerders – in dit geval de NS – over investeringen in materieel en infrastructuur. Op dit vlak is heel veel misgegaan. De aandacht is de laatste jaren en vooral rondom de laatste jaarwisseling vooral gericht geweest op NS Reizigers en met name op de directie en de raad van commissarissen. Veel minder belicht is de rol die het achterstallig onderhoud van onze infrastructuur speelt bij het niet kunnen leveren van goede service door de NS aan de reizigers. Zeker één miljard gulden aan achterstallig

onderhoud! Dat was de conclusie in het rapport van Twijnstra & Gudde. Die conclusie is door Karel Noordzij van de NS bevestigd tijdens het rondetafelgesprek dat wij hier hebben gehouden. Dat is nogal wat. Toch spreekt bijna niemand erover, de minister legt daarover nauwelijks verantwoording af en het blijft allemaal gewoon liggen. Bij een goed spoorproduct voor de toekomst kan dit niet meer! Daarom moet deze wet ertoe leiden dat de samenwerking tussen de overheid, die de randvoorwaarden biedt, en de NS, die op basis van die randvoorwaarden een goed product leveren, wordt verzekerd.

Wij hebben daartoe een aantal amendementen ingediend. Het amendement op stuk nr. 34 dat wij samen met de heer Dijsselbloem hebben ingediend, strekt ertoe de basiskwaliteit van de infrastructuur duidelijk in de wet op te nemen. Ook de verantwoordelijkheid van de minister voor aanleg en beheer van de infrastructuur moet duidelijk worden verankerd. Daarvoor hebben wij het amendement op stuk nr. 33 ingediend. Met het amendement op stuk nr. 31 wordt het beheer duidelijk verbreed naar kwaliteit, betrouwbaarheid en beschikbaarheid van de hoofdspoorweginfrastructuur. Ook dit amendement heb ik samen met de heer Dijsselbloem ingediend. Deze basiskwaliteiten moeten in de wet verzekerd worden en de verantwoordelijkheid moet bij de minister worden gelegd. De vraag of deze basisgarantie en deze basiskwaliteit het beste in de vorm van een staats-NV onder een concessiestelsel een plaats kan krijgen of in de vorm van een ZBO, vind ik een afgeleide vraag. Het gaat hier niet om principiële keuzes maar om de pragmatische vraag, in welke van deze twee opties de overheid de beste invloed heeft op aanleg, beheer en onderhoud van die infrastructuur. Ik ben het met onder anderen de heer Van den Berg eens dat de minister wel een erg grote ommezwaai heeft gemaakt. Immers, eerst was zij voor een ZBO en toen zwaaide zij ineens om naar een "staats-NV". Ik vond de argumentatie daarvoor niet erg duidelijk en daardoor ook niet erg overtuigend. Zoals ik reeds zei, sta ik er wel open tegenover vanuit de doelstelling dat de overheid verantwoordelijk is voor de goede kwaliteit, maar ik vraag de minister wel om voor de hervatting

## Eurlings

van het debat ons schriftelijk duidelijk aan te geven wat haar aangrijpingsmogelijkheden zijn in het eerder voorgestelde ZBO-model en nu per amendement voorgesteld door de heer Van den Berg en wat haar aangrijpingsmogelijkheden zijn in een staats-NV onder concessiestelsel opdat wij deze discussie op inhoud en op resultaat morgen in goede zin kunnen voortzetten.

De heer **Van den Berg** (SGP): Ik vind dat een prima vraag. U zei echter zojuist dat het voor u geen principiële keuze is, mijnheer Eurlings. Ik wijs erop dat uw fractie na de vierde nota van wijziging in het nader verslag daarover wel zeer principiële vragen gesteld heeft en meer vanuit de principiële optiek de vraag benaderde waarom deze zwenking ineens plaats had gevonden. U bent toch met mij van mening dat de infrastructuur een volledige politieke verantwoordelijkheid is en dat ook moet blijven?

De heer **Eurlings** (CDA): Dat heeft u goed gelezen, collega Van den Berg. De fractie van het CDA vond en vindt dat de overheid verantwoordelijk is voor een goede kwaliteit van de infrastructuur en voor goede randvoorwaarden voor een goed spoorvervoer door de vervoerders. Dat hebben wij ook in onze schriftelijke bijdrage duidelijk verwoord. Het is nu vanuit deze opgave, die wij de overheid stellen, de vraag via welke van deze twee modellen je dat het best kunt realiseren. Dat is voor mij de hoofdvraag. ZBO's en staats-NV's hebben allebei voors en tegens. De keuze moet een middel zijn om een goede infrastructuur en de blijvende verantwoordelijkheid van deze en toekomstige ministers af te zekeren. Vanuit een principiële stellingname leg ik de minister deze pragmatische vraag voor. Ik hoop dat de minister daarop schriftelijk wil reageren vóór de voortzetting van het debat morgen.

Minister **Netelenbos**: Ik geef er de voorkeur aan om eerst mondeling te reageren op de inbreng van de Kamer. Vervolgens zal ik de Kamer een schema verstrekken met de voors en tegens van ZBO en staats-NV, gezien vanuit het element sturing.

De **voorzitter**: Dat lijkt mij een goede manier van handelen.

De heer **Eurlings** (CDA): Dank voor deze toezegging.

Als je een concessie verleent, dien je de randvoorwaarden duidelijk vast te leggen. Ik vind het niet meer dan fair en vanuit het belang van de reiziger ook erg belangrijk dat je bij een concessie de garantie geeft dat er afdoende capaciteit en infrastructuur voor de vervoerder voorhanden is. Ik heb een amendement voorliggen om dit duidelijk vast te pinnen. Zou de minister dat geen verheldering van het voorstel vinden?

De heer Stellingwerf heeft al gesproken over de kosten van kleine aanpassingen in de infrastructuur. Ik vind dat die niet bij de vervoerder moeten komen te liggen. Er zijn tal van problemen. De minister moet ook op dat vlak de eindverantwoordelijkheid hebben, ook voor de financiering. Ik steun het amendement op stuk nr. 19 van ganser harte.

Als het toch misgaat in de verhouding tussen overheid en vervoerder, moeten wij natuurlijk kunnen ingrijpen. Het intrekken van de concessie vind ik echt een last resort. Daar moeten wij niet aan willen toekomen. Het levert onzekerheid, turbulentie en verlies aan financiën en kwaliteit van het vervoerproduct op. Dat moeten wij echt zien te voorkomen met het optuigen van de eisen en het positioneren van de klant, maar ook, als het echt nodig is, met het ingrijpen in de directie van de vervoerder, in dit geval de Nederlandse Spoorwegen. Dit laatste geldt alleen als aantoonbare fouten structureel de oorzaak zijn van het niet-halen van de maatschappelijke prestatie door de vervoerder.

De heer Dijsselbloem heeft goede woorden gesproken over de vennootschapswetgeving die zal worden veranderd inzake het structuurregime. Omdat de Staat 100% aandeelhouder is, zou in de statuten van de NS moeten zijn geregeld dat deze ingreep kan worden gedaan als het echt nodig mocht zijn.

De heer **Van Walsem** (D66): De heer Eurlings noemt een aantal bezwaren tegen het intrekken van een concessie, het overgaan naar een andere concessiehouder. Wat wij beogen, is het verbeteren van de prestaties. Meestal, of eigenlijk altijd,

gaat dat door middel van een verandering van management. Die 20.000 personeelsleden wil je niet vervangen, het materieel wil je niet vervangen, dat is allemaal veel te ingewikkeld. Moeten wij de concessie dan niet vergeten en gewoon contractmanagement aangaan?

De heer **Eurlings** (CDA): Je kunt iets altijd als een zwaard van Damocles, als last resort boven de markt laten zweven, maar je moet het meer doen gericht op het verbeteren van de prestatie van dit bedrijf. Het intrekken van een concessie – ik zeg dat hier, maar ik zeg het ook bij Schiphol – vind ik een weinig aantrekkelijk alternatief. Wij moeten alles doen, ook met aanscherping van dit wetsvoorstel, om te voorkomen dat dit soort dingen ooit nodig zijn.

Mevrouw **Halsema** (GroenLinks): Er zit enige onevenredigheid in uw verhaal. Een zwaard van Damocles is alleen effectief als je bereid bent om het op het laatste moment ook te laten vallen. U lijkt daar eigenlijk niet toe bereid. Aan de ene kant suggereert u zelfs dat de concessie misschien eens per vijf jaar gecontroleerd moet worden. Aan de andere kant wilt u dat zwaard van Damocles niet laten vallen.

De heer **Eurlings** (CDA): Maar ik was ook niet aan het eind van mijn verhaal. Ik sprak over een "last resort". Dat betekent dat het wel degelijk kan op het moment dat het echt nodig is. Maar het is wel datgene waar wij het minst op moeten willen uitkomen. Dat doen wij door de wet zodanig in te richten dat de positie van de klant wordt versterkt en door prestatieafspraken met de concessiehouder te maken die breed zijn, tal van terreinen bestrijden en worden nageleefd. Dat moet je dan afdwingen. Dat vind ik veel belangrijker. Het kan dus een keer nodig zijn om de concessie in te trekken als last resort. Wij hebben het hier echter ook over decentrale concessies en dergelijke; daar liggen de verhoudingen vaak nog heel anders. Wij behandelen nu een kaderwet. Het concessiestelsel is een goed uitgangspunt, maar wij moeten wel afspreken dat het doel niet is om marktwerking te fingeren waarin de een snel en makkelijk voor de ander

## Eurlings

kan worden ingeruild. Het hoofddoel moet zijn: hoe krijgen wij de maatschappelijke gerichtheid van de Nederlandse Spoorwegen bovenop de agenda, hoe dwingen wij dat af?

Mevrouw **Halsema** (GroenLinks): Waarom kunt u niet akkoord gaan met een concessie voor 25 of 30 jaar? U wilt het concessiestelsel handhaven, maar geen gebruik maken van de mogelijkheid om de concessie in te trekken. Houd die concessie dan zo lang mogelijk.

De heer **Eurlings** (CDA): U hoort niet goed wat ik zeg. Ik heb gezegd dat intrekking wel degelijk een optie kan zijn. Ik vind het ook niet gek om om de tien jaar te heronderhandelen over de voorwaarden en de te leveren prestaties. De wereld is dynamisch, het vervoer verandert elke paar jaar. De files zijn de laatste paar jaar waanzinnig toegenomen en met het openbaar vervoer gaat het hartstikke slecht. Wij moeten de dynamiek naar boven te pakken zien te krijgen. Het maken van afspraken voor 30 jaar is te weinig dynamisch, te statisch. Ik vind tien jaar een redelijke termijn; daar kunnen bedrijven als de Nederlandse Spoorwegen ook een gezond investeringsplaatje op maken. Ik vind wel dat je na vijf jaar moet bekijken of de lat niet nog hoger kan worden gelegd. Dan is alleen een opwaartse beweging mogelijk en geen beweging naar beneden.

Het intrekken van de concessie is een last resort; intrekking moet niet het uitgangspunt van de wet zijn. Wij moeten onze energie vooral richten op het zo goed mogelijk maken van het product dat nu door de NS wordt geleverd. Maar het is wel een last resort. Als het mogelijk is en het zou ervan komen – theoretisch moet je dat zeker niet uitsluiten – dan moeten wij ervoor zorgen dat er zo weinig mogelijk financiële schade en turbulentie in de vorm van een slechte vervoersprestatie optreden. Ik ben het op dat punt helemaal eens met de woorden die collega Dijsselbloem heeft gesproken. Ik vind dat wij dan niet de hele NS aan de kant moeten zetten. Laat dan het operationele bedrijf doorgaan en verander dan alleen het management. Vandaar ook dat ik zijn amendement op dat vlak heb medeondertekend.

Gezien de goede randvoorwaarden die een vervoerder moet bieden,

meen ik dat bij het invoeren van technische of functionele wijzigingen in de infrastructuur contact moet plaatsvinden met de concessiehouders. Dat vind ik een heel logische gedachte. Ik heb met collega Dijsselbloem een amendement op dat vlak ingediend; ik hoor graag de reactie van de minister daarop.

Dan kom ik op de slechte coördinatie en afstemming, zowel tussen onderdelen binnen de NS zelf als tussen NS en externe taakorganisaties. Ik vind het een verbetering van de wet dat de taakorganisaties nu bij elkaar komen. Wij horen straks nog van de minister waarom het een staats-NV moet zijn. Bij interruptie heb ik al gezegd dat bij de taakorganisaties geen conflictmodel moet worden opgetuigd. Wij moeten voorkomen dat dat soort zaken ontstaat. Het moet goed sporen. Hoe wil de minister stimuleren dat de beheersorganisatie een goede lijn houdt met de concessiehouder, zodat wij geen toestanden krijgen waarin men naar de rechter springt of naar een opgetuigde NMa? Dat moeten wij zien te voorkomen, want dit soort gehakketak over en weer is niet in het belang van de reiziger.

Als je het wetsvoorstel op je laat inwerken, kun je tot de conclusie komen dat de deuren worden opengezet naar nog veel meer afsplitsingen van het kernnet. Wij moeten ons de vraag stellen hoe wenselijk het is om het kernnet zeer vergaand te ontmantelen. Daarover hebben wij in het verleden al een aantal kritische vragen gesteld. In zijn algemeenheid kun je zeggen dat je alleen moet ontmantelen en decentraliseren als dat voor de reiziger echt voordeel biedt. Dan kun je in twee richtingen denken. De eerste is de situatie waarin je in een regio een echt samenhangend pakket van lijnen hebt dat een afgescheiden geheel vormt. Dat is met name in het noorden en het oosten van het land het geval. De tweede richting wordt gekenmerkt door bepaalde individuele lijnen, die een dusdanige synergie kunnen vormen met het streekvervoer dat je daarmee de regio aan de bal moet brengen en aan het stuur moet zetten. Ik wil ertegen waken om een ander systeem in het leven te roepen, namelijk dat een concessiehouder te gemakkelijk samen met de overheid gedeeltes kan afsplitsen van het kernnet. Wij herinneren ons namelijk

heel goed de richting die in de afgelopen jaren opgeld deed: als lijnen niet superrendabel zijn en dus in het kader van een beursgang niet echt interessant zijn, moeten we ons op het meest winstgevende deel van ons net terugtrekken. Wij maken nu een ommezwaai met de NS, maar ook in dit denken moeten we een ommezwaai maken. We moeten uitspreken dat we alleen afsplitsen als het echt voordelen oplevert. Ik heb daarom van ganser harte samen met de heer Dijsselbloem aan een amendement gewerkt waarin nadrukkelijk wordt uitgesproken dat wij middels een algemene maatregel van bestuur willen weten wat het kernnet zal zijn en wat niet. Daar kunnen we de discussie dan over voeren.

De heer **Stellingwerf** (Christen-Unie): Benadert u die operatie uit het recente verleden niet te negatief? Ik verwijs naar Syntus, toch een goed voorbeeld. Op onrendabele lijnen heeft Syntus nu winst gemaakt, onder andere door een enorme toename van het aantal reizigers. Vindt u die aanpak een goede?

De heer **Eurlings** (CDA): Ja, dat vind ik wel. Als je aannemelijk kunt maken dat een decentrale aanpak veel meer biedt voor de reizigers, en dat problemen als slechte aansluitingen op het bestaande net worden ondervangen, heeft dat voordelen, maar wel op die kwalitatieve manier. We hebben het over een ingrijpende wet, ook voor de toekomst. We moeten een goede discussie voeren, en niet bij wijze van spreken met één pennenstreek ruime mogelijkheden aan partijen bieden. De wet moet alleen worden ingevoerd als dat voordelen biedt.

We hebben het hier over managementaanbesteding. Ik heb mijn vertrouwen uitgesproken in het interim-management van de NS, omdat ik vind dat dat een goede richting is ingeslagen als het gaat om de maatschappelijke gerichtheid. We kijken hier ver vooruit. Ik herhaal mijn standpunt dat, als wordt toegewerkt naar een systeem van managementaanbesteding, het niet meer dan billijk is dat de NS-directie als hoofdverantwoordelijke voor dat bedrijf persoonlijk wordt afgerekend op het behaalde resultaat. Als de directieleden goed in hun vel zitten en overtuigd zijn van de opdracht die

## Eurlings

zij hebben, zou je die uitdaging zonder vrees aan durven gaan.

□

De heer **Hofstra** (VVD): Voorzitter. Ik begin, net als de collega's, met enkele algemene punten. Deze wetsvoorstellen kwamen medio 2000 voor de eerste keer "bij ons". De minister heeft vorig jaar heel lang nagedacht, en wel de hele zomer. Dat heeft geleid tot allerlei nota's van wijziging. Wij hebben als Kamer vorige maand, dus in februari, de laatste antwoorden ontvangen. Dan is het toch jammer als ik moet constateren dat veel vragen van de VVD, zelfs meer dan de helft, niet waren beantwoord. Onze conclusie in de commissie was dan ook dat het wetsvoorstel niet klaar was voor plenaire behandeling. Maar de meerderheid beslist wel vaker onverstandig, dus het onderwerp is nu wel plenair aan de orde. Wij hebben de vrijheid genomen, de minister alsnog antwoord te vragen op onze vragen. De minister was zo vriendelijk, ons daarover een uitvoerige brief te sturen, waarvoor mijn dank. Als de minister daartegen geen bezwaar heeft, heb ik er ook geen bezwaar tegen dat die brief ook naar de collega's gaat en aan het dossier wordt toegevoegd, omdat er veel vragen worden beantwoord die een aanvulling zijn op de stukken die er liggen. Wordt dit de nieuwe stijl van Verkeer en Waterstaat? Ik geef toe dat het bondige stukken zijn, waarvan ik wel houd. Maar de manier, waarop fracties aan onderwerpen worden gerelateerd, heeft toch ook iets fragmentarisch. Het is de vraag, of daarmee moet worden doorgegaan.

De wet die we nu behandelen, is typisch een kaderwet. Je zou kunnen spreken van een aantal containers, keurig gestapeld en gekleurd, maar allemaal leeg, want het zijn allemaal AMvB's. Veel artikelen beginnen met "via algemene maatregel van bestuur". Het is de vraag of dat op deze manier kan. Moeten die AMvB's niet worden voorgehangen? Is de minister bereid om dat te doen? Wij moeten verder bezien of de wet zodanig scherp is geformuleerd dat wij vertrouwen kunnen hebben in de uitwerking van de AMvB's. Dat is wat ons vandaag en morgen te doen staat.

Kernpunt in de discussie is de vierde nota van wijziging. Het heeft

ook te maken met de manier waarop overheidsactiviteiten worden georganiseerd en de discussie over de ZBO's. De Kamer heeft gisteren de Kaderwet ZBO aangenomen, overigens zonder onze stem. Wij zijn in het algemeen niet tegen ZBO's, maar wij vonden dat het nog beter moest worden geregeld dan in deze wet is gebeurd. De minister stelde aanvankelijk ook een ZBO voor met betrekking tot het beheer van de infrastructuur. Collega Van den Berg heeft daar tamelijk wijze woorden over gesproken, maar wij zijn dat in het algemeen wel van hem gewend. Is het op die geheel andere lijn gaan zitten wat dat betreft wel goed gemotiveerd? Persoonlijk heb ik niets tegen bedrijven, zoals de Kamer weet, en zeker niet tegen de private sector. Wij moeten hierbij echter wel zuiver zijn. De infrastructuur betreft immers een publieke kwestie. Inzake het vervoer hebben wij dat probleem veel minder. Terecht is altijd gezegd dat de NS nooit een staatsbedrijf is geweest. Het heeft altijd de vorm van een NV gehad. Ik ben het met de meeste collega's eens dat de NS die vorm wel kan behouden. Het zit dus vooral in het railinfrabeheer.

De heer **Dijsselbloem** (PvdA): Kan de heer Hofstra een parallel trekken met het wegbeheer en hetgeen hij wel eens gezegd heeft over de toekomst van Rijkswaterstaat? Ik herinner mij dat hij daarvoor wel aan een private vorm dacht.

De heer **Hofstra** (VVD): Daar kom ik net aan toe. De dames en heren die de railinfrastructuur beheren, hebben immers nog een veel grotere broer, namelijk Rijkswaterstaat. De minister wil daar een ZBO van maken. Dat vinden wij een te grote stap. De laatste brief die wij van haar hebben gekregen op dat punt, spreekt over een ZBO. Als collega Dijsselbloem bedoelt dat wij van Rijkswaterstaat een NV gaan maken, denkt hij anders dan ik. Ik heb nooit voorgesteld om van Rijkswaterstaat een NV te maken. Ik heb wel gezegd dat Rijkswaterstaat te groot is en dat wij haar veel kleiner moeten maken. Dat kan bijvoorbeeld door een deel aan de markt te verkopen en een deel zelfstandig te maken. De rijksoverheid houdt dan precies die eenderde over die zij nodig heeft om haar vitale functie goed uit te oefenen. Dat is iets heel anders dan van Rijkswaterstaat een NV of een BV te

maken. Dat stelt de minister nu wel voor als het gaat om rail-infrastructuur. Ik wacht het antwoord van de minister af, maar ik weet niet anders dan dat er een voorstel komt om met Rijkswaterstaat die kant op te gaan.

Wij moeten op dit punt wel consistent zijn. Ik trek een parallel met bijvoorbeeld de elektriciteitssector of Schiphol. Mijn fractie vindt, evenals naar ik hoop andere verstandige fracties, dat het eigendom ten principale bij de rijksoverheid moet blijven – bij Schiphol is voor een erfpachtconstructie gekozen – en dat de publieke belangen die bij elk van deze sectoren groot zijn, bij wet publiekrechtelijk moeten worden geregeld. Mijn fractie vindt echter ook dat de uitvoerende taken, bijvoorbeeld onderhoud, aanleg en of exploitatie, in privaatrechtelijke vormen kunnen worden gegoten en voor een deel zelfs geprivatiseerd kunnen worden, zeker als het om Schiphol gaat. Ik zeg dat vooral tegen de PvdA-fractie. Die vorm is wel denkbaar. Daarom zeggen wij niet dat het beslist niet zo mag, als de minister nu voorstelt. Toch vraag ik net als de heer Eurlings om een nadere motivatie voor deze keuze. Uiteindelijk zullen wij dan een afweging moeten maken.

De heer **Dijsselbloem** (PvdA): De PvdA-fractie heeft in ieder geval duidelijk gemaakt waar zij staat, ook inzake het dossier van de NS. Waar staat echter de VVD-fractie inzake het laatstgenoemde dossier? Is de heer Hofstra nog steeds voor de beursgang, zoals hij in ieder geval tot december vorig jaar altijd bepleitte – hij was op dat punt zeer consistent in de loop der jaren – en wilt hij de staatsaandelen in de Nederlandse Spoorwegen van de hand doen, met andere woorden: de NS privatiseren?

De heer **Hofstra** (VVD): Het lijkt mij niet handig om daar op dit moment zo over te denken. Overigens hebben wij ook niet zo nadrukkelijk voorstellen gedaan voor een beursgang. Ik heb wel gezegd dat het goed is om te proberen, een tweede of een derde aandeelhouder voor de NS te vinden. Die mening ben ik nog steeds toegedaan. Dat kan echter ook onderhanden, dus daarvoor is geen beursnotering nodig. Laten wij maar gewoon beginnen met Schiphol. Dat

## Hofstra

kunnen wij over veertien dagen regelen en dan hebben wij een voorbeeld. Als de NS weer op orde is, sluit ik niet uit dat dit ook voor dit bedrijf de goede lijn is. Hoe verhouden de voorstellen van de minister zich overigens tot de adviezen van de WRR in het rapport over het publieke belang?

Voorzitter. Ik kom nu op de hamvraag. Zou het drama NS zich niet hebben voltrokken als deze wetgeving tien jaar geleden van kracht was geweest? Op grond van welke artikelen had dit drama voorkomen kunnen worden? Er wordt heel veel onzin beweerd over hetgeen de vorige keer allemaal misgegaan zou zijn. De heer Dijsselbloem deed dit vanmorgen ook. Er is helemaal niets geprivatiseerd bij de NS, ook al schrijven de kranten elke dag met grote letters dat dit wel is gebeurd. Het bedrijf is alleen maar verzelfstandigd. Wat heeft de toenmalige minister verkeerd gedaan c.q. nagelaten om die verzelfstandiging goed te laten verlopen? Wij mogen het de huidige minister aanrekenen dat er scherpe contracten met de NS zijn gesloten. Er was sprake van een toch wel vreemde onderhandelings situatie tussen twee partijen die in meerdere opzichten tot elkaar waren veroordeeld. Terugkijkend kan slechts geconcludeerd worden dat er een wurgcontract is gesloten. De minister wist of had kunnen weten dat het bedrijf dit nooit kon uitvoeren. Dat contract is de belangrijkste oorzaak van de problemen. Is deze wetgeving, inclusief de nadere invulling via AMvB's, voldoende om herhaling van het drama te voorkomen?

Ik noem het voorbeeld van het materieel. De vorige directie is verweten dat er geen nieuw materieel is gekocht terwijl er sprake was van groei. Waar is nu geregeld dat dit zich niet meer kan voordoen? Dit is een belangrijk voorbeeld want zonder materieel kan je geen mensen vervoeren.

Ik dank de minister voor de uitvoering van de eerste motie-Hofstra. Wij hebben onlangs een boekje over het spoor in 2005 gekregen, waar wij ongetwijfeld nog over komen te spreken. Hoe staat het met de uitvoering van de andere motie-Hofstra over de check op het systeem? Een en ander kan financiële consequenties hebben.

Wij hebben laatst een hoorzitting gehad waarop ook de president-

commissaris van Railinfrabeheer aanwezig was. Er zou een achterstand van 1 à 2 mld zijn. Dat zijn enorme bedragen. Ik was echter verbaasd te vernemen dat dit bedrag 5 mld is als de milieuregels in acht worden genomen. De overheid mag niet gedogen. Als die regels gelden dan moeten zij uitgevoerd worden, ook al kost dat vreselijk veel, tenzij wij alsnog besluiten dat wij dit er eigenlijk niet voor over hebben. Ik nodig de regering uit om op dit punt met een heroverweging te komen. Bij vervoer van gevaarlijke stoffen over de weg en over het spoor wordt er met twee maten gemeten. Het is onbevredigend dat met de milieueisen zulke grote bedragen zijn gemoeid en dan hebben wij het nog niet eens over de kwaliteit van de infrastructuur.

De heer **Poppe** (SP): Het is frappant dat een aantal vragen die heer Hofstra opwerpt ook door mij zijn gesteld. Wij hebben een amendement ingediend waarin wordt voorgesteld om een onderzoek te doen naar de railinfrastructuur. Ik begrijp dat dit op steun van de VVD-fractie kan rekenen.

De heer **Hofstra** (VVD): Wij hebben de gewoonte, mijnheer Poppe, om alle amendementen serieus te bekijken. Daarna maken wij een keuze. Statistisch scoort u niet hoog, dat weet u, maar ik sluit het op voorhand ook niet uit. Ik ga het eerst bekijken.

De heer **Dijsselbloem** (PvdA): Het punt dat de heer Hofstra noemt, is reëel. Daar ligt nog een forse rekening. In feite worden op sommige spoorwegemplacementen veiligheidssituaties gedoogd die echte risico's met zich brengen. Zegt de heer Hofstra dat al die veiligheidsregelgeving, externe risico's en dergelijke, overboord moeten worden gegooid? Woonwijken naast spoorwegemplacementen, chloortreinen, etc.? Is dat een beetje de lijn van de VVD?

De heer **Hofstra** (VVD): Zo zwart-wit zou ik het niet zien, mijnheer Dijsselbloem. Wij vragen ons af of het groepsrisico wel goed is doordacht. Ik kijk daarbij ook naar het NMP-4. De heer Dijsselbloem moet ook eens reageren op mijn vraag hoe het dan op de weg is. Gevaarlijke transporten vinden ook

over de weg plaats. Kunnen wij dan niet van gelijke monniken gelijke kappen uitgaan? Kunnen wij geen harmonieus beleid op dit punt formuleren, waarbij de regelgeving zodanig is dat financiële middelen beschikbaar zijn om dit snel te realiseren? Wij verwachten van bedrijven dat zij aan de milieueisen voldoen; dan moet de overheid daar zelf ook aan voldoen. Een heroverweging is volgens mij dan onoverkomelijk. Anders blijven deze discussies ons steeds achtervolgen.

Dan kom ik op de meer specifieke punten van deze twee wetsvoorstellen. Wij zijn ervoor dat de ministeriële verantwoordelijkheid wordt uitgebreid, dus niet alleen de aanleg, maar ook het onderhoud, het beheer en zelfs het vervoer. Artikel 5 kan daarvoor een aanknopingspunt bieden. Bij vervoer kun je nog een onderscheid maken tussen het personen- en het goederenvervoer, ook al wordt dat door anderen uitgevoerd. Ik denk dat dit in de wet moet. Wij zijn het er ook mee eens dat de basiskwaliteit in de wet wat uitvoeriger moet worden benoemd dan nu het geval is.

Dan de technische eisen. In een eerdere versie van de wet troffen wij de verstandige opmerking aan dat machinisten niet door rood mogen rijden. In deze versie staat dat er niet meer in, waarschijnlijk omdat er een AMvB komt waarin al deze technische dingen worden geregeld. Als spoorbreedte wordt 1435 mm aangehouden. Als die breedte veel verandert, krijgen we ook grote problemen op het spoor. Waar blijven al deze technische zaken? De bestaande wet is weliswaar oud, maar bevat in feite al deze regels. Kunnen wij de AMvB over de technische zaken niet snel krijgen?

Mevrouw **Halsema** (GroenLinks): Ik heb een aantal amendementen ingediend die leiden tot voorhangprocedures voor AMvB's. Ik neem aan dat die op de instemming van de heer Hofstra kunnen rekenen.

De heer **Hofstra** (VVD): Ja, maar op deze vraag wil ik in feite hetzelfde antwoord geven als op de vraag van de heer Poppe, al was het maar uit het oogpunt van een gelijke behandeling. Ik ben van mening dat aan de AMvB's, als wij ze niet kennen, in principe een voorhangprocedure moet worden verbonden. Wij zullen daar dus goed naar kijken

## Hofstra

en op dat punt eventueel steun verlenen.

De belangen van de consument. Het bedieningsniveau – wat bieden wij de reizigers – is natuurlijk heel belangrijk, maar ook de tarieven zijn belangrijk. Kan de minister nog eens uiteenzetten welke rol de NMa bij deze kwesties speelt? Zijn het bestellen van het materieel en de prognoses voor de materieelbehoefte bijvoorbeeld ook onderwerpen waarover de NMa zich druk kan maken? Kan de NMa daarover ook ongevraagd advies geven? Als wij naar tariefvrijheid kunnen overstappen – nu loop ik even vooruit op het onderdeel concessie – kunnen wij de NMa op dat punt dan ook een rol geven? Ik denk bijvoorbeeld aan de telefoniesector, die al eerder in een vergelijking is genoemd.

De discussie over de aansprakelijkheid is heel interessant. Dat een deel van het betaalde ticket moet worden terugbetaald, vind ik redelijk. Het systeem werkt, al zijn er veel klachten over. Het schijnt de NS zes weken te moeten kosten om een vrij klein bedragje over te maken. Dat is ook niet echt logisch. Met vervolgschade moet je echter voorzichtig zijn. Daarover hebben wij al eerder gediscussieerd aan de hand van een motie die hier is aangenomen. Hoe kun je dat volgens de minister goed afbakenen? Het Rijk heeft ook een zekere verantwoordelijkheid voor de files. Wij moeten natuurlijk voorkomen dat wij ontzettend hoge claims krijgen, want wat moet je daar dan weer mee? Kan de minister aangeven wat de NMa voor de consument kan doen?

Wij gaan akkoord met het advies- en overlegrecht dat in de wet is opgenomen. Een club zoals Rover is daartoe uitstekend in staat. Deze vereniging heeft ook veel praktische ervaring. Het lijkt mij heel goed dat de inbreng van zo'n vereniging tot zijn recht kan komen.

De NMa heeft ook een belangrijke rol bij bedrijfsbelangen. Ik denk daarbij vooral aan het goederenvervoer. Er kunnen conflicten ontstaan, bijvoorbeeld over de capaciteitstoedeling, maar ook over de infraheffing. Het Rijk zou al dan niet als gevolg van internationale ontwikkelingen tot nieuwe technische eisen kunnen komen, waaruit claims kunnen voortkomen. Is het juist dat de NMa op dat punt een belangrijke rol kan spelen?

Bij het goederenvervoer komt het soms nogal aan op tijd. In het personenvervoer moeten de treinen natuurlijk ook op tijd aankomen, maar personenreinen rijden via een dienstregeling. Besluitvorming in het goederenvervoer moet soms van de ene op de andere dag anders. Hoe verhoudt zich dat tot een termijn van twee maanden, gezien de functie van de NMa? Als wij die club handen en voeten willen geven, of tanden en klauwen zoals sommigen zeggen, dan zou een kortgedingprocedure bij de NMa mogelijk moeten zijn. Behoort dat in de visie van de minister ook tot de mogelijkheden, zodat de NMa spoeduitspraken kan doen?

Hoe staat het met de functie van de Algemene wet bestuursrecht bij bedrijfsmatige geschillen? Is er sprake van een overlap met de NMa of staan beide instrumenten naast elkaar? Wil de minister daarop ingaan?

Ik kom te spreken over de concessie voor het personenvervoer. Bij het hoofdrailnet valt het ons op dat in de voorstellen de termijnen steeds langer worden en steeds verder vooruitgeschoven worden. Onze redenering is simpel. In 1998 is in het regeerakkoord een termijn van tien jaar afgesproken. De concessie loopt dus af in 2008 en dan komt er een nieuwe concessie. Ik hoor graag de reactie van de minister. Ik begrijp niet waarom ik in de stukken moet lezen dat er zeker niet voor 2015 wordt aanbesteed. Ik zou zeggen dat er vanaf 2008 kan worden aanbesteed.

Een vraag die wij al eerder hebben gesteld, betreft het kernnet. Ik ben het met de andere sprekers eens dat dit kernnet nog precies moet worden gedefinieerd. Dat betekent toch niet dat wij alle spoorlijnen volledig aan NSR geven, afgezien van het goederendeel? Wij behouden dan toch de ruimte om bepaalde herkenbare diensten eventueel aan te besteden. Je praat dan vooral over vervoer van lagere orde. Die hele capaciteit wordt toch niet bij NSR gestald?

De heer **Dijsselbloem** (PvdA): De heer Hofstra bevestigt dat wij eerst nog moeten definiëren wat het hoofdrailnet precies is. Hij wil het echter niet in zijn geheel laten overgaan naar de NS. Hij wil dus nu al het hoofdrailnet opknippen en

daar andere nieuwe spoorwegmaatschappijen op laten rijden?

De heer **Hofstra** (VVD): Ik zeg niet dat het net in stukken moet worden verdeeld. Er wordt nogal veel gedacht – alleen maar gedacht – over lightrail in Nederland. Stel dat je op een gegeven moment een bundeling hebt van lightrail met het hoofdrailnet. Dat is goed mogelijk. Het is dan toch geen uitgemaakte zaak dat als er een nieuw project is, NSR daar gaat rijden? Ik vind het onvoorstelbaar dat dit automatisch zo zou zijn op grond van deze wet. Ook als lightrail samenvalt met het hoofdkernnet, moet het in de een of andere vorm worden aanbesteed. Je kunt je zo'n situatie op meer plekken voorstellen.

De heer **Dijsselbloem** (PvdA): U vindt nog steeds met ons dat het hoofdrailnet in zijn geheel in een concessie moet worden uitgegeven, zodra de wetgeving klaar is?

De heer **Hofstra** (VVD): Ja, daar ga ik mee akkoord. Zelf zou ik het misschien liever iets anders doen, maar daarvoor is geen meerderheid te vinden. Laten wij daar dus maar van uitgaan. Ik koppel het sterk aan het spoorboekje van de NS zoals het er nu uitziet. Ik maak een voorbehoud voor eventuele nieuwe ontwikkelingen waarbij er ook een andere vervoerder zou kunnen komen, net als in de contractsector het geval kan zijn.

De bepaling ten aanzien van de overname van materieel werkt in de contractsector veel te star, als het tot die consequenties leidt die men ons vanuit Twente heeft ingeseind. Men moet daar verplicht zwaar materieel van de NS overnemen. Ik begrijp niet waarom dat moet, omdat wij altijd horen dat NSR veel te weinig materieel heeft. Laten wij om de innovatie te bevorderen in deze wet duidelijk afspreken dat in die gevallen er geen plicht is om bestaand NSR-materieel over te nemen. NSR kan dat elders wel gebruiken. Misschien kan men daarover onderhandelen als men daarin geïnteresseerd is.

Er is gesproken over de managementaanbesteding. Dit onderdeel is terecht niet apart in het wetsvoorstel opgenomen. Hoe vindt zo'n afbakening plaats, gelet op het amendement-Dijsselbloem? Kun je dan niet beter zeggen dat de



## Hofstra

concessie dan maar naar een ander bedrijf moet gaan? Feitelijk kan dat privatisering inhouden. Een andere route is om bedrijfsmatig een andere raad van commissarissen en directie aan te stellen.

De heer **Poppe** (SP): U zegt dat het overnemen van materieel bij een concessie er eigenlijk weer uit moet. Zou dat niet betekenen dat er bijvoorbeeld halverwege de concessie helemaal niet meer geïnvesteerd wordt in nieuw materieel? Dan zal veel materieel langs de dijk staan roesten.

De heer **Hofstra** (VVD): Als het materieel van NSR niet meer geschikt is, dan is het primair een probleem van NSR. Dat mag NSR niet afwentelen op mensen die nieuw willen beginnen.

De heer **Poppe** (SP): Als het bedrijf dat de concessie krijgt nog materieel elders in Europa heeft, dan gaat dat bedrijf geen nieuw materieel kopen. Je moet je overigens nog maar afvragen wat de kwaliteit van dat materieel is. Dan loop je het risico dat het NSR-materieel langs de kant staat te roesten.

De heer **Hofstra** (VVD): Ten eerste is er in Europa geen materieel op grote schaal voorradig, want dan had het hier al moeten rijden. Anders is de NS wel heel stom bezig. Ten tweede is een gouden uitgangspunt in het openbaar vervoer dat je nooit met mensen en materieel moet slepen. Als er dus materieel gaat roesten, dan gebeurt dat in Nederland.

De heer **Poppe** (SP): Dat was mijn vraag niet. De situatie kan ontstaan dat men het materieel van NSR niet wil overnemen, als er bijvoorbeeld al een bestelling loopt voor ander materieel. Het is mogelijk dat dit materieel nieuwer en moderner is, maar het kan ook andersom zijn. Je loopt dus het risico dat het bedrijf dat de concessie heeft niet zal investeren vanwege dat risico.

De heer **Hofstra** (VVD): De levertijden van nieuw materieel zijn zo lang dat ik dat probleem niet echt waarschijnlijk acht. Volgens mij kun je het materieel vlak voordat je het afneemt zelfs voor meer geld verkopen.

De heer **Poppe** (SP): Dat is een

reden temeer. Door lange levertijden zal men helemaal niet meer willen investeren. Het risico dat ik schets wordt dus alleen maar groter. Ziet u dat ook zo?

De heer **Hofstra** (VVD): Nee. Ik maak mij daar niet zoveel zorgen over.

De heer **Poppe** (SP): Dat is wel erg kortzichtig.

De heer **Hofstra** (VVD): Ik vind dat het materieel in bepaalde gevallen overgenomen moet kunnen worden. Ik zie zelfs de noodzaak in om dat te verplichten. Ik vind deze verplichting alleen te ver gaan met het oog op de uitlopers van het net waar je met nieuwere lightrailmodellen kunt gaan werken. Ik wil daar dus een uitzondering voor maken.

Voorzitter. Over het algemeen komt het goederenvervoer er bekaaid vanaf. Het is weliswaar een miniem stroompje in Nederland in verhouding tot andere landen, maar wij willen die stroom graag vergroten. De Betuwelijn is in aantocht en wij hopen dat er veel treinen op zullen rijden. Dan zullen er altijd nog aanlopen zijn via het oude net om op de Betuwelijn te komen. Wij moeten daar dus goed rekening mee houden.

In de oude situatie van NS Cargo maakten de uitlopers naar de bedrijven die een verlading per spoor hebben onderdeel uit van NS Spooransluitingen BV. Daar zijn ze althans in terechtgekomen. Die BV zit nu bij NS Holding. Als ik het goed heb begrepen gaat dat deel niet over naar Railinfrabeheer, maar dat vind ik heel raar. Dat deel moet gewoon over naar de railinfrabeheerder en formeel in eigendom van de overheid komen. Waar blijven overigens de aandelen van de Nederlandse Spoorwegen in Railion? Het is weliswaar maar 6%, maar Railion is nu wel heel groot. Het is namelijk oud DB Cargo, de oude Deense en de oude Nederlandse railgoederenvervoerders. Het is dus wel een groot bedrijf. Moeten die aandelen niet ook gewoon weg bij NS Holding en naar het Rijk? Dat lijkt mij zuiverder.

Op grond van Europese richtlijnen moeten wij buitenlandse treinen vrije toegang geven als het om internationaal vervoer gaat. Kan de minister uiteenzetten dat wij niet bang hoeven zijn dat dit veel van onze zeldzame capaciteit opvreet?

Theoretisch zou die situatie zich heel goed kunnen voordoen.

Met de capaciteitstoedeling hebben wij grote problemen. Ten eerste hebben wij te weinig capaciteit om iedereen te laten rijden. Er is ook een interim-besluit. Dan is er de rare situatie dat sommigen een concessie hebben, maar niet gegarandeerd door slots. Voor de HSL-Zuid moet men veel betalen en volgens sommigen in deze Kamer zelfs te veel. Ik wijs erop dat er geen slots zijn gegarandeerd op Amsterdam Centraal, waarvandaan de trein naar Parijs moet vertrekken. Hoe lossen wij dat dilemma op? Dan is er een algemener probleem. Als NSR die concessie krijgt, is het wel gek dat men bij de toedeling niet meer aan de beurt komt. Hoe gaat de minister met die conflictsituatie om? Ik heb eerder gewezen op de naar mijn smaak foute prioriteitsvolgorde. Het stadsgewestelijk vervoer staat bovenaan de lijst en de intercity komt pas op plek vier. Dat is in mijn ogen een onjuiste prioriteitenstelling. Is voor stadsgewestelijk vervoer, met een frequentie van om de tien minuten of om het kwartier, eigenlijk niet een eigen spoor noodzakelijk? Er moeten dan vier sporen zijn. Als dat niet mogelijk is, wordt het een chaos als goederentreinen, intercity's en stadsgewestelijk vervoer door elkaar heen rijden.

Hoe is de stand van zaken inzake de afstemming en beslechting van conflicten die kunnen ontstaan, bijvoorbeeld als het gaat om boetes? NS heeft veel vertragingen veroorzaakt en werd daarvoor beboet. Daarnaast legde NS zichzelf een boete op door de tarieven niet te verhogen. Voor Noordnet en Syntus, die niets te maken hebben met de boete die NS heeft gekregen, was het vervolgens onmogelijk om hun tarieven te verhogen. Nu ben ik geen voorstander van het fors verhogen van allerlei tarieven, maar het is een rare situatie, waarin een bedrijf wordt bestraft dat eigenlijk niet bestraft hoeft te worden. Op allerlei terreinen kunnen dit soort conflicten zich voordoen. Hoe wordt de beslechting ervan geregeld?

Ik heb gezien dat de wettelijke mogelijkheden voor een infraheffing vrij ruim zijn. Mijn fractie is van mening dat de totale onderhoudskosten van het spoor via de infraheffing moeten worden opgebracht. Is de minister dat met ons eens? Een en



De heer Eurlings (CDA)

© M. Sablerolle – Gouda

ander moet door een goede versleuteling tot stand komen. Daarnaast biedt de wet de mogelijkheid om rekeningrijden op het spoor in te voeren. Ik weet niet of wij dat zo snel moeten doen, nu wij dit op de weg achter ons hebben gelaten. Ook milieuheffing is mogelijk op grond van de wet. Wanneer treedt die heffing in werking? Is het wel verstandig om dat op korte termijn te doen?

De heer **Eurlings** (CDA): Ik had de heer Hofstra niet meer willen interrumpen, maar ik ben nu wel heel erg verheugd. Ik wil graag wat meer uitleg over zijn constatering dat wij op de weg de kilometerheffing achter ons hebben gelaten. Bekent de VVD-fractie nu duidelijk kleur door af te zien van de kilometerheffing op de weg?

De **voorzitter**: Ik ben er niet voor dat de heer Hofstra deze vraag beantwoordt. Dit hoort bij een ander onderwerp. De heer Hofstra gaat nu verder met zijn betoog over de twee wetsvoorstellen, dat is al meer dan genoeg voor vandaag.

De heer **Hofstra** (VVD): Om misverstanden te voorkomen: mijn opmerkingen sloegen op het wetsvoorstel.

Voorzitter. Voorkomen moet worden dat Railinfrabeheer het

spoorvervoer op een bepaald traject een tijdlang stillegt om onderhoud te plegen. De beste oplossing daarvoor is dat zij zelf betalen voor het onderhoud. In Groningen gebeurt dit binnenkort op de A7, dat weet de minister waarschijnlijk beter dan ik. De aannemer huurt de weg van het Rijk. Als dat ook bij het spoor gebeurt, ontstaat een systeem waarin men er zelf financieel belang bij heeft om er niet te lang mee bezig te zijn. Wil en kan de minister een dergelijke suggestie realiseren? Kan de minister zich voorstellen dat in de wet wordt opgenomen dat het Rijk nooit subsidie verstrekt aan de exploitatie van het vervoer? Het lijkt mij helder om dat in de wet op te nemen. Als de minister dat doet, hoef ik op dat punt geen amendement in te dienen.

Mijn volgende punt betreft de kosten van de kleine aanpassingen. Ik geef er de voorkeur aan, de definities zuiver te houden: aanleg is aanleg, onderhoud is onderhoud en beheer is beheer. Het verlengen van een perron is een infrastructurele maatregel, die moet worden uitgevoerd door Railinfrabeheer. Ik wil niet uitsluiten dat het handiger kan zijn dat de vervoerder het doet, maar dan moet hij het geld snel terugkrijgen en mag hij daaraan geen exclusieve rechten ontnemen. De kosten van de infrastructuur komen immers terecht in de gebruiksheffing.

Op dat punt moeten wij heel zuiver zijn.

Een andere vraag is: waar berust het eigendom? NS heeft buitengewoon veel grond en onroerend goed in bezit. Ik ben het met de heer Dijsselbloem eens dat dit naar het Rijk moet. Ik weet niet of de dienst Domeinen daarvoor de aangewezen instelling is. Misschien is Domeinen in de tussentijd wat met zijn tijd meegegaan. Laten wij het hopen. Ik ben er in ieder geval voor dat het onroerend goed uit de NS Holding wordt gehaald en bij het Rijk wordt gestald. Ik wil daarbij aandacht vragen voor voorzieningen die vroeger hebben bestaan en vaak nog fysiek aanwezig zijn, zoals los- en laadplaatsen, die wellicht in de toekomst kunnen worden gebruikt voor het goederenvervoer per spoor. Die voorzieningen moeten op waarde worden geschat. Het is wellicht gemakkelijker als NS Vastgoed op dat punt wat minder macht zou krijgen.

Wat de infrabeheerders betreft maakt de wet meer dan één mogelijk, maar ik pleit ervoor om het met één te doen. Immers, één is genoeg. Ook de HSL-Zuid moet daar maar onder, evenals de Betuwelijn, de regionale lijnen en wat wij verder nog allemaal gaan krijgen. Ik zou er voorts aan hechten om de concessie voor een bepaalde duur, en dus niet voor onbepaalde duur te verlenen. De rijksoverheid dient nooit meer contracten voor onbepaalde tijd af te sluiten.

Voorzitter. Wij hebben kennisgenomen van de laatste versie van de statuten en werden daarin onaangenaam getroffen door de mogelijkheid dat ook ambtenaren commissaris kunnen worden. De minister zou ons een groot plezier doen wanneer zij in deze statuten en in de nieuwe statuten voor Railinfrabeheer alsnog zou uitsluiten dat ambtenaren of functionerende politici commissaris van dergelijke bedrijven worden.

De heer **Van Walsem** (D66): Functionerende politici... Zijn die er óók?

De heer **Hofstra** (VVD): Ja, die zijn er ook, misschien in uw kring niet zo dik gezaaid, maar ze zijn er wél.

Voorzitter. Bij het lezen van de in de wet opgenomen financiële sancties viel ik niet direct om van de genoemde bedragen. Bij NS hebben

## Hofstra

wij voorts nog het probleem dat het een kwestie van vestzak-broekzak is. Immers, we leggen de NS een boete op en vervolgens krijgen we minder dividend. Hoe zit het nu precies met dit systeem van sancties en boeten?

Vindt de aansturing van het hele railgebeuren plaats vanuit de DG personenvervoer? Zo ja, moet dat dan niet worden gewijzigd? Moet dit niet worden ondergebracht bij een meer infrastructurele club?

Voorzitter. Ik vraag de minister of deze wet niet de mogelijkheid biedt om het gebruik van de chipkaart af te dwingen. Onlangs heb ik weer zeer enthousiaste mensen op bezoek gehad, maar of dit er snel van komt, vraag ik mij af.

Ik sluit mijn betoeg af, voorzitter, met de stelling dat museumlijnen met ere in stand moeten worden gehouden en dat deze wet op geen enkele manier ook maar enige belemmering voor deze prachtige cultuurhistorische objecten mag inhouden. Ik hoop dat de minister wat dit betreft de heer Stellingwerf en mij een toezegging wil doen.

De algemene beraadslaging wordt geschorst.

De vergadering wordt enkele ogenblikken geschorst.

---

Aan de orde is de behandeling van:

- **de PKB Derde nota Waddenzee (26431, nr. 17)**, en van:
- de motie-Witteveen-Hevinga c.s. over een duurzaam sociaal-economisch ontwikkelingsperspectief (26431, nr. 23);
- de motie-Witteveen-Hevinga c.s. over een samenhangend veiligheidsplan (26431, nr. 24);
- de motie-Witteveen-Hevinga c.s. over onderdeel k (diepe delfstoffen) (26431, nr. 25);
- de motie-Witteveen-Hevinga c.s. over een gezamenlijk plan op basis van een energiescan (26431, nr. 26);
- de motie-Witteveen-Hevinga c.s. over openstelling van vuurtorens (26431, nr. 27);
- de motie-Witteveen-Hevinga c.s. over geïntegreerde visserij (26431, nr. 28);
- de motie-Witteveen-Hevinga c.s. over de werkgelegenheid op Vlieland (26431, nr. 29);
- de motie-Luchtenveld c.s. over een internationaal afwegingskader voor de Waddenzee (26431, nr. 30);

- de motie-Luchtenveld over een duurzaam sociaal-economisch ontwikkelingsperspectief in internationaal kader (26431, nr. 31);
- de motie-Luchtenveld c.s. over de recreatief-toeristische ontwikkelingspotentie van Den Helder (26431, nr. 32);
- de motie-Luchtenveld/Van Wijmen over uitbreiding van haven- en bedrijventerreinen (26431, nr. 33);
- de motie-Luchtenveld/Van Middelkoop over het afzien van een capaciteitsbeleid (26431, nr. 34);
- de motie-Luchtenveld over windturbines in de Waddenzee (26431, nr. 35);
- de motie-Luchtenveld over het visserijbeleid (26431, nr. 36);
- de motie-Luchtenveld/Van Wijmen over militaire activiteiten in het Waddengebied (26431, nr. 37);
- de motie-Luchtenveld over de luchthaven Valkenburg (26431, nr. 38);
- de motie-Luchtenveld c.s. over het rapen van oesters (26431, nr. 39);
- de motie-Luchtenveld over de externe werking van de PKB (26431, nr. 40);
- de motie-Van Wijmen c.s. over de duisternis (26431, nr. 41);
- de motie-Augusteijn-Esser c.s. over de mechanische kokkelvisserij (26431, nr. 42);
- de motie-Augusteijn-Esser c.s. over de militaire activiteiten (26431, nr. 43);
- de motie-Augusteijn-Esser c.s. over het niet plaatsen van windturbines in de Waddenzee (26431, nr. 44);
- de motie-Van der Steenhoven c.s. over verplaatsing van het marinevliegkamp Valkenburg (26431, nr. 45);
- de motie-Van der Steenhoven c.s. over calamiteiten met de zeescheepvaart (26431, nr. 46);
- de motie-Van der Staaij over het niet plaatsen van windturbines (26431, nr. 47).

(Zie notaoverleg van 11 maart 2002.)

De beraadslaging wordt geopend.

De **voorzitter**: Ik wijs de leden erop dat wij thans beraadslagen over de brief van de minister van Economische Zaken over de motie-Witteveen-Hevinga c.s. (26431, nr. 25). Tegen die achtergrond stel ik voor, de spreektijd te beperken tot 3 minuten per spreker.

Daartoe wordt besloten.

□

De heer **Luchtenveld** (VVD): Voorzitter. De fractie van de VVD heeft heropening van het debat over de PKB Waddenzee gevraagd naar aanleiding van de motie-Witteveen-Hevinga op stuk nr. 25. Deze motie strekt tot aanscherping van de PKB waar het gaat om het verbod op boringen in het Waddengebied. De in de motie voorgestelde tekst, die zeker niet door de fractie van de VVD zal worden gesteund, betekent een forse aanscherping ten opzichte van in 1999 genomen besluiten over gaswinning, die thans hun neerslag hebben gevonden in de PKB Derde nota Waddenzee. De VVD-fractie heeft er alle begrip voor dat het kabinet de aanvaarding van deze motie ten stelligste heeft ontraden. Zij deelt de argumentatie zoals die tijdens het notaoverleg op 11 maart jl. en in de recente brief van de minister van Economische Zaken is gegeven. Inmiddels heeft mevrouw Witteveen haar motie op stuk nr. 25 enigszins aangepast. De VVD-fractie verneemt graag het oordeel van het kabinet over deze gewijzigde motie en hoort graag wat de gevolgen hiervan zijn voor de mijnbouwactiviteiten in het Waddengebied. Deelt de regering de constatering van de VVD-fractie dat ook de gewijzigde tekst nog altijd een aanmerkelijke afwijking en aanscherping van de besluitvorming in 1999 inhoudt? Welke gevolgen voorziet de minister voor de PKB van het eventueel door een Kamermeerderheid aanvaarden van de voorgestelde gewijzigde amendende motie van mevrouw Witteveen? Ik verzoek de minister van Economische Zaken hierover haar licht te laten schijnen, wellicht mede in het licht van de deze dagen plaatsvindende discussies over de Mijnbouwwet. Wat zouden de gevolgen van aanvaarding van de gewijzigde amendende motie zijn voor de PKB?

□

De heer **Van Wijmen** (CDA): Voorzitter. Wij vinden de door de heer Luchtenveld bedoelde motie niet slecht, maar overbodig. Eind 1999 is een moratorium afgesproken voor tien jaar. Dat geldt dus tot 2009, terwijl de PKB één jaar langer geldt. Verleden week heeft de Raad van State een uitspraak gedaan, waarop