

62ste vergadering

Donderdag 28 maart 2002

Aanvang 10.15 uur

Voorzitter: Weisglas

Tegenwoordig zijn 140 leden, te weten:

Van den Akker, Albayrak, Van Ardenne-van der Hoeven, Arib, Atsma, Augusteijn-Esser, Bakker, Balemans, Balkenende, Barth, Van Beek, Belinfante, Van den Berg, Biesheuvel, Blaauw, Van Blerck-Woerdman, Blok, Bolhuis, Buijs, Van de Camp, Cherribi, De Cloe, Cornielje, Çörüz, Crone, Depla, Van Dijke, Dijkema, Dijkstal, Dijsselbloem, Dittrich, Van den Doel, Duijkers, Duivesteijn, Eurlings, Feenstra, Geluk, Van Gent, Giskes, Gortzak, De Graaf, De Haan, Halsema, Hamer, Harrewijn, Van Heemst, Hermann, Herrebrugh, Hessing, Hillen, Hindriks, Van der Hoek, Hoekema, Van der Hoeven, Hofstra, Ten Hoopen, De Hoop Scheffer, Horn, Jonker, Kamp, Kant, Karimi, Klein Molekamp, Van der Knaap, Koenders, Kortram, Kuijper, Lambrechts, Van Lente, Luchtenveld, E. Meijer, Melkert, Middel, Van Middelkoop, Molenaar, Mosterd, Nicolai, Niederer, Van Nieuwenhoven, Noorman-den Uyl, Oplaat, Örgü, Oudkerk, Van Oven, Passtoors, De Pater-van der Meer, Pitstra, Poppe, Rabbae, Ravestein, Rehwinkel, Remak, Van 't Riet, Rietkerk, Rijpstra, Ross-van Dorp, Rouvoet, Santi, Scheltema-de Nie, Schimmel, Schoenmakers, Schreijer-Pierik, Slob, Smits, Snijder-Hazelhoff, Van Splunter, Spoelman, Van der Staaij, Van der Steenhoven, Stellingwerf, Stroeken, De Swart, Swildens-Rozendaal, Terpstra, Timmermans, Udo, Valk, Ter Veer, Te Veldhuis, Verbeet, Verbugt, Verburg, Verhagen, Van der Vlies, Van Vliet, M.B. Vos, O.P.G. Vos, Voûte-Droste, De Vries, Waalkens, Wagenaar, Van Walsem, Weekers, Weisglas, Van

Wijmen, Wijn, Wilders, De Wit, Witteveen-Hevinga en Zijlstra,

en mevrouw Netelenbos, minister van Verkeer en Waterstaat.



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

Apostolou en Bussemaker, wegens verblijf buitenslands.

Ik stel voor deze berichten voor kennisgeving aan te nemen.

Daartoe wordt besloten.

Aan de orde is de behandeling van:
- **de verslagen van de commissie voor de Verzoekschriften (28043, nrs. 49 t/m 60).**

Overeenkomstig de voorstellen van de commissie voor de Verzoekschriften wordt besloten.

Aan de orde is de behandeling van:
- **het wetsvoorstel Wijziging van artikel 53d van de Politiewet 1993 houdende regels met betrekking tot de instandhouding door het Rijk van informatie- en communicatievoorzieningen ten behoeve van de politie en de doorberekening van kosten voor het gebruik en beheer daarvan (informatievoorziening politie) (27906);**
- **het wetsvoorstel Aanpassing van het bij koninklijke boodschap van 30 augustus 2001 ingediende voorstel van wet tot wijziging van belastingwetten in verband met dividendstripping**

en het verlenen van optierechten aan werknemers (27896) in verband met samenloop met inmiddels tot stand gekomen wetgeving (28246);

- **het wetsvoorstel Wijziging van enige bepalingen van het Wetboek van Strafvordering en de Gratiwet (stroomlijning procedure behandeling gratieverzoeken) (27798);**

- **het wetsvoorstel Wijziging van boek 2 van het Burgerlijk Wetboek alsmede enige andere wetten in verband met de openbaarmaking van de bezoldiging en het aandelenbezit van bestuurders en commissarissen (27900).**

Deze wetsvoorstellen worden zonder beraadslaging en, na goedkeuring van de onderdelen, zonder stemming aangenomen.

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).**

(Zie vergadering van 27 maart 2002.)

De algemene beraadslaging wordt hervat.

De **voorzitter**: Op verzoek van

Voorzitter

mevrouw Halsema deel ik mee dat zij zich verontschuldigt voor het eerste deel van de plenaire behandeling van vanochtend omdat zij elders in de Tweede Kamer woordvoerder is bij een algemeen overleg.

□

Minister **Netelenbos**: Voorzitter. Ik wil beginnen met mijn dank uit te spreken voor het feit dat wij vandaag en gisteren spreken over de Spoorwegwet en de Concessiewet. Ik ben er blij mee dat de heer Van den Berg dat nog allemaal mag meemaken, zoals de heer Stellingwerf ook al naar voren bracht. Ik ben er natuurlijk ook blij mee dat ik dat mee kan maken, want je weet tenslotte maar nooit.

Wij spreken over een zeer belangrijk onderwerp. Alle leden hebben dat naar voren gebracht. Ik ben ook blij met de constructieve bijdrage die door de meeste woordvoerders hier is geleverd. Het grote publieke belang van de trein is ons allen wel bekend. Daar moeten wij met elkaar aan werken. Mensen moeten met de trein naar hun werk of naar school. Mensen zonder auto of zonder rijbewijs zijn vaak helemaal afhankelijk van de trein. Dat betekent dat wij hier over een grote publieke zaak spreken. Dat betreft vervolgens ook alle spoorfuncties, de veiligheid en de voorspelbaarheid van het vervoer, het goed onderhouden van de spoorlijnen, een goede verkeersleiding en een goede capaciteitsverdeling. Daar gaat het allemaal over.

Wij wijzigen een wet uit 1875. Dat wij zo'n oude Spoorwegwet wijzigen, is op zichzelf al heel bijzonder. De wet uit 1875 heeft heel lang zijn dienst bewezen. Ik vrees dat de wet waarover wij nu spreken zolang niet al meegaan, niet omdat het geen goede wet is, want dat is het natuurlijk wel, maar vooral omdat wij steeds meer te maken hebben met Europese regelgeving die dient te worden geïmplementeerd. Ook dat is bij de huidige behandeling van de wet aan de orde. Heel veel regels in de voorliggende Spoorwegwet en de Concessiewet hebben te maken met Europese richtlijnen die moeten worden geïmplementeerd voor 2003. Dat betreft de Europese richtlijn 2001, nr. 12 en 2001, nr. 14. Daar komen tal van regels uit voort die zich niet laten wijzigen. Zo nu en dan zal ik daar bij de behandeling van de

amendementen op moeten wijzen omdat de vrijheid die sommige amendementen zich veroorloven, niet kan worden genomen als gevolg van de Europese richtlijnen die wij moeten implementeren.

Het is algemeen bekend dat wij inzake de positie van de Nederlandse Spoorwegen afspraken hebben gemaakt over het zogenaamde verbeterplan. Dit plan loopt tot 2005. Dan begint de concessieperiode. Die zou naar mijn mening tot 2015 moeten gelden, dus voor een periode van tien jaar. In de loop van het debat zal ik een aantal keren naar voren brengen waarom wij onderscheid moeten maken tussen de periode 2002-2005 en de periode 2005-2015. Een aantal eisen dat wij aan het bedrijf NS Reizigers willen stellen moet immers worden gezien in het licht van het verbeterplan. Wij kunnen niet alles al voluit aan de orde laten zijn als gevolg van de verbeteringen die nu eenmaal noodzakelijk zijn. Die discussie is bij deze Kamer algemeen bekend.

In Nederland wordt uitgegaan van één personenvervoerder op het hoofdrailnet. Er is voor personenvervoer over het spoor dus geen concurrentie aan de orde. Dat is wel het geval voor goederenvervoer. Dat is op zichzelf nieuw. Op dit moment staat de wet van 1875 namelijk toe dat er meer vervoerders op het hoofdrailnet zijn. Wanneer de nieuwe wet functioneert, hebben wij te maken met een monopolist voor een periode. Voor het goederenvervoer is wel concurrentie mogelijk. Vervoerders en infrastructuurbeheerders dienen onderling de relatie te optimaliseren. Dat is op zichzelf natuurlijk een ingewikkeld vraagstuk, maar wat voor wettelijke constellatie je ook zou hebben, dat blijft een punt van aanhoudende zorg. De wet biedt op dat punt tal van mogelijkheden, waarover ik uiteraard nog nader zal spreken.

De heer **Hofstra** (VVD): De minister spreekt weer over één vervoerder op het net. Wij weten allereerst niet over welk net zij spreekt, omdat dat nergens gedefinieerd is. Voorts heb ik gisteren het voorbeeld van lightrail genoemd, waarbij sprake is van een gezamenlijk gebruik van het spoor. Dan kunnen daar echt andere maatschappijen dan NSR op rijden.

Minister **Netelenbos**: Ik gebruikte uitdrukkelijk het woord "hoofdrail-

net". In de nota Derde eeuw spoor wordt gesproken van het kernnet. De discussie daarover is bekend. Het gaat hierbij om intercityvervoer en de stoptreinen die over dat spoor rijden, want voor het internationale vervoer gelden weer andere regels. Het is inderdaad mogelijk dat vervoerders elkaar bij stadsgewestelijk openbaar vervoer op hetzelfde net ontmoeten. Dan wordt echter uitdrukkelijk gesproken over stadsgewestelijk openbaar vervoer, wat iets anders is dan de stoptreinen tussen de verschillende steden en de intercity's. Wij hebben een- en andermaal over de nota gesproken en iedereen was het daarover eens. Wat dat dan precies inhoudt, wordt vervolgens bij algemene maatregel van bestuur uitgewerkt. Er liggen voorts voorstellen over de wijze van omgaan met decentralisatie. Ook daarover kom ik nog te spreken.

De algemene lijn is dus dat er een kernnet/hoofdrailnet is. Daarbij is telkens sprake van een monopolist aan wie een concessie is verleend. Via die concessie wordt de monopolist scherp gehouden. Zoals bekend, zou een monopolie voor de eeuwigheid een bepaald type van luiheid met zich brengen. Dat is ook overal in de wereld zichtbaar. Wij hebben zelf ook in het verleden ervaren dat het niet goed is als een bedrijf automatisch klandizie heeft.

De heer **Hofstra** (VVD): De minister koppelt het nu aan de huidige dienstregeling van NSR, met stoptreinen, sneltreinen en intercity's. Dat lijkt mij prima. Maar er is nog capaciteit over, voor lightrail en wellicht nog andere treinen. Die capaciteit is volgens mij vrij voor aanbesteding en voor andere maatschappijen.

Minister **Netelenbos**: Ik was nog met mijn inleiding bezig. Er wordt een concessie verleend voor vervoer over het hoofdrailnet. Er is dan uiteraard een definitie van het hoofdrailnet nodig. Aan dat hoofdrailnet in Nederland liggen steden die soms te maken hebben stadsgewestelijk openbaar vervoer. Het is op zichzelf mogelijk dat dit stadsgewestelijk openbaar vervoer gebruikmaakt van een stukje heavy rail, ook met behoud van de concessieplannen die dan worden uitgewerkt via deze wet. Het vervoer in Nederland per intercity en stoptrein wordt echter bij concessie

Netelenbos

verleend aan één vervoerder, en niet aan meer vervoerders.

De heer **Stellingwerf** (Christen-Unie): Ik denk dat hier sprake is van een aardige opening. Syntus rijdt sinds korte tijd van Doetichem naar Arnhem. Is dat zo'n voorbeeld van stadsgewestelijk vervoer?

Minister **Netelenbos**: Dat is een heel goed voorbeeld. Het stukje Doetichem-Arnhem maakt geen onderdeel uit van het kernnet. Er zijn afspraken gemaakt met de hoofdvervoerder die op dat kernnet rijdt. Er zijn paden aangevraagd, er was ruimte, dus dan kan dat worden verleend. Maar de taak die binnen de concessie valt op dat hooftrailnet, kan dus niet door Syntus worden uitgevoerd. Er kan dus geen sprake zijn van omdraaiing. In het stelsel zijn prikkels ingebouwd. Het gaat om de natuurlijke prikkel dat bedrijven goed willen presteren om de concessie te behouden. Er zitten ook financiële prikkels in het systeem. De publieke opdracht wordt verleend via een concessie. De overheid wordt sterk als concessieverlenende overheid. Dat is een belangrijke rol van de overheid. Daarmee wordt gedefinieerd wat van een vervoerder wordt verlangd die de diensten gaat leveren.

Het wetsvoorstel over de Spoorwegwet biedt in samenhang met de Concessiewet voor het eerst een integraal wettelijk instrumentarium waarin de overheid belangrijke spoorfuncties aanstuurt. Dat hebben wij nooit gehad. Het is voor het eerst dat dit gebeurt. Het gaat daarbij om: vervoer, nieuwbouw, beheer van infrastructuur, capaciteitsverdeling en de verkeersleiding. De publieke toezichthouder voor het spoor wordt de NMa. Ik zal daarover straks meer naar voren brengen aan de hand van een aantal voorstellen uit de Kamer. De NMa is een belangrijke publieke toezichthouder. Dat is ook nieuw.

Een concessie is een publiekrechtelijk instrument. Dat geeft een overleg- en informatieplicht. Dat is belangrijk. Ik roep in herinnering de discussie toen bleek dat zelfs het departement de gegevens van NS Reizigers niet transparant kon maken. De vervoerder moet overleggen en de vervoerder moet informatie verstrekken. Het toezicht op naleving van de concessie ligt bij de minister. Het toezicht op de minister ligt bij de Tweede Kamer en

de Eerste Kamer. Het is belangrijk dat de minister wordt gecontroleerd, ook in het licht van opinies in de samenleving dat het toezicht bij anderen moet liggen. In het laatste geval wordt politieke controle door de overheid uitgesloten. Daar ben ik een grote tegenstander van. Het toezicht op veiligheid ligt bij de minister, met behulp van de inspectie voor Verkeer en Waterstaat. Bestuursdwang is aan de orde. Last onder dwangsom is aan de orde. Intrekking of gedeeltelijke intrekking van een concessie kan als ultimatum remedium aan de orde zijn. Dat zijn tal van nieuwe instrumenten die nodig kunnen zijn om de spoorwegsector goed zijn werk te laten doen.

De heer Eurlings bracht gisteren naar voren graag te willen dat op basis van deze wet het openbaar vervoer veel meer reizigers gaat vervoeren. Dat wil ik ook. Bij een concessie wordt dan ook afgesproken, bijvoorbeeld, hoeveel reizigers in de spits worden vervoerd. Daarbij bestaat blijkbaar de neiging om ons weg te cijferen. Voorbeelden uit het buitenland worden al snel beter gevonden. De heer Eurlings sprak over Parijs, waar in de spits 20% van de mensen het openbaar vervoer gebruikt. Ik heb een en ander laten uitzoeken voor Nederland. In Amsterdam gaat het in de spits om 47%, in Rotterdam om 33%, in Utrecht om 56% en in Den Haag om 51%. Wij doen het dus eigenlijk heel goed. Dat hebben andere woordvoerders ook gezegd. Een druk bereiden netwerk heeft zijn eigen vraagstukken. Nederland is een heel goed spoorland. Wij horen nog steeds bij de beste drie van Europa. Dat betekent niet dat wij ons op de borst moeten kloppen. Nederland kent ook een groot aantal problemen. Die moeten wij zien te ondervangen. De percentages zijn echter, ook in het licht van een internationale vergelijking, heel goed.

De heer **Eurlings** (CDA): Ik wil niets afdoen aan de ook goede prestaties van de Nederlandse Spoorwegen. Ik vind de vergelijking van de minister echter wat gemakkelijk. Het metropolitane Parijs is immers zo groot als de provincie Utrecht. Het voorbeeld moet dan ook op die schaal worden gezien. In Nederland kennen wij ook de situatie dat 80% niet overstapt. Dat is dus een niet vergelijkbare situatie. Durft de minister de uitdaging aan om, met

bepaalde criteria, voor een periode van tien jaar bepaalde verbeteringen als doel te stellen? Durft de minister een internationale benchmark aan?

Minister **Netelenbos**: Wij zullen hierover via de concessie afspraken moeten maken. Een benchmark is daarbij een heel goede gedachte. De genoemde percentages zijn echter goede percentages. Die kunnen overigens nog groeien. Dat moet ook zeker gebeuren. De auto's vormen immers een enorm probleem in de spits. Hoe meer mensen ervoor kiezen om niet meer met de auto de binnensteden in te willen, des te beter het is. Een en ander hangt ook samen met files. Hoe moeilijker het is om met de auto de binnenstad te bereiken, des te vaker zullen mensen kiezen voor het openbaar vervoer. Dat wil ik dus graag. Bij de concessies moet je dat echter aan de hand van realiteiten vastleggen; je kunt natuurlijk niet zomaar een slag in de lucht maken. Vervolgens moet je ook de flexibiliteit van denken goed organiseren. Een aantal woordvoerders had het gisteren bijvoorbeeld over Japan. Dit land is het meest punctuele ter wereld, maar zoals ik al vaker heb gezegd, is in Japan alles punctueel. Een vergadering begint echt met een stopwatch in de hand. Dat doen wij hier niet; misschien wel hier in de Kamer, maar daarbuiten hebben wij bijvoorbeeld een Zaans of een Brabants kwartiertje. Dat geeft onze volksaard enigszins weer. Ook in Japan ontstaat nu echter een discussie over het scheiden van het netwerk en het vervoer, zoals vice-minister Han onlangs wist te melden. Alle landen in de wereld zijn dus op zoek naar de meest optimale verhouding tussen spoor en reizigersvervoer. Op zichzelf is dat geen statische situatie. Ik heb het wetsvoorstel zo gemaakt dat wij onszelf flexibiliteit bieden, ook in de toekomst. Ook Denemarken loopt bijvoorbeeld aardig voorop wat betreft de liberalisering van het spoor, maar ook daar verandert men voortdurend de posities. Ook daar heeft men dus het optimale punt nog niet bereikt. Ik heb het dan nog niet over Groot-Brittannië, want wat daar gebeurt is niet goed te vergelijken met wat wij hier in Nederland doen. Groot-Brittannië kijkt overigens heel strikt naar wat wij doen. De Britse minister was hier vorige week op bezoek en zei toen heel goed te kijken naar onze wetgeving, omdat

Netelenbos

men die interessant vindt in het licht van hun slechte ervaringen tot nu toe.

Door alle woordvoerders zijn er veel vragen gesteld over de vierde nota van wijziging. Sommigen vonden die nota een plotselinge ommezwaai. Ik vind dat zelf niet, want ik heb lang geworsteld met de vraag met hetgeen in de nota Derde eeuw spoor staat. Ik ga nog even die beleidslijn langs, omdat het denken voortdurend geëvalueerd is; dat moet ook bij zo'n complex thema als het spoor. Dat iedereen zoekt naar de beste verhouding zie je internationaal ook overal. In de nota Derde eeuw spoor gingen wij uit van een ZBO voor verkeersleiding en capaciteit, maar van een bedrijf voor beheer en instandhouding. Ik herinner mij dat wij daar uitvoerig hebben gesproken. Toen ontstond het idee om van die twee organisaties één organisatie te maken. Je moet dan bedenken hoe je dat het beste kunt doen. Vanwege een aantal taken leek het het meest voor de hand liggend dat het een ZBO zou worden.

In de laatste twee jaar hebben wij echter ervaring opgedaan die niet altijd even goed was. Daarom heb ik vorig jaar mei/juni gezegd dat ik nog een keer met alle betrokkenen, die tenslotte het werk moeten doen, en alle experts die wij hebben aangehouden, ten principale wilde nadenken over de vraag of het model dat wij hadden uitgewerkt, wel het juiste was. Bovendien werd in die periode in de zomer van vorig jaar de discussie over de kaderwet ZBO's waarover de Kamer deze week heeft gestemd, uitgekristalliseerd. Die discussie is nu afgerond. Sommigen van de aanwezige leden hebben dat Kamerdebat zelf voluit aan den lijve ondervonden; de heer Van den Berg voorop. De kaderwet en het Kamerdebat daarover laten zien dat de aansturing van ZBO's heel ingewikkeld is. Bij verzelfstandiging van de bestuurlijke positie naar de ZBO-status worden de bevoegdheden van de minister sterk ingeperkt en daarmee ook de ministeriële verantwoordelijkheid jegens het parlement. Dat is een belangrijke constatering die wij goed voor ogen moeten houden. Je zet iets op verre afstand en dat maakt ook dat maatwerk moeilijk is in het kader van een ZBO.

Voorts heb ik zwaar laten wegen het feit dat er met betrekking tot de

spoorwegen al 120 jaar geen sprake is van een overheidsdienst. De mensen die bij dit bedrijf werken, zijn geen ambtenaar. Dat maakt verschil. Mensen kiezen ervoor om ambtenaar te zijn of om dat niet te zijn. Gelet op het feit dat bij dit bedrijf zo ontzettend veel mensen werken, is dit een belangrijk gegeven. Vanaf 1937 is de NS een staatsvennootschap. Nieuw is dat de infra-eigendom naar de Staat gaat. Op de matrix die ik eerder bij de stukken voegde, ziet men de RIT staan; daar is de infrastructuur in juridische zin ondergebracht, als eigendom van de Staat der Nederlanden. Dit valt rechtstreeks onder de minister van Verkeer en Waterstaat. Deze gang van zaken is logisch omdat de infrastructuur wordt gerealiseerd met belastinggeld. Omdat dit nooit het eigendom van de Staat is geweest, is er echter sprake van een belangrijke vernieuwing.

De taakorganisaties worden uit de NS Holding geplaatst. Het gaat om uitvoerders die hun taken uitvoeren op basis van concessies die maatwerk gemakkelijker mogelijk maken dan wanneer het om een ZBO gaat. Mijns inziens gaat het niet zozeer om de vraag of het nu gaat om een ZBO of een private onderneming, maar veel meer om de hoofdvraag: hoe kun je de uitvoerders het best, op maat, aansturen? Dat is van belang om te bewerkstelligen dat Railned, RIB en verkeersleiding het optimale leveren.

Voorzitter. Maakt men er een ZBO van, dan is elke rechtshandeling een bestuurlijke handeling. Dat betekent dat het op rood zetten van een sein, een verkeersbeslissing, een bestuurlijke handeling is. Dat geldt ook voor het buiten dienst stellen van een spoor. Bij dergelijke handelingen is telkens beroep en bezwaar mogelijk bij de bestuursrechter. Ik ben van oordeel dat dit leidt tot blokkades bij het streven naar het op maat leveren van werk. Datgene wat de Staat belangrijk vindt om te laten uitvoeren door de NV RIM, wordt vastgelegd in de concessie. Daarbij geldt een termijn van ten minste drie jaar; er dient gehandeld te worden overeenkomstig de desbetreffende Europese richtlijn. Op het moment dat partijen het erover eens zijn dat dit moet worden veranderd of wanneer de concessie wordt herzien, kan men de zaken die men van belang acht

daarin vastleggen. Die concessie is een publiekrechtelijke regeling voor de aansturing van de uitvoering door de NV RIM.

Voorzitter. Uiteraard wordt de werking van dit alles geëvalueerd. Al eerder heb ik gesproken over het "no regrets scenario". De NV RIM is een fenomeen dat daarmee verband houdt omdat de mensen die bij deze NV werken – wanneer ze in eenmaal in het kader van een ZBO zouden zijn gedwongen – niet zo gemakkelijk meer terug te plaatsen zijn in een andere constructie. Dat gaat dan eigenlijk niet meer, terwijl het bij de keuze van een NV-vorm wel kan. Zodra je bepaalde onderdelen van de uitvoering die uit de NS Holding zijn gehaald, daarin terug zou willen brengen, dan is dat mogelijk, want er zijn dan niet al te grote rechtspositieve problemen. En omgekeerd, als je sommige taken op termijn door een ZBO zou willen laten verrichten, dan kan dat ook. Als je nu ten principale voor een ZBO kiest, kun je het vanwege de grote complicaties bijna niet meer veranderen.

Er is hierbij nog een ander aspect van belang. Bij de hoorzitting en uit de ervaringen die geregeld worden gemeld, is gebleken dat de verkeersleiding en de dagelijkse praktijk bij het laten rijden van de treinen bij de ontvlechtingsoperatie een zwakke schakel is. Het gaat erom hoe je ervoor kunt zorgen dat de verkeersleiding zodanige beslissingen neemt dat degenen die de treinen laten rijden, zo snel mogelijk kunnen ingrijpen als het niet gaat zoals de bedoeling is. Er zijn hiermee in de afgelopen twee jaar zeer slechte ervaringen opgedaan. Gelukkig wordt er nu heel goed overleg gevoerd tussen de verkeersleiding en de verkeersregelaars die bij de NS zijn aangetrokken. Allerlei bureaucratistische schijven die men had ingevoerd om ervoor te zorgen dat er nooit ergens in het land iets zou kunnen gebeuren zonder centrale coördinatie, zijn verwijderd. Daardoor treedt er niet meer zo makkelijk tijdverlies op. Toch is dit al met al het meest kwetsbare deel van het voorstel, daarvan is eenieder overtuigd. Maar dit probleem is niet zo vreselijk makkelijk op te lossen, het lukt alleen met zeer goede samenwerking. Daarom hebben wij in het wetsvoorstel opgenomen dat de NS en de NV RIM contracten moeten sluiten om die samenwerking goed te regelen, opdat er goed

Netelenbos

wordt vastgelegd wat men van elkaar kan verwachten.

Verder ben ik een groot voorstander van nulaanstellingen; ik heb dit ook al een aantal keren doorgesproken met de directie van NS Reizigers. Iemand die in dienst is van de NV RIM, maar ook taken moet uitvoeren die heel nauw verband houden met het reizigersbedrijf, zou je bijvoorbeeld om het hiërarchisch allemaal soepel te laten verlopen een nulaanstelling bij NS Reizigers kunnen geven. Ik heb dit wel eens het academisch ziekenhuismodel genoemd: iemand heeft een nulaanstelling bij een academisch ziekenhuis, is in dienst bij een faculteit en werkt voor beide. Het gaat er gewoon om dat je het hiërarchisch moet regelen. Met het voor de spoorwegen gekozen model kan dit ook, want in beide sectoren werken mensen in een private onderneming. Dit is met een ZBO niet mogelijk. Juist de problemen met de verkeersleiding vormen een belangrijk argument voor het nu gekozen model.

Voorzitter. Het zal duidelijk zijn dat ik de Kamer aanneming van het amendement van de heer Van den Berg om de ZBO-formule te hanteren zeer sterk ontraad. Wij moeten de verhoudingen tussen de complexe bedrijven waarom het hierbij gaat, goed regelen, opdat men flexibel en op maat kan functioneren. De minister regelt de zaak publiekrechtelijk via de concessie en het lijkt mij een uitstekend voorstel van de heer Hofstra om hierbij een voorhangprocedure te volgen. Dan kan de Kamer meekijken bij wat er allemaal precies geregeld wordt bij de concessierelatie. Als wij nu kiezen voor een ZBO, krijgen wij te maken met de starheid van de Kaderwet ZBO die de heer Van den Berg als geen ander kent. Bovendien geeft dat de minister niet méér invloed dan via de concessierelatie met de NV RIM, integendeel.

De heer **Van den Berg** (SGP): Hierover is zeer veel te zeggen. Wij zullen daarop in tweede termijn natuurlijk terugkomen. Het lijkt mij wat merkwaardig dat de minister nu iets met klem ontraadt wat zij even geleden zelf heeft voorgesteld.

Minister **Netelenbos**: Dat is niet merkwaardig.

De heer **Van den Berg** (SGP): Laten

wij het over de inhoudelijke kant hebben. De minister zegt meer te willen sturen en stelt dat het ZBO-model daarvoor niet voldoet. Daarover kun je natuurlijk discussiëren. Het is echter merkwaardig dat zij een privaatrechtelijke constructie kiest en het dus uit het publiekrechtelijke kader haalt. De minister betoogt eigenlijk dat zij via de privaatrechtelijke weg beter kan sturen dan via de publiekrechtelijke weg. Dat staat haaks op onze visie, die trouwens ook in de ZBO-wet is neergelegd, dat wij publieke taken publiek moeten vormgeven. Ik vind dat een heel essentieel punt.

Minister **Netelenbos**: Ik ben het heel erg oneens met de heer Van den Berg. Hij doet onrecht aan de start van de discussie. Bij de nota Derde eeuw spoor hebben wij gekozen voor beheer en onderhoud in een bedrijf, het is immers bedrijfsmatig in zijn kern. Een bedrijf maakt het ook mogelijk om dynamisch te kunnen opereren. Met betrekking tot de Betuweroute laat ik ambtelijk op een bepaalde manier opereren. Dat kan ik op maat opleggen omdat ik dat nodig vind vanuit overwegingen van kostenbeheersing. Dat kun je niet regelen in een ZBO. Ik heb tal van ervaringen, bijvoorbeeld met de luchtverkeersleiding. Ik zou willen dat ik daarover méér te zeggen had dan op dit moment het geval is. ZBO's moeten allemaal in één vast stramien, dus maatwerk is bijna niet mogelijk. Wij zijn begonnen met een bedrijf voor de uitvoering en een ZBO voor de verkeersleiding. Dat zijn te onderscheiden kwesties. Vervolgens hebben wij geconstateerd dat het toch lastig was met twee organisaties en dat het er één moest worden. Nu hebben wij twee jaar ervaring met wat er allemaal mis kan gaan bij ontvlechting. Een minister die niets doet met ervaringen, is een slechte minister. Ik vraag de heer Van den Berg om niet vanuit een ivoren juridische toren te kijken naar een complex vraagstuk. Dat vind ik heel onverstandig.

Het gaat hier om publiekrechtelijk regelen van een staats-NV. Voor het eerst is het bezit juridisch in eigendom van de Staat. Dan moet de heer Van den Berg niet zeggen dat ik de publieke kant niet goed regel.

De heer **Van den Berg** (SGP): Er zijn een heleboel elementen die niet bij interruptie kunnen worden uitgewis-

seld. Ik kom daarop terug in tweede termijn.

Ik blijf echter zitten met een heel belangrijk punt, namelijk de consequentie van dit geheel. Minister, wie is in de visie van uw wetsvoorstel nu eigenlijk beheerder? Ik doel dan op het begrip beheer in de publiekrechtelijke zin zoals wij dat kennen in de hele waterstaatswetgeving van dijken tot en met wegen, kanalen enz.

Minister **Netelenbos**: Er zijn veel amendementen ingediend over het begrip verantwoordelijkheid en eindverantwoordelijkheid. Eindverantwoordelijk is de minister van Verkeer en Waterstaat. Dat geldt overigens voor alles: voor vervoer, voor punctualiteit, voor de kwaliteit van de infrastructuur. De minister is eindverantwoordelijk en is daarop aanspreekbaar. Ik wijs erop dat wij onderhoud en beheer van een aantal wegen ook via een concessie gaan uitbesteden aan derden. Dat kan allemaal. Ook bij de tolwegen kun je dat voor een afgesproken periode aan een ander geven. De eindverantwoordelijkheid is duidelijk maar met het afgeven van concessies – in dit verband aan een staats-NV – wordt geregeld dat een derde het beheer in de praktijk uitvoert. Het gaat om uitvoering en eindverantwoordelijkheid. Dat onderscheid is in juridische zin heel goed te maken.

De heer **Van den Berg** (SGP): Dat ben ik met u eens, maar de kern van de discussie is het begrip beheer. Wij kennen het beheer van dijken, wegen, kanalen enz. Wij hebben er altijd voor gewaakt dat het publiekrechtelijk beheer in de zin van Wegenwet ook bij de PPS-constructie uiteindelijk bij de overheid blijft. Dat is heel essentieel. Als ik u goed begrijpt, zegt u wel eindverantwoordelijk te zijn maar beheer over te laten aan een private organisatie. Dat is iets wat niet kan.

Minister **Netelenbos**: Nee, voorzitter. Het gaat ook om de uitvoering. Er is een aantal amendementen ingediend die dat nog scherper onderscheiden. Over die amendementen kom ik nog te spreken. De vormen van eindverantwoordelijkheid en de uitvoering zijn twee te onderscheiden zaken. Wij willen in Nederland een flexibel beleid kunnen voeren en niet

Netelenbos

afhankelijk zijn van een monopolist voor de praktische uitvoering van het beheer. Ik wijs er in dit verband op dat je in het kader van de concessieverlening op zoek kunt gaan naar een derde partij als de eerste je niet bevalt. Denk in dit verband aan de IJzeren Rijn. Waarschijnlijk gaat België op Nederlands grondgebied bouwen en ik vind het prima dat zoiets geregeld kan worden. Over het beheer zullen afspraken met de Vlaamse regering moeten worden gemaakt, maar dat beheer kan dan op een bepaalde manier worden uitbesteed. Dat laat onverlet dat voor alle kwesties die bij wet worden vastgelegd, de minister van Verkeer en Waterstaat in Nederland aanspreekbaar is. Ik wil echter niet dat Nederland als het ware op slot gaat. Ik wil dat de minister de mogelijkheid van flexibel opereren openhoudt. Die mogelijkheid kan beter gestalte krijgen met het concessiemodel. Wat het publiekrechtelijke aspect betreft: er kan geen twijfel over bestaan dat als je een staats-NV hebt, dit je eigen NV is. Vervolgens kun je wel de concessies aansturen en daarnaast beschikt de regering over een uitgebreid sanctie-instrumentarium. Daarmee kan zij ervoor zorgen dat gebeurt wat moet gebeuren. Aan het eind van de rit kun je ook nog op zoek gaan naar een ander.

De heer **Van den Berg** (SGP): Over het begrip "beheer" zal ik straks komen te spreken. U maakt dat nu heel diffuus en dat is gevaarlijk, juist voor de infrastructuur. Waar het mij nu nog om gaat is dat u zich steeds beroept op de mogelijkheden van het concessie-instrument, maar welke betekenis heeft dit instrument nu feitelijk bij deze constellatie? Ik zie u de concessie nog niet intrekken, want wie neemt die dan over?

Minister **Netelenbos**: Weer wijs ik erop dat er een ultimatum remedium is. Het is zeer wel mogelijk dat je voor het beheer en onderhoud of voor de aanleg van de railinfrastructuur op zoek gaat naar anderen. Overigens, dit is niet een nieuwe discussie. Ik wil in dit verband nog wel het voorbeeld van de HSL-Zuid geven. Daarvoor hebben wij een tenderprocedure voor de infrastructuur achter de rug. De nieuwe infraprovider zal voor een heel lange periode, namelijk voor dertig jaar, het beheer en het

onderhoud via een contract opgelegd krijgen. Aan het eind van de rit valt alles echter weer toe aan de Staat.

Toevallig verscheen vanochtend een bericht in Het Financieel Dagblad over de Franse tolwegen. Daarmee gaat men zelfs naar de beurs. Daaruit blijkt dat er interessante manieren zijn om ervoor te zorgen dat de belastingbetaler niet bezwijkt onder de kosten voor de infrastructuur. Daarvoor moet je op zoek gaan naar flexibiliteit. Dat gebeurt echter altijd onder het beslag van de verantwoordelijkheid van de minister. De minister moet toestemming verlenen. Dat geldt ook bij dit wetsvoorstel. Verder gebeurt alles onder toezicht en controle van de Tweede Kamer. Dus het publiek belang is heel goed geregeld. Voor de eindverantwoordelijkheid bij het beheer is een aantal amendementen ingediend. Zoals gezegd, kom ik daarover straks te spreken. Ik doe dat niet meteen, want dan wordt het een rommeltje. Dit punt laat zich dus iets aanscherpen, maar de minister van Verkeer en Waterstaat is altijd de eindverantwoordelijke. Hierbij gaat het namelijk steeds om publiek eigendom.

De heer **Poppe** (SP): Voorzitter. De minister draagt uiteindelijk voor alles de eindverantwoordelijkheid. Ik wijs erop dat er een aantal problemen met de verkeersleiding is geweest. Dat heeft de minister ook erkend. Die problemen betroffen de ontvlechting. De minister zegt thans: ik zou daarover wat meer te vertellen willen hebben. Echter, de minister draagt de eindverantwoordelijkheid. Het gaat mij erom dat de verkeersleiding te maken heeft met aspecten als veiligheid en met de invoering van het treinvolgsysteem. Met dat laatste waren problemen. Misschien zijn ze opgelost, maar mijn vraag is de volgende. Is het nog steeds zo dat als ik tijdens het mondelinge vragenuur de minister wijs op een aantal ernstige incidenten, incidenten waarbij het publiek, de reiziger in gevaar is gekomen en ik dan roep dat dat heeft te maken met de onderbezetting bij degenen die het spoor aansturen, bij de verkeersleiding, de minister met twee handen omhoog roept: ik ga niet over het personeelsbeleid? Dat is namelijk het probleem. De minister zegt namelijk nu dat zij de eindverantwoordelijkheid draagt.

Minister **Netelenbos**: Voorzitter. Hierbij zijn twee zaken aan de orde. De zorg voor de veiligheid wordt de competentie van de inspectie voor Verkeer en Waterstaat met de divisie Rail. Dat onderdeel komt dus bij het Rijk. Tot nu toe hoorde het daar niet bij. De minister is daar altijd op aanspreekbaar. Via de concessie wordt vastgelegd wat er geleverd moet worden, ook door de verkeersleiding. Aan de hand van de concessie kan ik met de Kamer in debat. Er kan niet nu iets worden verzonnen wat daar buiten staat, maar dat is bij een ZBO niet anders. Daar heb je namelijk een beschikking, die niet zoveel details kan bevatten als een concessie. Een concessie kan gedetailleerder, hetgeen te maken heeft met de Kaderwet ZBO, die daarvoor geen flexibiliteit biedt.

De heer **Poppe** (SP): Dat is niet helemaal een antwoord op mijn vraag. Stel dat in de praktijk blijkt dat sprake is van onderbezetting, te weinig mensen bij de verkeersleiding met een te hoge werkdruk, waardoor gevaarlijke situaties ontstaan. De minister weet dat wij dat een paar keer hebben meegemaakt. De minister roept in de huidige situatie dat zij niet over het personeelsbeleid gaat. Met de nieuwe structuur verandert dat echter niet. De minister gaat over het eindproduct, maar over het personeelsbeleid dat daarvoor noodzakelijkerwijs moet worden gevoerd, gaat zij niet. Dan blijft het wringen tussen winstmaximalisatie en veiligheid.

Minister **Netelenbos**: Bij een ZBO gaat de minister niet over personeelsleden, maar wordt een afspraak gemaakt over wat er allemaal moet gebeuren. Bij een staats-NV kun je in een concessie zeer gedetailleerd vastleggen wat je vindt dat men moet doen. Als er onveilige situaties ontstaan, moet handhavend worden opgetreden. Daar kun je de inspectie op afsturen, die iets kan opleggen.

De heer **Poppe** (SP): Wat?

Minister **Netelenbos**: Dat datgene wat nodig is, daadwerkelijk moet gebeuren. Wij moeten de boel niet door elkaar halen. De verkeersleiding zat bij de holding en wordt daar nu uitgehaald. Wij krijgen dus meer aansturingsmogelijkheden. Iedereen riep wel dat de minister over de

Netelenbos

infrastructuur gaat, maar de minister ging daar tot nu toe niet over.

De NV RIM heeft geen eigen inkomsten. Voor haar beleid is zij geheel afhankelijk van de subsidie-relatie met de Nederlandse Staat. Wie betaalt, bepaalt. Men is niet op winstmaximalisatie uit, want er valt daar geen winst te maken. Is de NS er voor de reiziger of voor het maken van winst? De NS is er voor de reiziger, maar het moet wel een gezond bedrijf zijn. De minister van Verkeer en Waterstaat maakt langjarige afspraken over het dividend, zoals dat bij staats-NV's gebruikelijk is. Meer winst hoeven wij niet te hebben.

De heer **Poppe** (SP): Mijn vraag gaat voor een belangrijk deel over veiligheid, het gebruik van het eigendom van de Staat: het spoor en de bovenleiding. De verkeersleiding regelt dat gebruik. Het is heel raar dat de minister daar niets over te vertellen heeft als het gaat om veiligheid, voldoende opgeleid personeel, voldoende personeel, de goede technieken, etc. Vóór 1995 was dat wel het geval. Nu moet de minister met de handen omhoog bekennen dat zij daar niet over gaat. Waarom heeft de minister bij deze wetswijziging niet de gelegenheid te baat genomen om meer verantwoordelijkheid te nemen?

Minister **Netelenbos**: Dat doe ik wel. Het is lastig discussiëren als wordt gezegd dat het vóór 1995 wel geregeld was. Er was op dit punt vóór 1995 helemaal niks geregeld. De AMvB's gaan over technische specificaties, over veiligheids-specificaties, over vereisten, over het inspectietoezicht, over de punten waarop men kan worden aangesproken, over de sancties, enz. Dat komt er nu voor het eerst. Het wordt nu geregeld, terwijl het vroeger niet was geregeld. Het personeel moet er zijn en moet goed zijn opgeleid, maar ik ben natuurlijk niet de personeels-functionaris van de NS.

De **voorzitter**: Mevrouw Halsema wil interrumperen. Voor de Handelingen meld ik dat zij intussen ruim een halfuur bij het debat aanwezig is.

Mevrouw **Halsema** (GroenLinks): Dank u wel, voorzitter. Kan de minister onderbouwen dat de ministeriële verantwoordelijkheid bij

een staats-NV groter is dan bij een ZBO.

Minister **Netelenbos**: In de nieuwe kaderwet is het speelveld voor ZBO's op een nogal rigide manier vastgesteld. De heer Van den Berg heeft erop gewezen dat bij de behandeling van de wet min of meer op de hand is gewogen of op deze manier de publieke zaak goed gediend kan worden. Bij een complex bedrijf zoals de spoorwegen is maatwerk nodig en dat kan juist niet in een ZBO. Een ZBO staat op grote afstand van de minister. De minister kan niet onmiddellijk ingrijpen als dat nodig is. De ministeriële verantwoordelijkheid voor een ZBO is veel beperkter dan die voor bijvoorbeeld een agentschap of een ambtelijke dienst. Een relatie waarin allerlei details moeten worden geregeld, kan dan ook beter vorm krijgen via de publiekrechtelijke weg van de concessie voor een staats-NV.

De heer Poppe schetst steeds ten onrechte het beeld dat privaat wil zeggen dat er sprake is van winstmaximalisatie. In dit geval gaat het om een staats-NV die geen enkele winst maakt. Dit bedrijf voert op basis van concessies en met subsidies bepaalde taken uit. De minister draagt de eindverantwoordelijkheid, ook voor beheer, onderhoud, aanleg en dergelijke. Er zijn op dit punt amendementen ingediend waarmee een en ander wellicht aangescherpt kan worden. De concessie moet periodiek vernieuwd worden en dat biedt de minister de mogelijkheid om maatwerk te leveren. De Kamer kan mij ook op die concessie aanspreken. Onder anderen de heer Hofstra heeft voorgesteld om die concessie voor te hangen; hetgeen een goede beoordeling ervan kan bevorderen. Bij een ZBO kan dat allemaal niet.

Mevrouw **Halsema** (GroenLinks): U kunt aangesproken worden op de voorschriften die voor een ZBO gelden. U geeft eigenlijk geen antwoord op mijn vraag. Hoe denkt u maatwerk te kunnen leveren via een concessie? U heeft namelijk gezegd dat u nauwelijks gebruik wilt maken van het instrument van intrekking of verlies van de concessie.

Minister **Netelenbos**: Maatwerk heeft ook te maken met de mate van

gedetailleerdheid van de afspraken in het kader van de concessie.

Mevrouw **Halsema** (GroenLinks): Hoe denkt u die te kunnen handhaven? Een ZBO biedt veel meer mogelijkheden voor controle door de minister.

Minister **Netelenbos**: Dat is zeker niet waar. De concessiehouder moet ieder jaar verslag doen van de prestaties. Er kunnen afspraken gemaakt worden over het toezicht en dit kan zo nodig geïntensiveerd worden. Dat kan bij een ZBO niet. Een ZBO staat op grote afstand van de minister en dat betekent dat je heel veel uit handen geeft; in ieder geval meer dan bij een staats-NV. Ik heb al aangekondigd dat ik straks een stuk zal laten uitdelen waarin dit onderscheid nog eens duidelijk op papier is gezet.

De samenwerking tussen het reizigersbedrijf en een deel van de NV RIM is een groot vraagstuk dat zich niet laat regelen bij een ZBO. Wij hebben nu een werkbaar speelveld opgesteld waarbij de minister eindverantwoordelijk is. De minister verleent de concessie en geeft subsidie. Ons voorstel is goed uitgebalanceerd. Wij hebben hierin rekening gehouden met de ervaringen die wij vanaf 1995 hebben opgedaan met het uit elkaar trekken van dit omvangrijke bedrijf.

Mevrouw **Halsema** (GroenLinks): Het is opvallend hoezeer het standpunt van de minister strijdig is met het standpunt van de Raad van State. De raad zegt dat er geen juridisch, maar slechts een politiek argument is voor de keuze van een staats-NV, namelijk het op afstand plaatsen. Wat heeft de minister bij een staats-NV in handen wat zij niet in handen heeft bij een ZBO? Kan de minister dat eens verduidelijken? Zij heeft nu namelijk alleen een algemene stelling.

Minister **Netelenbos**: Hoe je juridisch stuurt en hoe je maatwerk levert, zijn inderdaad twee verschillende thema's. Hier staat een minister die graag maatwerk wil leveren. Ik vraag begrip voor het feit dat dit model met alle betrokken partijen uitdrukkelijk is doorgenomen op een win-winsituatie. Op verzoek van de heer Eurlings heb ik een en ander ook opgeschreven. Ik wil dat stuk graag laten ronddelen. Hoe regel je het publiek belang, hoe geeft

Netelenbos

je de minister en het parlement invloed op dat publiek belang, hoe zorg je ervoor dat je geen onomkeerbare stappen neemt die je later kunt betreuren en hoe zorg je ervoor dat de samenwerking optimaal kan worden geregeld: dat zijn de vragen die wij hebben willen beantwoorden. Die antwoorden zijn in de vierde nota van wijziging uitgewerkt.

De heer **Stellingwerf** (Christen-Unie): Flexibiliteit en maatwerk zijn mooie woorden, maar het kunnen ook wel eens toverwoorden worden. Het houdt nu namelijk in dat veel noodzakelijkerwijs onduidelijk blijft. Mijn opvatting is dat op een aantal punten duidelijkheid moet worden gegeven over de functie. Hoe zit het bijvoorbeeld met nieuwe aanleg? Is daarbij ook een verantwoordelijkheid weggelegd voor de infrabeheerder? Blijven de planstudies en de verkennende studies daaronder vallen? Wij willen juist de samenhang in stand houden. Als alles op dat soort punten uit elkaar wordt gehaald, gaan wij de verkeerde kant op.

Minister **Netelenbos**: Planstudies en verkenningen zijn altijd een onderdeel geweest van het beleid van de minister van Verkeer en Waterstaat. Dat wordt gewoon door mijn departement gedaan. Wie dat departement daarbij betreft, is aan het departement zelf. Dat zit dus niet in de NV RIM. Dat is ook de praktijk van iedere dag.

De heer **Stellingwerf** (Christen-Unie): In de huidige situatie worden planstudies en verkennende studies voor een belangrijk deel binnen de huidige RIB verricht. Volgens mij zijn daarvoor wel 40, 50 of 60 functies. Op dat punt gaan dus forse veranderingen plaatsvinden.

Minister **Netelenbos**: Dat hangt van de opdrachtgever af. Stel dat de Kamer met de minister discussieert over het MIT. Wij vinden dat er iets moet gebeuren en beginnen met een verkenning. Dan spreken wij dat hier gemeenschappelijk af. Zo begint dat. Vervolgens wordt dat georganiseerd. De ene keer doet Rijkswaterstaat dat, de andere keer de RIB, of het wordt uitbesteed aan een architecten- of ingenieursbureau. Dat kan allemaal. Dat is nu ook al zo. Dat is echt niet anders.

De heer **Stellingwerf** (Christen-Unie): Ik heb de indruk dat steeds meer uit elkaar wordt getrokken. Is de minister niet van mening dat die zaken juist met het amendement-Van den Berg beter bij elkaar gehouden kunnen worden?

Minister **Netelenbos**: Nee, want ook dan vind ik dat het beleid hoort bij het departement en niet bij een ZBO die over de uitvoering van allerlei kwesties gaat. Het primaat ligt in dezen echt bij het beleid en dus bij de minister van Verkeer en Waterstaat. Dat maakt dus geen enkel verschil. Ik vraag echt begrip voor het feit dat de Staat der Nederland in het model dat wij nu voorstellen, meer op maat kan sturen dan in het kader van een ZBO. Iedereen die de discussie over de Kaderwet ZBO heeft meegemaakt, moet dat willen toegeven.

De heer **Van den Berg** (SGP): Ik bestrijd de opvatting van de minister dat de kaderwet ZBO's niet in staat zou stellen om maatwerk te leveren. Een van de problemen die ik juist had met de kaderwet, was dat deze wet weliswaar kaderwet heet, maar volledig de ruimte laat om in de bijzondere regeling, waarbij de verschillende aparte ZBO's worden geregeld – dat moet immers altijd bij of krachtens wet gebeuren – af te wijken van de kaderwet. De kaderwet laat dus onverlet dat echt maatwerk geleverd kan worden in de vormgeving van ZBO's.

Minister **Netelenbos**: Het is naar mijn idee buitengewoon onverstandig om in dit stadium te kiezen voor een ZBO. Ik heb dat op schrift gesteld en hier naar voren gebracht. De afstemming tussen NS Reizigers en NV RIM is mogelijk met het model dat hier wordt voorgesteld. Dat is niet mogelijk als wij te maken hebben met een ZBO. Ik wijs op de ervaringen die wij hebben met Opta en de Luchtverkeersleiding Nederland. Ik ben van mening dat de concessierelatie van de minister het mogelijk maakt om afspraken te maken met de uitvoerder. Dat neemt niet weg dat de eindverantwoordelijkheid voor de zaken die door de heer Van den Berg naar voren zijn gebracht, bij de minister van Verkeer en Waterstaat blijft.

De heer **Eurlings** (CDA): In het systeem van de minister worden

concessievoorwaarden voorgesteld, met een voorhang voor de staats-NV. Het gaat erom hoe naleving en maatwerk kunnen worden afgedwongen, als dat nodig is. De minister zegt in haar reactie op mevrouw Halsema dat het niet zozeer om de juridische positie gaat, maar om maatwerk. Kan zij zeggen waarom zij in een situatie waarin maatwerk gewenst is, met een staats-NV beter dan met een ZBO kan afdwingen dat dit wordt geleverd? Wij moeten zo concreet mogelijk zijn, anders blijven wij in holle termen met elkaar spreken.

Minister **Netelenbos**: Wat wij met NV RIM willen regelen, is dat het beheer zo wordt ingericht dat de vervoerder er zo min mogelijk last van heeft. De kwaliteit van wat er moet gebeuren, de veiligheid, de verkeersleiding, de afspraken met de verkeersregelaars van de Nederlandse Spoorwegen en tal van andere zaken moeten worden geregeld. Een concessie is een overeenkomst waar twee partijen aan gebonden zijn. Wanneer de concessievoorwaarden onverhoopt niet goed worden nageleefd, kan de minister optreden. De minister is de enige financier van de NV RIM, die geen eigen inkomsten heeft. Het financiële instrumentarium is zeer sterk, want wie betaalt bepaalt. Er kan ondertoezichtstelling plaatsvinden, wanneer men niet doet wat er is afgesproken, omdat dat in de concessie is geregeld. Door de concessie kan er worden optreden, wanneer men zich onverhoopt niet houdt aan datgene wat is afgesproken. Dat laat zich heel goed uitdetailleren, maar niet in een ZBO, omdat dit een heel globaal kader biedt.

De heer **Eurlings** (CDA): Het is cruciaal dat alle argumenten zijn gewisseld, voordat wij aan onze tweede termijn beginnen. De NS is 100% staatseigendom, maar wij hebben gezegd dat wij het publiekrechtelijk kader ervan moeten versterken, omdat het niet goed genoeg werkt. Hier is toch een soort ommezwaai gemaakt. Daar kunnen tal van redenen voor zijn. Soit. Ik vraag de minister waarom zij betere bijsturingmogelijkheden heeft dan bij de ZBO, als afspraken niet worden nagekomen of als de kwaliteit van de infra onder het basisniveau zakt. Het is makkelijk om

Netelenbos

te zeggen dat er veel aangrijpingspunten zijn, maar zij worden nooit concreet gemaakt. Met alle respect, het intrekken van een concessie vind ik een weinig realistische last-resortoptie, zoals ik bij NS Reizigers ook heb gezegd. Welke aangrijpingsmomenten heeft de minister, waardoor zij haar verantwoordelijkheid met een staats-NV beter kan waarmaken dan met een ZBO? Misschien kunnen er een paar concrete gevallen op schrift worden gemarkeerd.

Minister Netelenbos: Voorzitter. Ik heb drie A4'tjes laten uitdelen. Wellicht kan de heer Eurlings daar nog een keer goed naar kijken. Ik wijs erop dat in de nota Derde eeuw spoor is voorgesteld dat de verkeersleiding en de capaciteit een ZBO-karakter zouden krijgen, en het beheer en de instandhouding een bedrijfsmatig karakter. Dat is ook bedrijfsmatig, want datgene wat daar gebeurt, wordt heel vaak door derden uitgevoerd. Je kunt een concessie net zo gedetailleerd maken als je nodig vindt om ervoor te zorgen dat gebeurt wat is afgesproken. Alles wat over en weer moet worden geregeld, wordt dan in die concessie uitgewerkt. Ik vraag de Kamer om die rechtshandeling als bestuurlijke handeling mee te nemen in de intellectuele exercitie die wij nu met elkaar maken. Wij moeten onszelf oprecht afvragen of wij het echt nodig vinden om van het zetten van een sein op rood een bestuurlijke handeling te maken?

De heer **Eurlings** (CDA): De minister is nu een beetje aan het chargeren. Dat versterkt mijn verzoek om concrete voorbeelden. Dan zou immers het al dan niet uitkeren van een studiebeurs aan een student ook een bestuurlijke handeling zijn. Daar wordt dan niet zo'n punt van gemaakt. Wij moeten die keuze niet maken op basis van dit soort argumenten. Nogmaals, ik vraag de minister om aan de hand van een paar concrete bijsturinggevallen aan te geven, waarom zij haar verantwoordelijkheid bij de staats-NV gewoon beter waarmaken dan bij de ZBO. Ik wil het gewoon zo concreet mogelijk horen. Op basis van die pragmatische afweging zullen wij dan gewoon onze inhoudelijke keuze maken.

Minister Netelenbos: Ik zal zorgen

dat er nog enkele voorbeelden komen. Het is lastig, want ik lijk wel niet in staat om aan te geven dat het publiekrechtelijke instrument van de concessie de minister heel veel bevoegdheden geeft. Dat kan zo gedetailleerd als de minister zelf wil. De Kamer heeft verzocht om een voorhangprocedure. Omdat ik ontvankelijk ben voor die gedachte, zullen alle vragen en gevoelens over de aansturing van de NV RIM hier kunnen worden besproken.

Ik vraag begrip voor het volgende. Ik hoef de hele kaderwetdiscussie hier niet over te doen, maar de kaderwet ZBO geeft beperkingen. Een ZBO staat op grote afstand van de minister, wat vaak leidt tot een enorme correspondentie over en weer. Als zou blijken dat iets niet gaat zoals het zou moeten gaan, dan is het bij een ZBO nog ingewikkelder dan bij het aansturen via een concessie. De concessievoorwaarden kunnen immers voortdurend gewijzigd worden. Dat maakt dat het willen meegaan in die redenering belangrijk is, omdat de instrumenten zo verschillend zijn. Er is een uitgebreide discussie gevoerd met de takenorganisaties en de Nederlandse Spoorwegen. Juist dat maatwerk is de uitkomst van een proces dat integer is gevoerd. Er is gevraagd of de minister dan wel aanspreekbaar is op beheer, onderhoud, infrastructuur en capaciteit. Dat is het geval. Er zijn tal van artikelen in de wet die dat mogelijk maken. De heer Van den Berg heeft in eerste termijn het principiële punt aan de orde gesteld dat beheer aan het eind van de rit altijd een zaak van de overheid is. Dat is ook in dit model het geval.

De **voorzitter:** Ik zie dat de heer Hofstra weer wil interrumperen. Er is al zoveel gevraagd dat ik hem maar één interruptie toesta.

De heer **Hofstra** (VVD): Voorzitter. Het gaat niet over dit onderwerp, want daar kom ik in tweede termijn wel op terug. Het gaat om datgene wat de minister daarvoor zei over winst en dividenden. Ik ben blij met de uitspraak van de minister dat ook een bedrijf waarvan alle aandelen van de Staat zijn, gewoon winst moet maken. Ik vond de opmerking over het dividend alleen een beetje vreemd. De minister zei namelijk dat zij voor een aantal jaren zal vaststellen hoeveel dividend er wordt uitgekeerd.

Minister Netelenbos: Ik zei, dat doe ik dus al.

De heer **Hofstra** (VVD): De minister zal dan toch hopelijk wel elk jaar in de aandeelhoudersvergadering even kijken hoeveel winst er is. Het is ook altijd verstandig om het nog even na te tellen. Aan de hand daarvan kan zij vervolgens bepalen hoeveel dividend er dat jaar kan worden uitgekeerd. Wij moeten immers van jaar tot jaar zorgvuldig kijken hoeveel dividend er uitgekeerd kan worden.

Minister Netelenbos: Uiteraard doen wij dat. Vanwege het feit dat wij met dat dividend ook weer plannen willen maken, moeten er ook langjarige afspraken worden gemaakt over de bedragen waarop wij met elkaar denken te kunnen rekenen. Soms valt het mee, soms valt het ook reuze tegen, zoals bijvoorbeeld op dit moment aan de orde is.

Ik kom te spreken over de amendementen en de vraagstukken van voorhang. De heer Hofstra heeft expliciet gevraagd naar de wenselijkheid van voorhangprocedures. Er zitten in het wetsvoorstel een aantal verschillende AMvB's. Het ene AMvB is van grotere importantie dan het andere AMvB. Er is een AMvB dat de capaciteit regelt en de regels van niveaus, prioriteiten en voorbehouden bij capaciteit. Er is een Koninklijk Besluit tot het aanwijzen van hoofdspoorwegen. Er is een beheersconcessie. Nu ligt er een amendement voor over de concessie. Er ligt ook een amendement voor van de heer Stellingwerf over de capaciteit, met de wens om dat amendement voor te hangen. Ik kan mij voorstellen dat de Kamer dat graag ziet. Ik heb op zich geen bezwaar tegen het aansterken van de betreffende artikelen.

Het gaat ook om een aantal kanbepalingen. Het betreft dan AMvB's die kunnen worden toegepast. Het gaat om de gebruiksvergoeding, de bijkomende voorzieningen, de algemene voorwaarden met toegangsovereenkomsten en de beheersconcessie. Die hebben vooral een beleidsmatig karakter. Ik denk dat het niet nodig is om iedere AMvB die kan worden toegepast voor te hangen.

Mevrouw Halsema heeft een amendement op stuk nr. 29 ingediend. Dat gaat over de

Netelenbos

gebruiksvergoeding. Daarvan kan ik mij voorstellen dat bij toepassing van het amendement een voorhang-procedure moet worden gevolgd. Dat is een weg op de hand. Ik vind niet dat iedere AMvB behoeft te worden voorgehangen. Sommige zijn erg specifiek van aard. Andere zijn echter politiek van aard.

De heer **Hofstra** (VVD): In geval van een kanbepaling hoeft de AMvB alleen voorgehangen te worden als de minister daadwerkelijk een AMvB maakt. Wat is het bezwaar überhaupt om een AMvB voor te hangen? Als het simpel en overzichtelijk is, kan die gewoon door in een procedure-vergadering. Waar er belangrijke gaten in deze wetgeving zitten, is het een goede lijn om alle AMvB's voor te hangen.

Minister **Netelenbos**: Ik maak bezwaar tegen de zinsnede "gaten in de wetgeving". Ook de huidige Spoorwegwet, die in de voorvorige eeuw is gemaakt, kent vele algemene maatregelen van bestuur en ministeriële regelingen. Dat kan niet anders. Deze wet dient immers te functioneren in een dynamische omgeving. De algemene richtlijnen die in dit huis worden gehanteerd met betrekking tot wetgeving, maken ook dat enige terughoudendheid met betrekking tot het voorhangen een algemeen uitgangspunt is. Men moet kijken naar de zwaarte van een onderwerp om te bepalen of een voorhang nodig is. Wij houden elkaar wel heel erg bezig als iedere AMvB wordt voorgehangen.

De heer **Hofstra** (VVD): Daar heeft de minister helemaal gelijk in. Deze wet bevat echter heel veel AMvB's. Als een wet meer AMvB's bevat, kunnen wij echter van die algemene lijn afwijken. Dan moeten zij voorgehangen worden.

Minister **Netelenbos**: Ik vind dat gekeken moet worden naar het onderwerp. Sommige AMvB's betreffen technische specificaties. Ik acht de Kamer tot veel in staat, maar om nu plenair over technische specificaties te praten, gaat mij wat ver.

Over de verantwoordelijkheid met betrekking tot aanleg en beheer is zojuist een aantal opmerkingen gemaakt, ook bij de discussie over NV of ZBO. Er liggen een aantal amendementen voor die ik expliciet

kan steunen. De heer Dijsselbloem, de heer Eurlings, de heer Hofstra, de heer Stellingwerf, de heer Van Bommel en mevrouw Halsema hebben allemaal amendementen ingediend over artikel 5. Ik zal straks alle amendementen langs lopen. Ik denk echter dat goed is dat bekeken wordt of een en ander in elkaar te schuiven valt. Het gaat immers vaak over hetzelfde onderwerp.

Het amendement op stuk nr. 23 van de heer Van Bommel gaat over de nadere uitwerking van de zorg voor aanleg van, studies naar en de realisatie van nieuwbouwprojecten. In het MIT zijn daar uitdrukkelijk afspraken over gemaakt. Dat maakt dat de wijze waarop de studies worden georganiseerd, de planvorming en de besluitvorming door de minister van Verkeer en Waterstaat worden ingevoerd. Ik ontraad dan ook aanvaarding van het amendement op stuk nr. 23. Deze gedwongen winkelnering staat mij niet aan. De minister moet, ook in overleg met de Tweede Kamer, afwegingen kunnen maken over innovatief aanbesteden, prijsvragen en tenderprocedures. Dat zou dit allemaal uitsluiten. Daar ben ik geen voorstander van.

De andere amendementen gaan vooral over de zorg voor de aanleg van de hoofdinfrastructuur. De verantwoordelijkheid van de minister gaat natuurlijk verder; aanleg, beheer en het gebruik van spoorwegen vallen eronder. Dat is aan de orde in artikel 5. Daarom ben ik het eens met de amendementen die daarover gaan. Zowel de heer Dijsselbloem als de heren Eurlings en Hofstra willen het begrip "beheer" toevoegen. In artikel 16 is beheer breed gedefinieerd, zodat de kwaliteit van infrastructuur, vernieuwing, onderhoud, capaciteitsverdeling en het leiden van verkeer eronder vallen. Het toevoegen van dit begrip is dus de meest brede interpretatie van het begrip "beheer" en het toevoegen van het begrip "onderhoud" is daarom overbodig. Ik vind dat het amendement van mevrouw Halsema en de heer Stellingwerf een ongewenste beperking oplevert. Mijn voorkeur gaat daarom uit naar de benadering van de heren Dijsselbloem, Eurlings en Hofstra.

De heer Hofstra voegt ook het begrip "personenvervoer" toe. Hij hield zelf overigens als enige een pleidooi voor het goederenvervoer. Daarom begrijp ik niet waarom hij

artikel 5 wil beperken tot personenvervoer, want de minister is verantwoordelijk voor alle spoorfuncties, vervoer en infrastructuur. Ook het goederenvervoer valt daaronder. De minister moet overigens zorgen dat vooral anderen het werk doen. Dan komen wij terecht in de discussie over de NV. Het amendement van de heer Hofstra is dus overbodig. Het amendement-Dijsselbloem zet het begrip "personenvervoer" in de Concessiewet en dat is logischer. Ik kom daar straks bij het desbetreffende wetsvoorstel nog over te spreken. Misschien kan de heer Hofstra dat amendement steunen.

De indieners van de amendementen op de stukken nrs. 18, 23, 24 en 37 kan ik aanbevelen om zich te scharen achter het amendement op stuk nr. 33. Het gaat hierbij om het begrip "beheer". Hieronder vallen vernieuwing en onderhoud en de niet expliciet genoemde capaciteitsverdeling en leiding van het verkeer. Wellicht is het op zichzelf overbodig, omdat het ook al in artikel 16 staat, maar ik begrijp de behoefte om dat te expliciteren. Daarom zou ik het amendement op stuk nr. 33 kunnen overnemen. Als de Kamer erover wil stemmen, sta ik achter dit amendement.

De heer Stellingwerf heeft in het amendement op stuk nr. 19 voorgesteld om aan artikel 5 toe te voegen dat belanghebbenden in de vorm van tijdelijke voorfinanciering de aanpassing van infrastructuur kunnen bekostigen. Dit amendement moet ik ontraden. Voorfinancieringsafspraken kunnen altijd worden gemaakt, maar door financiering van de infrastructuur wordt de vervoerder nog geen eigenaar van de infrastructuur. Bovendien kan de vervoerder ook geen exclusieve discriminatoire rechten op de infrastructuur opeisen. In artikel 16a, lid 3, is ook nog eens expliciet opgenomen dat de minister instemmingsrecht heeft bij technische of functionele eigenschappen van de hoofdinfrastructuur. De toelichting op het amendement van de heer Stellingwerf geeft ook als uitgangspunt dat de minister altijd financiële verantwoordelijkheid draagt. Dat is echter onjuist. De wetgeving moet het juist mogelijk maken dat aanpassing ook uit de gebruiksvergoeding kan worden gefinancierd. Die bepaling vloeit rechtstreeks voort uit de EU-richtlijn

Netelenbos

2001/14. Met het amendement wordt een en ander te veel ingeperkt en ik moet dat amendement dan ook ontraden.

De heer Dijsselbloem heeft gevraagd waarom de verkenningsstudies niet bij wet bij de beheerder worden gelegd. Ik heb daar al iets over gezegd. De infrabeheerders en de vervoerders hebben natuurlijk wel een zwaarwegende adviesfunctie. Dat laat zich ook vastleggen in de concessies.

Een hoofdpunt van de kritiek van o.a. mevrouw Halsema op de wetsvoorstellen is, dat de verantwoordelijkheid voor de kwaliteit niet expliciet bij de minister is gelegd. Ik heb getracht aan te tonen dat dit onjuist, een hardnekkig misverstand is. De minister is verantwoordelijk voor de kwaliteit van de infrastructuur en het vervoer maar de uitvoering geschiedt door derden. Het vaststellen van investeringen en het betalen daarvan vormen een belangrijk sturingsmechanisme voor de minister, hetgeen geborgd is in de artikelen 6 en 16.

De heren Dijsselbloem en Eurlings en mevrouw Halsema willen artikel 6 aanpassen. Ik doel op het amendement op stuk nr. 34. Voorzitter. Ik zie dit als een uitwerking. Op zichzelf heb ik daartegen geen bezwaar. Als de Kamer daarmee kan instemmen, zou ik dit amendement kunnen overnemen.

Met het amendement op stuk nr. 26 van mevrouw Halsema wordt hetzelfde beoogd als in het eerste gedeelte van het amendement op stuk nr. 34 dat over de energievoorziening handelt. Men zou deze teksten kunnen samenvoegen. Er kan maar één wetstekst worden veranderd.

Mevrouw Halsema wil voorts maatregelen treffen ter voorkoming en bestrijding van storingen, maar dat onderwerp hoort niet thuis in artikel 6. In dit artikel worden immers algemene eisen gesteld aan de infrastructuur. Het voorkomen en verhelpen van storingen is een activiteit van de beheerder, hetgeen aan de orde komt in artikel 16a. Om die reden moet ik de aanvaarding van het amendement op stuk nr. 25 ontraden.

Het voorstel om met betrekking tot artikel 6 een voorhangprocedure te hanteren, zoals bedoeld in het amendement stuk nr. 28, wijs ik af. Het gaat immers om een AMvB met technische voorschriften. Ik vraag mij

af of dergelijke zaken hier zouden moeten worden besproken.

Voor de specifiek aan de beheerder te stellen kwaliteitseisen is de concessie relevant. Het amendement op stuk nr. 39 betreft de voorhang in verband met de beheersconcessie; daarmee kan ik instemmen. Ik stel voor dat ik dit amendement overneem.

De heer **Eurlings** (CDA): Om onduidelijkheden te voorkomen, verzoek ik u om ons vóór de tweede termijn plaatsvindt, schriftelijk uw reacties op alle amendementen voor te leggen. Het gaat nu wel érg snel.

Minister **Netelenbos**: Dat zeg ik toe. Overigens zal ik bij het einde van mijn beantwoording alle amendementen nog even langslopen. Ik vond het wat gek om allerlei amendementen die over een bepaald thema gaan, niet tegelijkertijd te behandelen.

Voorzitter: Van Nieuwenhoven

Mevrouw **Halsema** (GroenLinks): Voorzitter. De minister zegt in reactie op amendement nr. 28 dat de bedoelde AMvB over technische voorschriften handelt. Wij menen dat het hierbij gaat om algemene regels betreffende de kwaliteit van de infrastructuur. Het lijkt mij noodzakelijk om dit amendement over te nemen omdat de minister verder in de wet geen algemene regels geeft voor de genoemde kwaliteit. Zij wil dit aspect per AMvB regelen en dan is het niet meer dan logisch dat de Kamer vooraf zo'n AMvB kan beoordelen.

Minister **Netelenbos**: Ik verwijs in dit verband naar het amendement-Dijsselbloem dat over hetzelfde onderwerp gaat maar toch anders is geformuleerd. Het gaat erom dat het begrip "basiskwaliteit" in de wet moet staan, maar het is lastig dat dit begrip op zichzelf niets zegt. Uiteraard moet dit in het kader van de concessie goed worden geregeld. Daarin is immers de aansturing van de NV RIM geregeld. Tussen wat je allemaal wilt, wat er nodig is en hoe zich dit verhoudt tot de afspraken over punctualiteit met het bedrijf NS Reizigers en de beschikbaarheid van infrastructuur, mag natuurlijk helemaal geen spanning ontstaan. Het is ook de bedoeling dat wij straks in een tripartiete werkgroep

over de concessies gaan onderhandelen; de minister gaat dus niet afzonderlijk met NS Reizigers en de NV RIM onderhandelen, waarna beide het slachtoffer zouden worden van de wurgcontracten van de heer Hofstra. Wij hebben dan ook afgesproken dat in de werkgroep beide concessies tegelijkertijd aan de orde zijn, omdat ze uiteindelijk zeer veel met elkaar te maken hebben.

Mevrouw **Halsema** (GroenLinks): Nu suggereert u dat mijn amendementen op de nrs. 28 en 34 met elkaar in strijd zouden zijn, maar ze versterken elkaar juist. Volgens het amendement op stuk nr. 34 moeten specifieke materiële criteria voor de kwaliteit van de infrastructuur worden opgenomen in de algemene maatregel van bestuur. Dan is het eens te meer noodzakelijk om daarvoor een voorhangprocedure te hanteren. Er wordt met dit amendement namelijk erkend dat de wet geen specifieke criteria voor de basiskwaliteit kent; die komen in de AMvB, dus moet de Kamer daarover kunnen oordelen.

Minister **Netelenbos**: In zo'n AMvB gaat het om technische voorschriften, zoals het invoeren van het ERTMS en alles wat daarbij komt kijken. Wel, ik zou de Kamer willen behoeden voor het bespreken van de technische voorschriften voor zo'n systeem. Specifieke kwaliteitseisen aan de beheerder worden via de concessie geregeld. Daarom is het amendement van de heer Hofstra voor de hand liggend, daar zal de Kamer over willen praten. Maar bij technische voorschriften gaat het echt over relais, kasten, snoeren of over de keuze tussen koper en glasvezel, over dat soort vreselijke dingen.

De heer **Hofstra** (VVD): Toch zijn er Kamerleden die dit wel interessant vinden. Maar los daarvan, als het allemaal om techniek gaat, zal de Kamer de zaak ook snel kunnen doorgeleiden. Ik proef nu steeds bij u de angst dat de Kamer zich met allerlei zaken zal gaan bemoeien. Nee, wat wij te ingewikkeld vinden, behandelen wij helemaal niet, dus u hoeft daar niet zo bang voor te zijn.

Minister **Netelenbos**: De Kamer beslist natuurlijk uiteindelijk zelf, maar het zou wel een novum zijn om voor dingen die echt heel erg

Netelenbos

technisch zijn, de voorhangprocedure te gebruiken. Het zou ook een geweldige papierwinkel opleveren en ik dacht dat u ook reuze tegen bureaucratie was...

De heer **Hofstra** (VVD): Inderdaad, heel erg.

Mevrouw **Halsema** (GroenLinks): Iedereen in de Kamer is vanzelfsprekend tegen bureaucratie, maar het gaat om het principiële punt dat het primaat bij de Kamer behoort te liggen zodra het ook gaat om zaken die essentieel zijn voor de basis-kwaliteit. Ik snap niet waarom u zich daar als medewetgever zo tegen verzet.

Minister **Netelenbos**: De kwaliteit van wat met de infrastructurele voorzieningen te maken heeft, wordt in de concessie geregeld, niet in deze AMvB. U vertrouwt het blijkaar niet, maar u zou mij hierbij toch een beetje moeten vertrouwen.

De heer **Eurlings** (CDA): Voorzitter. Wij maken hier erg veel woorden over vuil, maar ik heb de minister zojuist duidelijk horen zeggen dat zij er geen bezwaar tegen heeft, als de Kamer een voorhangprocedure wenst.

Minister **Netelenbos**: Ik probeer de Kamer alleen maar te behoeden voor het bespreken van gigantische technische dossiers, want het technische gehalte van het spoorwegbedrijf is zeer hoog. Bovendien wordt het voor een heel groot deel aangestuurd door Europese richtlijnen. Ik zou het als Kamerlid in ieder geval niet allemaal willen doorlezen.

Mevrouw **Halsema** (GroenLinks): Voorzitter. Om de indruk weg te nemen dat het een kwestie van vertrouwen zou zijn, het is vrijwel ondenkbaar, maar er kan een moment komen waarop ook deze minister niet meer in functie is en vervangen is door een minister van de lijst Fortuyn, om maar iets te noemen. Dan kan het zeer noodzakelijk zijn dat de Kamer kan oordelen over een AMvB.

Minister **Netelenbos**: Maar dat is dan een AMvB met technische specificaties. Ik blijf het opmerkelijk vinden, ik ging ervan uit dat een duaal bestel controle op hoofdlijnen

met zich meebrengt, maar kennelijk is dat niet zo.

Voorzitter. Bij de artikelen 16 en 16a gaat het om het voorkomen of verhelpen van storingen, wat belangrijk is voor de betrouwbaarheid van de infrastructuur. Er is op deze artikelen een amendement van de leden Eurlings en Dijsselbloem ingediend. Er ligt ook een amendement van mevrouw Halsema op stuk nr. 25. Mijn voorkeur gaat uit naar het amendement op stuk nr. 31. Dat betreft prestatie-indicatoren van de kwaliteit van de infrastructuur. De kwaliteit van de infrastructuur omvat het onderhoud en de vernieuwing. Als alleen onderhoud wordt toegevoegd, suggereert dat dat de zorg voor kwaliteit niet het onderhoud omvat en dat is natuurlijk wel altijd het geval. Zonder onderhoud heb je geen kwaliteit. Het eerste deel van het amendement op stuk nr. 38 moet ik dan ook weer ontraden. Ik loop het straks allemaal nog langs, maar ik moet het nu in blokjes doen omdat er veel amendementen over dezelfde onderwerpen zijn ingediend.

De amendementen op de stukken nrs. 31 en 34 gaan over de kwaliteit. Ik zou die kunnen overnemen want het is aanscherping.

Met het amendement op stuk nr. 38 van de heer Hofstra wordt gevraagd om in artikel 16 de duur van de concessie te beperken tot 15 jaar. Ik wil juist nadrukkelijk de mogelijkheid openen om een concessie voor de infrastructuur voor méér dan 15 jaar mogelijk te maken. Het is een algemene wet. Als wij eens kijken naar de gemaakte afspraken over de HSL-Zuid, die zouden niet mogelijk zijn als dit amendement wordt aangenomen.

De heer **Hofstra** (VVD): Een concessie moet altijd een bepaalde duur hebben. Mijn standpunt is dat de overheid alleen maar contracten met een bepaalde duur moet sluiten en 15 jaar is toch een lange tijd. Waarom zou dat niet kunnen bij de HSL-Zuid?

Minister **Netelenbos**: De afgesproken periode is hier langer. U heeft gelijk als u zegt dat het hier niet gaat om een concessie maar om een contract. Je moet jezelf flexibiliteit geven om op maat te kunnen handelen. Wij hebben afgesproken dat concessies voorgehangen worden; ook de periodes waarover het gaat worden voorgehangen. De

Kamer kan daarover dus altijd iets vinden. Ik voel er echter niets voor om in de wet vast te leggen dat het nooit langer mag zijn dan. Op die manier beperk je jezelf heel erg in de tijd.

De heer **Hofstra** (VVD): Het argument van flexibiliteit begrijp ik dus niet. De periode van 15 jaar is inderdaad een keer voorbij en dan verleent de minister van Verkeer en Waterstaat waarschijnlijk weer een concessie.

Minister **Netelenbos**: Als je een lange concessieperiode afspreekt, kun je in de concessie regelingen treffen voor tussentijdse aanpassingen. Ik begrijp wel dat u bezorgd bent dat het nogal star zal zijn in de tijd als er voor zo'n lange periode afgesproken wordt. Je kunt een concessie altijd herzien binnen de periode. Dat moet gebeuren met wederzijds goedvinden als je het niet hebt geregeld. En wanneer het wel geregeld is, moet het gebeuren op basis van het daartoe aangegeven moment. Ik vind het een onnodige beperking om bij wet een maximum van 15 jaar af te spreken.

De heer Eurlings en de heer Dijsselbloem hebben een amendement ingediend op stuk nr. 32 om specifiek vast te leggen dat betrokken gerechtigden hun zienswijze kenbaar kunnen maken. Dat wordt eigenlijk al geregeld in de Algemene wet bestuursrecht, maar het is op zichzelf niet bezwaarlijk om het ook in deze wet vast te leggen. Het is eigenlijk overbodig want die zaken liggen vast in de AWB.

Het amendement op stuk nr. 17 van de heer Van den Berg heeft betrekking op artikel 56. Daarin wordt voorgesteld om in artikel 56 criteria op te nemen ten aanzien van basiskwaliteit. Ik zei zojuist al dat mijn voorkeur uitgaat naar het voorstel zoals dat in vervat in het amendement op stuk nr. 34 – ik kan het helaas niet helpen, mevrouw Halsema – om het begrip basiskwaliteit op te nemen in artikel 6 en aan artikel 16 toe te voegen: "onder meer houdende prestatie-indicatoren". Op die manier zou je dan de vastlegging van de prestatie-indicatoren regelen. Met artikel 56 wordt de EU-richtlijn over de netwerkverklaring geïmplementeerd. De onderwerpen die in de netwerkverklaring moeten worden opgenomen, zijn dus ontleend aan de

Netelenbos

EU-richtlijn. De netwerkverklaring wordt door de beheerder zelf opgesteld. Het is niet de plaats om aan de beheerder eisen te stellen aan de kwaliteit van de infrastructuur. Dit artikel leent zich daar dus niet voor. Wel doen dat de artikelen 16 en 6. Met betrekking tot die artikelen is een amendement ingediend. Dit amendement lijkt mij dan ook meer voor de hand liggen.

De heer **Van den Berg** (SGP): Voorzitter. Het amendement dat op artikel 56 is ingediend, houdt natuurlijk verband met de relatie tussen de beheerder en de vervoerder. De vervoerder heeft niet een rechtstreekse relatie met de concessie aan de beheerder. Het gaat om de rechtszekerheid voor de vervoerder. Hij moet, gelet op de inspanningen die hij moet leveren, kunnen rekenen op kwaliteit van het net. Is de netwerkklaring, gelet op het deel dat voor rekening van de beheerder komt, niet datgene wat in dit verband in aanmerking komt? Het gaat mij dus om die relatie. Die bestaat namelijk.

Minister **Netelenbos**: Dat is op zichzelf waar, maar de netwerkverklaring betreft de Europese richtlijn en de implementatie daarvan. Vervolgens worden daarin de prestatie-indicatoren opgenomen. Ik zei al dat er een zwaarwegend advies wordt uitgebracht in verband met de twee concessies die in dit spel aan de orde zijn. Door de werkgroep waarin de drie partijen zijn vertegenwoordigd, de Staat, NV RIM en NS Reizigers, wordt de tekst opgesteld. Stel dat zich de slechtst denkbare situatie voordoet en dat concessievoorwaarden aan het reizigersbedrijf worden gesteld waaraan men niet kan voldoen, omdat de infrastructuur dat niet aankan. Dan is dat voor de rechter volstrekt onhoudbaar. Dus zoiets kan helemaal niet. Dat betekent dat het tripartiete overleg belangrijk is bij het komen tot evenwichtige concessies. In de toelichting op de concessies zullen wij duidelijk moeten maken waarom het een, het vragen van concessies aan de vervoerder, en het ander, het vragen c.q. opleggen van concessies aan NV RIM, zo zijn geregeld. Daaruit zal moeten blijken hoe de balans er uitziet. Er kan geen spanning ontstaan. Ik weet wel dat NS Reizigers op dit punt zorgen heeft, maar wat wordt gevreesd kan

niet. Als wij echter onverhoopt, bij wijze van spreken sneaky, toch iets verkeerd zouden doen, fluit de rechter de minister terug. Zoiets moeten wij natuurlijk zien te voorkomen. Het juridische speelveld is dus in orde. De artikelen 6 en 16 worden aangescherpt op het begrip "kwaliteit" Zoals ik zei: daarmee kan ik het eens zijn.

Voorzitter. Dan kom ik toe aan de opmerkingen over de relatie tussen concessie en capaciteit. De heren Van den Berg en Hofstra hebben gevraagd of ik niet onzekerheid introduceer door capaciteit en concessie niet uitdrukkelijk aan elkaar te koppelen. Eigenlijk hadden wij het hierover zojuist ook al. Ik wil nu op dit punt wat preciezer zijn. Allereerst wijs ik erop dat het opgenomen systeem op grond van het Europees recht dwingend wordt voorgeschreven. Wij moeten dat dus volgen. Het kan voorkomen dat met de concessies met inachtneming van de regels eisen worden gesteld waarvoor capaciteit nodig is. Dan moet de concessieverlener daarvoor instaan tegenover de concessiehouder. Dat zei ik zojuist al met andere woorden. Vervolgens maken de beheerder en de concessiehouder gedetailleerde capaciteitsafspraken in de kaderovereenkomst en in de toegangsovereenkomst. In de jaarlijkse dienstregeling worden de meest gedetailleerde niveaus vastgelegd. Iedere lidstaat moet kaderregels vaststellen die in de wet en de beheersconcessie worden geïmplementeerd. Dus we hebben niet de vrijheid die sommigen wellicht wensen om eigen ideeën te implementeren.

De heer Stellingwerf zegt dat hij met betrekking tot de AMvB-capaciteit een voorhangprocedure wil. Zijn amendement op stuk nr. 21 gaat daarover. Dat amendement lijkt mij een juiste gedachte verwoorden.

Voorzitter. Er is gesproken over de onafhankelijkheid bij de capaciteits-toedeling. De heren Dijsselbloem en Eurlings vragen zich af of de onafhankelijkheid van de capaciteitsverdelers voldoende is gewaarborgd met het oog op het onderhoud van het spoor. Het is iedereens belang dat het onderhoud goed gebeurt, want het gaat om veiligheid en ook om beschikbaarheid. Dat er voldoende onderhoud plaatsvindt, is gewaarborgd. In de richtlijn wordt onderhoud, capaciteitsverdeling en verkeersleiding bij één beheerder

ondergebracht. Het systeem van capaciteitsverdeling is door de richtlijn voorgeschreven. Er is één beheerder met diverse capaciteitsfuncties. Hoe die functies worden vervuld, moet van tevoren gepubliceerd worden in de netwerkklaring. Daarin moet de beheerder ten behoeve van de vervoerders de nettocapaciteit, na aftrek van de onderhoudscapaciteit, aangeven. De beheerder is dus geen concurrent van de vervoerder in het daarop volgende capaciteitsverdelingsproces. De NMa houdt onafhankelijk toezicht op het geheel. Als er spanning ontstaat, dan kan men naar de NMa stappen.

De heer **Stellingwerf** (Christen-Unie): Het kan dus niet gebeuren dat er onnodig te veel tijd voor onderhoud wordt geraamd.

Minister **Netelenbos**: Nee, van tevoren wordt een planning gemaakt. Je houdt dan nettocapaciteit voor vervoer over, die vervolgens wordt verdeeld. Er kan natuurlijk altijd sprake zijn van een calamiteit. Daar moet onderling een regeling voor worden getroffen. Het is geen systeem waarin eerst de eigen zaken worden bediend en dan die van een ander. Dat moet in het voortraject.

De heer **Stellingwerf** (Christen-Unie): Bestaat dan toch niet het risico dat men veel te veel tijd raamt om de eigen taakjes netjes voor elkaar te krijgen?

Minister **Netelenbos**: In de concessie kun je daarover afspraken maken met de NV RIM.

De heer **Hofstra** (VVD): Ik heb de suggestie gedaan om het spoor te laten huren door de beheerder, waardoor deze nooit in de verleiding komt om er langer over te doen dan nodig. Is de minister bereid om zoiets in de concessieafspraken op te nemen?

Minister **Netelenbos**: Daar wil ik nog eens goed over nadenken. Ik houd van financiële prikkels, maar uiteindelijk zijn wij, de belastingbetalers, de financier.

De heer **Hofstra** (VVD): U herinnert zich waarschijnlijk nog wel het geval Amersfoort-Apeldoorn, waarbij weliswaar een goedkope aannemer werd gevonden, die echter zulk



De heer Hofstra (VVD)

© M. Sablerolle – Gouda

materieel gebruikte dat beide sporen eruit moesten. Dat kostte dus veel meer geld.

Minister Netelenbos: Nee, dat beeld klopt niet. Het had te maken met de arbowetgeving en de rol van de inspectie sociale zaken.

De heer Dijsselbloem (PvdA): Staat in de Europese richtlijnen dat de capaciteitsverdelers strikt onafhankelijk moet zijn van iedereen die capaciteit vraagt? Moeten wij niet op de een of andere manier veiligstellen dat Railned en misschien ook de verkeersleiding in de beslissing over de verdeling van de capaciteit echt onafhankelijk zijn, ook van de onderhoudspoot van diezelfde NV RIM?

Minister Netelenbos: De manier waarop wij de capaciteitsverdeling hebben uitgewerkt, is conform de richtlijn. Helemaal conform het systeem van de richtlijn worden de capaciteitsverdeling en de verkeersleiding in één beheerder ondergebracht. In de netverklaring wordt de nettocapaciteit aangegeven. Ik vind het eigenlijk een beetje een gekke discussie. Ik word gedwongen ervoor te zorgen dat het spoor wordt onderhouden, dat het spoor veilig is. In decennia hebben wij in dezen achterstanden opgelopen; dat is echt een groot probleem. Wij willen die

achterstanden versneld inlopen. Dat geeft uitval, maar er vindt goed overleg plaats over de beste planning. In de afspraken die met de reiziger worden gemaakt, is al rekening gehouden met de bruto-nettoverhouding. Het kan niet zo zijn dat NS Reizigers straks wordt aangesproken op iets wat het bedrijf niet kan leveren omdat er te veel capaciteit uit de roulatie is als gevolg van onderhoud. Op zichzelf is het vanzelfsprekend dat daar goed naar gekeken wordt, maar hier is geen sprake van bevoordeling van de eigen positie. Het inbouwen van prikkels vind ik echter wel interessant. Een en ander kan nader uitgewerkt worden in de concessie, met behoud van alles wat daarmee annex is.

De heer Hofstra heeft gevraagd of spooransluitingen die nu onder NS Holding in beheer zijn bij NS Spooransluitingen BV, naar de Staat moeten overgaan in verband met mogelijke capaciteitsproblemen van goederenvervoerders. Deze spooransluitingen liggen niet op het hoofd railnet. Het zijn de aansluitingen naar individuele bedrijventerreinen die vaak ook op die bedrijventerreinen liggen. Er is daar geen sprake van capaciteitsproblemen. Ik denk ook niet dat wij op dit punt iets ingewikkelds moeten doen. Als de NS hier misbruik van

zou maken, kan men naar de NMA gaan.

De heer Hofstra (VVD): Dat is op zichzelf mooi, maar het is wel gek dat dingen die niets met het personenvervoer te maken hebben, bij NSR achterblijven, net zoals dat trouwens het geval is met de aandelen in Railion. Het zou veel zuiverder zijn om dat bij de andere rails te houden, want het heeft niets met personenvervoer te maken.

Minister Netelenbos: Ja, maar dan zou de volle verantwoordelijkheid voor alles wat daar moet gebeuren, ook naar de minister van Verkeer en Waterstaat gaan. Het is de vraag of wij dat moeten willen. Hier is nooit uitvoerig over gediscussieerd en het is ook niet onderzocht. Ik vind het dus heel lastig om nu te zeggen dat wij dit maar even moeten doen. Er zijn trouwens ook nooit sterke signalen geweest dat hier sprake is van een probleem. Het gaat om bedrijventerreinen.

De heer Hofstra (VVD): Dat is duidelijk. Wij zijn nu evenwel bezig met ingrijpende wetgeving waarmee wij alles een beetje netjes willen ordenen. En dit zit gewoon helemaal verkeerd, nog los van de vraag of er in de praktijk veel klachten over zijn. Alleen al vanuit deze wetgeving bezien, zou u het op een andere plek moeten neerzetten. Als je iets hebt, heb je er soms ook een probleem mee. Dat is echter het wezen van eigendom.

Minister Netelenbos: Dat klopt: hoe meer eigendom, hoe meer zorgen. Ik meen evenwel dat de huidige regeling geen enkel probleem oplevert. Aangezien ik niet kan overzien waar het zo maar veranderen van houding en standpunt toe zal leiden, vind ik dat wij dat maar niet moeten doen.

De heer Hofstra heeft gevraagd of treinen van buitenlandse aard niet een onevenredig deel van onze capaciteit kunnen gaan opslokken. Binnenlandse concessies geven exclusieve rechten. Internationale treinen hebben conform EU-recht geen recht om binnenlands vervoer te verzorgen. Het verlenen van toegang houdt ook niet automatisch in dat zij over capaciteit kunnen beschikken. Zij moeten daar paden voor aanvragen. In het kader van de algemene maatregel van bestuur

Netelenbos

capaciteitsverdeling zal ook rekening gehouden worden met internationaal vervoer. Internationale treinen zullen dus geen onevenredig deel van onze capaciteit gaan opslokken. Zij kunnen wel aanvragen indienen, maar honorering daarvan betekent nog niet dat zij nationaal vervoer kunnen verzorgen op die trajecten.

De heer **Hofstra** (VVD): Dat is duidelijk. Ik begrijp nu dat vrije toegang geen vrije toegang is. Op papier is er wel sprake van vrije toegang, maar zij moeten de normale procedure volgen om capaciteit te krijgen. Omgekeerd is dat voor ons in het buitenland wel lastig. De EU zegt namelijk dat er sprake moet zijn van vrije toegang en daar zijn wij het eigenlijk wel mee eens.

Minister **Netelenbos**: Ja, maar vrije toegang op basis van toegewezen paden. Ze kunnen niet zo maar aan komen rijden.

De heer Hofstra heeft gevraagd of de NMa een belangrijke rol speelt bij capaciteit- en gebruiksvergoeding, met name in relatie tot de goederenvervoerders. Verder heeft hij om een spoedbeslechtingsprocedure gevraagd. Op zichzelf is het juist dat de onderhandelingen tussen de beheerder en de vervoerder over de netwerkverklaring en de toegangs-overeenkomst alleen toegestaan zijn na melding aan en onder toezicht van de NMa. De vervoerders moeten ook steeds worden gehoord. Gezien hun kleine marktaandeel, hebben goederenvervoerders een groot belang bij de rol van de NMa. Artikel 21, lid 6, van de richtlijn 2001/14 schrijft een spoedbeslechting binnen tien dagen voor. Dit moet in de netwerkverklaring worden opgenomen. Nadere implementatie zal conform artikel 16a, lid 1, onder d, in de concessie worden opgenomen. Met andere woorden: er is een spoedprocedure zoals wordt voorgeschreven in de Europese richtlijn.

De heer Dijsselbloem heeft naar de zomerdienstregeling gevraagd. De NS heeft het voornemen om in de periode van 15 juli tot 30 augustus 2002 een aantal treinritten te schrappen. Dit voornemen is voor advies voorgelegd aan het LOCOV, dat daarop niet onwelwillend heeft gereageerd. Over het aantal te schrappen ritten moet nog een definitieve beslissing worden

genomen. Het voorzieningenniveau moet in overeenstemming zijn met het tweede overgangscontract voor het hoofdtrainnet en de raam-overeenkomst voor de contract-sector. Men doet nu overigens meer dan op basis van het overgangscontract en de raamovereenkomst is vereist. Alleen op grond van zwaarwegende argumenten kan men in de zomer minder rijden dan het in beide overeenkomsten vastgelegde voorzieningenniveau. Ik houd de Kamer uiteraard op de hoogte van de uitkomsten van het overleg met de NS hierover.

De heer **Hofstra** (VVD): Hiermee komt u op de belangrijke kwestie van het verbeterplan. Gisteren is al de vraag aan de orde geweest of het niet verstandig is om met inlevering van enkele diensten een hogere punctualiteit te garanderen. Dit kan ook als men boven het contract-niveau zit. Is de minister bereid om dit expliciet met de NS te bespreken? Ik ben het overigens met de heer Dijsselbloem eens dat de minister hier een grote invloed op moet hebben.

Minister **Netelenbos**: Mijn ondergrens zijn de overeenkomsten, inclusief het verbeterplan. Als men kan aantonen dat men beter kan presteren door minder treinen te laten rijden, spelen voor mij twee overwegingen een rol. In de eerste plaats laat men heel wat meer treinen rijden dan waartoe men contractueel verplicht is. In de tweede plaats kan men alleen op grond van zeer zwaarwegende argumenten minder rijden dan is overeengekomen. In het kader van de schoonschipoperatie heb ik aan de directie van de NS gevraagd, ten principale aan te geven wat de problemen zijn op welke wijze die opgelost zullen worden. Er is afgesproken dat ik dit stuk in juni zal ontvangen, zodat voor 1 juli a.s. hierover duidelijkheid is.

De heer **Van Walssem** (D66): Een lichtere zomerdienstregeling kan acceptabel zijn bij het waarborgen van een minimale frequentie. Op basis van informatie die ik hierover heb gekregen, verwacht ik dat dit het geval zal zijn. Een van de redenen om hiermee akkoord te gaan, is dat de NS het personeel de gelegenheid wil geven om het verlof waar het recht op heeft, te laten opnemen.

Erop gelet dat het ziekteverzuim en de werkdruk hoog zijn, is het voor de motivatie van het personeel van groot belang dat het rechtmatig verlof opgenomen kan worden.

Minister **Netelenbos**: Ook dat is een zwaarwegend argument. Het viel mij op dat het LOCOV zeer welwillend heeft gereageerd, maar dit zal nog officieel advies hierover uitbrengen. Bij de verbeteringsplannen spelen ook motivatie, werkdruk en dergelijke een grote rol.

Mevrouw Halsema stelt in haar amendement op stuk nr. 29 voor om de gebruiksvergoeding bij AMvB te regelen en hieraan een voorhangprocedure te koppelen. Er moeten inderdaad nadere regels voor de gebruiksvergoeding worden gesteld. In artikel 66 wordt een kaderregeling aangegeven zoals bedoeld in de EU-richtlijnen 91-440-EG en 2001-14-EG. De nadere uitwerking van dit artikel vindt primair plaats in de beheersconcessie. Het staat nog niet vast dat er daarnaast ook behoefte is aan een uitwerking bij algemene maatregel van bestuur. Het gaat hier om een kanbepaling. Deze kanbepaling is in artikel 66 uitgewerkt. Indien een dergelijke algemene maatregel van bestuur totstandkomt, zou deze samengevoegd kunnen worden met de algemene maatregel van bestuur over de capaciteit. De bevoegdheid van artikel 4 Richtlijn 2001/14 EG zal in Nederland gebruikt worden om specifieke tariefvoorschriften vast te stellen. Conform dit dwingende Europese recht is de uiteindelijke vaststelling van de gebruiksvergoeding en de inning ervan de bevoegdheid van de beheerder. Dit punt moet bij de beschouwing van dit amendement goed worden meegewogen. Ik moet het voorstel van mevrouw Halsema, zoals verwoord in het amendement op stuk nr. 27, om artikel 66 zodanig aan te passen dat de minister de overeenkomst sluit met de vervoerder betreffende de hoogte van de gebruiksvergoeding, dan ook ten stelligste ontraden. Dit is in strijd met de Europese Richtlijn 2001/14 en staat ook haaks op de systematiek van de wet. De EU-richtlijn legt in artikel 4 op dat de beheerder de gebruiksvergoeding vaststelt en int. Wij moeten daar rekening mee houden.

Voorzitter. De heer Stellingwerf heeft gevraagd of de gebruiks-

Netelenbos

vergoeding kan worden verhoogd als er onvoldoende infracapaciteit is en of de prijsverhoging dan kan worden doorberekend aan de reiziger. De systematiek van de gebruiksvergoeding is gestandaardiseerd op Europees niveau. De Richtlijn en de wet maken het mogelijk dat de gebruiksvergoeding wordt verhoogd voordat er sprake is van voldoende infrastructuur. Dit is een regulerende schaarsteheffing die verplicht wordt ingezet voor uitbreiding van capaciteit. Daarbij is in dit verband relevant artikel 26 derde lid van de Richtlijn 2001/14, waarin staat dat de infrastructuurbeheerder iedere gebruiksvergoeding moet opschorten indien hij talmt met de uitvoering van het capaciteitsvergrotingsplan. De lidstaat maakt een kaderregeling voor de gebruikersbijdrage. De verdeling van de in de gebruikersbijdrage doorberekende kosten en de overheidssubsidie voor infrastructuur is bovendien aan de minister, gecontroleerd door de Kamer.

De heer **Van Walsem** (D66): Mevrouw de voorzitter. Begrijp ik het goed dat de beheerder de gebruiksvergoeding vaststelt? Dat is dus niet de minister, maar de NV. Wij gaan daar dus niet meer over?

Minister **Netelenbos**: Zeker wel. De minister gaat over de afspraken die met de beheerder gemaakt worden over de gebruiksvergoeding.

De heer **Van Walsem** (D66): Maar u zei net dat de beheerder de gebruiksvergoeding vaststelt. Dat gebeurt dus in overleg met de minister?

Minister **Netelenbos**: Ja.

De heer **Hofstra** (VVD): Ik heb een vraag over de uitbreiding. We hebben overal capaciteitstekort. Men mag op grond van de Europese Richtlijn niet talmen met de uitbreiding van die capaciteit. De vervoerders kunnen dus hun borst nat maken, want er moeten dan flinke tarieven worden geheven.

Minister **Netelenbos**: Als je een plan hebt, voldoe je aan de eis. Wij hebben een plan, bijvoorbeeld het MIT.

De heer **Hofstra** (VVD): Hoeven we dan geen extra tarief te heffen?

Minister **Netelenbos**: Nee, we hoeven dat dan niet.

De heer **Hofstra** (VVD): Legt de Richtlijn ook nog vast hoeveel je moet heffen, wanneer je wel heft? De Europese discussie wordt steeds interessanter.

Minister **Netelenbos**: Er ligt niet exact vast hoeveel je dan moet heffen. Maar je moet reguleren. Je hebt discriminatie nodig bij schaarste. Wij voeren die discussie hier vaak.

Voorzitter. De heer Hofstra vroeg of de heffing de totale kosten van het spoor moest omvatten. Dat is niet het geval. Ik verwijs in dit kader naar het NVVP. Het doorrekenen van de maatschappelijke kosten moet beleid zijn. We moeten dat internationaal doen. Nederland kan dat niet op eigen houtje doen.

De heer **Hofstra** (VVD): Mijn vraag was om de onderhoudskosten en de beheerskosten – niet de aanlegkosten, de kapitaallasten – verplichtend te versleutelen in de gebruiksvergoeding.

Minister **Netelenbos**: Het is een politiek besluit hoe hoog je die heffing wilt maken. Vervoer per spoor moet uiteindelijk wel betaalbaar blijven. Naarmate het beter lukt om de kosten meer integraal toe te rekenen aan systemen, zal dat ook hier mogelijk zijn. Wanneer dat niet lukt, zal er een bijdrage geleverd moeten worden.

Dat geldt sterk voor de contracten, maar voor het kernnet geldt dat minder.

De heer **Hofstra** (VVD): Deze onderwerpen zijn toch allemaal uitermate belangrijk. Worden wij hierover nader geïnformeerd als de AMvB wordt genomen en/of de concessie wordt verleend?

Minister **Netelenbos**: Ja. Ik ben ook bereid om dat voor te hangen, zoals dat is gevraagd.

De heer **Hofstra** (VVD): Oké, want ik wil daar graag op afzienbare termijn helderheid over krijgen. Dan weet iedereen waar hij aan toe is.

Minister **Netelenbos**: De heer Hofstra heeft gevraagd wanneer de milieuheffing in werking treedt. Hij

legde daarbij de relatie met de gebruiksvergoeding. Een spoedige invoering hiervan wordt op twee manieren mogelijk: differentiatie naar heffing en naar milieubelasting. Over de schaarsteheffing hebben wij zojuist al gesproken. Over de differentiatie naar milieu merk ik op dat de beheerder daarvoor uiteraard geen extra inkomsten krijgt, maar het werkt wel regulerend. Daardoor wordt de milieuruimte beter gebruikt. Die heffing is mogelijk naar emissieklasse, bijvoorbeeld van materieel. Dat is bijvoorbeeld uitdrukkelijk bij diesellocomotieven aan de orde. Dat beleid moeten wij sterk inzetten om ervoor te zorgen dat men met het schoonst mogelijke materieel rondrijdt.

Dan kom ik op het toezicht door de NMa. Het gaat hierbij om artikel 91. De heer Dijsselbloem heeft in het amendement op stuk nr. 35 voorgesteld om bij artikel 91b een nieuw tweede lid in te voeren. Daarmee krijgt de NMa een extra taak, namelijk het behandelen van conflictsituaties die zich kunnen voordoen tussen de concessiehouders en niet vallen onder het klachtrecht zoals bedoeld in het eerste lid. Hij heeft een aantal voorbeelden gegeven. De NS rijdt bijvoorbeeld niet voldoende punctueel en wijdt dit aan slecht onderhoud. Het klachtrecht is in het eerste lid tamelijk ruim geformuleerd. Het is dan ook de vraag of de voorbeelden van de heer Dijsselbloem daar niet onder vallen. Ik heb geen bezwaar tegen dit amendement, maar ik denk wel dat het al onder het klachtrecht valt. De heer Dijsselbloem zou zijn amendement dus moeten zien als een verduidelijking van de bedoeling. Ik heb geen bezwaar tegen het amendement, maar ik vind het niet helemaal nodig.

De heer **Dijsselbloem** (PvdA): Ik ben een beetje gehandicapt omdat ik het amendement voor een kleine wijziging naar het bureau wetgeving heb laten brengen; ik heb het dus niet bij de hand.

Het is mogelijk dat de voorbeelden onder het klachtrecht vallen. Het gaat er mij om dat in de relatie tussen die twee grote concessiehouders over legio onderwerpen conflicten of spanningen kunnen ontstaan. Misschien waren mijn voorbeelden net niet de goede; dat heb je altijd met voorbeelden. De kern van zo'n conflict kan zijn dat de ene concessie-

Netelenbos

siehouder zegt dat het feit dat hij zijn concessievoorwaarden niet kan naleven verband houdt met de wijze waarop de andere grote concessiehouder zijn concessie uitvoert. Meent de minister dat al dat soort situaties geregeld is met dat klachtrecht? In de memorie heb ik gelezen dat de minister ervan uitgaat dat, als twee private partijen een conflict hebben waar zij niet uitkomen, zij naar de rechter kunnen stappen. Mijn amendement beoogt nu juist zoveel mogelijk te voorkomen dat men naar de rechter moet. Het uitvechten van al die dagelijkse conflictjes en spanningen die zich kunnen voordoen, leidt immers tot een geweldige juridificering.

Minister Netelenbos: Ik denk dat de heer Dijsselbloem zijn amendement opnieuw naar het bureau wetgeving heeft gestuurd omdat de huidige redactie niet of nauwelijks leidt tot een uitbreiding van de taken van de NMa. Het voorstel dat hij doet is, voorzover dit het tweede lid betreft, immers hetzelfde gebleven als het wetsvoorstel. Dat zit in het eerste lid van artikel 91b. Dat betekent dat alleen geklaagd kan worden binnen het kader van de Europese richtlijnen.

De voorzitter: Ik onderbreek de minister even. Is het niet verstandiger om de gewijzigde tekst van het amendement van de heer Dijsselbloem af te wachten?

Minister Netelenbos: Misschien mag ik een inhoudelijk argument noemen.

Als de heer Dijsselbloem de taken van de NMa wil uitbreiden, moet hij het begrip "wederpartij" schrappen. Dat brengt een enorme uitbreiding teweeg voor de NMa vervoerskamer. Dat betekent immers dat alle denkbare civielrechtelijke geschillen tussen beheerder en vervoerder, zoals omtrent de toegang en de kaderovereenkomst, ook bij de NMa terecht komen. Volgens mij is dat de bedoeling van de heer Dijsselbloem. Hij zei al dat hij dit bij de NMa wilde liggen om de gang naar de rechter te voorkomen. Ik heb daar geen bezwaar tegen. De NMa moet en wil die expertise immers opbouwen als daarvoor voldoende personeel beschikbaar komt. Daarvoor moet het begrip "wederpartij" worden geschrapt. Als dat via het bureau

wetgeving wordt uitgewerkt, wordt zijn bedoeling weergegeven.

Dan kom ik op de aandeelhouders en de commissarissen bij staatsdeelnemingen. De heer Dijsselbloem heeft gewezen op de veranderende rol van aandeelhouders in het wetsvoorstel over wijziging van het structuurregime. De bevoegdheid om de commissarissen of de directie te benoemen of te ontslaan is uitermate belangrijk. Zonder deze wijziging gaat het soms ook die richting uit, maar dan heet het niet ontslaan, maar het opzeggen van vertrouwen.

De bepaling is optioneel. De heer Dijsselbloem is er voorstander van om deze te benutten bij de Nederlandse Spoorwegen. Hij vroeg of de statuten daaraan aangepast moeten worden. Dit is al geregeld, doordat dit voornemen is opgenomen in de nota Deelnemingenbeleid rijksoverheid, stuk nr. 28165. Ik zal die suggestie meenemen, wanneer de wetgeving over de structuur-NV is veranderd.

De heer Dijsselbloem (PvdA): Geldt dat ook als de RIM een NV wordt?

Minister Netelenbos: Uiteraard. Deze moet nog statuten krijgen, maar daarin wordt het allemaal gedetailleerd geregeld. Die relatie moet sowieso statutair worden geregeld.

De heer Van Walsem (D66): Gaat het ontslagrecht dan bij de commissarissen weg of hebben zij allebei de bevoegdheid om een directie te ontslaan?

Minister Netelenbos: Allebei.

De heer Van Walsem (D66): Als zo'n belangrijk instrument om invloed uit te oefenen ontbreekt, lijkt het mij erg moeilijk om commissarissen te vinden.

Minister Netelenbos: De discussie ten principale is met de minister van Financiën. Wij volgen deze. In de nota Deelnemingenbeleid rijksoverheid, een document van de minister van Financiën, hebben wij gezegd dat wij het op die manier zullen doen.

De heer Van Walsem (D66): Het is een kanbepaling die wordt ingevuld door dit bij de Spoorwegen te doen. Daarom kan ik er wel met u over discussiëren.

Minister Netelenbos: Dit is niet uitzonderlijk voor de Spoorwegen, maar het geldt voor alle bedrijven met staatsdeelnemingen. Dat misverstand moet niet boven de markt blijven hangen, anders gaat er een verkeerde werking vanuit.

De heer Dijsselbloem zegt dat de ambtenaren nog wel een tijdje zitting kunnen hebben in de raad van commissarissen, maar de heer Hofstra zit op het andere deel van het spectrum. Zoals bekend heb ik de afspraak gemaakt dat tot 1 juli vier ambtenaren in de raad van commissarissen zitting hebben. Dat moet echt niet langer duren. Men is nu bezig met selectieprocedures en een programma van eisen om nieuwe commissarissen te vinden. Vervolgens worden die commissarissen op een normale manier benoemd, zodat er geen overheidscommissarissen meer zitting hoeven te hebben in de raad van commissarissen, conform het algemene overheidsbeleid.

De heer Dijsselbloem (PvdA): Een aanname bij het overheidsbeleid is dat er een publiekrechtelijk kader is, dat het publiek belang door wetgeving is gezekerd en dat dit nader is uitgewerkt in een concessie. Voordat de concessie van kracht wordt, zijn wij misschien wel een jaar verder. Zolang deze er nog niet is, is het een goede zaak om vier rijksambtenaren in de raad van commissarissen te hebben, als extra waarborg voor het publieke belang, maar het mogen van mij ook andere ambtenaren zijn, als zij vanaf 1 juli iets anders te doen hebben. Dat publiekrechtelijk kader is er nog niet en dat is de kern van hoe wij omgaan met het staatsdeelnemingenbeleid. Het moet publiekrechtelijk geregeld zijn, voordat wij kunnen afzien van overheidscommissarissen.

Minister Netelenbos: Ik hoop en verwacht dat deze wet snel het Staatsblad bereikt, maar er moeten nog veel algemene maatregelen van bestuur worden gemaakt en besproken. Het zal nog wel enige tijd duren voordat zij kunnen functioneren. Bij KB is echter te regelen welke onderdelen van deze wet onmiddellijk zullen functioneren en welke niet. Wij hoeven dus niet te lang zonder dat publiekrechtelijk kader te functioneren. Ik vind 1 juli nog steeds een goed traject. Als het langer zou duren, dan moeten die

Netelenbos

vier ambtenaren uit de raad van commissarissen. Het wat immers een noodoplossing. Er zijn afspraken over gemaakt, ook met de centrale ondernemingsraad die de mening was toegedaan dat er sprake zou zijn van een soort Sovjetregime. Nee, het is een noodoplossing en het moet ook echt niet te lang duren.

De heer **Dijsselbloem** (PvdA): Mijn fractie is niet principieel tegen overheidscommissarissen, maar wij waren het in hoofdlijnen met het kabinet eens dat het beter geregeld kan worden met een publiekrechtelijk kader. Volgens mij is een concessie daarbij heel belangrijk. Die concessie zal niet binnen een maand van kracht worden, maar daar gaat echt nog een geruime tijd overheen. Dat heeft de minister zelf ook aangegeven. Pas op dat moment hebben wij een rechtstreekse sturingsrelatie met de NV Nederlandse Spoorwegen. Dat is toch correct?

Minister **Netelenbos**: Het lastige is, zeker onder de huidige structuur-NV-constructie, dat die commissaris niet in de raad van commissarissen zit om het publieke belang te dienen. Hij zit er uitsluitend om het bedrijfsbelang te dienen. De gedachte dat iemand op de rem kan trappen omdat hij nog een ander belang heeft te vertegenwoordigen, komt telkens weer naar voren. Dat konijn wordt iedere keer weer uit de hoge hoed getoverd. Dat is echter niet de positie van een commissaris. Die heeft maar één belang: het belang van het bedrijf. En dat hoeft niet altijd parallel te lopen met het belang van de Staat. Het is naar mijn mening beter om zo snel mogelijk met deze ongemakkelijke situatie te stoppen. Daartoe is de datum van 1 juli vastgelegd. Daar rekenen de ambtenaren ook op. Het zijn zwaarbelaste ambtenaren, die bovendien heel erg moeten opletten dat zij geen dubbele petten dragen. Dat is natuurlijk ook al lastig.

De heer Hofstra wil dat ook oud-politici en oud-ambtenaren geen deel mogen uitmaken van een raad van commissarissen.

De heer **Hofstra** (VVD): Ik heb nog niets gezegd! Ik ben met de minister eens dat er sprake is van een noodsituatie. Het kabinetsbeleid is erop gericht dat wordt afgestapt van overheidscommissarissen. Ik heb zojuist nog in de krant gelezen dat

het kabinet bij KPN zelfs heeft besloten om het maar te laten schieten. Wij zeggen dat het uitgesloten moet worden. Vervolgens heb ik "functionerende politici" als categorie toegevoegd. Dat leidde tot wat geruis in deze zaal, want volgens sommige collega's bestaan die niet. Ik zal het wat preciseren, ik bedoel politici in bepaalde functies. Ik vind bijvoorbeeld dat een Eerste-Kamerlid geen commissaris bij een overheidsbedrijf moet kunnen zijn. Ik hoop dat de minister dat met mij eens is. Er moet duidelijk worden omschreven om welke functies het gaat, maar die categorieën moeten in de statuten worden uitgesloten.

Minister **Netelenbos**: Ik stel voor dat de discussie over de toekomst van structuur-NV's aan de hand van alle voorstellen wordt gevoerd met de minister van Financiën. Ik kan enigszins invoelen wat de argumenten hiervoor zijn, maar als dat soort eisen zou worden gesteld, is er straks geen goed Eerste-Kamerlid meer te vinden. Die mensen mogen dan immers bijna niets meer. Er zitten dus altijd twee kanten aan de medaille.

De heer **Hofstra** (VVD): Wij praten nu over overheidsbedrijven. Gelukkig zijn er nog heel veel normale bedrijven in dit land! Daarin zijn heel goede mensen werkzaam en die kunnen wel tien keer de Eerste Kamer vullen.

Minister **Netelenbos**: Ik stel voor dat deze discussie met de heer Zalm wordt gevoerd.

De heer Hofstra is van mening dat de aandelen van Railion naar het Rijk moeten. Ik ben die mening niet toegedaan. Wij gaan geen nieuwe deelnemingen meer aan. Dat komt ook helemaal niet overeen met de nota Deelnemingenbeleid rijksoverheid, waarin is vastgelegd dat slechts sprake kan zijn van nieuwe staatsdeelnemingen wanneer er expliciet een vastgelegd publiek belang mee wordt gediend. Wij hebben maar 6% van de aandelen van Railion. Er wordt op dit moment met de NS gediscussieerd, want die willen er eigenlijk ook wel van af. Die discussie voer ik nu. Zodra er een uitkomst is, zal ik de Kamer daarvan op de hoogte stellen. Ik wil echter geen aandeelhouder worden van een groot Duits bedrijf. Dat lijkt mij echt niet de bedoeling.

De heer **Hofstra** (VVD): Ik ben blij met deze woorden. De minister heeft gezegd dat zij er eigenlijk naar streeft dat de aandelen worden verkocht. Dat lijkt mij een heel goede oplossing, maar wij moeten er wel een goede prijs voor hebben.

De heer **Eurlings** (CDA): Voorzitter. De minister heeft de hele discussie rond de raad van commissarissen en de NS afgerond.

Minister **Netelenbos**: Nee. Ik heb nog een vraag liggen van de heer Eurlings over een consumentencommissaris. Er moet niet op voorhand gesteld worden dat er een vertegenwoordiger namens de consument in de raad van commissarissen moet zitten. Bij het opstellen van het profiel kan men echter rekening houden met tal van kwaliteiten. Ik ben er niet voor om dat van bovenaf op te leggen. De invloed van de consument is geregeld via het gekwalificeerd adviesrecht in de Concessiewet. De raad van commissarissen is niet de plek voor een deelbelang. Men moet alle belangen kunnen dienen. Het is niet in het belang van het bedrijf als in die raad iemand zit die maar een belang wenst te dienen.

De heer **Eurlings** (CDA): Ik vraag de minister, hierover na te denken. Een gekwalificeerd adviesrecht komt vooral bij het vaststellen van de concessie tot zijn recht. Het gaat erom de NS te vermaatschappelijken. Natuurlijk zit een commissaris er ook gewoon voor het bedrijfsbelang. Het is echter goed als het iemand is die zijn wortels heeft in en die goed contact heeft met de consumentenorganisaties. Ik noem het voorbeeld van minister Hermans en de IB-groep. Daar is wel besloten om een consumentencommissaris aan te stellen. Wat kan erop tegen zijn om bij de Nederlandse Spoorwegen minstens een van de commissarissen op voordracht van de consumentenorganisaties aan te stellen? Het is vervolgens aan het bedrijf om te benoemen of om iemand anders voor te dragen.

Minister **Netelenbos**: Ik ben daar geen voorstander van. Ik ben daar in het geval van de IB-groep wellicht ook geen voorstander van geweest. Ik vind het overigens een slechte vergelijking. De consument heeft een enorm zware rol gekregen. Die is

Netelenbos

veel zwaarder dan oorspronkelijk in de Wet personenvervoer 2000 is bedoeld. Op verzoek van de Kamer en de buitenwereld is een en ander echter enorm aangescherpt. Het deelbelang moet dan ook op die manier worden geregeld. Dat bij profielen van mensen die het algemeen belang van de Spoorwegen willen dienen als commissaris rekening wordt gehouden met kwaliteiten spreekt voor zich. Uiteindelijk is er ook een adviesrecht van de directie van de Spoorwegen en een adviesrecht van de centrale ondernemingsraad. Vervolgens benoemt de raad haar leden.

De heer **Eurlings** (CDA): Er is een discussie over de overheidscommissarissen. De minister heeft min of meer etatistisch ingegrepen. Is het niet veel beter om de consument een positie te geven? Wat is erop tegen? De minister spreekt immers over een vermaatschappelijking van het bedrijf. Waarom die koudwatervrees?

Minister **Netelenbos**: Ik vind dat een commissaris het belang van het hele bedrijf moet dienen. De consument heeft immers soms een wat ander belang dan het algemene belang. Men kijkt vanuit een bepaalde optiek naar de bedrijfsvoering.

De heer **Van Walsem** (D66): Is het een oplossing om in de profielschets van de raad van commissarissen met dit aspect rekening te houden?

Minister **Netelenbos**: Ik heb dat al gesuggereerd. Het zal ook gebeuren. Men heeft immers verschillende kwaliteiten nodig.

De heer **Poppe** (SP): De minister zegt dat de commissaris het belang van het bedrijf heeft te dienen. Wat is het belang van het bedrijf in dit geval anders dan de klanten zo efficiënt mogelijk van A naar B te vervoeren?

Minister **Netelenbos**: Soms lopen die belangen niet parallel. Ik noem de discussie over de vraag hoe duur een treinkaartje moet zijn. Dat is een heel relevante vraag. De belangen lopen daarbij niet altijd parallel. Onder druk van de consumentenorganisaties heeft het bedrijf een jaar lang de tarieven niet verhoogd. Dat kost 1 mld gulden, zo'n 500 mln euro. Dat is ongelofelijk veel geld.

Het bedrijf heeft er ook heel veel last van. In een raad van commissarissen moet er kwaliteit zijn. Daarbij hoort kennis van het vervoer en kennis van de consument. Ik ga echter niet een commissaris laten voordragen door de consumentenorganisaties.

De heer **Poppe** (SP): De prijs van het kaartje maakt onderdeel uit van het zo efficiënt mogelijk vervoeren van de klanten. Dat wil zeggen dat de consument, de reiziger, invloed uit moet kunnen oefenen op de prijs, uiteraard in verhouding tot de kwaliteit van het vervoer. Als dat wegvalt, zullen wij een eenzijdig bedrijfsmatige redenering zien, die te maken heeft met winst en zo.

Minister **Netelenbos**: De heer Poppe zou een punt hebben als het zwaarwegend advies voor de consumentenorganisaties niet in het wetsvoorstel zou zijn uitgewerkt en niet naar tevredenheid van de Kamer en de meeste consumentenorganisatie zou zijn geregeld. De consument kan invloed doen gelden. Men kan zelfs naar de rechter stappen op het moment dat er een geschil ontstaat. Het is zwaar geregeld. Wij spreken hier overigens over de raad van commissarissen.

De heer **Poppe** (SP): Het is dus zwaar geregeld. Daar bestaat tevredenheid over, begrijp ik van de minister. Of dat voor alle consumenten geldt, weet ik niet. Het betekent echter dat de minister alle bezwaren om zo'n commissaris erin te zetten, nu wegneemt.

Minister **Netelenbos**: Ik geloof dat ik nu wel heb gezegd wat ik wilde zeggen.

Ik heb nog een heel stuk tekst over de kosten van onderhoud. Omwille van de tijd zal ik de Kamer met een brief inlichten op dit punt. Het is wel een belangrijk thema, maar het heeft niet zoveel te maken met het wetsvoorstel. Als de Kamer wil, kan zij daar nog eens apart over praten met mij.

De Kamer vindt dat het onroerend goed uit de holding gehaald en bij het Rijk gebracht moet worden. In het kader van binnenstadsontwikkeling spelen heel grote belangen. NS Vastgoed is daarbij vaak een lastige partij, zoals wij merken. Gelukkig heb ik daar onlangs goede afspraken mee gemaakt en in de praktijk is dat al

merkbaar. Ik krijg namelijk allerlei signalen van gemeenten dat NS Vastgoed zich van zijn beste kant laat zien.

Dat neemt niet weg dat de grond ooit met belastinggeld verworven is. Het ontvlechten moet gebeuren, zoals wij vorig jaar al hebben vastgesteld, maar het is juridisch uiterst complex. De Kamer zal zich dat kunnen voorstellen. Om die reden heeft men er in 1995 uiteindelijk niet toe besloten. Het kabinet heeft de Kamer in de nota die vorig jaar zomer is verstuurd, laten weten dat het toch gebeurt. Ik vraag er echter tijd voor, want het kan niet op een achternamiddag, omdat het te lastig is. De juristen gaan daar na 1 juli mee verder. Er is een werkgroep opgericht waar ook het ministerie van Financiën zitting in heeft, om te bekijken hoe het precies kan gebeuren. Die werkgroep is even op non-actief gesteld, omdat door de problemen bij de NS alle energie naar de verbetering van het reizigersbedrijf moet gaan. Na 1 juli wordt de werkgroep weer actief. Zodra er goed zicht is op wat een en ander betekent, kom ik bij de Kamer terug. In dit stadium is het niet zo snel te regelen zonder dat er grote juridische conflicten ontstaan.

De heer **Hofstra** (VVD): De minister zei dat het beter gaat bij NS Vastgoed, maar mij bereiken nog steeds klachten, vooral van de goederenvervoerders, dat er af en toe problemen zijn. Daarom vraag ik de minister dringend om daar goed op te letten. De heer Dijsselbloem heeft gisteren voorgesteld om de dienst Domeinen het beheer te laten voeren. Misschien heb ik geen actueel beeld van Domeinen, maar zou dat niet de aangewezen club zijn om de grond onder te brengen?

Minister **Netelenbos**: Dat is een vorm waarin het kan. Op het moment dat je grond terughaal naar de Staat der Nederlanden, breng je het onder bij Domeinen. Die dienst is daar namelijk specifiek voor. Hoe dat ontvlechten moet en kan plaatsvinden zonder grote juridische conflicten, is heel moeilijk te bepalen. Het kabinet vindt, zoals gezegd, wel dat dit ontvlechten moet plaatsvinden, maar in dit stadium kan dat nog niet. Verder is er nu het voorstel om de juridische eigendom van de infrastructuur via de RIT-structuur onder te brengen bij de

Netelenbos

Staat der Nederlanden. Daar zullen ook statuten voor moeten worden opgesteld.

De heren Stellingwerf en Van den Berg hebben de vraag gesteld of er nog het nodige van EU-kant te verwachten valt en of wij ons erop moeten instellen dat de wet regelmatig aangepast zal moeten worden. Die mogelijkheid is er, want de Commissie is nu bezig met de herziening van de dienstenrichtlijn door middel van een verordening die beoogt verplicht te stellen dat openbare dienstcontracten voor het verrichten van personenvervoer per trein, tram, metro, bus en schip op termijn worden gesteld en dat die openbaar moeten worden aanbesteed. Het voorstel wordt nu ambtelijk binnen de EU besproken. Alle lidstaten hebben een studievoorbehoud gemaakt en dus zal het nog erg lang duren voordat dit tot richtlijn wordt verheven, maar uiteindelijk zal er wel een besluit worden genomen. Daar zitten wij dan zelf bij en natuurlijk zullen wij hierover in het kader van de voortgangsrapportages van de Transportraad moeten praten.

De heer Stellingwerf kan ik voorts zeggen dat door de Commissie een concept voor een veiligheidsrichtlijn is opgesteld. Hoe het hiermee verdergaat, kan nu niet goed worden overzien maar ook hierover zal moeten worden gediscussieerd. In elk geval behoeft in dit verband de opbouw van de huidige wet niet te worden veranderd omdat een en ander bij AMvB kan gebeuren.

De heer Van den Berg vraagt naar aanleiding van een artikel in de Staatscourant of de Spoorwegwet in strijd is met Europese richtlijnen. Voorzitter. Ik ben van oordeel dat deze wet na de vierde nota van wijziging juist uitstekend overeenkomt met de Europese richtlijnen.

Voorzitter. Mevrouw Halsema en de heer Dijsselbloem hebben een amendement ingediend dat handelt over de sociale veiligheid. Ik wijs erop dat al in artikel 32 van de Wet personenvervoer, tweede lid, onder h, de verplichting voor vervoerders wordt geregeld om sociale veiligheidsregels op te nemen in de concessie. Dat moet dus. Het amendement beoogt dat de minister wat dit betreft een aanwijzing kan geven wanneer een en ander niet goed genoeg zou verlopen. Daarbij gaat het om decentrale overheden; de minister zal zichzelf geen

aanwijzing geven. Er zijn andere overheden die ook afspraken in concessies vastleggen. Op zichzelf wil ik dit amendement wel volgen, afgezien van het onderdeel dat voorziet in verplicht overleg met de minister van BZK. Ik meen dat dit niet in de wet thuishoort. Daarom vraag ik de indieners om dit onderdeel eruit te lichten.

Voorzitter. De heer Poppe heeft op stuk nr. 40 een amendement op artikel 24 ingediend. Het betreft aanschaf en onderhoud van rijdend personeel. Mijns inziens behoort dit niet thuis in de Spoorwegwet omdat dit de Concessiewet betreft. Daarom ontraad ik de aanvaarding van dit amendement.

De heer **Poppe** (SP): Voorzitter. De minister spreekt over "aanschaf en onderhoud van rijdend personeel"...

Minister **Netelenbos**: Uiteraard gaat het om materieel. Die tijd ligt gelukkig reeds lang achter ons...

Voorzitter. De heer Stellingwerf heeft op stuk nr. 20 een amendement ingediend dat is gericht op artikel 47. Hierbij gaat het om het schrappen van een tekst in onderdeel 4, lid 1. Het betreft veiligheidsfunctionarissen en gesteld wordt dat deze Nederlands moeten spreken, "voorzover dit voor een behoorlijke uitoefening van de functie vereist is". De heer Stellingwerf wil de laatste zinsnede schrappen, maar dat zou ik een verarming vinden. Het kan verstandig zijn om een internationaal expert te vragen om het een ander op dit terrein te doen. Stel nu eens dat deze Duits of Engels spreekt, dan zou zijn inschakeling niet mogelijk zijn. Een machinist moet Nederlands spreken, natuurlijk, want anders begrijpt hij niet wat er gebeurt, maar als dit amendement wordt aangenomen, worden deze functies uitgesloten voor mensen die een andere taal spreken. Ik vind dit geen verbetering.

De heer Stellingwerf heeft voorts op stuk nr. 22 een amendement ingediend met betrekking tot artikel 156. Ook de aanvaarding van dit amendement moet ik ontraden. Immers, de wet stelt geen eisen aan de toelating van historisch materieel op museumlijnen. In de wet worden wel veiligheidsvereisten gesteld voor alle treinen die van het hoofdrailnet gebruik maken. En het is net als in de luchtvaart; ik heb ook hele discussies gevoerd met de Historische luchtvaartvereniging, die oude

vliegtuigen wil laten rondvliegen en toestemming wil hebben om daarbij niet aan de veiligheidseisen te voldoen. Ik heb gezegd: jammer, maar als u commercieel wilt vliegen, moet er wel aan voldoen. Dit geldt ook voor treinen die op het hoofdrailnet gaan rijden; het geldt niet voor de lijnen voor speciale treinen, maar die worden niet in het wetsvoorstel geregeld.

De heer **Stellingwerf** (Christen-Unie): Voorzitter. Ik denk dat de minister nu toch een beetje voorbijgaat aan het zeer speciale karakter van dit historische rollend materieel. Het zal misschien niet exact aan elke veiligheidseis kunnen voldoen, maar het is veelal wel van hoge kwaliteit, want deze rijksturen en locomotieven worden nu juist bij uitstek goed onderhouden. Maar soms moeten ze van de ene locatie naar de andere worden overgebracht om nog een functie te kunnen vervullen. Volgens het wetsvoorstel kan dat niet meer.

Minister **Netelenbos**: Ik zal het in de pauze nog even navragen, maar ik kan me voorstellen dat er in zo'n geval altijd wel ontheffing te verlenen is. Het algemene uitgangspunt moet zijn dat al het materieel aan de veiligheidseisen voldoet, maar als een trein ergens heen moet omdat men wil laten zien hoe mooi hij is, dan kan de inspectie daar in een voorkomend geval toestemming voor verlenen.

De heer **Stellingwerf** (Christen-Unie): Akkoord, als dat dan maar duidelijk wordt, want bijvoorbeeld als de NS 200 jaar bestaat, moeten er toch zulke treinen door het land kunnen rijden.

Minister **Netelenbos**: Voorzitter. Het systeem voor het meten van vertragingen, voorgesteld door de Hofstra, wordt op dit moment uitgewerkt. Deze zeer complexe studie zal binnen een halfjaar afgerond worden.

De heer Stellingwerf vraagt zich af of ook buitenlandse werkplaatsen kunnen worden erkend. Er zijn er op dit moment inderdaad al een aantal. Als zulke werkplaatsen aan de eisen voldoen, kunnen ze uiteraard erkend worden. Bepalend is niet het land waar het onderhoud wordt gepleegd, maar het type materieel dat in

Netelenbos

Nederland rijdt en het kwaliteitsniveau van het onderhoud.

Verder hoop ik dat de heer Hofstra er omwille van de tijd mee instemt dat ik de door hem gevraagde vergelijking met Schiphol en de Elektriciteitswet schriftelijk lever. Er zijn overeenkomsten, maar de vergelijking gaat niet helemaal op.

De heer Hofstra heeft ook nog gevraagd of de aansturing van de NS en de taakorganisatie binnen mijn departement met het DG personenvervoer goed is belegd en of er geen infragerelateerd onderdeel zou moeten zijn. Het DG personenvervoer stuurt inderdaad het spoorbeleid aan, maar Rijkswaterstaat wordt ook vanuit die hoek aangestuurd. De uitvoeringsorganisatie Rijkswaterstaat heeft dus een beleidsrelatie met DGP en ik zie niet in wat daar verkeerd aan zou zijn. Er zijn al heel veel directoren, dus ik voel er niet zoveel voor om een apart directoraat voor infragerelateerde kwesties op te zetten, want het loopt allemaal door elkaar heen. De directeuren zijn zeer goed in staat om erop toe te zien dat het allemaal goed gaat en als zij het niet doen, doet de minister het wel. En als die het niet doet, doet de Kamer het wel. Het is dus op zichzelf goed geregeld.

De heer Poppe heeft nog gevraagd of de prestaties in het kader van het verbeterplan niet in de wet verankerd moeten worden. Ik heb hierover al het een en ander gezegd. In de concessie worden de prestaties tussen 2005 en 2010 geregeld en in de voorbereidingsfase leggen wij natuurlijk precies vast wat wij van elkaar bij het verbetertraject verwachten. Maar dat doen wij natuurlijk niet in de wet, want dat zou veel te star zijn; de vorige wet heeft 120 jaar bestaan.

De heer **Poppe** (SP): Natuurlijk is alles altijd in beweging. Het gaat echter om het maken van een goede voortgang. Als er afspraken worden gemaakt over concessies, welke stok achter de deur heeft de minister dan om ervoor te zorgen dat een en ander effectief gebeurt? De minister heeft wel meer prestatieafspraken met de Spoorwegen gemaakt die niet zo lekker liepen!

Minister **Netelenbos**: Dat is waar, maar het maakt niet uit of het vastgelegd wordt in een wet, in een concessie of in een prestatie-

overeenkomst. Dat is het onderscheid niet.

De heer **Poppe** (SP): Hoe kan de minister via een concessie een effectief gunstig resultaat afdwingen? Als men er niet aan voldoet omdat het eind van de concessie in zicht is en men niet meer wil investeren, wat doet de minister dan?

Minister **Netelenbos**: Ik kom zo te spreken over de Concessiewet. Daarbij komt dit punt aan de orde.

De heer **Poppe** (SP): Het gaat om het innovatie- en verbeterplan.

De **voorzitter**: Mijnheer Poppe, de minister zegt dat zij daarop straks terugkomt. Zo doen wij dat.

Minister **Netelenbos**: Ik zou laten weten, voorzitter, wanneer ik aan het onderdeel Concessiewet toe ben. Dat is nu.

De vergadering wordt van 12.47 uur tot 13.35 uur geschorst.

De **voorzitter**: De 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**: Ik stel voor, woensdag a.s. te stemmen over het wetsvoorstel Wijziging van het Wetboek van Strafrecht, het Wetboek van Strafvordering en de Gemeentewet (partiële wijziging zedelijkheids-wetgeving) (27745).

Ik stel voor, te behandelen woensdag a.s. bij het begin van de vergadering: - de brief van de vaste commissie voor Onderwijs, Cultuur en Wetenschappen houdende het voorstel de Algemene Rekenkamer te verzoeken een onderzoek uit te voeren naar mogelijk oneigenlijk gebruik en misbruik van bekostigingsregelingen in het hoger onderwijs en de BVE-sector (28248, nr. 12).

Ik stel voor, te behandelen donderdag 4 april bij het begin van de

vergadering:

- het wetsvoorstel Wijziging van het de Wet Justitie-subsidies (Halt-afdoeningen, technische wijzigingen) (28062);
- het wetsvoorstel Wijziging van de Algemene Wet bijzondere Ziektekosten teneinde onduidelijkheid omtrent het rechtsgevolg van door indicatieorganen te stellen indicaties op te heffen, alsmede wijziging van de Ziekenfondswet teneinde enkele technische verbeteringen aan te brengen (28228);
- het wetsvoorstel Wijziging van de Arbeidstijdenwet (werkgevers-aansprakelijkheid voor overtredingen van bestuurders zijnde werknemers) (28146);
- het wetsvoorstel Samenvoeging van de gemeenten Oss en Ravesteyn (28096).

Ik stel voor, toe te voegen aan de agenda voor 9, 10, en 11 april:
- het wetsvoorstel Goedkeuring van de opzegging van het op 14 februari 1972 te Rabat ondertekende Algemeen Verdrag inzake sociale zekerheid tussen het Koninkrijk der Nederlanden en het Koninkrijk Marokko, en het op 3 november 1972 te Rabat ondertekende Administratief Akkoord betreffende de wijze van toepassing van het Algemeen Verdrag inzake sociale zekerheid tussen het Koninkrijk der Nederlanden en het Koninkrijk Marokko met overgangsvoorziening (Wet sociale zekerheidsrelatie Marokko) (28275).

Ik stel voor, de tijdelijke commissie Biotechnologie te dechargeren, daar de commissie inmiddels heeft voldaan aan de haar opgedragen taak de volgende bij de Kamer ingediende kabinetsstukken te behandelen, te weten:
- de integrale beleidsnota Biotechnologie (27428);
- de beleidsnota "De toepassing van genetica in de gezondheidszorg" (27543);
- het kabinetsstandpunt inzake de Kennisinfrastuur Genomics (27866).

Ik dank de tijdelijk commissie voor haar inspanningen.

Ik stel voor, het stuk 28000-XVI, nr. 109, voor kennisgeving aan te nemen.

Overeenkomstig de voorstellen van de voorzitter wordt besloten.