

Van Middelkoop

gewijzigde motie hebben gestemd en die van de overige fracties ervoor, zodat zij is aangenomen.

In stemming komt de motie-Van der Staaij (26431, nr. 47).

De **voorzitter**: Ik constateer dat de aanwezige leden van de fractie van de SGP voor deze motie hebben gestemd en die van de overige fracties ertegen, zodat zij is verworpen.

In stemming komt de motie-Witteveen-Hevinga c.s. (26431, nr. 27, herdruk).

De **voorzitter**: Ik constateer dat deze motie met algemene stemmen is aangenomen.

In stemming komt de gewijzigde motie-Luchtenveld c.s. (26431, nr. 56).

De **voorzitter**: Ik constateer dat 71 leden voor deze gewijzigde motie hebben gestemd en 69 ertegen, zodat zij is aangenomen.

In stemming komt de gewijzigde motie-Witteveen-Hevinga c.s. (26431, nr. 54).

De **voorzitter**: Ik constateer dat de aanwezige leden van de fracties van GroenLinks, de PvdA, D66, het CDA, de ChristenUnie en de SGP voor deze motie hebben gestemd en die van de overige fracties ertegen, zodat zij is aangenomen.

In stemming komt de gewijzigde motie-Luchtenveld/Van Wijmen (26431, nr. 57).

De **voorzitter**: Ik constateer dat de aanwezige leden van de fracties van de VVD, het CDA en de SGP voor deze nader gewijzigde motie hebben gestemd en die van de overige fracties ertegen, zodat zij is verworpen.

In stemming komt de motie-Witteveen-Hevinga c.s. (26431, nr. 50).

De **voorzitter**: Ik constateer dat de aanwezige leden van de fracties van de SP, de PvdA, het CDA, de ChristenUnie en de SGP voor deze motie hebben gestemd en die van de overige fracties ertegen, zodat zij is aangenomen.

In stemming komt de motie-Augusteijn-Esser c.s. (26431, nr. 42).

De **voorzitter**: Ik constateer dat de aanwezige leden van de fracties van de SP, GroenLinks en D66 voor deze motie hebben gestemd en die van de overige fracties ertegen, zodat zij is verworpen.

In stemming komt de gewijzigde motie-Augusteijn-Esser c.s. (26431, nr. 58).

De **voorzitter**: Ik constateer dat de aanwezige leden van de fracties van de SP, GroenLinks, de PvdA, D66, het CDA en de SGP voor deze gewijzigde motie hebben gestemd en die van de overige fracties ertegen, zodat zij is aangenomen.

In stemming komt de gewijzigde motie-Van der Steenhoven c.s. (26431, nr. 60).

De **voorzitter**: Ik constateer dat deze gewijzigde motie met algemene stemmen is aangenomen.

In stemming komt de motie-Luchtenveld (26431, nr. 40).

De **voorzitter**: Ik constateer dat de aanwezige leden van de fracties van de VVD en het CDA voor deze motie hebben gestemd en die van de overige fracties ertegen, zodat zij is verworpen.

De vergadering wordt enkele ogenblikken geschorst.

Aan de orde is de voortzetting van de behandeling van:

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

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

De algemene beraadslaging wordt hervat.

□

Minister **Netelenbos**: Voorzitter. Ik zie dat de heer Stellingwerf afwezig is, maar ik heb nog even laten uitzoeken hoe het zit met de museale trein. Die kan op aanvraag worden toegelaten. Het is dus mogelijk om ontheffing te verlenen en het is derhalve goed geregeld in de wet.

De **voorzitter**: De heer Stellingwerf heeft zich zojuist even afgemeld. Hij moest naar een andere vergadering, maar komt later tijdens het debat weer terug.

Minister **Netelenbos**: Ik kom dan nu te spreken over de Concessiewet personenvervoer per trein. Het is een wijziging van de Wet personenvervoer 2000. Wij hebben over die wet zo'n tweeënhalve jaar geleden uitvoerig met elkaar gesproken. Een aantal uitgangspunten die in deze wet voor het vervoer per bus, tram en metro zijn vastgelegd, gaat nu gelden voor het vervoer over het spoor. Ik zal derhalve zo nu en dan bij amendering wijzen op de systematiek van de wet, want het is in ieder geval mijn voornemen om door het toelaten van het vervoer per trein in de wet, niet plotsklaps de systematiek van de wet drastisch veranderen. In de wet als zodanig is sprake van een evaluatiebepaling. Wij hebben afgesproken dat er op basis van ervaring uiteindelijk zal worden bezien hoe het allemaal functioneert. Dat geldt dus ook voor aanbestedingen. In de Wet personenvervoer 2000 is sprake van een verplichting tot aanbesteding op verschillende termijnen voor eenderde van het streekvervoer. Verder zijn er afspraken gemaakt over stadsgewestelijk vervoer, waarbij onderscheid wordt gemaakt tussen rail en niet-rail. Die kwesties gaan wij niet als gevolg van dit voorliggende onderdeel plotsklaps wijzigen. Dat zou onrecht doen aan al die bestuurders die nu bezig zijn om de wet te implementeren.

Het doel van de Concessiewet is de introductie van de concessie voor het spoorvervoer waarbij exclusieve exploitatierechten worden verleend. Dat is nieuw, want nu is er geen sprake van exclusiviteit. Dat is misschien in materieel opzicht vaak wel het geval, maar formeel is daarvan geen sprake. Het biedt ook een grondslag voor decentralisatie van het regionale spoorvervoer en

Netelenbos

voor aanbesteding van de regionale concessies. Voorts is het dan voor het eerst mogelijk om intermodale concessies te verlenen, dus in samenhang met bijvoorbeeld bus, lightrail en andere vormen van vervoer. Ik denk hierbij aan taxi's en aan vraaggestuurd collectief vervoer. Het is verder mogelijk om managementaanbesteding te introduceren. De ervaring heeft ons zo langzamerhand geleerd dat dit laatste ook belangrijk is.

Het doel van de concessie is om goed zicht te krijgen op de kwaliteit van het openbaar vervoer, in dit geval van het spoorvervoer. Die kwaliteit moet kunnen worden beoordeeld. Er worden harde prestatieafspraken gemaakt en sterke prikkels ingebouwd om een en ander na te komen. Bij de concessie moeten in ieder geval de volgende aspecten aan bod komen: de zaken met betrekking tot de dienstregeling, de tarieven, de vervoersvoorwaarden, de toegankelijkheid, de sociale veiligheid, de informatie aan de consumentenorganisaties en regelingen over materieel. Andere onderwerpen die kunnen worden geregeld, zijn punctualiteit, de te bereiken vervoersgroei en de positie van het strategisch management.

De decentralisatie heeft betrekking op de uitlopers en de losliggende lijnen van de infrastructuur. Die lijnen kunnen worden aanbesteed door decentrale overheden. Het vervoer komt dan onder zeggenschap van de decentrale overheid, die dichterbij de burger staat. Er is inmiddels een aantal voorbeelden voorhanden. Veel woordvoerders hebben in eerste termijn gewezen op de goede ervaringen met Syntus. Er is daarbij sprake van een enorme verbetering. Verder noem ik het nieuwe spoorlijntje van Enschede naar Münster, waarop de Deutsche Bahn rijdt. Deze lijn werd helemaal niet meer gebruikt, maar loopt nu weer goed.

De heer **Van Walsem** (D66): De minister noemt het goede voorbeeld van Syntus, hetgeen ik uiteraard kan beamen. Syntus heeft erop gewezen dat de verplichting om het materieel over te nemen, belemmerend zou kunnen werken voor het voortgaande succes van de nieuwe regionale concessiehouders.

Minister **Netelenbos**: Ik kom nog te spreken over dit thema. Ik was

gebleven bij de structuur van de Concessiewet. Het vormt aan twee kanten een probleem. Als wij het niet regelen, zal men niet investeren. Als wij het wel regelen, heeft een opvolger wellicht ook een probleem. De balans slaat wat mij betreft echter door naar het gedane voorstel.

De heer **Eurlings** (CDA): Er zijn in het verleden verschillende argumenten gebruikt om gedeeltes af te splitsten van het kernnet. Dat kan positief werken in een regio. Het kan echter ook een negatieve werking inhouden als de NS zegt een lijntje te laten zitten omdat het minder interessant is. De fractie van de CDA vindt dat maar in twee gevallen afgesplitst mag worden. Ten eerste als in een regio een samenhangend netwerk ontwikkeld kan worden. Ten tweede als een afzonderlijke lijn een zodanige meerwaarde biedt, bijvoorbeeld in synergie met het streekvervoer, dat de consument erop vooruitgaat.

Minister **Netelenbos**: De vraag of de consument erop vooruitgaat moet worden gesteld. Wij vinden dat op de contractlijnen, de subsidielijnen, aanbesteed moeten kunnen worden. Dat zijn lijnen die het moeilijk doen. Daar moet een smak subsidie bij. Het is daarbij heel verstandig om in samenhang met het busvervoer aan te besteden. Het is immers vaak te zien dat bus en trein dezelfde route rijden en het beide niet goed doen. De vraag of en wanneer het wordt gedaan, moet separaat worden geregeld. Ik kan mij voorstellen dat wij een discussie zullen voeren of wij het willen. Ik ben van mening dat er sowieso sprake van moet zijn dat de reiziger erop vooruitgaat.

De heer **Eurlings** (CDA): Er is heel wat discussie gevoerd over besluiten met of zonder voorhang. In het amendement van de heer Dijsselbloem en mijzelf is sprake van een Koninklijk Besluit bij de beslissing over het kernnet. Kan de minister ermee instemmen dat het plaatsvindt via een algemene maatregel van bestuur met voorhang?

Minister **Netelenbos**: Ik kom nog te spreken over de amendementen. Ik begrijp de wens echter volkomen. In het verleden is vaak gesproken over de kaartjes die in de nota over een derde eeuw spoor stonden. Ik kan mij goed voorstellen dat de Kamer

daarover mede wil beslissen door middel van een voorhangprocedure. Dit raakt vaak emoties bij de bevolking en kan diep ingrijpen binnen het bedrijf NS Reizigers.

Wij komen er niet alleen maar met concessievoorschriften. Die moeten ook worden nageleefd. Er zijn vele instrumenten aan de orde om ervoor te zorgen dat het gebeurt. Er is sprake van een overlegplicht. Dat is belangrijk. Men kan dus niet eenzijdig zaken organiseren. Er is een publicatieplicht met betrekking tot bepaalde voorgenomen besluiten. Er bestaat toezicht op een en ander. Er is sprake van het opleggen van verbeterplannen als er dingen mis gaan met de concessies. Er is ook een bonus- en een malusregeling en er is een boeteregeling. Het gaat ook om bestuursdwang, last onder dwangsom en om het geheel of gedeeltelijk intrekken van de concessie. Met dit instrumentarium kan ervoor gezorgd worden dat de zaken goed verlopen. In een aantal gevallen is na intrekking van de concessie managementaanbesteding mogelijk. Dat is nieuw voor het openbaar vervoer en voor Nederland in het algemeen. Men kan daarbij op zoek gaan naar een andere moedermaatschappij. Ik kom overigens nog te spreken over het amendement van de heer Dijsselbloem.

De reden voor de tijdelijkheid van de concessie heb ik vanmorgen al naar voren gebracht. Men kan een tijdelijke monopolie toestaan. In een systeem moeten echter prikkels worden gebracht, zodat men blijft presteren. Het moet duidelijk zijn dat als een bedrijf niet goed presteert, er risico's ontstaan met betrekking tot het voortbestaan van de concessie. Een bedrijf moet zijn best doen om ervoor te zorgen dat het de aanbestedende overheid prima bevalt. Men moet er reuze zijn best voor doen om ervoor te zorgen dat bij verlenging de concessie bij de bekende vervoerder terechtkomt. Als het niet bevalt, gaat de overheid op zoek naar een ander bedrijf.

De leden Eurlings, Poppe en Halsema hebben wat de prestaties van de vervoerders betreft gevraagd, de garanties die de concessie-systematiek biedt voor de prestaties vast te leggen in de wet. De sociale veiligheid is deels verankerd in de Wet personenvervoer 2000, in artikel 32, lid 1, sub h. Dat is een vorige keer uitvoerig besproken. Concreet wordt bedoeld op zitplaatskans,

Netelenbos

punctualiteit en frequentie. Er is door de heren Eurlings en Dijsselbloem een amendement op stuk nr. 25 ingediend over het verplicht stellen van concessievoorschriften over punctualiteit, zitplaatsenkans en serviceniveaus in de trein en op de stations. Het lastige van dat amendement is volgens mij dat het niet kan gaan over alle OV-concessies. Een concessieverlener beschikt over bevoegdheden om die onderwerpen in de concessie op te nemen. Het amendement geldt ook voor bijvoorbeeld streekvervoer of het gemeentelijk vervoersbedrijf en dat gaat mij te ver. Het is ook niet nodig om zo'n regeling voor het hoofdrailnet in de wet te verankeren, want de Kamer kan daarover zelf oordelen op het moment dat zoiets voorhangt, als tenminste het amendement op stuk nr. 26 van de heer Hofstra wordt aangenomen dat over de voorhangprocedure gaat. Met het amendement op stuk nr. 25 wordt de Wet personenvervoer 2000 gewijzigd en daarmee introduceert het amendement een en ander voor alle vormen van openbaar vervoer. Dat gaat mij veel te ver. Als het zou worden beperkt tot het hoofdrailnet, is de vraag of het niet beter in de algemene maatregel van bestuur over de concessie geregeld kan worden. Ik vind dat punctualiteit echt niet meer geregeld hoeft te worden in bijvoorbeeld metroachtig vervoer in de Randstad. Daarbij komt iedere vijf minuten iets langs, dus regel je alleen wanneer er gestart en wanneer er geëindigd wordt. In metroachtige systemen waarmee ook op het hoofdrailnet kan worden gereden, zijn zitplaatsen ook niet altijd interessant. In iedere grote stad is staan natuurlijk aan de orde. Op intercitytreinen is dat weer anders. Het geeft dus een soort houvast dat je moet differentiëren. In de concessieverlening kun je dat gewoon doen.

De heer **Eurlings** (CDA): Uitgaande van het adagium dat de minister van Verkeer en Waterstaat eindverantwoordelijk is en blijft voor de kwaliteit van het geboden openbaar vervoer, vind ik dat je in elk geval bij elke concessie op al die punten afspraken moet kunnen maken. Bij een metro kun je daar toch andere afspraken over maken dan bijvoorbeeld bij het hoofdrailnet van de Nederlandse Spoorwegen? Welke afspraken je maakt en op welk

niveau, kun je decentraal regelen. Het amendement is toch een heel duidelijke verankering van de positie van de reiziger, in welk concept dan ook?

Minister **Netelenbos**: De concessieverlener heeft die bevoegdheid al. Dat maakt dat er helemaal geen probleem is. U denkt misschien dat er een minister komt die het allemaal zo oninteressant vindt dat het niet geregeld wordt omdat hij geen gebruik maakt van de bevoegdheid. Op basis van het amendement op stuk nr. 26 van de heer Hofstra, dat ik in het licht van de discussie van vandaag een voor de hand liggend amendement vind, wordt het echter voorgehangen. U bent er dan zelf als de kippen bij om te zeggen dat het niet goed geregeld wordt.

De heer **Eurlings** (CDA): Laat ik een voorbeeld noemen. In de buurtbus in mijn eigen omgeving, van Valkenburg naar Sibbe, speelt het sociale veiligheidsvraagstuk juist anders dan op de trein langs Amsterdam-Lelylaan. Sociale veiligheid staat wel in het wetsvoorstel. Toch is er geen probleem, want bij een concessie-overeenkomst kun je gewoon bepalen op welk niveau je de lat legt. Waarom kan dat wel bij sociale veiligheid, maar niet bij service-niveau of een garantie of een redelijke zekerheid van een zitplaats? Je kunt dat toch decentraal invullen? Het gaat ons erom dat je er in elk geval afspraken over maakt.

Minister **Netelenbos**: Ik weet niet of men in Sibbe ook wel eens carnaval viert, maar dat gebeurt vast wel. Op dat moment is het vanwege al dat carnavalsbier maar goed dat er naar de sociale veiligheid in de buurtbus wordt gekeken. Met de zitplaats zal het ook wel goed zitten. Ik vind het nogal vergaand gedetailleerd. Bovendien heb ik aangegeven waarom ik denk dat dit niet nodig is. Er gaat niet echt iets mis als het wel wordt geregeld, maar wij moeten wel oppassen voor overkill. De uitkomst dat zitplaatsen niet interessant zijn vanwege het soort van vervoer, is natuurlijk ook een invulling van het begrip "zitplaats". Voor bijvoorbeeld supportersvervoer kun je in de concessie vastleggen dat er helemaal geen zitplaatsen in het vervoermiddel zitten.

De heer **Eurlings** (CDA): Ik vind dat de concessieverlener zelfs bij de metro in de concessieverlening kan bepalen dat er stoelen moeten zijn. Ik heb in Tokio gewoond waar helemaal geen stoelen zijn in de metro; daar moet je altijd staan. Als die stoelen er moeten zijn, leg je ook ergens een bepaalde grens. Die afweging moet je toch maken? Wij vinden dat bij iedere concessieverlening een afweging over zitplaatsen, service en punctualiteit verplicht is.

Minister **Netelenbos**: Dat vind ik ook wel maar waarom wij hier nu vinden dat, als een provincie ergens een concessie verleent, die provincie daarop moet letten? Waarom moet dat nu in de wet worden gezet? Natuurlijk komen al die thema's bij de concessieverlening langs. Er gaat niks mis als het in de wet staat, maar het gaat weer zo v6er. Waarom geven wij geen ruimte?

Voorzitter. Amendement nr. 26 van de heer Hofstra gaat over de voorhang. Ik vraag hem, eens goed te kijken naar het amendement-Dijsselbloem/Eurlings op stuk nr. 24 om beide amendementen met elkaar in overeenstemming te brengen; dat is nu niet het geval. Het gaat over de bepaling betreffende het voorgestelde artikel 69c; daar wordt de door de heer Hofstra bedoelde specificatie van het hoofdrailnet aan het wetsvoorstel toegevoegd. Als de heer Hofstra verlangt dat op dit punt technische ondersteuning wordt geboden, zeg ik dat graag toe, maar dit moet even in balans worden gebracht omdat anders deze twee amendementen niet goed sporen.

Amendement nr. 21 van de heer Dijsselbloem gaat over de verankering van de verantwoordelijkheid van de minister voor personenvervoer per trein. Op zichzelf is dit amendement niet onsympathiek, maar het is niet nodig. Immers, die rijksverantwoordelijkheid is er al. Er gaat niets mis wanneer dit amendement wordt overgenomen, maar het is niet nodig. De indiener zou zich kunnen afvragen of het nodig is om dit uit te leggen; dát is wat er feitelijk gebeurt.

De heer **Dijsselbloem** (PvdA): U zegt dat die verantwoordelijkheid er is, maar is zij ook ergens vastgelegd?

Minister **Netelenbos**: Ja, dat begint al in de considerans van het wetsvoorstel.

Netelenbos

Voorzitter. Over sturing en sancties zijn veel opmerkingen gemaakt. Gesteld is dat, wanneer er boetes worden gegeven of bestuursdwang wordt opgelegd, dit neerkomt op vestzak-broekzak. Is dit geen loze dreiging? Voorzitter. Ik heb het lijstje van sturingsmogelijkheden zojuist opgesomd. Dat zijn er erg veel; afhankelijk van de zwaarte van het vergrijp moet er worden gehandeld. Het ultimatum remedium is het intrekken van de concessie. De wet biedt de mogelijkheid om te kiezen tussen last onder dwangsom en de boete. De hoofdlijn is last onder dwangsom. Dat is geen financiële sanctie zoals door sommigen is verondersteld, maar een concrete, bindende aanwijzing van de concessieverlener. Deze dwangsom dient zo hoog te worden gesteld dat de aanwijzing wordt uitgevoerd. Een concessieverlener mag ook kiezen voor financiële prikkels, bonus-malussystemen. Wanneer een concessieverlener kiest voor een boete, met uitsluiting van last onder dwangsom, is het de verantwoordelijkheid voor de concessieverlener om daarvan op de juiste wijze gebruik te maken en ongewenste bijeffecten te voorkomen. Als een en ander ertoe leidt dat een bedrijf drastisch in de problemen komt, helpt het natuurlijk niet meer. Als de tarieven enorm gaan stijgen, helpt dat ook niet. Echter, het feit dat zoiets kan gebeuren, levert al een externe werking op die niet mag worden onderschat. Ik verwijs naar Schiphol dat 5 mln moest betalen. Voor zo'n bedrijf is dat geen vreselijk hoog bedrag maar het heeft niettemin reuze geholpen. Bedrijven houden er niet van dat zij internationaal te boek komen te staan als een bedrijf dat boetes oploopt. Dat tracht men natuurlijk te voorkomen.

Amendement nr. 15 van de heer Poppe strekt ertoe dat financiële boetes niet worden verwerkt in de tarieven van de vervoerder. Ik ontraad de aanvaarding van dit amendement omdat het de eigen verantwoordelijkheid van de concessieverlener is om dit te regelen. Wat dit betreft moet flexibiliteit worden betracht want het is sterk afhankelijk van de grootte van de concessie. Mij is bovendien niet duidelijk hoe dit achteraf zou kunnen worden gecontroleerd. In de concessie wordt vaak het een en ander geregeld over de opbouw van de tarieven. Zoals bekend is, mag

men in het kader van het huidige overgangscontract 2% boven de CPI uitgaan, meer niet. Zulke dingen leg je gewoon vast en het gaat echt niet flexibel heen en weer als gevolg van een boete. Het is dus niet nodig.

De heer **Poppe** (SP): Voorzitter. De minister zegt dat het niet nodig is, maar haar verdediging daarvan vind ik niet ijzersterk.

Minister **Netelenbos**: Ik wel.

De heer **Poppe** (SP): Bij bepaalde verhoudingen kan de reiziger er toch de dupe van zijn, het is als het ware het afwentelen van fouten op de klanten. Dit moet naar mijn mening absoluut uitgesloten zijn, vandaar mijn amendement. Wat u zegt, geeft in allerlei opzichten nog ruimte.

Minister **Netelenbos**: Boetes deel je uit om de reizigers te helpen; je doet dat tenslotte als het niet goed gaat, wat bij uitstek een probleem van de reizigers is. En als je dan zo verstandig bent geweest om in de concessie afspraken te maken over de tariefstelling, heb je zelf het speelveld bepaald. Een concessieverlener die een beetje verstandig is, let altijd op de reiziger.

Velen hebben opmerkingen gemaakt over de toegankelijkheid voor gehandicapten. In de Wet personenvervoer is in het eerste lid van artikel 32, onder g, al vermeld dat in de concessie eisen moeten worden opgenomen omtrent de toegankelijkheid. Met de nieuwe wet wordt dit ook van toepassing op het personenvervoer per trein. Dit algemene artikel zal dus ook voor het vervoer per spoor gelden. Daarbij is de concessie het instrument om maatwerk te leveren. Het gaat natuurlijk niet alleen om mensen in een rolstoel, maar bijvoorbeeld ook om slechthorenden en slechtzienden. In iedere concessie zal de uitvoering van het een en ander moeten worden uitgewerkt. Daarbij weegt het advies van consumentenorganisaties zwaar. Ik wijs er ook op dat de Gehandicaptenraad deelneemt in het LOCOV.

Er is hierbij verwezen naar de Algemene wet gelijke behandeling. Nu heb ik onlangs samen met staatssecretaris Vliegthart een overleg gehad met alle organisaties voor gehandicapten en chronisch zieken. Ik heb daarbij een toezegging gedaan over een AMvB die in het

kader van die wet zal worden uitgewerkt. Er zijn dus afspraken over gemaakt. Men had er overigens veel begrip voor dat het met name bij de spoorwegen vele jaren duurt om elk station en dus ook iedere trein toegankelijk te maken voor gehandicapten. Dit heeft niet met onwil te maken, maar met de omstandigheid dat perrons in Nederland zo sterk verschillen. Zo kan de ruimte tussen trein en perron enorm variëren. Het moet allemaal worden aangepast en dat is niet alleen een kwestie van nieuwe treinstellen, maar ook van aanpassing van de perrons. Vandaar dat er in elke regio sowieso full-servicestations moeten zijn, dat het TRAXX-systeem daarbij betrokken moet worden – dat werkt overigens niet naar genoegen en er moet nog eens heel goed naar worden gekeken – en dat er een beleid is om ook het spoor gefaseerd algemeen toegankelijk te maken voor gehandicapten. Dit zal in totaal zo'n dertig jaar duren, maar dit betekent niet dat men nergens in de regio zou kunnen opstappen. Dit zijn de afspraken, dus ik heb het gevoel dat wij alles doen wat maar enigszins mogelijk is. Bij streekvervoer is het eenvoudiger, omdat de bussen met een lage instap heel makkelijk en bijna overal beschikbaar zijn.

De heer **Dijsselbloem** (PvdA): Voorzitter. Ik baseerde mij op informatie dat het openbaar vervoer niet zou voorkomen in de Wet gelijke behandeling, maar de minister zegt dus dat deze informatie achterhaald is.

Minister **Netelenbos**: Ik heb in het overleg gezegd dat het mij prima leek. Ik heb nog niet gecontroleerd of het inderdaad gebeurd is, maar dat zal ik zeker nog doen. Ik vind ook dat het openbaar vervoer in die wet thuishoort, want alle andere sectoren van het openbare leven zijn er wel in ondergebracht.

De heer **Dijsselbloem** (PvdA): Prima, maar er is nog wel veel boosheid bij gehandicaptenorganisaties over de treinstellen uit Duitsland die de NS enige tijd geleden heeft aangeschaft. Het zijn opgeknapte oude treinstellen. Wij kunnen wel zeggen dat het nog dertig jaar zal duren, en dat wij voortaan bij alle beleidsbeslissingen rekening houden met de toeganke-

Netelenbos

lijkheid voor gehandicapten, maar dit wordt dan doorkruist met wat ik de heer Van Walsem nu hoor aanduiden als noodmaatregelen, waarmee wij weer allerlei treinstellen op het Nederlandse spoor zetten die voor gehandicapten heel slecht toegankelijk zijn. Het is echt een stap achteruit.

Minister **Netelenbos**: Ik ben zelf wel heel blij dat die treinstellen er zijn. Het is waar dat iedereen lastig kan instappen vanwege die smalle deurtjes en de treden. Ook met een koffer is het heel moeizaam in- en uitstappen. De komst van die treinstellen heeft ons wel uit een aantal problemen geholpen waardoor de NS iets beter in staat is om aan het contract te voldoen. Alle treinstellen die nieuw worden gekocht, voldoen wel aan de vereisten van lage instap enz. De eerste tranche komt eind van jaar af. Het is wel zo dat niet ieder perron zich daarvoor leent. Ik wijs bijvoorbeeld op de trein van Enschede naar Munster. In Enschede kan men zo met de rolstoel in de trein, maar zo gauw men aan de Duitse kant komt gaat het niet meer. In Munster kunnen gehandicapten dus niet uitstappen. Ook daar moet men bereid zijn om de perrons aan te passen. In Nederland gebeurt het stapsgewijs.

De heer **Stellingwerf** (Christen-Unie): Ik wil nog even terugkeren naar de Wet gelijke behandeling chronisch zieken en gehandicapten. Ik heb begrepen dat bij de behandeling min of meer het beeld naar voren is gekomen dat je dit de OV-sector niet kunt aandoen omdat het heel veel geld gaat kosten. Ik hoop dat de minister de vrijblijvendheid die daaruit naar voren komt, in ieder geval nadrukkelijk zal weerspreken.

Minister **Netelenbos**: Met de staatssecretaris van VWS en de toen aanwezige organisaties van chronisch zieken en gehandicapten heb ik afgesproken dat het gefaseerd zal worden aangepakt. Voor de treinen duurt dat het langst. Wij hebben daarover een aantal keren een algemeen overleg gevoerd. Voor bussen duurt het minder lang omdat het daar simpeler op te lossen is. Dat het moet gebeuren, ligt vast in die wet. Het is onvermijdelijk. De tijdstrajecten zouden wij bij

algemene maatregel van bestuur regelen. Wat is een reëel tijds-perspectief voor het openbaar vervoer? Op full service stations kunnen gehandicapten nu reeds altijd in- en uitstappen. Die stations bevinden zich echter niet altijd waar men vandaan komt of naar toe moet. Dan heeft men TRAXX nodig om er te komen. Dat is onvermijdelijk. Het algemene beginsel staat dus in de WP 2000. Het wordt daarin uitgewerkt. Bovendien is er nog de Wet gelijke behandeling chronisch zieken en gehandicapten.

De heer **Poppe** (SP): Ik heb de indruk dat de minister méér beren op de weg ziet dan er in feite zijn. Volgens mij zijn de perrons in Nederland overall vrijwel identiek. De treinen kunnen verschillend zijn omdat er oud materieel wordt ingehuurd. Juist gehandicapten, voor wie andere vormen van vervoer vaak erg problematisch zijn, moeten toch gemakkelijk met het openbaar vervoer kunnen reizen? Dat is ook te realiseren bij de oude treinen die uit het buitenland worden ingehuurd. Er hoeft maar één ingang te worden verbreed en als men dan gebruikmaakt van de bekende loopplank die hier en daar nog op de perrons ligt, kunnen mensen met rolstoelen gemakkelijk de trein in en uit. Die service moet geboden worden want men moet in ieder geval in Nederland moet altijd in en uit de trein kunnen. Dat is toch niet zo ingewikkeld. Waar een wil is, is een weg. Wil de minister dat ook?

Minister **Netelenbos**: Natuurlijk wil ik dat. Er is echter sprake van een gefaseerde aanpak, dat is helaas niet anders. Ik vind het uiterst belangrijk dat het geregeld wordt. Ik ben vroeger nog eens vice-voorzitter geweest van de commissie voor gehandicapten toen die hier nog bestond. Dat neemt echter niet weg dat men een gefaseerde aanpak moet willen accepteren en oog moet hebben voor moeilijkheden die te maken hebben met materieel en met perrons. De wet verplicht de ondernemer om dit te regelen en daarop wordt toegezien.

De heer **Poppe** (SP): Voorzitter. Stel dat er verschillen zitten tussen de perrons en de treinen. Overigens, ik geloof niet dat er tussen de perrons verschillen zitten, maar laten we toch zeggen dat die er zijn. Dat probleem

kan dan toch worden opgelost: maar één ingang hoeft geschikt te worden gemaakt voor mensen in een rolstoel. Als de afstand om naar binnen te gaan te groot is, zou een plank kunnen worden gelegd. Let wel: daarvoor hoeft maar één ingang geschikt te worden gemaakt. Dan kan de minister toch tegen de vervoerder zeggen: doe dat en wel op korte termijn. Het gaat hierbij niet om weet ik wat voor aanpassingen op de lange termijn. Dit kan gewoon binnen een jaar geregeld zijn. Is de minister dat nu met mij eens of niet?

Minister **Netelenbos**: Het leggen van een plank om met de rolstoel naar binnen te kunnen, gebeurt, maar niet op alle stations. Dat heeft te maken met het risico zich te verstappen op stations.

De **voorzitter**: Ik zie dat de heer Poppe opnieuw wil interrumperen, maar dit punt is nu voldoende behandeld. Wil mevrouw Halsema over hetzelfde onderwerp ook een vraag stellen? Ik denk overigens niet dat door steeds de vraag ter herhalen, het antwoord anders wordt.

Mevrouw **Halsema** (GroenLinks): Dat geloof ik ook niet, maar ik wil graag een andere vraag stellen. Die vraag past wel bij het voorgaande.

Ik kan mij voorstellen dat je de perrons niet van vandaag op morgen verandert. Het materieel heb je ook niet zomaar veranderd. Ik wijs er echter op dat strijdigheid met de Wet gelijke behandeling ontstaat als de NSR niet aanvullende maatregelen neemt om de toegankelijkheid voor gehandicapten te waarborgen. Hierop wil ik graag een antwoord van de minister.

Minister **Netelenbos**: De afspraken in het kader van de Wet gelijke behandeling gaan ook uit van fasering, overigens in goed overleg met alle betrokkenen. De NS moeten altijd wel regionaal een full service station hebben. Dat hebben zij nu al. Dus je kunt altijd ergens in de regio instappen, maar niet altijd in de eigen woonplaats of op de plaats van bestemming. Het is lastig dat te realiseren. Dit moet echt, maar dan gefaseerd, veranderen. Verder wijs ik erop dat het TRAXX-contract er is gekomen om ervoor te zorgen dat mensen kunnen worden vervoerd naar bijvoorbeeld een full service

Netelenbos

station. De reizigers moeten daar namelijk naar toe gebracht worden of daar opgehaald worden wanneer ze er in- of uitstappen. Dit alles dient ertoe dat de mensen kunnen reizen. Natuurlijk wordt het reizen nog gemakkelijker als alles toegankelijk is. Er wordt overigens bij het openbaar vervoer gediscussieerd over de strijdigheid van punctualiteit met het principe van toegankelijkheid. Daarover heb ik steeds gezegd: dat is dan jammer, dat moeten wij dan maar accepteren. Instaptijd is namelijk ook een thema bij het behandelen van de punctualiteit. Bij de concessieverlening moeten wij hiermee maar rekening houden. De vervoerder moet in dat geval maar niet op de punctualiteit worden afgestraft. Dit zijn echter aspecten die ik nadrukkelijk in aanmerking wil nemen. Men zou kunnen denken: als te veel mensen met een handicap instappen, hebben wij een punctualiteitsprobleem. Hierover gaat de discussie die de betrokkenen met mij voeren. Ik vind wel dat het een kwestie is die wij voor hen moeten willen oplossen bij de concessieverlening. Ze zouden bijvoorbeeld een tiende punt niet kunnen halen als gevolg van dit soort verschijnselen. Zij zouden dat ook kunnen aantonen. Dan zeg ik: dat moet kunnen, lijkt mij.

Voorzitter. Dan kom ik toe aan de positie van de consument. Ik ben blij met de steun van de woordvoerders voor de versterking van de positie van de consument. Ik denk in dit verband aan WP 2000 en aan wat we nu doen. Er wordt dan echt een stap voorwaarts gezet. Een en ander wordt versterkt. Er is sprake van bescherming van de consument, ook ten opzichte van de concessiehouder als tijdelijk monopolist. De consumenten kunnen hun wensen en oordelen over het openbaar vervoer kenbaar maken. Er is veel ruimte voor advies en overleg over consumentenzaken. Verder is de bescherming uitgebouwd. Bepaald is ook dat op een zodanig tijdstip advies moet worden gevraagd dat wezenlijk invloed op de besluitvorming kan worden uitgeoefend. Als de tijd namelijk te krap is bemeten, heeft men geen invloed. Ook tijdens de uitvoering van de concessie heeft men een inbreng. Er is een gekwalificeerd adviesrecht geïntroduceerd. Concessiehouders moeten bepaalde belangrijke voornemens en hun besluiten motiveren. Als de

consumentenorganisatie die motivering onvoldoende vindt, kan zij de rechter vragen een en ander marginaal te toetsen. De rechter kan de vervoerder niet verplichten een bepaald beleid te voeren, maar hij kan daarover wel een uitspraak doen en die heeft invloed.

De heer **Van Walsem** (D66): Is er verschil tussen het adviesrecht van de consumenten bij de concessieverlening – volgens mij is dat een enkelvoudig adviesrecht – en het adviesrecht bij besluiten van de concessiehouders? In het laatste geval hebben de consumenten een gekwalificeerd adviesrecht. Of zie ik dat verkeerd?

Minister **Netelenbos**: Het gekwalificeerd adviesrecht geldt bij de concessieverlening. Bij de andere onderwerpen geldt geen gekwalificeerd adviesrecht. Ik kijk nu even naar mijn ambtenaren of ik dit goed zeg. Ik begrijp dat dit wordt uitgezocht.

Voorzitter. Bij het toezicht op de uitvoering van de concessie zie ik geen rol voor de NMa. Het toezicht op de uitvoering van de concessie hoort bij de concessieverlener: de minister en de Tweede Kamer als controlerend orgaan. De NMa houdt wettelijk toezicht als bepaald in richtlijn 2001/14/EG op de mededinging tussen ondernemingen en verricht specifieke toezichthoudende taken op grond van de Spoorwegwet. Ik ben zojuist al ingegaan op de belangrijke bijkomende voorzieningen die in beheer van één vervoerder zijn.

De heren Dijsselbloem, Eurlings en Hofstra zijn ingegaan op de vertragingsschade. Mevrouw Halsema heeft er op stuk nr. 20 een amendement over ingediend. Dit amendement raakt het hele openbaar vervoer. Het advies van prof. Nieuwenhuis, een groot autoriteit op dit gebied, is bekend. In het kader van het nieuw Burgerlijk Wetboek heeft hij hierover geadviseerd. Hij is bijvoorbeeld ingegaan op de kosten van een overnachting bij internationaal vervoer. Ik kan absoluut niet overzien wat de consequenties zijn als wij het nu in de wet opnemen. Wij hebben hierover eerder een motie aan de orde gehad. De fractie van D66 heeft in dat kader nog een stemverklaring afgelegd die ertoe strekte te bevorderen dat het punt zou worden uitgewerkt. Het

Burgerlijk Wetboek behoort niet via een amendement in een sectorwet te worden gewijzigd. Als je het Burgerlijk Wetboek wilt wijzigen, dan zul je dat daar moeten doen.

Ik ontraad het amendement, maar wil het vraagstuk wel verder in beschouwing nemen. In de herstel-fase van de NS kan er sowieso geen sprake zijn van dit soort regelingen. Wij weten dat het nog een aantal jaren moeizaam zal zijn. Verder is het onduidelijk wat dit kan betekenen voor bedrijven als Hermes, Con-exion of Arriva, laat staan voor de RET of de HTM. Ik wil het echt een keer heel goed in kaart brengen. Nogmaals, ik vind het niet verantwoord om het nu in de wet op te nemen.

De heer **Dijsselbloem** (PvdA): Ook wij vinden het amendement van mevrouw Halsema veel te ver gaan. Het ging ons om een beperkte aansprakelijkheid. Ik ben blij met de toezegging van de minister, maar wil daarbij wel een afspraak te maken over het tijdstip waarop wij hierop terug kunnen komen. Anders vrees ik dat deze afspraak over de verkiezingen heen in de onderste la terecht komt. Dat is niet omdat ik deze minister niet vertrouw, maar ik weet niet wie hier over een jaar zit.

Minister **Netelenbos**: De regering is een constante en het instituut minister van Verkeer en Waterstaat ook. Het lijkt mij een juridisch complexe kwestie. Ik zeg toe dat wij er vóór het eind van het jaar op terugkomen. Vóór het kerstreces zal hierover een stuk worden gepresenteerd. Het is niet goed denkbaar dat na de verkiezingen iemand komt verklaren dat deze toezegging niet gestand zal worden gedaan.

Mevrouw **Halsema** (GroenLinks): De minister heeft exact dezelfde toezegging gedaan bij de behandeling van de Wet personenvervoer 2000. Toen is het amendement door mijn collega Van der Steenhoven ingediend. Ik wil een concrete datum en liefst wat dichterbij vandaag. Het gaat erom dat de minister met een alternatief komt.

Minister **Netelenbos**: Mijn ambtenaren hebben zo hard gewerkt aan de twee wetsvoorstellen die nu aan de orde zijn, dat sommigen hun bed niet eens zien. Dat was deze nacht ook weer het geval. Aan dit



Mevrouw Halsema (GroenLinks)

© M. Sablerolle – Gouda

onderwerp hebben wij nog niet veel aandacht besteed. Ik moet ook interdepartementaal nog een heel traject door. Ik weet wel dat het onderwerp Europees gezien voor de luchtvaart al heel lang op de agenda staat. Er wordt geen besluit genomen. Afgelopen dinsdag is het ook weer besproken. Het is echt heel erg ingewikkeld. Ik zeg toe dat in december het complete palet zal zijn uitgewerkt, ook met een internationale vergelijking. Ik zal ook laten zien wat er in andere landen op dit onderdeel gebeurt. Vóór 2005 zal het toch niet kunnen, gezien de staat waarin de NS verkeert. Dan hebben wij nog twee jaar om het wettelijk te regelen.

Mevrouw **Halsema** (GroenLinks): U had uw ambtenaren veel slaap kunnen gunnen als u had afgezien van de vierde nota van wijziging.

Minister **Netelenbos**: Dat dacht ik niet.

Mevrouw **Halsema** (GroenLinks): Ik weet dat u daar anders over denkt. U zegt dat er geen ratio is om in de Wet gelijke behandeling een uitzondering te maken voor het openbaar vervoer. Geredeneerd uit de positie van de consument is dat ook logisch. Voor het openbare leven horen dezelfde regels te gelden, maar waarom moet dan in het BW

voor het openbaar vervoer een uitzondering worden gemaakt op een algemeen geldende aansprakelijkheidsregeling?

Minister **Netelenbos**: Gisteren is er bijvoorbeeld over gesproken dat er een tendens is om de minister aansprakelijk te stellen voor schade door files. Het vervoer als geheel is uitgezonderd en dat moeten wij vooral ook zo zien te houden. Als wij hieraan beginnen, is het eind zoek. Uiteindelijk is de belastingbetaler dan de dupe. Het klinkt allemaal wel leuk, maar het leidt tot prijsverhogingen en tot subsidies.

Mevrouw **Halsema** (GroenLinks): Hiermee miskent u het recht van consumenten om de NS aansprakelijk te stellen bij achterblijvend functioneren. U kunt toch niet volhouden dat wij dit niet moeten willen omdat de belastingbetaler hier uiteindelijk de dupe van is?

Minister **Netelenbos**: Dat recht is niet onbeperkt. Er is in Europa geen ander spoorbedrijf dat een vergoeding betaalt bij vertragingen. Nederland loopt voorop bij de bescherming van de reiziger. Je moet altijd een balans zien te vinden tussen enerzijds de beheersbaarheid van claims en anderzijds de rechten van gebruikers. Als wij eenzijdig de nadruk op het belang van de reiziger

leggen, loopt het slecht af met het openbaar vervoer. Het autovervoer is een alternatief voor het openbaar vervoer. Als het openbaar vervoer te duur wordt, prijst het zich uit de markt. Dat is mijn grote angst. Ik wil weten dat dit zich niet zal voordoen voordat ik iets in een wet opneem.

De heer **Eurlings** (CDA): Het terugbetalen van fileschade wil ik de minister en ook de belastingbetaler niet aandoen. In dat geval zijn wij hier snel blut.

Ik kan best leven met de termijn tot het eind van het jaar. Het betreft een complex vraagstuk en er is een grondige studie nodig. Wij moeten vooral niet doorschieten in de claimcultuur. Wij dienen realistisch te blijven. Worden de uitgangspunten van het rapport-Nieuwenhuis overgenomen, namelijk aantoonbare schuld van de NS en het lijden van reële schade? Bij de vergoeding moet een koppeling worden gemaakt met vervangend vervoer. Denkt de minister in die richting?

Minister **Netelenbos**: Ik zal het gehele palet verkennen. De voorstellen moeten vooral de eerder genoemde balans niet verstoren. De verkenning zal breed zijn. Ik wil ook nagaan of er internationaal voorbeelden van dergelijke regelingen zijn. In de luchtvaart zijn die er volgens mij wel, maar daarbuiten niet.

De heer **Hofstra** (VVD): Het lijkt mij prima om naar het buitenland te kijken. De SNCF geeft overigens ook geld terug bij vertraging, maar dit geldt niet voor buitenlanders, zo merkte ik bij bestudering van het formulier toen ik in Parijs uitstapte. Als je in het Roergebied bent opgestapt en je komt met vertraging in Nederland aan, krijg je ook geen geld terug. Ik stel voor om de internationale verbindingen erbij te betrekken zodat er een duidelijke regeling voor de consument gemaakt kan worden.

Minister **Netelenbos**: Ik zal eerst die verkenning laten uitvoeren. Aan het eind van het jaar zal erover gerapporteerd worden.

De heer **Dijsselbloem** (PvdA): Ik neem dat dit gebeurt op basis van het rapport-Nieuwenhuis. Het is niet nodig, een geheel nieuwe studie uit te voeren.

Netelenbos

Minister **Netelenbos**: Uiteraard. Wij maken een verkenning waarbij wordt nagegaan wat er verder nog aan materiaal op dit terrein beschikbaar is.

Voorzitter. Er is in de loop van deze dag veel gezegd en gevraagd over de overgang materieel. Er is bijvoorbeeld gevraagd waarom wij hebben voorgesteld wat we hebben voorgesteld. In beginsel is er de verplichting tot overgang van het materieel. Dit is nodig vanwege het verzekeren van de continuïteit en om ervoor te zorgen dat de vervoerder die de concessie heeft en deze wellicht kan verliezen, blijft investeren. De concessieperiode strekt zich uit over een periode van tien of vijftien jaar. Als de vervoerder niet zeker weet dat hij een vergoeding krijgt voor het materieel, dan zou hij wellicht het bedrijf kunnen gaan verwaarlozen, wat niet in het belang van de reiziger is. Daarnaast is het geen reële optie dat een nieuwe vervoerder zal gaan bieden op een concessie als hij geen zekerheid heeft met betrekking tot het materieel. Onze infrastructuur in Nederland zijn dermate specifiek dat je niet zomaar een blik treinstellen ergens vandaan kunt halen. Deze worden op maat voor de Nederlandse infrastructuur gemaakt. Daarom duurt het zo lang voor nieuw materieel er na bestelling is. Je kunt niet "van de plank" kopen. De concessie op zich kan dus niet werken, want als men geen materieel heeft, kan men de service die verleend moet worden, niet leveren. Dit geeft dus ook een evenwicht in de systematiek van de wet.

Er is opgemerkt dat men soms met lightrail wil rijden en dat dit problematisch is. Om te beginnen kun je niet van de ene op de andere dag ergens met lightrail gaan rondrijden. Als je dat van plan bent, kun je dit via de concessie vastleggen, maar er zal enige tijd over heen gaan. Je kunt dan ook zelf bedenken hoe je deze treinstellen op de markt of in een leasemaatschappij onderbrengt om te zorgen dat je daar inkomsten op kunt genereren. In de balans van wat het beste bij het wetsvoorstel past, is dit juist een heel goed voorstel. Het lijkt me dus niet verstandig om dat principe los te laten.

De heer **Hofstra** (VVD): Voorzitter. Dit is een belangrijk punt. Er is op het hoofdrailnet geen probleem. Het

gaat om die lijnen in de contractsector waar een reëel perspectief is op nieuw vervoer. Ik vind het dan een zeer zware eis om die mensen te verplichten om het zware materieel van de NS over te nemen, die zelf heel veel materieel tekort komen en het zo weer in kunnen zetten. Zouden we voor die situatie geen uitzondering kunnen maken?

Minister **Netelenbos**: Voorzitter. Daar kleef een risico aan. Er is op dit moment geen sprake van dat er een overaanbod van treinstellen is. Dat is Europees overigens ook niet het geval. Het onderbrengen in leaseconstructies kan dus altijd een optie zijn. Er zijn ook leasemaatschappijen specifiek voor treinstellen. Daar ligt op zichzelf dus altijd een mogelijkheid. Verder kan ook bij contractlijnen het risico bestaan dat men niet investeert. Als Noordned bijvoorbeeld weet dat de concessieperiode afloopt en dat men straks met nieuw materieel zit dat men aan de straatstenen niet kwijt kan, zal men dat nieuwe materieel niet bestellen. Ik vind het juist heel erg goed dat men dat nu wel wil doen. Er zijn nu afspraken gemaakt dat de NS een vinger in de pap houdt als het erom gaat wat Noordned wel of niet kan. Ik vind dat je dat soort afspraken niet moet maken, omdat deze belemmerend werken voor het bedrijf. Hetzelfde geldt voor Syntus. Je moet een bedrijf op eigen kracht kunnen laten functioneren, maar het overnemen van het materieel en het personeel is op zich een goede zaak. Er valt anders geen concessie te winnen. Dat is het dominante uitgangspunt in het systeem. Er wordt anders niet geïnvesteerd wanneer de concessieperiode afloopt in de tijd.

De heer **Van den Berg** (SGP): Ik begrijp het probleem, maar mag ik daar een vraag over stellen? De minister zegt dat er dan juist niet wordt geïnvesteerd, maar er wordt dan dus ook niet vernieuwd. Een nieuwe concessionaris kan toch een nieuwe opvatting hebben over een bepaald vervoersconcept waar ook nieuw materieel bij hoort? Dat willen we toch ook op sommige punten? Dat wordt dan toch belemmerd door de verplichting om het materieel over te nemen? Of zie ik dat verkeerd?

Minister **Netelenbos**: Dat kan in de

tijd een vertragend effect geven. Ik zei al dat het ook mogelijk moet zijn om de treinstellen waarmee je niet wilt rijden, op de markt te brengen en deze te verkopen of te leasen. Omgekeerd geldt dat je niet zomaar nieuwe treinstellen hebt. Iemand die niet weet of hij een concessie wint, zal geen bestellingen doen. Ik geef een willekeurig voorbeeld. Stel dat je in Zuid-Limburg wilt rijden. Dat wil je niet met sprinters doen, maar met lightrailmaterieel. Je weet echter niet of je de concessie wint, want je gaat een competitie aan met anderen. Dan zul je niet meteen bestellen. Dat doe je pas als je die concessie hebt gewonnen. Er zal dus altijd een tijdje zijn tussen dat wat je wilt en dat waar je mee begint. Ik ontken niet dat dit ongemak er is, maar je moet ervoor zorgen dat men blijft investeren, dat men er geen belang bij krijgt om niet te investeren en dat men geen risico's loopt. Gelet op de balans vind ik dat toch de beste benadering. Het materieel blijft dus geel. Als men dat een ander kleurtje wil geven, kan het rood gespoten worden, of oranje-blauw, mijnheer Hofstra.

De heer Poppe heeft het amendement op stuk nr. 16 ingediend. Daarmee wordt beoogd te verbieden dat bij de overgang personeel wordt ontslagen. Dat amendement gaat veel te ver. Het betekent immers ook dat je het management mee moet nemen en het is nu juist de bedoeling dat dit niet hoeft. Het management is ook personeel.

De heren Dijsselbloem en Eurlings hebben het amendement op stuk nr. 24 ingediend over de managementaanbesteding. Ik heb goed geluisterd naar de argumentatie die daarbij werd gegeven. Dat amendement kan voor de hand liggen. Ik heb even wat woorden nodig om dat duidelijk te maken. Een openbare aanbesteding van het hoofdrailnet blijft nog tot de mogelijkheden behoren. Op de zeer lange termijn is dat natuurlijk correct, maar door de opnemings van een soort lex specialis voor het hoofdrailnet wordt een openbare aanbesteding van het gehele hoofdrailnet niet waarschijnlijk. In artikel 69c is een motiveringsplicht opgenomen. Ik waardeer de bijdrage ten behoeve van de managementaanbesteding in artikel 69b. Dat kon al op grond van artikel 69a, maar het wordt nu wat nadrukkelijker aangezet. Ik hoorde gisteren de opmerking dat de managementaanbesteding er

Netelenbos

helemaal uit is, maar die zit er nog in. Dat kon op grond van artikel 69a. Een andere onderneming zal dan door middel van een management-BV de feitelijke leiding of exploitatierechten hebben van de concessie. Ik raad het derde lid van artikel 69b af omdat ik daarvan de juridische consequenties niet overzie. Dit lid is ook niet nodig, want de correctheid van de procedure en de toedeling van rechten en plichten is voldoende gewaarborgd in de zware voorbereidingsprocedure van artikel 69c. Ik benadruk dat het hierbij gaat om een kanbepaling. Het is helemaal niet makkelijk om ver vooruit te kijken, maar ik kan mij voorstellen dat je probeert om op termijn in Beneluxverband samen te werken. Je hebt immers ook nog de Deutsche Bahn en de SCNF. Dat lijkt mij op termijn een interessante optie. Dat zijn dingen die toch ook wel moeten kunnen. Ik wil daarom aan de heren Dijsselbloem en Eurlings vragen om het derde lid van artikel 69b niet in het voorstel op te nemen. Bij dit soort concessies kan dan bij de voorhang worden bekeken hoe een en ander is uitgevoerd. Dat kan natuurlijk ook.

De heer **Dijsselbloem** (PvdA): Ik vrees dat dit heel technisch wordt, maar dat is even onvermijdelijk.

Lid 2 van artikel 69b is een kanbepaling. Indien daarvan gebruikt wordt gemaakt, geldt lid 3. Ik begrijp het bezwaar van de minister niet goed.

Minister **Netelenbos**: Mijn juristen kunnen de implicatie van het gebruik van de formulering van het derde lid niet overzien. Als je een wet maakt en je hebt het gevoel dat je niet weet wat je doet als je haar activeert, dan moet je je afvragen of je dat wel moet doen. Het is naar mijn idee ook niet ernstig wanneer dat niet gebeurt. Je hebt immers altijd inzicht in de concessie als zodanig. Je moet niet iets in de wet opnemen waarvan je niet kunt uitleggen wat de implicaties zijn, ook in verband met de Eerste Kamer. Wij kunnen dat niet. Ik vind dat complicerend. Het gaat maar om één onderdeel van dit amendement.

Het amendement op stuk nr. 16 van de heer Poppe gaat over het ontslagverbod bij overgang van de concessie. Dat ontraad ik. De overgang van het personeel is adequaat geregeld in het Burgerlijk

Wetboek. Wij hebben de vorige keer uitvoerig gesproken over de artikelen 37 en 38 in de WP2000, met aanvullende rechtsbescherming, de heer Hofstra herinnert zich dat nog wel. De arbeidsovereenkomst gaat van rechtswege over op de nieuwe concessiehouder en bij een algemeen ontslagverbod kunnen slecht functionerende medewerkers niet worden ontslagen. De heer Poppe zei al dat dit niet de bedoeling is, maar het staat er wel, dus dat is geen goed amendement.

Over de decentralisatie zijn door de heren Van den Berg, Hofstra, Stellingwerf en Van Walsem vragen gesteld. De heer Van den Berg vraagt naar de ervaringen en de mogelijke leermomenten van de casus Zutphen, Hengelo, Oldenzaal. Wij volgen de ontwikkelingen met grote belangstelling. Ik word hierover bestuurlijk benaderd. Ik heb nog niet vernomen dat er onoverkomelijke knelpunten zijn die nopen tot wetwijziging. Binnen de wet moet alles kunnen worden uitgewerkt. De wet is voldoende flexibel om een langere concessieduur toe te staan, wanneer deze wordt gemotiveerd, waarbij gedacht kan worden aan het begrip aanzienlijke investeringen. De decentrale overheid kan nieuwe treinen voorschrijven, maar daar hangt ook een prijskaartje aan.

De heer Van Walsem vroeg naar het centrum vernieuwing openbaar vervoer, waaraan zeer recent het kenniscentrum light rail is toegevoegd, om alle kennis die er is, over te dragen aan de decentrale overheden die te maken hebben met concessies.

Ik ben het niet eens met de stelling van de heer Stellingwerf dat het buiten bedrijf stellen van een regionale treindienst ten gunste van een busverbinding een onderwerp van de landelijke politiek moet zijn. Ik vind dat men deze afweging zelf op decentraal niveau moet maken. Daar kan men het best overzien of het, alles afwegend, verstandig is. Dat kan naar twee kanten uitvallen: of je schrapt buslijnen en dan houd je rail over of je zegt dat je liever een flexibeler systeem wilt en dan schrap je rail. Dat moet allemaal kunnen.

Over de chipkaart is een amendement ingediend op stuk nr. 23 door de heren Dijsselbloem en Eurlings. Dat amendement gaat minder ver dan dat van mevrouw Halsema op stuk nr. 18. Mijn voorkeur gaat uit naar het amendement op stuk nr. 23

dat een kanbepaling bevat. Wij zitten middenin de tenderprocedure voor de chipkaart. Dat komt allemaal wel goed, maar dat weten wij pas zeker als de hele procedure is doorlopen.

Het nadeel van het amendement op stuk nr. 18 is dat het heel expliciet de verantwoordelijkheid van de minister wordt, maar ik heb nu juist afgesproken dat de gemeenschappelijke vervoerders leidend zijn bij de chipkaart. Er komt een kaartintegratie en het is de bedoeling dat het een chipkaart wordt. Ik vind het uitstekend dat het amendement op stuk nr. 23 de mogelijkheid biedt om dit in de wet te verwerken, maar het amendement op stuk nr. 18 gaat te ver.

Mevrouw **Halsema** (GroenLinks): Het tweede deel van de argumenten verbaast mij zeer. Het amendement zegt niet dat dit de exclusieve verantwoordelijkheid van de minister wordt. Met het amendement worden alleen de woorden "per trein" geschrapt. Het dwingt er niet toe direct volledige kaartintegratie tot stand te brengen, maar dat wordt niet zinloos beperkt tot kaartintegratie in het treinvervoer.

Minister **Netelenbos**: Dit gaat over de Wet personenvervoer 2000, dus het gaat niet alleen over treinen, maar over alles. Het amendement op stuk nr. 23 gaat ook over al het vervoer, omdat wij nu spreken over WP2000.

Mevrouw **Halsema** (GroenLinks): Wij begrijpen elkaar verkeerd. In het voorliggende wetsvoorstel is een beperking tot het treinvervoer opgenomen. In mijn amendement op stuk nr. 18 wordt alleen geregeld dat die beperking vervalt en dat de kaartintegratie van toepassing is op alle vormen van openbaar vervoer.

Minister **Netelenbos**: Het verschil tussen de twee amendementen is dat in het amendement op stuk nr. 23 een kanbepaling is opgenomen. Daarmee wordt dus nog een slag om de arm gehouden voor het moment waarop wij echt operationeel beschikken over die chipkaart. Dat wordt in het amendement op stuk nr. 18 niet gedaan. Die chipkaart is nog in ontwikkeling, die is er dus nog niet.

Mevrouw **Halsema** (GroenLinks): U begrijpt mij echt verkeerd! Mijn

Netelenbos

amendement kent geen imperatieve bepaling. Er wordt geen kaart-integratie in het gehele openbaar vervoer mee afgedwongen. Als uw wetsvoorstel wordt gehandhaafd en mijn amendement niet wordt aangenomen, zal de kaartintegratie ook in de toekomst niet plaats hoeven vinden in het gehele openbaar vervoer, omdat de wet zegt: alleen in het openbaar treinvervoer. Het amendement maakt juist mogelijk dat de kaartintegratie werkelijk overal totstandkomt.

Minister **Netelenbos**: Ik heb een voorkeur voor het amendement op stuk nr. 23, omdat daarin wordt uitgegaan van een kanbepaling. Je kunt in een wet geen chipkaart opnemen als die er nog niet is, ook niet voor treinvervoer.

De **voorzitter**: Mevrouw Halsema, u kunt hetzelfde nog wel een keer vragen, maar op dit moment komt u niet verder. U kunt er beter in tweede termijn op doorgaan.

Mevrouw **Halsema** (GroenLinks): Ik wil de minister vragen om er nog eens goed naar te kijken. Er is sprake van een misverstand.

De **voorzitter**: Daarom zei ik ook "tweede termijn". Ik denk ook dat het een misverstand is. Voorlopig komen wij hier niet verder mee.

Minister **Netelenbos**: Voorzitter. Ik blijf zeggen dat het amendement van mevrouw Halsema pas uitvoerbaar is op het moment dat wij beschikken over de chipkaart. En daar beschikken wij nog niet over. Wellicht is het amendement op dat punt niet duidelijk genoeg en moet er nog even naar de tekst gekeken worden.

De **voorzitter**: Ik verzoek de minister, haar betoog te vervolgen met een volgend onderwerp.

Minister **Netelenbos**: Voorzitter. Ik heb de inhoudelijke punten rond de Concessiewet beantwoord. Ik heb er inmiddels voor gezorgd dat alle amendementen van een kort schriftelijk commentaar zijn voorzien. Dat komt de duidelijkheid wellicht ten goede en zal worden uitgedeeld.

De **voorzitter**: Ik heb begrepen dat de leden graag enige tijd willen om hun tweede termijn voor te bereiden.

Mevrouw **Halsema** (GroenLinks): Voorzitter. De minister heeft nog niets gezegd over het amendement op stuk nr. 19 inzake de aanbestedingsplicht versus het aanbestedingsrecht. Ik wil voor de voorbereiding van mijn tweede termijn graag weten hoe de minister daarover oordeelt.

Minister **Netelenbos**: Ik ontraad de Kamer de aanvaarding van het amendement op stuk nr. 19. De argumenten daarvoor zullen schriftelijk worden gegeven.

De heer **Eurlings** (CDA): Voorzitter. De minister heeft toegezegd dat zij schriftelijk nog verschillende voorbeelden zou noemen en zou aangeven wat de aangrijpingsmomenten kunnen zijn bij een staats-NV of bij ZBO. Het zou fijn zijn als wij die informatie ook kregen.

Ik was eigenlijk voorstander van een heel korte schorsing. Nu blijkt dat de meeste amendementen schriftelijk van commentaar zijn voorzien, wil ik toch graag iets meer tijd, bijvoorbeeld een schorsing van een half uur. Dan kan ik die antwoorden nog even rustig tot mij nemen.

De **voorzitter**: Ik stel voor om tot een compromis te komen en gewoon tot kwart voor vier te schorsen.

De vergadering wordt van 15.20 uur tot 15.45 uur geschorst.

□

De heer **Dijsselbloem** (PvdA): Voorzitter. Ik dank de minister hartelijk voor de uitgebreide beantwoording. Ik dank tevens haar ambtenaren voor alle ondersteuning die zij hebben geboden bij het maken van de verschillende, soms zeer ingewikkelde amendementen. Sommige amendementen zijn zo ingewikkeld dat zelfs ik moeite had om het commentaar van de minister op die amendementen nog te kunnen volgen.

Het debat heeft bij mij het gevoel versterkt dat wij met deze twee wetten belangrijke stappen voorwaarts zetten in de relatie tussen de overheid en de spoorwegbedrijven. In die relatie zaten grote lacunes en konden publieke belangen niet worden gewaarborgd. Wij gaan dat nu invullen en aanvullen.

Het hoofdpunt van het debat in eerste termijn is de vraag hoe om te gaan met de drie taakorganisaties, die worden omgevormd tot een infrarailmanager, en op welke wijze die een plek worden gegeven. In het debat is door verschillende andere fracties gesteld dat het gaat om een publieke verantwoordelijkheid die moet worden uitgevoerd door een ZBO. De heer Van den Berg heeft hierover een amendement op stuk nr. 30 ingediend. Ik volg die redenering nog steeds niet. Wij moeten redeneren vanuit de huidige situatie. Daarin zijn de taakorganisaties sinds jaar en dag private organisaties, nu nog onderdeel van de NV Nederlandse Spoorwegen. Zij zitten ook in juridische zin in de NV Nederlandse Spoorwegen. Het aandeelhouderschap van de taakorganisaties ligt bij de NS en niet bij de Staat.

Ik vind dat de verantwoordelijkheid van de overheid en de minister ten opzichte van de railinfra helder opgenomen moet worden in de wet. Wij hebben daarvoor een amendement ingediend. Er liggen er verschillende op dit vlak. Wij moeten nog kijken of die in elkaar geschoven kunnen worden. Ik houd het amendement van mijzelf en de heer Eurlings overeind, waarin wij uitgaan van de term beheer. Waarom de term beheer en niet de term onderhoud? Beheer bestaat uit onderhoud, het leiden van het verkeer op dagelijkse basis en het verdelen van de capaciteit. Dit begrip is breder dan onderhoud alleen. Het bestaat uit drie elementen, waarvan onderhoud er een is. Ik heb dus de breedst mogelijke benadering gekozen. Het moet helder zijn dat de minister politiek verantwoordelijk is, aanspreekbaar door de Kamer en dat de minister dat ook altijd blijft.

Het juridische eigendom van de infrastructuur gaat over naar de Staat. Dat is nu ondergebracht bij Railinfratrust, onderdeel van de NV Nederlandse Spoorwegen. Het juridische eigendom gaat voor ons ook wat betreft het vastgoed en overige grondposities terug naar de Staat. Ik kom daar dadelijk over te spreken. Het aandelenbezit van de drie BV's die nu het railinfrabeheer doen, zit nu bij de NV Nederlandse Spoorwegen. Dat bezit nemen wij terug en brengen wij rechtstreeks onder de Staat. Vervolgens wordt het structuurregime aangepast, waardoor het aandeelhouderschap

Dijsselbloem

meer bevoegdheden geeft, zeker in de situatie waarin de overheid enig aandeelhouder is. Van die mogelijkheden gaan wij gebruik maken. De minister heeft dat bevestigd op een vraag van mij. Wij gaan de statuten, die in dit geval nog moeten worden gemaakt, daarop toespitsen.

Formeel is op dit moment de hoofddirectie van de NV Nederlandse Spoorwegen de baas. Zij beslissen wat de drie taakorganisaties doen. Op basis van de wet, de AMvB's en op basis van de concessie wordt dat in de toekomst echter de minister. Wij scheiden de taakorganisaties dus van de vervoerders. De Kamer heeft daar al eerder voor gepleit. De minister heeft ook de exclusieve subsidierelatie met de railinfra-beheerder. Alleen zij geeft daaraan opdrachten en steekt er geld in. Er is geen winstdoelstelling: de railinfra-manager hoeft helemaal geen winst te maken, maar moet op basis van de verkregen subsidie de concessie en de publieke taken die de minister vanuit haar verantwoordelijkheid aan die uitvoeringsorganisatie heeft gegeven, kunnen uitvoeren.

Verder zetten wij daar een onafhankelijk toezichthouder bij, de NMa. Die kijkt naar de capaciteitsverdeling en naar de kwetsbare verhouding tussen enerzijds de railinfra-beheerder, de capaciteitsmanager, en anderzijds de grote concessiehouder NS en de andere vervoerders. Bovendien krijgt die volgens ons amendement op stuk nr. 44 – het was nr. 35 – een grotere bevoegdheid om dit toezicht te houden. Er zullen in elk model spanningen zijn, ook als wij zouden beslissen tot een ZBO. Daarom is het belangrijk dat er een onafhankelijk toezichthouder is.

Het hier geschetste complex is dus op acht onderdelen een substantiële verbetering ten opzichte van de huidige situatie. Er zijn fracties die een stap verder willen gaan en de arbeidsvoorwaarden van het personeel en de organisatie nog dichter naar de overheid toe willen trekken. Wij trekken ze in juridisch, bestuurlijk en financieel opzicht al uit de NV NS, maar die fracties willen er een ambtelijke organisatie van maken. Ik ben niet overtuigd dat het ZBO-model, dat sommigen hier blijkbaar een zeer warm hart toedragen en waarvan zij de verwachting hebben dat de minister daar een grote sturingsbevoegdheid voor heeft, een meerwaarde heeft

ten opzichte van het model dat ik zojuist schetste. In de concessie kunnen wij gedetailleerd regelen – feitelijk zo gedetailleerd als wij willen – wat wij van deze organisaties verwachten.

Bovendien kunnen wij regelen in welke omstandigheden wij in de dagelijkse bedrijfsvoering willen ingrijpen. Het is maar zeer de vraag of dat laatste ook voor een ZBO geldt. Bij de kaderwet hebben wij daar uitgebreid over gesproken. De mogelijkheid is iets verruimd, maar de insteek is nog steeds niet dat een minister in de dagelijkse bedrijfsvoering kan ingrijpen. Vooral tegen de fracties die dat wel willen, zeg ik dat je dan nóg een stap verder moet gaan en er een soort Rijkswaterstaat van moet maken. Dan kan de minister op elk moment van de dag op elke beslissing ingrijpen. Ik heb die behoefte niet, want hier moet in belangrijke mate bedrijfsmatig gehandeld worden. Bovendien moet zowel de capaciteitsverdeling op jaarlijkse basis, als de verkeersleiding op dagelijkse basis onafhankelijk worden geregeld. Dat moet gebeuren op basis van Europese richtlijnen; de minister mag daar dus niet even op kunnen of moeten ingrijpen. Alles overziend vind ik dat wij in deze wet goed regelen wat wij willen regelen. Ik zie dus niet de meerwaarde van een ZBO-model, laat staan verdergaande veranderingen.

Mevrouw **Halsema** (GroenLinks): Ik kan mij niet aan de indruk onttrekken dat er een opvallend verschil is tussen uw redenering en die van de minister. De minister zegt namelijk dat zij er een staats-NV van wil maken, omdat dit haar meer mogelijkheden van sturing geeft dan bij een ZBO. U zegt eigenlijk het tegengestelde, namelijk dat wij wat meer afstand moeten houden gezien het verleden: beide komen uit de NS Holding. Wat wordt de positionering van de staats-NV? Staat die verder weg of dichterbij dan een ZBO?

De heer **Dijsselbloem** (PvdA): Het woord "afstand" heb ik niet in de mond genomen. Ik redeneer vanuit de huidige situatie en kijk naar hetgeen wordt voorgesteld. Ik heb geconstateerd dat wij nu langs acht lijnen de publieke verantwoordelijkheid beter gaan waarborgen. Vervolgens heb ik de vraag opgeworpen wat wij nog méér zouden regelen als wij de private NV

zouden overhevelen naar een ZBO-vorm. Ik heb daar met deskundigen in mijn fractie over gesproken en zij hebben erop gewezen dat bij de kaderwet ZBO al uitgebreid is besproken in welke mate de minister in de dagelijkse beslissingen zou moeten kunnen ingrijpen. Welnu, als de minister die behoefte heeft, zou je dit niet in een ZBO moeten brengen. Dat was toen grosso modo de redenering. Als je onbepert in de dagelijkse beslissingen zou willen ingrijpen, zou je er een Rijkswaterstaatchtige vorm van moeten maken. Als je in bepaalde situaties en onder bepaalde omstandigheden, wanneer het publieke belang in het geding is, wilt ingrijpen, kan dat prima in een concessie worden geregeld. In feite zijn die mogelijkheden onbepert. De heer Van den Berg relateert een en ander aan de situatie vóór de vierde nota van wijziging maar ik relateer het aan de werkelijke situatie, buiten dit gebouw: hoe zijn die organisaties nu opgehangen, wie stuurt ze nu aan, wie is nu de eigenaar en welke invloed kan de minister nu uitoefenen? Tegen die achtergrond vinden wij dit een prima voorstel waarbij de minister de touwtjes in handen neemt; zij trekt het naar zich toe. U wenst nog een stap verder te gaan maar ik vraag mij af wat daarvan de meerwaarde zou zijn. In eerste termijn heb ik al aangegeven wat mijns inziens de minderwaarde hiervan zou zijn. Je zou dan wederom een reorganisatie moeten doorvoeren. U vindt dat blijkbaar niet zo belangrijk maar ik denk dat wij dit niet zouden moeten willen. Immers, alle aan reorganisaties verbonden ellende komt uiteindelijk bij de reizigers terecht.

Mevrouw **Halsema** (GroenLinks): Ik zal op één punt die meerwaarde nog eens aangeven. Daarvoor voer ik een argument aan dat de minister zojuist zelf heeft gebruikt, zij het in ander verband. Bij een ZBO is elke handeling een bestuurlijke beslissing. Daarmee zijn de verantwoordelijkheidsrelaties veel helderder geformuleerd dan mogelijk is bij een staats-NV.

De heer **Dijsselbloem** (PvdA): Ik ben met de minister van oordeel dat je dat bij heel veel van die beslissingen niet moet willen. Nogmaals, ik sluit mij aan bij de argumenten van de minister maar ik heb mijn eigen acht

Dijsselbloem

lijnen geschetst op basis waarvan ik zeg dat met betrekking tot het waarborgen van de publieke belangen de minister kan ingrijpen wanneer er ingegrepen moet worden. Daarvoor zijn verschillende lijnen beschikbaar: de subsidierelatie, het aandeelhouderschap, het juridisch eigendom van de infrastructuur en het publiekrechtelijke kader van wetgeving, AMvB's en concessie. Het is op deze manier goed geregeld.

De heer **Van den Berg** (SGP): Ik vind deze redenering cruciaal. Zij zou voor meer terreinen van toepassing kunnen zijn. U erkent voluit de overheidsverantwoordelijkheid en in eerste termijn heeft u erkend dat de minister voluit rechtstreeks aansprakelijk is. Verder is duidelijk dat de ZBO-status niet toestaat dat er voldoende dagelijkse ingrepen in beslissingen plaatsvinden. En welke conclusie trekt u vervolgens? U haalt het niet naar de minister toe maar plaatst het buiten de overheid, namelijk door te kiezen voor een privaatrechtelijke constructie. Is dit geen merkwaardige conclusie die, als men haar doortrekt naar andere beleidsterreinen, tot heel vreemde consequenties kan leiden? Wij kunnen dan straks wel het grootste gedeelte van de overheidstaken in privaatrechtelijke vorm gaan gieten. Ik heb nooit begrepen dat uw fractie daarvan een voorstander zou zijn.

De heer **Dijsselbloem** (PvdA): Uw startpunt is een ander dan het mijne. U richt zich op de situatie voor de vierde nota van wijziging. U gaat uit van het volgende: het is een ZBO en wat gaan wij nu doen. Naar mijn idee hebben wij te maken met drie taakorganisaties die als BV juridisch eigendom zijn van de NV NS. De minister heeft daar niets over te zeggen; er is geen wetgeving die haar bevoegdheden geeft om te sturen; er is slechts een subsidierelatie. De vraag is vervolgens of wij met de voorliggende wetsvoorstellen voldoende bevoegdheden en mogelijkheden aan de minister geven om deze taakorganisaties wél goed aan te sturen, zodat zij haar verantwoordelijkheid voor beheer en aanleg kan waarmaken. Mijn antwoord op die vraag is: ja. Uw stelling is: als u vindt dat beheer een verantwoordelijkheid van de minister is, moet de beheersorganisatie ook een overheidsorganisatie zijn. Dat is

niet mijn insteek. Mij gaat het erom dat de minister voldoende instrumenten in handen krijgt zodat wij haar in politieke zin kunnen aanspreken op de kwaliteit van de railinfrastructuur en de publieke belangen die geborgd moeten worden. Ik vind dat het goed is geregeld.

De heer **Eurlings** (CDA): In eerste termijn heb ik onderstreept dat het dient te gaan om het doel: een zo goed mogelijke infrastructuur voor een zo goed mogelijk openbaar vervoer. Wij moeten op inhoudelijke gronden nagaan welke van de twee constructies, ZBO of staats-NV, daarvoor de beste randvoorwaarden biedt. Nu staan wij zelf ook voor die afweging, zoals ik heb aangegeven. Wat is nu voor uw fractie doorslaggevend om tot de slotsom te komen dat de staats-NV betere mogelijkheden biedt dan de ZBO-vorm?

De heer **Dijsselbloem** (PvdA): Ik heb mezelf afgevraagd of wij de zaak nu goed regelen. Met een aantal amendementen die ik ook samen met u heb ingediend, denk ik dat dit inderdaad zo is. Uiteindelijk blijft dan de vraag over, in welke mate de minister zou moeten kunnen ingrijpen in de dagelijkse bedrijfsvoering. Als je wilt kunnen ingrijpen, moet je niet de ZBO-vorm kiezen. Als je onbepert wilt kunnen ingrijpen, moet je er een Rijkswaterstaat van maken. En als je de bevoegdheid wil hebben om in specifieke gevallen in te grijpen, bij te sturen of prikkels te geven, dan is het concessiemodel de manier om dat zo gedetailleerd te regelen als je maar wilt. Daarom is het goed dat de concessies met de amendementen van de heer Hofstra nog worden voorgehangen; die steun ik dan ook.

Mevrouw **Halsema** (GroenLinks): Als de minister nu niet de vierde nota van wijziging had ingediend – die is pas heel laat en vrij plotseling verschenen, eind verleden jaar – zou u dan een amendement hebben ingediend om alsnog van de ZBO-vorm een structuur-NV te maken? Uw argumenten hebben tot nu toe toch eigenlijk een beetje het karakter van een gelegenheidsredenering.

De heer **Dijsselbloem** (PvdA): Die kwalificatie van mijn argumenten laat ik voor uw rekening. Als de minister

bij haar voorstel voor een ZBO was gebleven, zou ik haar zeker hebben gevraagd naar de meerwaarde daarvan voor de sturingsrelatie en de publieke verantwoordelijkheid van de minister, die wij nu in de wet gaan regelen. Dan zouden wij hetzelfde debat hebben gehouden, en mogelijk met dezelfde uitkomst. Het gaat immers nu ook om de meerwaarde van een ZBO-relatie in vergelijking met een concessiemodel, dat zo gedetailleerd kan zijn als wenselijk wordt geacht, tot en met het kunnen ingrijpen als er dingen misgaan. In mijn opvatting hoeft de minister ook alleen in zulke situaties te kunnen ingrijpen. Als ik er anders over had gedacht, zou ik veeleer hebben voorgesteld om er een Rijkswaterstaat van te maken dan een ZBO.

Voorzitter. Ik heb het amendement over de NMa gewijzigd. De minister wees erop dat het een versterking van dit amendement zou zijn als ik er een bepaalde passage uit liet. Zulke adviezen hoeft de minister maar één keer te geven, ik heb die passage er onmiddellijk uit gegooid. Het gewijzigde amendement is inmiddels rondgedeeld, nu met nr. 44.

Ik handhaaf mijn voorkeur voor ons eigen amendement over de verantwoordelijkheid van de minister, omdat daarin wordt uitgegaan van beheer, wat uiteenvalt in drie onderdelen. Bij andere amendementen op artikel 5 wordt er uitgegaan van onderhoud, wat een kleinere definitie is.

Het amendement over sociale veiligheid dat ik samen met mevrouw Halsema had ingediend, zal in gewijzigde vorm nog worden rondgedeeld.

Ook het amendement over de basiskwaliteit en de prestatie-indicatoren dat ik samen met de heer Eurlings had ingediend, is inmiddels gewijzigd. Het aspect veiligheid is eruit gehaald, omdat dit ook al in een amendement van mevrouw Halsema staat. Dat zou dus echt dubbel op zijn.

Voorzitter. Ik zal nu ongetwijfeld heel veel vergeten zijn te vermelden, maar het is helaas niet anders; ik ga verder met de Concessiewet.

Ik dank de minister voor de toezegging van een gedegen juridische analyse van de ins en outs van de aansprakelijkheid. Het gaat onze fractie in ieder geval om een beperkte aansprakelijkheid. Wij vinden wel dat in een moderne samenleving openbaar-

Dijsselbloem

vervoerbedrijven aansprakelijk moeten kunnen worden gesteld voor schade die aantoonbaar te wijten is aan handelen van die bedrijven, maar tegelijkertijd zien wij in dat deze aansprakelijkheid niet onbeperkt kan zijn, dus niet voor alle vertragingen en in alle situaties. Dit zou immers tot een geweldige claimcultuur, maar ook tot een enorm financieel risico voor de vervoerbedrijven leiden. Of er sprake moet zijn van aansprakelijkheid, staat voor ons dus niet ter discussie; wij zijn er meer in geïnteresseerd hoe wij die aansprakelijkheid goed kunnen afbakenen en het recht van consumenten op dit punt toch kunnen versterken.

De minister deelt onze analyse met betrekking tot vastgoed. Ook de heer Eurlings, Van Walsem en anderen spraken daarover. Wij zullen op dit punt een motie indienen die de minister wat ons betreft kan beschouwen als ondersteuning van haar beleid. Wij willen daarmee het signaal afgeven dat wij ook inhoudelijk deze kant uit willen

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat de juridische eigendom van de railinfrastructuur bij de Staat komt te berusten;

constaterende dat de NV Nederlandse Spoorwegen zeer grote grondposities en een omvangrijk vastgoedbezit in handen heeft, met name in stadscentra;

van mening dat de juridische eigendom van dit vermogen in publieke handen zou moeten komen;

van mening dat de stations op het hoofdspoorwegennet met de concessie voor het vervoer op het hoofdspoorwegennet kunnen worden uitgegeven aan de NV Nederlandse Spoorwegen;

voorts van mening dat het overig onroerend goed onder beheer van de Raad voor het Vastgoed van de Rijksoverheid gebracht zou moeten worden;

verzoekt de regering, hiertoe voorbereidingen te treffen en de

Kamer zo spoedig mogelijk hierover te informeren,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**: Deze motie is voorgesteld door de leden Dijsselbloem, Van Walsem en Hofstra. Naar mij blijkt, wordt zij voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 47 (27482, 27216).

Mevrouw **Halsema** (GroenLinks): Tegen de inhoud van de motie heb ik niet zoveel en ik denk de minister ook niet. Waarom dient u een overbodige motie als het de uitdrukking is van het beleid van de minister?

De heer **Dijsselbloem** (PvdA): Wij hechten eraan om als Kamer ook inhoudelijk richting te geven aan dit punt. Dat schept ook duidelijkheid tegenover de partijen waarmee de minister moet onderhandelen. Het is een motie om druk uit te oefenen en dat kan soms heel zinvol zijn.

Mevrouw **Halsema** (GroenLinks): Maar dat doet de Kamer altijd zolang zij niet met de Kamer van mening verschilt.

De **voorzitter**: Misschien kunnen wij eerst de reactie van de minister krijgen en kunt u dan verder gaan met deze discussie?

De heer **Dijsselbloem** (PvdA): Ik heb ervoor gepleit om de huidige tijdelijke rijksambtenaren die als commissaris zijn aangesteld in de Raad van commissarissen van de NS te handhaven tot het moment dat het hele publiekrechtelijke kader van kracht is. Wij delen de analyse van het kabinet dat niet zozeer het aandeelhouderschap maar primair wet- en regelgeving publieke belangen moeten dienen. Wij handhaven dat verzoek en ik dien daartoe de volgende motie in.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat op dit moment nog geen wettelijk kader van kracht is voor het openbaar vervoer per spoor;

overwegende dat de eerste concessie voor het openbaar vervoer op het hoofdspoorwegennet nog moet worden geformuleerd en uitgegeven;

constaterende dat tijdelijk vier rijksambtenaren als commissaris zijn aangesteld in de raad van commissarissen van de NV Nederlandse Spoorwegen;

verzoekt de regering, deze rijksambtenaren niet eerder te vervangen in de raad van commissarissen dan nadat de publieke belangen zijn veiliggesteld in de nieuwe wetgeving en concessie,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**: Deze motie is voorgesteld door de leden Dijsselbloem en Halsema. Naar mij blijkt, wordt zij voldoende ondersteund.
Zij krijgt nr. 48 (27482, 27216).

De **voorzitter**: Kunt u misschien afronden?

De heer **Dijsselbloem** (PvdA): De heer Eurlings en ik hebben het amendement op de management-aanbesteding (nr. 24) aangepast conform het advies van de minister. Zij onderschrijft de intentie van het amendement, namelijk zuivere managementaanbesteding waarbij wij de beslissing over het eventueel op enig moment terugnemen van de concessie van de NS en die gunnen of aan besteden aan derden loskoppelen van een besluit over wat wij doen met de aandelen van het nationale spoorbedrijven die nu staats eigendom zijn. In de wet zitten deze twee zaken aan elkaar gekoppeld en dat vinden wij zeer ongewenst. Het amendement heeft nu nr. 31.

Ik zal een motie steunen van de heer Eurlings waarin hij pleit voor een commissaris die wordt benoemd op voordracht van de consumenten. Over een motie van de heer Hofstra kan ik op dit moment nog geen oordeel geven omdat ik niet genoeg voorbereidingstijd heb gehad om de tekst te bestuderen.

□

De heer **Van den Berg** (SGP): Mevrouw de voorzitter. Ik wil de minister graag hartelijk danken voor haar beantwoording. Ook ik wil van deze gelegenheid gebruik maken om

Van den Berg

over haar hoofd heen de ambtenaren van Verkeer en Waterstaat dank te zeggen voor hun hulp en bijstand ook bij de amendementen. In eerste termijn toonde een van mijn collega's zich bezorgd over de nachtrust van deze ambtenaren. Ik vrees dat ik aan die nachtrust geen positieve bijdrage heb geleverd door te vragen om het amendement op stuk nr. 30. Des te meer waardering heb ik voor de wijze waarop die bijstand is verleend. In het algemeen wil ik na vrij lange ervaring wel zeggen dat ik een zeer hoge dunk heb van de loyaliteit en deskundigheid van de ambtenaren van Verkeer en Waterstaat. Dat mag ook wel eens gezegd worden in deze ook voor ambtenaren woelige tijden.

De wetgeving biedt in aanzet een goede structuur voor de verhouding tussen Rijk en NS, ook via het concessiestelsel. Dat laat onverlet dat verbeteringen mogelijk zijn. Wel blijf ik zorg houden over de totale regierol. Dat is heel duidelijk een verantwoordelijkheid van de minister en dat moet ook in de feitelijke uitoefening zo blijven. Wij gaan op verschillende punten scheidingen aanbrengen, bijvoorbeeld tussen vervoer en beheer van de infrastructuur. Er komt alleen al in het concessiestelsel een scheiding tussen het landelijke netwerk, de regionale concessiemogelijkheden via decentralisatie en het internationale net. Er komen verantwoordelijkheden voor de regionale organen en bestuurlijke instanties. In potentie kan dat leiden tot versnippering van aandacht en verantwoordelijkheden. Ik maak mij daar toch enige zorgen over en concretiseer dat op het punt van de samenhang van het landelijke spoorwegnet. Dat kwam even aan de orde in het slot van de beantwoording van de minister in eerste termijn. Door de decentralisatie hebben provincies de mogelijkheid om bijvoorbeeld een stuk spoor buiten gebruik te stellen en over te gaan op een busdienst. De minister wil die mogelijkheid handhaven. Dan zijn wij wel bezig om ons integrale spoorwegnet, waar wij erg aan hechten, aan de randen te laten afbrokkelen. Ik vind dat een bedenkelijke ontwikkeling. Wij zullen op dit punt meer centrale sturing moeten behouden. Ik heb begrepen dat collega Stellingwerf bezig is met het voorbereiden van een amendement op dit punt, dat hij straks medenamens mij zal indienen. De totale

regie moet heel duidelijk en zichtbaar bij de minister blijven berusten. De minister moet zich daarvan bewust zijn.

Wij hebben in eerste termijn uitgebreid gesproken over de verhouding tussen Rijk en taakorganisaties. In de nieuwe structuur ontstaat een verhouding tussen de infrabeheerder en de vervoerder. Afgezien van de discussie over publiek versus privaat, moeten wij ook daar goed naar kijken. Dat was de achtergrond van mijn amendement op stuk nr. 17 (27482), dat de minister tot mijn spijt ontraden heeft. Het gaat om de vraag of de vervoerder in zijn relatie met de infrabeheerder geen zekerheden moet hebben omtrent de hem geboden infrastructurele mogelijkheden. De minister kan wel zeggen dat zij dat via de concessie doet, maar dat is natuurlijk geen instrument waar de vervoerder direct bij betrokken is. Wat de minister over de artikelen 6 en 16 zegt, is prima, maar als afgeleide daarvan zou het goed zijn om in de netverklaring enige zekerheid aan de vervoerder te bieden omtrent de basiskwaliteit van de infrastructuur. Ik vind dat een logische gedachte. Dat hoeft geen afbreuk aan het andere te doen. Natuurlijk is dat een uitvloeisel van datgene wat uiteindelijk in de concessie wordt opgenomen. De netverklaring kan een heel goede basis zijn om de vervoerder wat meer zekerheid te geven. De minister zei dat de netverklaring alleen bedoeld is voor implementatie van de Europese richtlijn, maar dat is een iets te enge interpretatie van artikel 56. Er worden meer voorwaarden in vastgelegd. Mijn voorstel past daar heel goed in. Nogmaals, het staat niet haaks op hetgeen de minister voorstelt. Ik denk dat het een waardevolle aanvulling kan zijn. Daarom beveel ik het nog eens in de belangstelling van de minister en uiteraard ook van de collega's aan.

Het meest wezenlijke punt voor ons is ook in tweede termijn de vormgeving van het beheer van de infrastructuur. De overheidsverantwoordelijkheid wordt door iedereen erkend – dat stemt op zichzelf tot voldoening – en wordt zelfs nog aangescherpt in de wet. Daarom is de hamvraag waarom er dan toch nog voor een privaatrechtelijke structuur wordt gekozen. De minister zegt dat zij in een privaatrechtelijke structuur beter kan sturen

dan via ZBO's. Zij wil dus duidelijk sturen. Ik begrijp dat, juist vanwege de overheidsverantwoordelijkheid. Ik heb echter al bij interruptie aangegeven dat de ZBO-wet wel iets meer mogelijkheden tot sturing geeft dan de minister veronderstelt. In de eerste plaats is de kaderwet zelf tijdens de behandeling in deze Kamer op diverse punten geamendeerd. Daardoor zijn de sturingsrelaties versterkt en is bijvoorbeeld heel wat meer sturing mogelijk ten aanzien van de output van ZBO's. In de tweede plaats scheidt de kaderwet weliswaar een kader, maar kunnen er in aanvulling daarop en zelfs in afwijking daarvan bij wet nadere regels worden gesteld. Ik bestrijd dus dat maatwerk bij een ZBO niet mogelijk is.

De minister heeft er wel gelijk in als zij zegt dat je bij individuele aanwijzingen, dus in concrete gevallen, geen ZBO moet kiezen, omdat de Z van zelfstandigheid daardoor ondermijnd wordt. Als wij juist in concrete gevallen willen kunnen sturen, is het evenwel de vraag of het niet hoogst merkwaardig is om een organisatie buiten de overheid te plaatsen door middel van een privaatrechtelijke vormgeving. Die kant moeten wij volgens mij niet uit, zeker niet op het punt van de infrastructuur. Ik kan mij althans niet voorstellen dat wij straks allemaal privaatrechtelijke organisaties krijgen voor onze wegen en zelfs onze dijken. Aan het laatste moet ik al helemaal niet denken, maar het wordt dan wel mogelijk om, ook al is de overheid uiteindelijk verantwoordelijk, het beheer over te laten aan private organisaties. Dit staat haaks op het beleid dat wij tot nu toe ten aanzien van onze hoofdinfrastructuur hebben gevoerd. Wij erkennen trouwens dat dit bij uitstek een publiekrechtelijke verantwoordelijkheid is. Ik wijs, wellicht ten overvloed, ook nog eens op hetgeen de Raad van State hierover heeft gezegd.

Ik ben er ook een beetje bezorgd over dat wij daarmee een wat verwarrende situatie scheppen met betrekking tot het begrip "beheer". Dat begrip is heel belangrijk, niet alleen in het waterstaatsrecht – de spoorwegen horen bij de droge waterstaat – maar ook breder voor onze hele infrastructuur. Het begrip "beheer" omvat nu juist de verantwoordelijkheid voor het feit dat de infrastructuur aan haar

Van den Berg

doelstellingen voldoet, inclusief aanleg, onderhoud enz. Het is dus hoogst verwarrend om naast dat begrip "beheer" bij amendement te bepalen dat de minister de verantwoordelijkheid heeft voor het beheer, terwijl het beheer zelf aan een private organisatie wordt overgedragen. Dat klopt helemaal niet met het begrip "beheer", zoals wij dat tot nu toe in onze wetgevingsstructuur op dit terrein kennen. Ik vind het eigenlijk betreurenswaardig dat wij het begrip "beheer" zo uithollen. Dat moeten wij dus niet doen.

Wij kunnen hier eindeloos over doorpraten, want het is een heel belangrijk onderwerp. Je kunt natuurlijk zakelijk bekijken wat meer mogelijkheden biedt voor het een en wat meer mogelijkheden biedt voor het ander. Voor ons ligt dit echter vrij principieel. Wij moeten geen ondoorzichtige verhoudingen tussen publieke en private verantwoordelijkheden krijgen. Dat geldt trouwens breder dan dit terrein. De hoofdlijn is – die is bij de behandeling van de ZBO-wet ook nog eens duidelijk onderstreept – dat aan publieke verantwoordelijkheden ook publiekrechtelijk vormgegeven dient te worden. Wij hebben de ZBO-wet nota bene afgelopen dinsdag aanvaard, maar in het eerste het beste wetsvoorstel dat wij daarna behandelen, wijken wij alweer van die hoofdlijn af door te zeggen dat het weliswaar een publiekrechtelijke verantwoordelijkheid is en dat de minister daarvoor verantwoordelijk is, maar dat er wel voor een privaatrechtelijke vorm gekozen wordt. Ik vind dat dit absoluut niet kan. Voor mijn fractie is dit een principieel punt en zij vindt dan ook dat wij die weg niet op moeten.

De voorzitter: Ik zie dat de heer Dijsselbloem wil interrumpen. Ik wil hem dat wel toestaan, maar ik weet niet of dit nog tot echt nieuw inzicht in de discussie zal leiden. Ik heb het gevoel dat het allemaal al aan de orde is geweest in eerste termijn.

De heer Dijsselbloem (PvdA): Het wordt waarschijnlijk weer een herhaling van zetten.

De voorzitter: Ik ben blij dat u dat met mij eens bent.

De heer Van den Berg (SGP): Dat is jammer, want het was leuk geweest

om deze discussie voort te zetten. Het is een wezenlijk punt, zoals u ongetwijfeld weet.

De voorzitter: Ik probeer alleen herhalingen te voorkomen.

De heer Van den Berg (SGP): Daar heeft u gelijk in. Ik waag het te betwijfelen of er nog nieuwe elementen naar voren gebracht kunnen worden.

Het gaat om een zeer principieel punt dat onze hoofdinfrastructuur betreft. De publiekrechtelijke verantwoordelijkheid dient mijns inziens in publiekrechtelijke kaders te worden verankerd. Het kan wel zijn dat dit in het verleden anders is geweest, maar dit kan geen doorslaggevend argument zijn. Wij maken nu een keuze voor een nieuwe structuur.

Wij behandelen nieuwe wetgeving voor de spoorwegen. De afgelopen jaren waren er genoeg problemen met de NS. Laten wij dan nu goede keuzes maken voor heldere structuren en een heldere afbakening van de bevoegdheden. Daarbij hoort ook een heldere scheiding van publieke en private verantwoordelijkheden en een dienovereenkomstige vormgeving. Wij zouden het zeer betreuren als op dit punt verkeerde keuzes worden gemaakt.

□

Mevrouw Halsema (GroenLinks): Voorzitter. Ik hoop mijn algemene beoordeling van het beleid van deze paarse regering inzake het openbaar treinvervoer uit de eerste termijn niet te herhalen. Het hoofdschudden van de minister sprak boekdelen. De minister en de fractie van GroenLinks hebben een diepgaand verschil van mening over de mate waarin geïnvesteerd is in het openbaar vervoer en in de auto. Naar onze mening is het openbaar vervoer verwaarloosd.

Ik heb mijn toezegging aan de heer Dijsselbloem inmiddels gestand gedaan. Wij hebben alle investeringen in het openbaar en in de auto op een rij gezet. Het blijkt dat de verhouding auto-openbaar vervoer bijna 2 : 1 is. Mocht de heer Dijsselbloem met mij van mening blijven verschillen over deze berekeningen dan verzoek ik de minister, die ik een afschrift van deze brief heb doen toekomen, om hierop schriftelijk te reageren. Een deel van

de gegevens is namelijk niet beschikbaar. De GroenLinksfractie heeft hier herhaaldelijk om gevraagd. Recent nog, tijdens de begrotingsbehandeling op 10 december 2001 heeft de heer Van der Steenhoven bij motie gevraagd om duidelijk te maken welke gelden uit ICES 2 aan welke projecten zijn besteed. Deze gegevens konden zo nodig vertrouwelijk aan de Kamer verstrekt worden. Wij hebben daarbij helaas niet op de steun van de heer Dijsselbloem kunnen rekenen. Als de Kamer de beschikking krijgt over deze gegevens ontstaat er wellicht eindelijk eens helderheid over de precieze investeringen in het autoverkeer en het openbaar vervoer.

De heer Dijsselbloem (PvdA): Ik heb niet de tijd gehad om die brief te bestuderen, maar ik weet dat de analyse onjuist is omdat wij zelf ook wel eens een dergelijke analyse hebben gemaakt. Ik wijs alleen al op de bedragen die dit kabinet voor de grote spoorprojecten heeft uitgetrokken. Wellicht heeft GroenLinks die niet meegeteld, maar ik doe dat wel. Ik noem de Betuwelijn en de HSL. Ik noem daarnaast de grote lightrailprojecten waar ook miljarden voor zijn uitgetrokken, en de noord-zuidlijn waarin ruim 2 mld wordt geïnvesteerd. Opgeteld kom ik dan boven het bedrag van 8 mld uit die u in uw brief heeft opgenomen en dan heb ik het nog niet eens over de reguliere MIT-investeringen.

Mevrouw Halsema (GroenLinks): Ik merk dat u de brief nog niet goed bestudeerd heeft, want al die investeringen worden wel degelijk genoemd. Er wordt bij vermeld dat het voor een deel gaat om het opnieuw etiketteren van gelden uit het regeerakkoord en vaak om een sigaar uit eigen doos. Laten wij de minister hier helderheid over laten verschaffen. Ik wijs erop dat deze analyse bijvoorbeeld gedeeld wordt door Milieudefensie. Het gaat niet om een subjectieve analyse van de fractie van GroenLinks.

De heer Dijsselbloem (PvdA): Zo gemakkelijk gaat het niet. Wij voeren dit debat nu al jaren met elkaar. Die vraag wordt elk jaar in de schriftelijke vragen bij de begroting van Verkeer en Waterstaat en in de schriftelijke vragen ter voorbereiding van het MIT-debat door ons gesteld. Wij krijgen iedere keer opnieuw die

Halsema

informatie. Daaruit blijkt iedere keer opnieuw dat dit soort plaatjes absoluut niet klopt. Overigens is niet afgelopen najaar maar het najaar daarvoor op mijn voorstel een besloten briefing verzorgd door de minister, waarin de cijfers die de heer Van der Steenhoven en ik graag wilden hebben, allemaal nog eens verstrekt zijn. Daaruit is geen ander beeld naar voren gekomen, verklap ik u hier. Ik sluit mij echter aan bij uw verzoek. Laten we afspreken dat de minister, als zij daartoe bereid is, nog eens kijkt naar dit wel heel erg op de achterkant van het sigarendoosje gemaakte lijstje.

De **voorzitter**: We spreken af dat we dan nu weer teruggaan naar de behandeling van de Spoorwegwet en de Concessiewet.

Mevrouw **Halsema** (GroenLinks): Voorzitter. Dat lijkt me uitstekend. Ik hoop dat de minister inderdaad wil reageren. Ik adviseer de heer Dijsselbloem om vooral ook de bijlage te lezen...

De **voorzitter**: U zei dat u het met mij eens was.

Mevrouw **Halsema** (GroenLinks): ...en ik sluit daarmee de interruptie van de heer Dijsselbloem af.

Voorzitter. Ik vond bij deze wetsbehandeling de overeenstemming die er in de Kamer bestaat opvallend. Het debat verliep in een veel grotere rust dan voorafgaande debatten over de Nederlandse Spoorwegen hadden kunnen doen vermoeden. Er bestaat bij de grote meerderheid in de Kamer overeenstemming over de noodzaak van een duidelijke scheiding tussen de publieke zorg voor de infrastructuur en privaat vervoer. Er bestaat ook een grote mate van overeenstemming bij de meerderheid in de Kamer over de noodzaak van heldere wetgeving, waarbij de Kamer in een groot aantal gevallen de mogelijkheid krijgt van interventie vooraf. De enige uitzondering hierop is de opvatting van de fractie van de PvdA, althans tot dusverre, want ik heb de fractie van D66 en de VVD nog niet in tweede termijn gehoord. Ik wil dat toch even opgemerkt hebben, omdat ik dat opvallend vond. De PvdA wil aanzienlijk minder ver gaan in het begrenzen van de publieke verantwoordelijkheid ten aanzien van de infrastructuur dan

andere partijen in de Kamer. Ik vind dat een interessante stellingname van de PvdA.

De heer **Dijsselbloem** (PvdA): Ik wil graag met mevrouw Halsema in discussie over de vraag of de ZBO-status meerwaarde heeft. Maar laten we niet onduidelijk zijn. De PvdA heeft samen met het CDA op twee punten amendementen ingediend om de publieke verantwoordelijkheid expliciet te versterken in de wet. Mevrouw Halsema moet nu niet aankomen met het verhaal dat de PvdA op dat punt minder ver wil gaan.

Mevrouw **Halsema** (GroenLinks): Ik heb die amendementen gezien. Het zijn goede amendementen. Zij kunnen op onze steun rekenen. Dat neemt niet weg dat ik maar één partij enthousiasme heb horen opbrengen voor de staats-NV. Dat was de PvdA-fractie. Ik heb dat bij geen andere fractie gehoord. Zelfs de VVD heeft kanttekeningen geplaatst bij de staats-NV die ik bij de PvdA niet heb gehoord. Je kunt vergelijkbare argumentatie horen bij de heer Van den Berg en bij de CDA-fractie, maar ook bij de fracties aan de linkerkant van het parlement.

Voorzitter. Dit brengt mij op de Spoorwegwet. Het debat concentreerde zich op de juridische en politieke vormgeving van de infrabeheerder. Ik trok in eerste termijn een vergelijking met Railtrack. De minister reageerde hier gebrand op. Ik wil er daarom nog het volgende over zeggen. Mijn fractie erkent vanzelfsprekend dat er grote verschillen zijn tussen Railtrack en de privaatrechtelijke infrabeheerder. Railtrack opereert niet binnen een concessiestelsel en is eigenaar van de infrastructuur. Dat is natuurlijk een groot verschil. Er is echter ook een overeenkomst. Daar is het ons om te doen, zonder verder Railtrack als een te demagogisch voorbeeld te willen gebruiken. Waar zit de overeenkomst in? Het gaat in beide gevallen om een private organisatie waar het beheer voor de infrastructuur komt te liggen. Deze organisatie is naar ons idee niet direct aanstuurbaar door de politiek, ondanks het feit dat deze opereert binnen algemene regels en door de private positie een direct belang zou kunnen hebben bij minimalisering van de uitgaven van het beheer en maximalisering van de gebruikers-

heffing voor de vervoerder. Misschien is dit een onnodige zorg. Ik zou echter graag willen dat de minister daar nog eens op ingaat. Wij vinden dat dit voorkomen kan worden door een directere aansturing van de beheerder, graag aangevuld met een minister die de gebruikersvergoeding bepaalt – zoals wij in een amendement hebben vastgelegd – en een vastgestelde minimumkwaliteit van de infrastructuur. Bij beide maatregelen die wij supplementair voorstellen dient sprake te zijn van een grotere parlementaire betrokkenheid.

Wij zijn tot dusver niet overtuigd van de redenering van de minister over de noodzaak van een staats-NV boven een ZBO. De minister zegt dat bij een staats-NV de ministeriële verantwoordelijkheid groter zou zijn dan bij een ZBO. Tegelijkertijd zegt zij dat bij een ZBO elke handeling een bestuurlijke beslissing wordt. Is dat het geval, dan is juist bij een ZBO sprake van een rechtstreekse ministeriële verantwoordelijkheid, terwijl dat bij een staats-NV niet het geval zal zijn. Voor ons is dit een zwaarwegend punt. Wij wensen een publiekrechtelijke organisatie en wij wensen een duidelijke scheiding tussen private en publieke verantwoordelijkheden hierin.

Daarbij wil ik toch nog eens wijzen op de twee hoofdargumenten die de Raad van State naar voren heeft gehaald. De Raad van State waarschuwt er namelijk voor dat een staats-NV die met een concessie gelieerd is aan de Staat, en daarmee in een horizontale verhouding komt te staan tot de vervoerder, nog wel eens bekneld kan raken tussen verschillende vervoerders. De minister is daar niet op ingegaan. Ik wil wel eens van de minister horen hoe zij denkt dit te kunnen vermijden. Dit was namelijk ook voor de Raad van State een zwaarwegend argument.

De Raad van State had nog een ander amendement dat sprak voor een ZBO: een ZBO laat zich over het algemeen met minder wettelijke regels publiek beter aansturen. De minister plaatste daartegenover de grote mate van flexibiliteit en maatwerk, die er wel zouden zijn bij een staats-NV, maar niet bij een ZBO. Ik moet zeggen dat ik dit argument aardig onttakeld vind door de inbreng van de heer Van den Berg. Hij gaf aan dat de Kaderwet ZBO nou juist in uitzonderingsbepalingen

Halsema

ruimte geeft voor flexibiliteit en maatwerk. Ik vind het overigens opvallend dat de minister zelf zo negatief is over de Kaderwet ZBO. Zij beschouwt deze wet schijnbaar als een ongemakkelijk en de overheid weinig ruimte gevend log bouwwerk. En dat voor een minister die medeverantwoordelijk is voor de Kaderwet ZBO. De vraag in hoeverre een staats-NV meer ruimte zou geven voor flexibiliteit en maatwerk wordt bovendien aardig weerlegd door de heer Dijsselbloem, die nu al spreekt van de noodzaak van een grote mate van detaillering van concessies. Anders kun je de staats-NV namelijk niet goed in de teugels houden, maar bij een staats-NV met een concessie die uitermate gedetailleerd is, zijn flexibiliteit en maatwerk ver te zoeken. De aanneming van het amendement-Van den Berg is bepalend voor ons stemgedrag bij de Spoorwegwet. Dat heb ik ook al in eerste termijn aangegeven. Voor ons is dit de noodzakelijke voorwaarde om de Spoorwegwet als een verbetering van de publiek-private verhoudingen te kunnen beschouwen.

Ik ga in op de amendementen op de Spoorwegwet. Mijn amendement op stuk nr. 24 gaat over artikel 5. Het beoogt de uitbreiding van de verantwoordelijkheid van de minister. Hierover zijn echter meer amendementen ingediend. Het verst gaat het amendement van de heer Dijsselbloem, tenminste als ik zijn uitleg volg over het woord "beheer". Dat doe ik overigens graag. Ik neem aan dat het hier ook voor de wetsgeschiedenis is vastgelegd. In dat geval trek ik graag mijn amendement op stuk nr. 24 in.

De **voorzitter**: Het amendement-Halsema (27482, nr. 24) is ingetrokken.

Mevrouw **Halsema** (GroenLinks): Het amendement op stuk nr. 25 gaat over het vastleggen van de basiskwaliteit in artikel 6. Ook op dit artikel zijn meer amendementen ingediend. Ik moet bekennen dat ik een grote voorkeur heb voor het amendement van de heer Van den Berg of voor ons eigen amendement. Die amendementen zijn namelijk veel explicieter dan het amendement-Dijsselbloem/Eurlings, dat enkel om basisindicatoren vraagt. Wij zijn geneigd om ons eigen amendement

in stand te houden of het amendement van de heer Van den Berg te volgen. Het verschil uit zich in de gekozen plaats in de wet voor het vastleggen van de basiskwaliteit. Ik hoor graag van de minister welke plaats in de wet zij logischer acht. Mocht dat de plaats zijn die de heer Van den Berg heeft uitgekozen, dan zal ik mijn amendement ten gunste van dat van hem intrekken.

Het amendement op stuk nr. 26 wil ik handhaven.

De heer **Dijsselbloem** (PvdA): Ter verheldering, ons amendement op stuk nr. 43 moet in combinatie worden gezien met het amendement op stuk nr. 31. Met die twee samen regelen wij de basiskwaliteit en de prestatie-indicatoren. Wij spreken ons ook uit over betrouwbaarheid, beschikbaarheid, financiële draagkracht, bekwaamheid, etc. Als die twee in combinatie worden gezien, denk ik dat zij sterker zijn dan de andere amendementen.

Mevrouw **Halsema** (GroenLinks): Ik heb de amendementen niet bij mij, dus ik kan dat niet overzien, maar ik zal ze opnieuw beoordelen. Ik heb het gewijzigde amendement sowieso nog niet gezien, dus ik heb het niet bij mijn tweede termijn betrokken.

In het amendement op stuk nr. 27 van de GroenLinksfractie wordt geregeld dat de minister in plaats van de beheerder een overeenkomst sluit met de vervoerder over de hoogte van de gebruikersvergoeding. Het belangrijkste argument van de minister tegen dit amendement is dat het in strijd is met EU-regelgeving, die dicteert dat de beheerder de gebruikersvergoeding moet vaststellen.

Ik heb dat even nagezocht. In de richtlijn 2001/14/EG waarnaar de minister verwijst, staat dat de vaststelling van de heffing voor het gebruik van de infrastructuur en de inning ervan bevoegdheden zijn van de infrastructuurbeheerder. Dat klopt, maar in richtlijn 1991/440/EG staat als definitie van de infrabeheerder: elke overheidsinstantie of onderneming die met name belast is met de totstandkoming, etc., etc. Mijn conclusie luidt dat het wel degelijk mogelijk is dat de minister de hoogte van de gebruikersvergoeding vaststelt. De minister heeft de afgelopen dagen meerdere malen gesteld dat het beheer van de infrastructuur bij haar blijft. Daar

bringen wij geen wijziging op aan, maar wij stellen dit expliciet vast in het amendement. Wij vinden dat de minister de hoogte van de gebruikersvergoeding moet kunnen vaststellen.

Het amendement op stuk nr. 28 gaat over de voorhangprocedure die wij willen op artikel 6. De minister vraagt waarom wij dat willen, omdat het alleen gaat om de technische uitwerking van allerlei maatregelen en voorschriften. Laat ik een voorbeeld geven. Het gaat ook om de capaciteit van het net. Wij hebben in de Kamer dikwijls gedebatteerd over de veiligheidssystemen 25 kV en BB21. Er werd mij verteld dat de hele Kamer dan instemmend zou gaan knikken. Als wij in ogenschouw nemen dat er bij de HSL-Zuid wordt gekozen voor een ander veiligheidssysteem, zal de Kamer in de toekomst ook willen debatteren over wat daar gaande is. Daarvoor heb je een voorhangprocedure op de AMvB nodig. Ik houd het amendement dus staande.

Het amendement op stuk nr. 29 gaat over de vraag of er regels moeten worden gesteld voor de hoogte van de gebruikersheffing. Ik stel alleen maar vast dat in EG-richtlijn 2001/14/EG wordt opgemerkt: met inachtneming van de voorwaarde van beheersmatige onafhankelijkheid stellen de lidstaten specifieke tarifieringsvoorschriften vast. Dat wordt geregeld met dit amendement. Het lijkt mij vanzelfsprekend om dit amendement te handhaven.

Het amendement over de sociale veiligheid op stuk nr. 36 op de Spoorwegwet heb ik samen met de heer Dijsselbloem ingediend. De minister verzocht ons om het verplichte overleg met de minister van Binnenlandse Zaken uit de wetstekst te lichten. Dat was er min of meer per ongeluk in terechtgekomen. Het hoort wel thuis in de toelichting, omdat overleg met de minister van Binnenlandse Zaken in een groot aantal gevallen voor de hand ligt, maar nooit verplicht mag zijn.

Voorzitter. Ik kom te spreken over de Concessiewet. Over het algemeen geldt dat wij veel positiever zijn over de Concessiewet dan over de Spoorwegwet. Wij vinden het goed dat er nu een publiekrechtelijk kader komt voor het openbaar vervoer, waardoor de verhoudingen, met name met de Nederlandse spoorwe-

Halsema

gen, beter geregeld zullen kunnen zijn. Ik ben genoodzaakt om vrij uitgebreid op mijn amendementen in te gaan, omdat de aanvaarding daarvan vrijwel zonder uitzondering ontraden is. Ik laat het daar natuurlijk niet zomaar bij zitten.

Het amendement op stuk nr. 17 gaat over de voorschriften met betrekking tot de geldsom voor de concessiehouder. Inderdaad wordt in ons amendement imperatief gesteld dat er een betaling aan de concessiehouder moet plaatsvinden. Omdat de minister zegt dat dit sowieso al kan, zouden wij willen voorstellen om het amendement zo te veranderen dat artikel 5a in het voorgestelde amendement komt te vervallen. Maar wij vinden niet dat dit zou moeten gelden voor het tweede lid inzake het voorgestelde artikel 5b. Wij vinden dat er bij de financiële afspraken met de concessiehouder rekening moet worden gehouden met de bedragen die de concessiehouder aan de andere kant ook al aan de infra-beheerder moet betalen. Mijn voorstel is dan ook om met een gewijzigd amendement te komen. Ik ga ervan uit dat de minister daar in tweede termijn al op zal kunnen reageren.

Met het amendement op stuk nr. 18 wordt beoogd, het mogelijk te maken om tot tariefintegratie te komen voor het gehele openbaar vervoer. Anders dan de minister heeft gesuggereerd, kent het amendement geen imperatieve toevoeging. Alleen de woorden "per trein" worden geschrapt. Er wordt niet mee gezegd "er moet tarief-integratie plaatsvinden" in plaats van "er kan tariefintegratie plaatsvinden". Het enige wat wij doen, is verbreden. Artikel 32a lijkt op dit moment namelijk expliciet uit te sluiten dat in een concessie-overeenkomst door een provincie of door het Rijk op termijn wordt voldaan aan het landelijke systeem voor het gehele openbaar vervoer. Kan de minister uitleggen hoe zij voorkomt dat na introductie van de chipkaart tot een provincie voor haar bestuur een eigen betalingssysteem gaat hanteren? Dat vind ik van belang voor de uiteindelijke beoordeling van mijn eigen amendement.

Het amendement op stuk nr. 19 gaat over de omzetting van de aanbestedingsplicht in het aanbestedingsrecht. De minister zegt dat wij daarmee een uitzondering

zouden creëren in de Wet personenvervoer 2000. Maar anders dan de minister zegt, bestaat er al een uitzondering op de aanbestedingsplicht voor het stads- en streekvervoer. Dat is ook geregeld in de Wet personenvervoer 2000. Ik breng de minister in herinnering dat het desbetreffende amendement van de heren Hindriks en Van Walsem indertijd tot haar grote ontsteltenis op de dag van de stemmingen aan de Wet personenvervoer 2000 werd toegevoegd.

Minister Netelenbos: Dat was een novelle namens de regering in de Tweede Kamer. Dat was een zeer uitzonderlijke procedure die in de geschiedenis nauwelijks is voorgesteld. Dat amendement is er weer uitgehaald.

Mevrouw Halsema (GroenLinks): Mijn fractie heeft daar, eerlijk gezegd, een andere herinnering aan. Ik zal dat even nazoeken. Wellicht kan de heer Van Walsem daar uitsluitel over geven. Hij is immers een van de indieners geweest.

Wij vinden een aanbestedingsrecht van groot belang. Wij vinden het eigenlijk idioot dat het lokale bestuur en de provincies gedwongen zullen worden om te gaan aanbesteden terwijl zij daar misschien helemaal geen aanleiding toe zien.

Het amendement op stuk nr. 20 gaat over het schrappen van artikel 108 uit het Burgerlijk Wetboek. Het stelt mij enigszins teleur dat de minister nu weer dezelfde woorden spreekt als tweeënhalf jaar geleden. Ook toen zei zij namelijk dat zij met een notitie zou komen met een alternatief voor de uitzonderingsbepaling die er nu voor het openbaar vervoer bestaat als het gaat om aansprakelijkheid. Wij kunnen geen ijzer met handen breken. Wij zijn bereid, dit amendement nog eens in te trekken. Dat zou dan de tweede keer worden. Maar ik verzoek de minister dan wel om met deze notitie te komen voor de installatie van een nieuw kabinet. Dat lijkt mij een reëel verzoek, te meer daar al heel veel onderzoek is gedaan, bijvoorbeeld door de heer Nieuwenhuizen. Ook de heer Dijsselbloem heeft daar nog eens fijntjes aan herinnerd. Het lijkt mij dan ook niet noodzakelijk om nu nog eens driekwart jaar te studeren op iets wat de regering al tweeënhalf jaar in beraad heeft.

De heer **Dijsselbloem (PvdA):** Mevrouw Halsema verwacht dat de installatie van een nieuw kabinet sneller gaat dan de reeds toegezegde termijn van de minister?

Mevrouw Halsema (GroenLinks): Ik weet niet welk gevoel de heer Dijsselbloem daarover heeft. Ik heb het akelige gevoel dat de formatieperiode wel eens lang zou kunnen duren.

□

De heer **Poppe (SP):** Voorzitter. Ik kan mij niet aan de indruk onttrekken dat het NS personeel, het spoorwegpersoneel, de reizigers en anderen die de wisseling in eerste termijn tussen Kamer en regering hebben gevolgd, zullen denken: waar heeft men het toch over? Het debat verdrikt in een veelheid van beheersstructuren en allerlei soorten nieuwe verantwoordelijkheden. Het gaat er echter alleen maar om dat er spoorwegen komen die ervoor zorgen dat de treinen op tijd van A naar B rijden en dat die treinen ook inderdaad van A naar B rijden. Het gaat om een goed nationaal spoorbedrijf.

Wat is er gebeurd in 1995? Toen is Paars begonnen met de afbraak van de spoorwegen door allerlei mogelijke onderdelen af te splitsen: verkeersbegeleiding, infrastructuur, NS Reizigers en vastgoed. Het zijn allemaal afzonderlijke takken van het bedrijf geworden die een eigen toko zijn gaan runnen. Daardoor is de organische samenhang uit het bedrijf verdwenen. De wetsvoorstellen die wij nu bespreken, maken het er nog erger op. De afsplitsing wordt nog verder vastgelegd. Dit is een slechte zaak.

De krant kopt vandaag: Kamer heeft moeite met afstand minister tot spoorinfrastructuur. Ik maak het nog erger. De SP heeft moeite met de afstand van de minister tot de publieke taak van de spoorwegen. Ik heb in eerste termijn al gezegd dat het kruisen van het publieke belang met een privaat belang niet vruchtbaar is. Ik noem het voorbeeld van het muilnier als gevolg van het kruisen van twee soorten. Ook daar zit geen voortgang in. Het is een dier dat zich niet kan reproduceren. Dat is het ook hier geworden. Het is inefficiënt. De voorstellen die er nu liggen, zijn een krampachtige poging om publieke belangen te laten

Poppe

dienen door een private organisatie. Die heeft echter eigen belangen. Door concessies en algemene maatregelen van bestuur moet de overheid allerlei zaken afdwingen, zodat deze organisatie voldoet aan wat wij of de minister het publieke belang vinden. Het kan allemaal veel eenvoudiger met een nationaal spoorbedrijf met samenhang tussen rails en trein. Wat heeft men aan rails zonder trein en wat heeft men aan een trein als er geen rails is? Deze organische samenhang is echter opgesplitst. De infrastructuur is bij een andere organisatie ondergebracht dan het rollend materieel, dat onder NS Reizigers valt.

Wij hebben op dit punt een amendement ingediend om een klein beetje terug te keren naar de samenhang der dingen. De minister moet verantwoordelijk worden gemaakt voor aanschaf en onderhoud van het door de spoorwegondernemingen te gebruiken rijdend materieel. Er zijn meer leden van de Kamer die op dit vlak een probleem hebben. Als die verantwoordelijkheid er niet is en de zaak in concessies wordt uitgegeven, wordt het risico gelopen dat halverwege de concessie niet meer in materieel wordt geïnvesteerd. Een eventuele opvolger wordt vervolgens verplicht de oude rommel over te nemen. Dat heeft iets te maken met de genoemde onvruchtbaarheid en met het niet zelf kunnen reproduceren of vernieuwen. Er is dan opnieuw sprake van de blijvende stagnatie die wij juist willen opheffen.

De minister zegt dat ons amendement niet hoort bij de Spoorwegwet, maar bij de Concessiewet. Ik kan het amendement ook daarbij onderbrengen, alhoewel dat technisch heel moeilijk is. Heeft de minister er dan alsnog geen bezwaar tegen om verantwoordelijk te worden voor het rollend materieel? Ik denk dat de minister er ook dan op tegen is. Ik verander het amendement dan ook niet. De SP-fractie vindt dat het thuishoort bij de Spoorwegwet. Infrastructuur en rollend materieel horen bij elkaar. De wielen zijn zelfs op de rails aangepast. Die zijn één! Ik vind dat de overheid verantwoordelijk dient te zijn voor de publieke taak van een nationaal spoorwegbedrijf. Ik handhaaf daarom dit amendement. Ik vind dat iedereen in deze zaal die zich zorgen heeft gemaakt over de kwaliteit van het materieel

door de voortgaande opsplitsing in afzonderlijke taken bij in dit geval NS Reizigers, dit amendement moet steunen.

Een aantal collega-Kamerleden hebben de wens uitgesproken dat de spoorwegen niet geprivatiseerd worden. Ik heb al gezegd dat dit de winst van het debat is. Dat willen wij namelijk ook niet. Wij zien nu echter dat lopende de discussie iedereen verdrinkt in het voorstel voor de Concessiewet en de hoofdlijn, waar wij eigenlijk mee bezig moeten zijn, uit het oog verliest. Daardoor is er een kakofonie ontstaan van alle mogelijke wijzigingetjes, regeltjes en kleine veranderingetjes, binnen een geheel van versnippering. Deze grote versnippering, waar de heer Van der Berg al over sprak, raken wij niet kwijt; die wordt hier juist opnieuw wettelijk vastgelegd. Daar voelen wij geen bliksem voor.

Wij hebben dan ook het amendement op stuk nr. 41 ingediend. Het strekt ertoe dat vervoer over de hoofdspoorwegen niet kan geschieden door deels private bedrijven. Hierdoor houdt de Nederlandse Staat duidelijk zeggenschap over dit vervoer. Nu bestaat de mogelijkheid dat private bedrijven op onze nationale spoorweg gaan rijden en daarmee zou het openbaar vervoer een private aangelegenheid worden. Wij vinden dat geen goede zaak. Ik heb al tien keer uitgelegd waarom wij dat vinden: dan gaat iedereen zijn eigen toko runnen waardoor, nog meer dan al het geval is, de organische samenhang uit het hele spoorwegbedrijf verdwijnt, zeker als het verschillende vervoerders worden.

Ik noem in dit verband ook de regionale opsplitsing van netten. Wij zien dat sommige regionale netten het heel goed doen, terwijl het kernspoorwegnet het niet goed doet. Daardoor ondervinden degenen die het beter doen, zelfs nadeel, bijvoorbeeld op het punt van de tarieven. Je zou dan zeggen: als het beter kan, moeten iedereen het beter doen. Als er in de regio een goed voorbeeld is van hoe het beter georganiseerd kan worden, zou dat ook voor het geheel moeten gaan gelden. Dat gebeurt echter niet, omdat de zaak zo is opgesplitst en versnipperd en er dus geen organische samenhang is.

Ik heb een amendement ingediend over de rechtszekerheid van het personeel. Aanvankelijk was dat stuk

nr. 16, maar het amendement is inmiddels gewijzigd en is nu stuk nr. 32 geworden. De minister heeft op zichzelf terecht gesteld dat, als het personeel niet kan worden ontslagen bij een concessiewisseling, dan ook het management niet ontslagen kan worden. Dan wordt het wel lastig, dus wij hebben het amendement gewijzigd door eraan toe te voegen "met uitzondering van het management van de vorige concessiehouder". Dit is een eenvoudige wijziging die precies aangeeft waar het om gaat. Het gaat er niet alleen om dat mensen rechtszekerheid hebben bij zo'n wisseling van de wacht, maar ook dat de kwaliteit en de kennis van het personeel behouden blijven en dat wij mensen houden die hart voor het spoor hebben. Die mensen moeten wij goed hun werk laten doen, en dus niet frustreren. Het is van groot belang voor de organische samenhang dat er mensen zijn met hart voor het bedrijf, in dit geval de spoorwegmensen. Zij vormen een speciaal slag mensen. Wij moeten deze mensen op handen dragen en voorkomen dat een nieuwe private vervoerder, bijvoorbeeld vanuit commerciële overwegingen, denkt dat hij het goedkoper kan doen met buschauffeurs. Wij moeten de kwaliteit in het bedrijf behouden en dat heeft te maken met de kwaliteit en de betrokkenheid van het personeel. Dat willen wij met het gewijzigde amendement bewerkstelligen.

Voorzitter. Wij weten allemaal dat het een goede zaak is, ook in verband met het herstellen van de samenhang, wanneer men overal op dezelfde manier kan betalen. De chipkaart zou wat dat betreft een goed middel zijn. De minister zegt dat ze hiermee bezig is, maar het schiet niet op en daarom dien ik een motie in.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

van mening dat de veiligheid van het openbaar vervoer ernstig te wensen overlaat;

overwegende dat de invoering van een universele chipkaart voor het openbaar vervoer niet alleen de

Poppe

toegankelijkheid bevordert maar ook de veiligheid vergroot;

verzoekt de regering, voortvarend aan de slag te gaan om te komen tot de invoering van een universele chipkaart voor het openbaar vervoer, en de Kamer daarover binnen een halfjaar te rapporteren,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**: Deze motie is voorgesteld door het lid Poppe. Naar mij blijkt wordt zij voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 49 (27482; 27216).

De heer **Poppe** (SP): Voorzitter. Wij zijn niet blij met deze ontwikkelingen rond Spoorweg- en Concessiewet. Ons stemgedrag is afhankelijk van de wijze waarop over een belangrijk aantal amendementen zal worden gestemd. Het feit dat er zo'n berg amendementen ligt, maakt duidelijk dat er in deze Kamer verwarring heerst. Men vraagt zich blijkbaar af hoe het hiermee verder moet.

Mevrouw **Halsema** (GroenLinks): Overweegt u om tegen de Concessiewet te stemmen? Vindt u in dat geval dat een concessieloze verhouding met de NS de voorkeur geniet?

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

Mevrouw **Halsema** (GroenLinks): Zacht gezegd, ja. Immers, in dat geval houdt uw fractie ongewild de situatie van de afgelopen jaren in stand.

De heer **Poppe** (SP): Op z'n zeemans gezegd sta je met de kloten voor het blok... We moeten er diep over nadenken. Nogmaals, het hangt ervan af hoe het met bepaalde amendementen gaat. Welk risico loop je als je hiermee niet akkoord gaat? Inderdaad blijft de oude situatie dan bestaan en daarover heb ik gezegd wat ik heb gezegd. Wij zullen nagaan of de amendementen niet toch tot verbeteringen leiden. Wij zijn altijd nog zó soepel dat wij, ook al is er maar sprake van een heel kleine verbetering ten opzichte van de bestaande situatie, dan maar vóór zijn.

□

De heer **Van Walsem** (D66):

Mevrouw de voorzitter. Wij sluiten het debat over beide wetsvoorstellen af. Twee dagen hebben wij erover gediscussieerd. Nogmaals zal ik in het kort aangeven hoe mijn fractie erover denkt.

Het moge duidelijk zijn dat wij van oordeel zijn dat de NS de berijder van het kernnet moet blijven. Tegen die achtergrond hadden wij het liefst een zo langdurig mogelijke concessie gezien, maar die termijn is nu vastgesteld op tien jaar. Wij krijgen dat niet veranderd; het zij zo. Het blijft een zelfstandig bedrijf, hetgeen onze instemming heeft. Er komt een raad van commissarissen die – zo zegt de minister – de benoemings- en ontslagbevoegdheid houdt, maar die bevoegdheid krijgt de minister eveneens. Als inderdaad beide mogelijkheden er zijn, ga ik daarmee akkoord maar ik betwijfel nog wel even of het zo is. Goed, de minister heeft gezegd dat het zo is en dus ga ik daar maar even vanuit.

Voorzitter. Van groot belang is een goede relatie tussen NS en de overheid, met name het ministerie van Verkeer en Waterstaat. De uitlatingen, gedaan in dit debat, geven mij nog steeds voedsel om te zeggen: investeer in elkaar want een goede vertrouwensrelatie is buitengewoon belangrijk voor het goed functioneren van ons openbaar vervoer, met name op het kernnet.

Minister **Netelenbos**: Voorzitter. De heer Van Walsem suggereert dat ik uitlatingen zou hebben gedaan die hem aanleiding geven om te veronderstellen dat de relatie tussen de NS en mij of tussen de NS en mijn departement niet goed zou zijn. Zou hij kunnen uitleggen waarom hij denkt dat dit zo is?

De heer **Van Walsem** (D66): Voorzitter. Ik wil het geheugen van de minister wel even opfrissen; dat is blijkbaar nodig. Ik dacht dat de minister gisterenmorgen zei dat zij haar buik vol had van de NS met de trucs bij de HSL-Zuid. Een vorige keer zei de minister dat zij het eigenlijk jammer vindt dat de NS op de HSL-Zuid gaat rijden en dat zij liever een buitenlandse ondernemer dat zou zien doen. Wel, die opmerkingen gaven mij aanleiding om te veronderstellen dat die relatie toch niet zo geweldig is. Misschien interpreteer ik die uitspraken verkeerd, maar ik kan er toch geen andere conclusie uit trekken.

Minister **Netelenbos**: De opmerking van gisteren over de HSL-Zuid ging over een ander onderwerp dan de wet en de andere opmerking is in een besloten overleg gemaakt.

De heer **Van Walsem** (D66): Voorzitter. Volgens mij vroeg iemand mij om te specificeren waar ik het vandaan haalde. Ik weet het ook niet meer precies, maar ik weet wel dat die dingen gezegd zijn. Ik begrijp de reactie van de minister ook niet, want zo gooit zij alleen maar olie op het vuur. Dat lijkt mij niet erg verstandig, maar wie ben ik om daarover te oordelen? Ik denk dat een goede verhouding tussen het ministerie – dat is dus breder dan de minister – en de NS belangrijk is; ik heb dit ook al eerder gezegd. Het product openbaar vervoer is gebaat bij een goede relatie tussen de overheid en de voornaamste vervoerder in die sector. Ik ben er een voorstander van om de NS dit zo lang mogelijk te laten zijn en ik ben er ook een voorstander van om de NS op de HSL-Zuid te laten rijden, omdat ik dat belangrijk vind voor de integratie van het kernnet en de HSL, wat voor de reiziger het beste product oplevert. Daar blijf ik bij.

Dan is er nog een amendement over contractmanagement ingediend, naar ik meen door PvdA en CDA. Contractmanagement vind ik een goede ontwikkeling, ik geloof daar meer in dan in concessieverlening. Kijk maar eens hoe ingewikkeld het is om bij de afloop van een concessieperiode eventueel een andere concessiehouder aan te wijzen, terwijl je eigenlijk gewoon alleen het management en niet twintigduizend mensen en voor miljarden aan materieel zou willen vervangen, als je niet tevreden bent over de concessiehouder. Wij zijn er dan ook een voorstander van om de gedachte van contractmanagement verder te ontwikkelen.

Verder herhaal ik nog maar het instrument dat ik in eerste termijn genoemd heb, dat van benchmarking. Daarmee kun je de prestaties van de NS vergelijken met die van buitenlandse vervoerders, inclusief "name and shame".

De waardebeoordeling bij de overdracht van de concessie vind ik te vaag in de wet geformuleerd. Ik denk dat dit zal leiden tot uitvoerige, langdurige onderhandelingen, wat de nodige problemen zal opleveren. Ook bij een gedeeltelijke intrekking van

Van Walsem

de concessie ontstaan er problemen over wat er wel en wat er niet moet worden overgenomen, over wat er wel of niet behoort bij het gedeelte dat wordt ingetrokken. De minister is hierop niet verder ingegaan, maar ik denk dat dit toch duidelijk moet worden. Over dit punt, dat ik belangrijk vind, dien ik een motie in.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat voor een goede concessieoverdracht een adequate waardebeoordeling van de rechten en verplichtingen binnen redelijke tijd noodzakelijk is;

overwegende dat de huidige waardebeoordeling in het wetsvoorstel te vaag geformuleerd is en dat deze bij de betrokken partijen tot veel onzekerheid zal leiden;

verzoekt de regering, zorg te dragen voor de opname van een eenduidige, uniforme grondslag voor de waardebeoordeling van de rechten en verplichtingen in de wet,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter: Deze motie is ingediend door de leden Van Walsem en Hofstra. Naar mij blijkt, wordt zij voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 50 (27482, 27216).

De heer **Van Walsem** (D66): Een NV die geen winstoogmerk heeft, moet eigenlijk geen NV zijn maar een stichting. Ik heb in eerste termijn alsmede in mijn schriftelijke inbreng gezegd dat ik voor de taakorganisaties een ZBO-status het meest voor de hand vond liggen. Mijn voorkeur gaat dan ook uit naar het amendement op stuk nr. 30 van de heer Van den Berg. De minister heeft vandaag uitgebreid gemotiveerd waarom zij die ommezwaai gemaakt heeft. Het is jammer dat zij daarmee zo laat is gekomen en dat niet heeft gedaan op het moment dat die ommezwaai gemaakt is. De Kaderwet ZBO is aangenomen en nu vindt de minister waarborging van publieke belangen door een ZBO geen goed instrument. Ik vind dat merkwaardig en begrijp het ook niet echt. Hoewel ik nog steeds van

mening ben dat een ZBO-status beter is, ben ik bereid de nadere motivering en argumentatie van de minister nog eens zorgvuldig te bekijken met mijn fractie. Tot nu toe gaat mijn voorkeur uit naar een ZBO.

De aansprakelijkheid moet zo eenvoudig en helder mogelijk geregeld worden. Ik heb begrepen dat ook de heer Dijsselbloem een aantal duidelijke beperkingen wil aanbrengen anders wordt het een oeverloos geheel met een aparte administratie om de aansprakelijkheidsgevallen bij te houden. Het moet simpel, eenvoudig en helder worden geregeld. De reiziger is meer gebaat bij een streven naar kwaliteitsverbetering. Het moet duidelijk zijn wanneer men geld terugkrijgt en misschien in een enkel geval vergoeding van taxi of hotel.

De heer Dijsselbloem, de heer Hofstra en ik hebben een motie ingediend met betrekking tot het vastgoed. D66 heeft een aantal jaren als eerste fractie gezegd dat het vastgoed van de NS eigenlijk in handen van de Staat zou moeten zijn omdat de ruimtelijke ordening in vele steden vaak geleid wordt door het grootgrondbezit van de NS. Ik heb dit punt ook in de schriftelijke voorbereiding naar voren gebracht. Het antwoord van de minister was dat dit buitengewoon ingewikkeld is. Het is in ieder geval in grond die nodig is langs spoorlijnen en stations en in andere grond. Dit project dat volgens de minister waarschijnlijk het grootste onroerendgoedproject in Nederland is geweest, wordt per 1 april 2002 afgerond. Er zit nu nog 4900 hectare bij NS Vastgoed. Daarop heeft onze motie betrekking. De minister is met NS Vastgoed in bespreking over de vraag hoe daarmee om te gaan. Wat dat betreft is de motie een ondersteuning, maar ik dacht dat zij iets verder gaat. Wij willen niet alleen dat er goede afspraken gemaakt worden met de NS maar vinden principieel dat het onroerend goed naar de Staat moet gaan. Wij willen graag dat de minister dit verder bekijkt en ons daarover op korte termijn inlicht.

□

De heer **Eurlings** (CDA): Voorzitter. Het uitgangspunt van deze wetgeving zou niet zozeer moeten zijn het creëren van een quasi-marktsituatie, waarbij de ene vervoerder zo kan worden ingewisseld voor de andere,

als wel het met het concessiestelsel optimaal maken van de prestaties van de NS. Wij moeten dat bedrijf echt maatschappijgericht maken. Dat geldt natuurlijk ook voor de decentrale concessieaanbestedingen en het goederenvervoer. Ik vind dat dat het leidmotief moet zijn bij de beslissingen die wij nemen en bij onze doelstellingen en ambities. Wij zouden eigenlijk gewoon de ambitie moeten uitspreken waar wij met deze NS uit willen komen. Wat is onze ambitie voor over tien jaar? De minister zei een beetje gekscherend dat wij al "top of the world" zijn, maar ik zou die exercitie wel eens willen zien. De minister reageerde redelijk positief op de gedachte aan een benchmark. Ik nodig haar uit om echt die richting uit te gaan. Wij moeten heldere prestatie-eisen stellen. Wat vinden wij belangrijk? Wat moet de NS leveren? Op basis daarvan zou een internationale benchmark moeten worden opgesteld. Waar staan wij als het gaat om vervoersprestatie, service, sociale veiligheid, enz.? Waar staan wij en wat is onze ambitie voor de komende tien jaar? Om de minister in die richting te prikkelen, leg ik de Kamer een motie voor.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat NS Reizigers (NSR) voorlopig een monopoliepositie wat betreft het reizigersvervoer op het kernnet zal hebben, en er daardoor sprake kan zijn van onvoldoende prikkels tot substantiële verbetering van de prestaties van NSR;

voorts overwegende dat een systeem van benchmarking, waarbij de prestaties van NSR met andere spoorvervoerbedrijven buiten Nederland worden vergeleken, ertoe kan bijdragen dat NSR tot aanzienlijke verbetering van zijn prestaties komt;

verzoekt de regering, vanuit zo'n benchmarkbenadering de concessievoorwaarden en de daarmee samenhangende prestatieafspraken met NS Reizigers zodanig te formuleren, dat NSR over 10 jaar tot de top vijf van de best presterende spoorvervoerders ter wereld behoort,

Eurlings

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**: Deze motie is voorgesteld door het lid Eurlings. Naar mij blijkt, wordt zij voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 51 (27482, 27216).

De heer **Poppe** (SP): Het is een aardige motie. Zal het CDA straks ook nog een motie voorstellen dat het volgende week mooi weer is?

De heer **Eurlings** (CDA): Ik heb een keer in zo'n trein met een rode ster gezeten, collega Poppe, en die reed nog wel, maar als ik u hoor over het mooie weer dat bij staatsbedrijven aan de orde zal zijn, dan kan ik voor dat soort praatjes beter bij u zijn.

Het gaat om zaken die wij zelf kunnen beïnvloeden en het mes snijdt aan twee kanten. Het snijdt richting NS met de ambities die wij van dat bedrijf vragen. Het snijdt ook richting onszelf. Ik denk dat ik de heer Poppe aan mijn kant vind als ik zeg dat het onacceptabel is dat wij zeker 1 mld gulden aan achterstallige investeringen in infrastructuur hebben. Als wij niet beginnen met het uitspreken van een ambitie, dan draai je de duimschroeven ook voor jezelf niet voldoende aan. Mocht de minister zeggen dat de NS al tot de top 5 van de wereld behoort, dan wil ik dat graag een keer gekwantificeerd zien. Ik wil dat nog wel eens zien, ook op basis van de criteria die wij in ons amendement hebben toegevoegd. Als de ambitie nog wat verder wordt opgeschroefd, dan zal ik geen kinnesinne hebben en ben ik bereid de motie met nog meer ambitie uit te leggen.

De heer **Poppe** (SP): Het is inderdaad schandelijk dat er zoveel miljarden achterstallige investeringen zijn in de railinfrastructuur, waardoor de treinen ook nog eens een keer stilstaan. Ik heb de heer Eurlings echter nooit een motie van ondeugdelijkheid van de minister zien indienen. Dat had natuurlijk eigenlijk moeten. Wij hebben het over de Staat die niet heeft geïnvesteerd. Komt de CDA-fractie nu met een motie dat de Staat per ommekeer onmiddellijk aan de slag moet? Ik weet niet zeker hoe lang die achterstand al wordt opgebouwd, maar het zou best al eens gaande kunnen zijn geweest in de tijd van kabinetten met het CDA.

De heer **Eurlings** (CDA): Het zal in ieder geval niet van de tijd van een SP-regering zijn, want die hebben wij in onze geschiedenis nog nooit gehad. Wij kunnen dus inderdaad heel ver terugkijken. Het CDA heeft in zijn programma – daar kunt u ons op aanspreken – miljarden extra gereserveerd voor investeringen in infra, zowel spoor als weg. Het CDA denkt dus vooruit door een andere aanpak op dit vlak te bieden. Ik denk dat wij ook op dit punt een goed programma hebben. Aangezien wij partijen als de SP binnenboord willen houden, stel ik voor om die ambitie duidelijk af te spreken. Als je dat doet, werk je ook naar een doel toe. Dan committeer je niet alleen de NS aan hoge prestatieafspraken, maar dan committeer je ook de volgende regering en de regering daarna gericht aan dat doel en dus aan de ambities die zij moeten hebben bij het bieden van de randvoorwaarden. Wij denken er anders over hoe dat zou moeten. De heer Poppe zegt dat wij er een staatsbedrijf van moeten maken, maar ik geloof niet zo in die aanpak.

De heer **Poppe** (SP): Ik heb het over de publieke zaak gehad, maar niet over een staatsbedrijf. Ik geloof dat ik het een nationaal spoorwegbedrijf heb genoemd. Hoe het ook zij, ik zal de motie steunen, zij het dat daarbij in aanmerking genomen moet worden wat ik zo-even gezegd heb.

De heer **Eurlings** (CDA): Er moeten randvoorwaarden worden geschapen om de vermaatschappelijking van de Nederlandse Spoorwegen, dus een bedrijf voor de klanten, zo succesvol mogelijk te laten zijn. Ik heb in eerste termijn al gezegd dat ik het gekwalificeerd adviesrecht bij het vaststellen van de concessievoorwaarden, wat dat betreft, een goede stap vind. Er zal echter nog meer moeten gebeuren. Ook tijdens een concessieperiode van zo'n tien jaar zullen de klanten via hun organisaties meer onderdeel moeten uitmaken van dat bedrijf. Dat is echte vermaatschappelijking. Ik heb in dit verband een vergelijking getrokken met de IB-groep. Ik heb dat niet voor niets gedaan. De tegenargumenten van de minister tegen ons voorstel om een vertegenwoordiger namens consumentenorganisaties in de raad van commissarissen te laten opnemen, zijn daar ook gebruikt, maar zij zijn niet valide gebleken. Het

gaat er niet om, in de raad van commissarissen iemand te hebben die continu belangen behartigt. Het gaat erom dat je in de raad van commissarissen minstens een iemand hebt die zijn roots heeft in die consumenten- en reizigersorganisaties. Ik vind dat een goed voorbeeld van vermaatschappelijking. Daarom wil ik de volgende motie aan de Kamer voorleggen.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat een directe vertegenwoordiging van reizigersorganisaties in de raad van commissarissen van de Nederlandse Spoorwegen (NS) een bijdrage kan leveren aan een betere oriëntatie op de belangen van reizigers bij het investeringsbeleid en het functioneren van de NS;

verzoekt de regering, te bewerkstelligen dat in de raad van commissarissen van de NS ten minste een commissaris wordt benoemd op voordracht van de reizigersorganisaties,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**: Deze motie is voorgesteld door de leden Eurlings en Dijsselbloem. Naar mij blijkt, wordt zij voldoende ondersteund. Zij krijgt nr. 52 (27482, 27216).

De heer **Eurlings** (CDA): Voor alle duidelijkheid: "benoemen op voordracht van" betekent dat een bedrijf – in dit geval de NS – wel degelijk kan afwegen of een persoon capabel, kwalitatief voldoende goed, onafhankelijk en dergelijke is. Als dat niet het geval is, kunnen de reizigersorganisaties een nieuwe voordracht doen. Ook het tegenargument dat ik op dit punt heb gehoord, vind ik dus niet valide.

Bij het voorkomen van problemen hoort ook dat de kwaliteit van de infra op orde is. Hier is een wereld te winnen. Amendementen inzake een basiskwaliteit en verantwoordelijkheid voor aanleg en beheer heeft de minister positief bejegend. Ik dank haar daarvoor. Ingevolge het amendement op stuk nr. 32 op de Spoorwegwet moeten vervoerders

Eurlings

betrokken worden bij technische en functionele aanpassingen. Ik dacht dat de minister hier ook positief tegenover stond. In eerste termijn is echter discussie geweest over het amendement van de heer Stellingwerf dat kleine aanpassingen van de infra betreft. Als gevolg daarvan kan de vervoerder aangeven dat het voor een spoorproduct van voldoende kwaliteit nodig is dat een perron verlengd moet worden of dat er een extra wissel moet komen. Op zichzelf vind ik dit een sympathiek amendement. Ik zal hier dan ook voor stemmen. Het amendement gaat echter vrij ver. Er wordt namelijk in gesteld dat de minister financieel verantwoordelijk is. Voor het geval het amendement het niet haalt, dien ik een motie in die alsdan in stemming zal komen. Door die motie kan in elk geval worden voorkomen dat extra wissels, verlenging van perrons en dergelijke rechtstreeks in rekening worden gebracht bij een vervoerder, hetzij een railvervoerder, hetzij de NS. Dat leidt tot ongekende complicaties en is juridisch ook nauwelijks hard te maken. Men kan zich de problemen wel voorstellen. In mijn motie stel ik dat het, als het amendement van de heer Stellingwerf niet wordt aangenomen, dan maar uit de algemene gebruikersheffing gehaald moet worden.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat de grens tussen aanleg en beheer van hoofdspoorweginfrastructuur niet scherp is te trekken;

voorts overwegende dat ook "kleine aanpassingen" van de railinfrastructuur zoals een perronverlenging, een extra sein of wissel, onder de verantwoordelijkheid valt van de beheerder en niet onder die van de vervoerder(s);

spreekt uit dat de bekostiging van dergelijke "kleine aanpassingen" derhalve behoort te worden geregeld via de gebruikersheffing en niet in separate contractuele afspraken tussen beheerder en vervoerder(s);

verzoekt de regering, hetgeen daarover is opgemerkt in de

memorie van toelichting op de vierde nota van wijziging (nr. 13, blz. 22) te herroepen,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**: Deze motie is voorgesteld door het lid Eurlings. Naar mij blijkt, wordt zij voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 53 (27482, 27216).

De heer **Dijsselbloem** (PvdA): Geldt hier niet het principe wie betaalt, bepaalt? Moet de minister automatisch betalen als een vervoerder een perronverlenging noodzakelijk acht? Het lijkt mij dat de minister moet beslissen, want zij draagt de kosten. Het kan toch niet dat er een soort openeinderegeling ontstaat voor infrastructuur wensen van vervoerders? Bepalen de vervoerders en moet de minister dan maar betalen?

De heer **Eurlings** (CDA): Het gaat om noodzakelijke kleine aanpassingen in de infrastructuur. Men moet een spoorproduct van voldoende kwaliteit kunnen leveren. Niemand zal voor de lol wissels toevoegen of perrons verlengen. De noodzaak daarvan moet aangetoond kunnen worden. U bent het met mij eens dat de overheid verantwoordelijk is voor infrastructuur van voldoende kwaliteit. Ik heb al gezegd dat het amendement van de heer Stellingwerf mijn voorkeur heeft. Deze motie dient als achtervang om te voorkomen dat vervoerders deze kleine aanpassingen zelf moeten betalen, zoals opgemaakt kan worden uit de vierde nota van wijziging. Ik probeer hiermee het opknippen van de infrastructuur te voorkomen.

Wij dienen de problemen uit het verleden te voorkomen. Bij goede randvoorwaarden en bij een realistische concessieverlening hoort ook een realistische overheid. De overheid moet op het moment van concessieverlening garanderen dat de benodigde infrastructurele capaciteit wordt geleverd. Wij kunnen geen eisen stellen die vanwege een gebrek aan infrastructuur niet kunnen worden waargemaakt. Ik breng dan ook met kracht mijn amendement op stuk nr. 30 onder de aandacht. Ik krijg daar nog graag een reactie van de minister op.

Het nakomen van de ambitieuze afspraken moet zoveel mogelijk worden gestimuleerd of worden

afgedwongen. De minister heeft gezegd dat zij met de statuten in de hand in staat is om in te grijpen in de directie van het bedrijf als dit echt nodig is. Dit betekent dat in die gevallen niet tot intrekking van de concessie hoeft te worden overgegaan. Ook deze stap kan echter niet echt licht genoemd worden. Wij moeten een herhaling van de gebeurtenissen van het najaar proberen te voorkomen. Ik vraag nogmaals aandacht voor het pleidooi dat de fracties van CDA en PvdA eerder hebben gehouden voor het inbouwen van een prestatieprikkel voor het meest verantwoordelijke management van de vervoerders; in dit geval NS Reizigers. De minister heeft gezegd dat dit niet kan. Volgens mij kan dit wel degelijk. Dit kan in het managementcontract bij de concessieverlening worden ingebouwd. Ik dien daarom ter voorbereiding van de concessieverlening de volgende motie in.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat invoering van prestatiebeloning voor het management van NS Reizigers een belangrijke prikkel kan zijn om tot betere prestaties van dit bedrijf te komen;

verzoekt de regering, bij de onderhandse gunning van de concessie voor het kernnet aan NS Reizigers de invoering van prestatiebeloning voor het management te betrekken,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**: Deze motie is voorgesteld door de leden Eurlings en Dijsselbloem. Naar mij blijkt, wordt zij voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 54 (27482, 27216).

De heer **Van Walsem** (D66): Ik begrijp dat de prestatieprikkels die de heer Eurlings beoogt alleen maar in positieve richting kunnen werken. Ik dacht dat er enige tijd geleden sprake was van inleveren van salaris als het niet goed ging. Ik neem aan dat dit alleen maar verhogend kan werken.

Eurlings

De heer **Eurlings** (CDA): Ik laat de kwalificaties voor uw rekening. Als u goed geluisterd had naar de argumentatie die ik destijds bij het voorstel heb gegeven, had u kunnen onthouden dat het mes aan twee kanten snijdt. Als de eerst-verantwoordelijken in een bedrijf op basis van een infragarantie van de overheid – zie het amendement op stuk nr. 30 bij de Concessiewet – zeggen aan deze prestaties te kunnen voldoen en hun handtekening eronder zetten, dan moet je ze belonen als ze het een stuk beter doen dan afgesproken. Als ze het echter een stuk minder doen door oorzaken binnen de NS zelf, dan moet dat ook negatief kunnen doorwerken in de beloning. Als de heer Van Walsem om zich heen kijkt in het bedrijfsleven, waarmee hij naar ik heb begrepen veel meer ervaring heeft dan sommige leden van de Kamer, dan zal hij moeten erkennen dat dit in het bedrijfsleven veel gangbaarder is dan in overheidsbedrijven. Ik vind dat wij, omdat wij de management-aanbesteding doen, dit als randvoorwaarde zouden moeten inbouwen.

De heer **Van Walsem** (D66): Ik begreep dat de prestatieprikkels in de motie die u indiende alleen in positieve richting kon werken als er goed werd gepresteerd. Er wordt niet gesproken over een uitwerking naar beneden. Als dat uw bedoeling was, had u dat duidelijk moeten formuleren in de motie. Ik vind het knap als u mij een voorbeeld kunt aanwijzen van een bedrijf waar wordt gezegd: Je hebt niet zo goed gepresteerd, dus nu gaat je salaris naar beneden met 10% of 20%. Dat is ongekend. Ik heb wat dat betreft meer ervaring met het bedrijfsleven dan u. Dat is wel duidelijk.

De heer **Eurlings** (CDA): U stelt mij dus teleur. U heeft dan waarschijnlijk veel minder ervaring dan ik u had toegedicht. Je wordt in het moderne bedrijfsleven wel degelijk voor een behoorlijk gedeelte afgerekend op je prestaties. Dat kan naar boven en naar beneden werken. Het wordt een beetje een eentonig verhaal, maar ik wil het toch nog eens zeggen. Een prestatieprikkels werkt naar twee kanten. Als je 30% minder presteert dan afgesproken en je begint dat in je beurs te merken, dan is dat weer een prikkels om een betere prestatie te leveren. Ik zou zeggen: leest u de

human resourceboeken er nog eens op na.

Voorzitter. Ik probeer snel tot een afronding te komen. Ik vind de midtermreview tijdens de concessieperiode een goede zaak. Ik adviseer de minister eens naar de Mediawet te kijken, waarin het als positief is opgevat dat je een officieel tussenmoment hebt. Dat kan een opwaarts potentieel stimuleren. Ik vind een officieel tussenmoment belangrijk.

Ik ben in blijde afwachting van de algemene maatregel van bestuur die wij hier onder voorrang kunnen gaan bespreken over de begrenzing van het kernnet. Ik vind dat afsplitsing alleen aan de orde moet komen als het een voordeel voor de reizigers biedt, bijvoorbeeld bij een coherent regionaal systeem, bij een lijn waarin synergie bestaat met het streekvervoer, maar niet om onrendabele lijnen af te schuiven. Je komt dan ook met de verevening in de problemen. Ik zie ook niets in het vervangen van een decentraal lijntje door een busverbinding. Dat kan ook met de ambitie die de minister dadelijk gaat uitspreken als een reactie op de motie mijnerzijds, nooit de bedoeling zijn.

Wat het afsplitsen van vastgoed en grond zou ik willen zeggen: pas op dat het niet leidt tot het frustreren van tal van sleutelprojecten in grote steden. Dit is een punt van zorg waarvoor ik aandacht vraag.

Voorzitter. Dan de vraag hoe je aan het beheer vorm gaat geven. Voor de CDA-fractie is de verantwoordelijkheid van de overheid voor een goede infrastructuur principieel. Die verantwoordelijkheid ligt bij de overheid maar is niet afdoende waargemaakt. Daaraan kan geen enkele concessie meer worden gedaan. Vervolgens is de vraag pragmatisch op welke manier je dat doel het best bereikt.

Op welke manier maak je de ministeriële verantwoordelijkheid het duidelijkst waar? Daarover hebben wij gediscussieerd. Ik heb in mijn interventies ook zelf geprobeerd om de minister tot meer duidelijkheid en tot twee schriftelijke rondes te bewegen. Ik erken dat een ZBO niet alles is. Ik erken ook dat een concessiestelsel, dat in de Kamer en detail is besproken, veel aangrijpingspunten heeft. Ik zie dus voor een deel de redelijkheid hiervan in. Voor een eindafweging rond het amendement van collega Van den Berg wil ik echter nog een keer de

juridische staf van mijn fractie raadplegen.

Bij ons staat de verantwoordelijkheid van de overheid voorop. Hoe je die verantwoordelijkheid het beste kunt afdwingen, is een pragmatische zaak.

□

De heer **Hofstra** (VVD): Voorzitter. Ik dank de minister voor de vele antwoorden die zij op de vele vragen heeft gegeven.

Ik ga ervan uit dat de minister er geen bezwaar tegen heeft dat de brief van 22 maart jl. die zij aan de VVD-fractie heeft gestuurd, aan het dossier wordt toegevoegd. Zo doende ligt het voor de wetgeschiedenis vast.

Over de AMvB's kan ik vrij kort zijn. Als het kabinet een wet indient met veel "gaten", zodat daar allemaal AMvB's voor moeten worden genomen, is het redelijk dat de Kamer erom vraagt dat veel wordt voorgehangen. Daarbij laat ik het. Bij de stemmingen zien wij wel wat dat oplevert.

De kern van dit debat is natuurlijk de keuze tussen een ZBO of een privaatrechtelijke organisatie voor het beheer en alles wat daarmee samenhangt. Ik heb daar nog een paar vraagjes over. Ik heb ze in eerste termijn ook al gesteld, maar ze zijn door de minister nog niet met woorden of in teksten beantwoord.

Mijn eerste vraag gaat over Rijkswaterstaat. Gisteren heeft de minister met lichaamstaal duidelijk gemaakt dat ik de opmerking dat de minister vindt dat Rijkswaterstaat, een grote broer van deze organisatie, een ZBO zou moeten worden, uit mijn duim zuig. Zo ver gaat de VVD beslist niet. Als de minister in dit voorstel consequent handelt, zou het een NV of een BV moeten worden. Dat kan ik mij bij Rijkswaterstaat nog minder goed voorstellen. Collega Van den Berg heeft daar zo-even ook al een opmerking over gemaakt. Graag krijg ik een reactie op dit punt, anders dan via lichaamstaal.

Over de basisgedachte dat eigendommen bij dit soort publiek belangrijke dingen bij de overheid horen, dat publieke belangen goed in wetgeving verankerd moeten zijn en dat verschillende vormen van uitvoering mogelijk zijn, verschillen de meningen tussen Kamer en kabinet en tussen de Kamerleden onderling in geringe mate. De fractie

Hofstra

van de VVD wil een privaatrechtelijke organisatie ook niet op voorhand uitsluiten. Die afweging moeten wij ook maken. Het ene model kan, maar het andere ook. Ik heb al een vergelijking gemaakt met Schiphol en de elektriciteitssector. Dat kan ook per geval wat anders liggen. Dat dubbelte staat dus nog op zijn kant. Bij de stemmingen zullen wij duidelijk maken waar onze voorkeur naar uitgaat. Ik krijg wel graag een antwoord op de vragen die ik net heb gesteld.

Ik heb het rapport van de Wetenschappelijk raad voor het regeringsbeleid al genoemd. Deze raad heeft speciaal over dit onderwerp een rapport geschreven. Spijtoetend is dat de minister in de vierde nota van wijziging doet, met de adviezen in dat rapport?

De minister is niet ingegaan op mijn hamvraag: als wij deze wetgeving 10 jaar geleden hadden ingevoerd, was ons dan het drama NS bespaard gebleven? Misschien heeft de minister daar bewust niet op gereageerd. Gelet op het tijdstip en de feestdagen die voor de deur staan, is het misschien wel goed om daar nu niet veel woorden aan vuil te maken. Misschien moeten wij dat binnenkort eens doen. Wanneer krijgen wij nu het definitieve verslag over het jaar 2001 over de gang van zaken bij de NS? Dat verslag was ons in het vooruitzicht gesteld. Misschien kunnen wij dat nog eens tezamen met de infraplannen tot 2005 bespreken. Wellicht kunnen wij daarbij tot een evaluatie van het drama NS overgaan en er dan een punt achter zetten.

De heer **Eurlings** (CDA): De heer Hofstra zegt dat het met die wet ook niet was gelukt. Erkent hij dat de notie van de beursgang fout is geweest en tot veel problemen heeft geleid? Door een erkenning van de fouten kunnen wij een oplossing vinden.

De heer **Hofstra** (VVD): De heer Eurlings is een beetje voorbarig. Ik heb alleen een vraag gesteld. Ik heb niet gezegd dat het niet zou helpen. Ik hoop dat wij nu een wet maken, waardoor de kans veel kleiner is dat dit drama ontstaat. Over privatisering en beursgang hebben wij gisteren uitvoerig gesproken. Ik spreek tegen dat wij steeds maar drammen over een beursgang. Privatisering kan ook

onderhands door aandelen te verkopen.

De heer **Poppe** (SP): De heer Hofstra vraagt zich af of wij het drama met de NS hadden kunnen voorkomen, als wij tien jaar geleden hiermee waren gekomen. Mijn concrete vraag is of deze wetsvoorstellen geen onderdeel van het drama zijn.

De heer **Hofstra** (VVD): Dat is een wat wonderlijke kijk op de wereld die ik niet helemaal de mijne wil maken.

De heer **Poppe** (SP): Dat vind ik toch merkwaardig. Het gaat er nu juist om dat er allerlei dingen worden geprobeerd. Ik heb net mijn visie gegeven dat dit een onderdeel van het drama is. Er wordt namelijk niets rechtgezet. Er wordt voortgegaan op wat er al is, maar het wordt een beetje beter gestructureerd. Daarom vraag ik mij af of het geen onderdeel van het drama is.

De heer **Hofstra** (VVD): Het is mij heel duidelijk. Ik denk dat de minister en de Kamer de intentie hebben om zo'n drama middels goede wetgeving te voorkomen. Die vraag heb ik gesteld.

De minister was zo-even tamelijk positief dat er heel genuanceerd wordt gedacht over wat er in de zomer gebeurt met de treinen in de dienstregeling. Ik citeer letterlijk uit een brief: "De consumentenorganisaties vinden het naar de klanten toe onverkooptbaar als er bijna tweemaal zoveel treinen worden geschrapt als vorig jaar." Dat ligt toch een slagje genuanceerder dan de minister zei. Ik pleit ervoor om optimalisering van de dienstregeling in relatie tot punctualiteit tot inzet te maken. Wij kunnen ons voorstellen dat dit leidt tot wat minder treinen, maar dan moeten wij echt weten dat die punctualiteit wordt gehaald.

In eerste termijn heb ik een punt aanhangig gemaakt dat nadrukkelijk is genoemd op de hoorzitting, dat er voor 1 mld of 2 mld achterstand in infrastructuur is, maar dat het bij de milieuproblematiek gaat om een veel groter bedrag, waarbij 5 mld euro is genoemd. Dat is beslist niet niets. De minister heeft hier niet op gereageerd, tenzij ik iets over het hoofd heb gezien. Wij denken dat wij alleen uit dit probleem kunnen komen door integraal milieubeleid te voeren, niet alleen voor het spoor, maar ook voor

de weg. Wij moeten tot realistische normen komen die wij, en vooral de belastingbetaler, financieel kunnen opbrengen en niet langer gedogen. In die zin moeten wij duidelijk zijn.

Ik kom bij de specifieke punten. Wat wordt de rol van de NMa als het gaat om materieel? Gaat de NMa dat volgen, waardoor de fout uit het recente verleden dat er wel werd vervoerd, maar geen materieel werd besteld, kan worden voorkomen. Gaat de NMa zich bezighouden met de tarieven van het personenvervoer? Hoe ziet de minister dat?

Ik ben blij met de opmerking van de minister dat er toch een soort kortgedingprocedure mogelijk is bij de NMa, als het gaat om bedrijfsbelangen. Er is een termijn van tien dagen genoemd. In bepaalde gevallen is deze misschien nog te lang, maar hij is een hele verbetering vergeleken met twee maanden.

Ik heb bij interruptie gezegd dat het toch wel heel ver gaat om het regionale vervoer te verplichten om het relatief zware en wat oudere materieel van de NS over te nemen voor gedecentraliseerde lijnen, te meer omdat er een groot materieeltekort is bij NS, zodat zij blij moeten zijn dat zij het ergens anders kunnen inzetten. Dat heeft ertoe geleid dat wij het amendement op stuk nr. 33 hebben ingediend, waar de meeste collega's aan mee hebben gedaan. Ik heb geprobeerd het probleem te ondervangen dat de minister schetste. Wij moeten die mensen wel aan het investeren houden door de clause op te nemen dat die plicht de eerste keer na inwerkingtreding van de wet niet geldt. In de huidige situatie van het NSR-materieel zou men daar dus eventueel van kunnen afzien en initiatieven op het gebied van lightrail kunnen stimuleren. Maar daarna geldt dan wel weer de regel. Het is dus een eenmalige verzachting, een eenmalige doorstreping van die plicht.

Er is ook gesproken over het management en de aanbesteding van management. Hoe wordt dat afgebakend? Ik stel altijd maar de vragen: wat is management, hoeveel mensen zijn dat, horen daar ook grote gebouwen bij enz? Het gaat dus ook om de overhead.

Ik kom te spreken over het goederenvervoer. Ik heb eerder al gesproken over de spoor-aansluitingen. De minister zegt dat het hierbij vooral gaat om sporen op particulier terrein. Dat is inderdaad

Hofstra

waar. Soms liggen de sporen zelfs in particuliere fabriekshallen. Dat is ook heel goed, want dan kunnen ze het spul ook allemaal vervoeren. Het gaat naar mijn smaak echter specifiek om de laatste stukjes spoor, die zich vaak tussen de poort van het bedrijf en het hoofdrailnet bevinden. Dat is dus heel wezenlijk. Die sporen horen naar mijn mening bij het hoofdrailnet. Ik wil op dit punt, mede namens de heren Dijsselbloem en Van Walsem, de volgende motie indienen.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat in de BV "NS railaansluitingen" de rail-aansluitingen zijn ondergebracht van bedrijfsspooren op het hoofdrailnet en dat deze BV deel uitmaakt van de NS Holding die zich niet meer met goederenvervoer bezighoudt;

van mening dat de railinfrastructuur in zijn geheel moet worden overgebracht naar de overheid en dat de onderhavige aansluitingen van grote betekenis zijn voor het goederenvervoer;

verzoekt de regering, de mogelijkheden en consequenties van een dergelijke overgang in kaart te brengen en de Kamer daarover te rapporteren vóór 1 januari 2003,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**: Deze motie is voorgesteld door de leden Hofstra, Dijsselbloem en Van Walsem. Naar mij blijkt, wordt zij voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 55 (27482, 27216).

De heer **Hofstra** (VVD): Een volgend punt is de capaciteitstoedeling. Wij weten allemaal dat het een zeer complexe zaak betreft waarbij af en toe ook wat tegenstrijdigheden naar voren komen. Zo is het mogelijk dat iemand een concessie krijgt, maar niet automatisch de slots. Ik heb het voorbeeld genoemd van de snelle trein naar Parijs, die straks zowel in Amsterdam als in Rotterdam een stukje over het bestaand spoor moet rijden. Voorzover ik heb begrepen, zijn die slots niet gegarandeerd,

terwijl hier sprake is van een concessie waarvoor tamelijk veel geld wordt betaald. Daar ben ik overigens blij om. Die concessie wordt dus niet voor niets weggegeven, maar dan moet er toch wel een koppeling worden gemaakt. Datzelfde geldt uiteraard voor andere voorbeelden.

Voorts zijn de verhoudingen tussen de verschillende concessiehouders aan de orde gesteld. Stel dat de NS beboet worden. Dat heeft dan als gevolg dat ook andere bedrijven indirect beboet worden. Hoe gaan wij om met dat soort situaties, waarbij de schade van de één automatisch doorloopt in schade van de ander? Komt de rekening dan wel op het goede bordje terecht? De minister heeft daar nog geen nadrukkelijke aandacht aan besteed.

De wet is heel ruim geformuleerd op het punt van de infraheffing. Er worden allerlei dingen mogelijk gemaakt: hoge heffingen, lage heffingen, milieuheffingen en schaarsteheffingen. Dat moet allemaal nog worden uitgewerkt en dat wachten wij uiteraard graag af. Ik wijs op het bruto-nettoverhaal met betrekking tot de factor onderhoud in het capaciteitsgebruik en blijf erop hameren dat het beperkt moet worden tot een minimum, zodat er zoveel mogelijk nettocapaciteit is. Ik ben blij dat de minister in onze richting heeft gezegd dat zij wil nadenken over financiële prikkels. Er zou kunnen worden gedacht aan een soort verhuursysteem, waardoor men zichzelf tegenkomt als men er te lang over doet.

De minister heeft de Kamer de aanneming van ons amendement op stuk nr. 28 ontraden. Dat amendement gaat over de exploitatie-subsidies die niet zouden moeten worden verstrekt op het hoofdrailnet. De minister acht het niet verstandig om dat in de wet op te nemen. Nu is het gekke dat wel in de wet is opgenomen dat er subsidies worden verstrekt door de diverse concessieverleners. Dat staat in de wet. De minister geeft gelukkig toe dat het bestaand beleid is. Dan heb ik er toch wel behoefte aan om via het amendement op stuk nr. 28 een uitzondering te maken voor het hoofdrailnet, waarvoor de concessie door de minister wordt verleend aan NSR. Daar komt dus geen exploitatiesubsidie voor. Het is alleen maar heel helder om dat in de wet op te nemen, omdat de algemene

regel is dat er wel subsidie kan worden verstrekt.

Wij zijn het eens met de opvatting dat het vele onroerend goed bij de NS, die daardoor een belangrijke speler is op de onroerend goed- en grondmarkt, naar de rijksoverheid moet. Ik heb daarom graag de motie mede ingediend die door de heer Dijsselbloem eerder naar voren is gebracht.

Ten aanzien van de statuten van de NS herhaal ik de opvatting dat daar geen ambtenaren commissaris mogen zijn. Dat geldt ook voor leden van de Eerste Kamer en de Tweede Kamer. Er moet een lijstje gemaakt worden van mensen voor wie dit geldt. In de statuten moet dat lijstje opgenomen worden. Dit geldt ook voor de railinfrabeheer BV of NV, als dat bedrijf via deze wet tot stand zou komen.

Er zijn heel veel amendementen ingediend. De minister heeft op een of twee amendementen aan ons gevraagd of wij die willen aanpassen. Die bereidheid hebben wij. Wij moeten kijken hoe een en ander technisch verloopt. Ik vraag aan de voorzitter niet volgende week, maar een week later te stemmen. Zo is er tijd om de amendementen goed in elkaar te schuiven, zonder dat er in de haast fouten worden gemaakt.

De **voorzitter**: Dat is bespreekbaar, mijnheer Hofstra.

□

De heer **Stellingwerf** (Christen-Unie): Voorzitter. Ik dank de minister voor de beantwoording.

In de eerste termijn is duidelijk geworden dat wij op een belangrijk onderdeel van de voorliggende wetgeving van mening verschillen. Ik doel op de verantwoordelijkheid ten aanzien van het beheer. Dit is een cruciaal onderdeel van de wet. De lijn die de minister volgt – zij is in principe verantwoordelijk voor het beheer, maar kan die uitbesteden – kunnen wij niet volgen. Zij heeft in de stukken gesignaleerd dat er een overlap bestaat tussen aanleg en beheer. Men kan dat niet zomaar loskoppelen. Wat ons betreft moet onduidelijk in de wet worden vastgelegd dat zij voor beide verantwoordelijk is. Ik heb een amendement op artikel 5 ingediend, waarmee beoogd is om dit vast te leggen. Achteraf gezien was het beter geweest om het woord beheer

Stellingwerf

in plaats van woord onderhoud te gebruiken. Er liggen op dit punt andere amendementen voor. Wij sluiten ons aan bij het amendement op stuk nr. 33 van de collega's Dijsselbloem en Eurlings. Mijn amendement op stuk nr. 18 trek ik bij dezen in.

De **voorzitter**: Het amendement-Stellingwerf (27482, nr. 18) is ingetrokken.

De heer **Stellingwerf** (Christen-Unie): De positie van de infra-beheerder blijft naar mijn overtuiging het belangrijkste knelpunt bij onze beoordeling van de nu voorliggende wetgeving. Wij zijn van oordeel dat de minister de infra-beheerder is en dat die taak nooit zo ver op afstand kan worden gezet dat deze uitgevoerd wordt door een private partij. Wij hechten eraan dat deze taak en verantwoordelijkheid zo dicht mogelijk bij de minister wordt gepositioneerd. Dat met de keuze voor een ZBO de invloed van het parlement enigszins wordt beperkt, is een argument te meer om niet in de richting van een overheids-NV te gaan. Dan wordt het probleem alleen maar groter. In het door de minister aangereikte paper over het verschil tussen ZBO en concessiehouder staat slechts een dun stippellijntje tussen minister en ZBO. Dat lijkt ons een wat schrale interpretatie van de mogelijkheid om aanwijzingen te geven. Ik blijf de argumentatie van de minister, dat zij de sterkste positie heeft in de vorm van concessieverlener, niet overtuigend vinden. Dit punt weegt voor onze fractie uiteraard zwaar, ook bij de beoordeling van de voorliggende wet.

Ten aanzien van de deskundigheid bij verkennende studies, die op dit moment bij RIB ligt, zouden wij het zeer betreuren als deze kennis als gevolg van de keuze van de minister verloren zou kunnen gaan. Wij zijn van mening dat de infra-beheerder deze functie zal moeten blijven vervullen. Alleen op die manier kan de samenhang van het net en een ontwikkeling van een toekomstvisie in voldoende mate worden gegarandeerd. Het amendement van collega Van den Berg, op stuk nr. 30, lost dat probleem op zich op. Gezien de discussie van vandaag en de onzekere uitkomst daarvan, is het goed om een soort terugvaloptie te creëren. Wij zijn op dit punt bezig met een amendement.

Ik heb in eerste termijn gesteld dat het bij de decentralisatie en aanbesteding van regionaal vervoer en de contractsector niet zo mag zijn dat spoorlijnen door regionale vervoerders buiten gebruik worden gesteld zonder instemming van het Rijk. De minister heeft zich hiervan gedistantieerd. Zij wil dit overlaten aan de decentrale overheden. Het is een slechte zaak als gedecentraliseerde spoorlijnen kunnen worden weggesaneerd zonder dat de rijksoverheid daarop invloed heeft. Dat was in ieder geval niet onze bedoeling van decentralisatie. Als een decentrale overheid het voornemen heeft een lijn te sluiten, moet dat voornemen aan de minister kenbaar worden gemaakt. Die kan vervolgens besluiten om daarmee niet akkoord te gaan en de lijn desnoods in eigen beheer te nemen. Ik ben ook op dit punt met een amendement bezig. Op dit moment is het denk ik bijna gereed om rondgedeeld te worden. Wat ons betreft moet de inzet juist de andere kant op, wat in onze ogen een verrijking oplevert. Wij willen onderzoek stimuleren dat erop gericht is om buiten bedrijf gestelde spoorlijnen juist weer in bedrijf te nemen. Gisteren heb ik al een paar voorbeelden genoemd die ook door decentrale vervoerders werden gesuggereerd: Den Bosch-Waalwijk en Haarlem-IJmuiden. Amersfoort-Veenendaal heb ik er zelf aan toegevoegd. Wij willen heel graag dat op dit punt haalbaarheids-onderzoek wordt gedaan bij rijksoverheid, regionale overheden en regionale vervoerders om te kijken wat er mogelijk is. Daarom heb ik een motie voorbereid.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat:

- diverse niet meer in gebruik zijnde spoorlijnen dan wel tracés van voormalige spoorlijnen op termijn kunnen worden ingezet bij de ontwikkeling van het regionaal openbaar vervoer, in het bijzonder bij light rail;
- provincies en regionale vervoerders interesse hebben getoond voor het revitaliseren van buiten bedrijf gestelde spoorlijnen;

verzoekt de regering, in overleg met de decentrale aanbestedende overheden en de regionale vervoerders haalbaarheidsonderzoek te verrichten naar de bedrijfseconomische en vervoerskundige mogelijkheden om buiten gebruik gestelde spoorlijnen dan wel tracés van voormalige spoorlijnen in te zetten, ten einde het regionaal openbaar vervoer te versterken,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**: Deze motie is voorgesteld door de leden Stellingwerf en Van den Berg. Naar mij blijkt, wordt zij voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 57 (27482, 27216).

Minister **Netelenbos**: Voorzitter. Ik heb dit onlangs in een algemeen overleg al toegezegd. Het aantal moties stapelt zich toch al op. Waarom moet er dan nog een motie komen over iets dat ik drie weken geleden al heb toegezegd?

De heer **Stellingwerf** (Christen-Unie): Ik ben niet bij dat algemeen overleg geweest; wij hadden er natuurlijk bij moeten zitten, maar het is niet gebeurd. Als het inderdaad door de minister is toegezegd, zal ik nagaan of de motie nog wel in stemming moet worden gebracht. Ik wil dit eerst nog wel checken.

Minister **Netelenbos**: Ik herhaal nu wat ik heb toegezegd in het AO. Daarmee staat die toezegging.

De heer **Stellingwerf** (Christen-Unie): Ik zal het bekijken en zal bij de stemmingen laten weten wat met de motie gebeurt. Uiteraard ben ik al blij met dit signaal van de minister.

Voorzitter. Ik sluit mij aan bij wat de heer Hofstra zojuist gezegd heeft over de verplichting voor de regionale concessiehouders om zwaar materieel over te nemen. Ook bij de koppeling van de NS-tarieven aan de regionale vervoerders moeten kritische kanttekeningen worden geplaatst. Degene die vorig jaar een wanprestatie leverde en daarom de tarieven terecht niet durfde te verhogen, de NS, kan toch goed presterende regionale vervoerders niet ook daarvoor laten bloeden? Als het niet anders geregeld kan worden, moet de NS regionale vervoerders compenseren voor gedeerde inkomsten. Daarom heb ik ook op dit



Mevrouw Netelenbos, minister van Verkeer en Waterstaat

© M. Sablerolle – Gouda

punt een motie voorbereid. Dat is de laatste, dus het aantal valt nog mee.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat:

- de tarieven van de Nederlandse Spoorwegen en de regionale vervoerders zodanig aan elkaar zijn gekoppeld dat de tarieven van de NS bepalend zijn voor die van de regionale vervoerders;
- dit verstrekken gevolgen heeft voor de exploitatie van de regionale netten;

verzoekt de regering, de regels ten aanzien van de tarifiering zodanig te wijzigen dat de tarieven van de Nederlandse Spoorwegen niet langer onverkort gekoppeld zijn aan de tarieven van de regionale vervoerders,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter: Deze motie is voorgesteld door de leden Stellingwerf, Hofstra, Van den Berg, Van Walsem en Dijsselbloem.

Zij krijgt nr. 58 (27482, 27216).

De heer **Stellingwerf** (Christen-

Unie): Voorzitter. Aanvaarding van het amendement op stuk nr. 19 heeft de minister ontraden. Het gaat over de kleine investeringen, zoals wisselstraten en perronverlengingen. Ik begrijp niet goed waarom de minister dat afwijst. Het is toch volstrekt normaal dat de overheid de infra, als eigenaar ervan, ook betaalt. Wij kunnen voorfinanciering wel toestaan om adequaat knelpunten te kunnen oplossen of in een behoefte te voorzien. De minister houdt dan altijd de mogelijkheid om de voorfinanciering goed of af te keuren. Als de vervoerder betaalt, moet hij toch ook eigenaar zijn? Daar moeten wij zuiver in zijn en ik begrijp nog steeds niet goed wat daar nu mis mee is.

De amendementen waarmee wordt beoogd duidelijke criteria voor de basiskwaliteit van de railinfrastructuur in de wet op te nemen, hebben onze hartelijke instemming.

Op het punt van de positie van het historisch materieel heeft de minister mijn amendement over de toelatingseisen toch verkeerd begrepen. Ik vraag echt niet, allerlei levensgevaarlijk materieel op het hoofdrailnet te zetten, al dan niet met ontheffing. Het gaat om het materieel dat nu al voldoet aan de gestelde eisen maar niet in gebruik is op het moment van de inwerkingtreding van de wet. Als gevolg van de rigide formulering van artikel 156 zou dit materieel ten

onrechte voorgoed van het spoor gehouden worden. Dat is niet de bedoeling, ook niet van de minister. Daarom hoop ik dat de minister dit amendement nog eens door die bril wil bezien. Als het amendement niet kan worden overgenomen, hoop ik dat zij met een mogelijkheid komt om dit probleem op te lossen.

De aanvaarding van mijn amendement inzake de Nederlandse taal wordt door de minister ontraden omdat er misschien wel eens een Engelse specialist zou kunnen worden ingehuurd die onze taal niet machtig is. Voorzitter. Ook hier meen ik dat de minister de toelichting te eenzijdig heeft geïnterpreteerd. Ik geef namelijk aan dat in artikel 47 reeds wordt geregeld dat in de op te stellen AMvB eisen kunnen worden gesteld aan de beheersing van de Nederlandse taal. Ik neem dus aan dat daarbij ook rekening wordt gehouden met de situaties die de minister heeft beschreven. Ze zal niet kunnen ontkennen dat de woorden die ik wil schrappen, volstrekt overbodig zijn. Het lijkt dan ook bijna een technisch amendement te zijn.

Voorzitter. Wat de positie van de gehandicapten betreft ben ik blij dat de minister duidelijk heeft gemaakt dat zij van de staatssecretaris van VWS verwacht dat de toegankelijkheid van treinen voor gehandicapten goed wordt geregeld, óók in de Wet gelijke behandeling chronisch zieken en gehandicapten. Echter, wat dit betreft is er nog niets geregeld. Ik hoop dat ik de woorden van de minister zo mag uitleggen dat zij inderdaad de staatssecretaris actief zal benaderen zodat wij op dit punt niet behoeven te amenderen.

De vergadering wordt voor enkele ogenblikken geschorst.

□

Minister Netelenbos: Voorzitter. Ik dank de leden voor hun bijdragen in tweede termijn. Er zijn een heleboel opmerkingen gemaakt over amendementen en er blijkt een groot verlangen te zijn om mijn reactie op de amendementen op schrift te krijgen. Ik zal hieraan tegemoet komen, ik zal nog uitdrukkelijk aangeven waarom ik aanneming van sommige amendementen ontraad of waarom ik het oordeel over andere amendementen aan de Kamer overlaat. Maar ik voel er toch ook

Netelenbos

voor om op een aantal onderdelen nog in te gaan.

De meeste aandacht is uitgegaan naar de kwestie die te maken heeft met de twee staatsspoorbedrijven waarover wij spreken, de vervoerder en de beheerder, die samen een belangrijk aandeel hebben in het vervoer per spoor. Het gaat dus telkens om twee bedrijven. Er moet in juridische zin onderscheid gemaakt worden tussen het beheer en de beheerder. Zo is er ook een uitvoerder van het vervoer. En zo langzamerhand vermag ik niet meer te begrijpen waarom er in het debat zo'n andere opinie heeft postgevat over de aansturing door en de verantwoordelijkheid van de minister van Verkeer en Waterstaat. Zowel in de considerans als in een aantal artikelen, nog aangescherpt door amendementen, is vastgelegd dat de minister de eindverantwoordelijkheid draagt voor de twee staatsspoorbedrijven, maar er moet in formeel-juridische zin onderscheid gemaakt worden tussen beheer en vervoer, en tussen vervoerder en beheerder. Je kunt zeggen dat het hetzelfde is en er is natuurlijk een andere voorgeschiedenis, maar ik wijs erop dat zowel het vervoer als de beheerder al 120 jaar privaats georganiseerd is. Er is een hele discussie geweest, die liep van de Derde nota spoor via het wetsvoorstel naar een verandering in het wetsvoorstel, maar er is bij het vervoer en het beheer in ieder geval een beweging te zien in de richting van de minister. Het beeld van een beweging van de minister af herken ik dan ook absoluut niet, want in die hele periode van 120 jaar is er een beweging in de richting van de minister geweest.

De concessie is een belangrijk instrument; daarover is al heel veel gezegd. Je kunt er desgewenst een zeer gedetailleerde concessie van maken; het grote verschil tussen een ZBO en een concessierelatie met de NV RIM is die mate van gedetailleerdheid. Iedereen die kennis draagt van de Kaderwet ZBO, moet dit willen erkennen. Nu wordt er gesuggereerd dat ik geen liefhebber van deze kaderwet zou zijn, maar dat is natuurlijk niet zo. Ik waardeer deze wet zoals ze is; op zichzelf ben ik niet zo'n groot liefhebber van ZBO's, maar dat is iets anders. Of je een ZBO wilt instellen, is een afzonderlijke vraag. Tegen de heer Hofstra zeg ik dat ik helemaal niet voornemens ben, van Verkeer en Waterstaat

een ZBO te maken. Dit is wel eens in discussie geweest en ik vind ook dat je tot zo'n discussie bereid moet zijn, maar wat Rijkswaterstaat betreft gaat het om een agentschap. Verder kunnen heel veel taken op het gebied van beheren en bijvoorbeeld in het kader van innovatief aanbesteden aan de markt worden overgelaten. Vervolgens kun je met contracten of concessies regelen, hoe zich dit verhoudt tot de eindverantwoordelijkheid van de minister van Verkeer en Waterstaat. De heer Van den Berg heeft bij verschillende debatten gezegd dat hij daar eigenlijk niet vóór is en dat het op de klassieke manier moet gebeuren. Ik ben die mening niet toegedaan. Ik vind namelijk dat ik een zo goed mogelijk resultaat dien te boeken en het model moet kiezen dat daarbij past. Dat is dus pragmatisch. De minister moet haar verantwoordelijkheid kunnen dragen. Dat betekent dat hele samenspel van wetsartikelen, algemene maatregelen van bestuur, concessievoorwaarden, het toezicht daarop en het handhavingregime moet kloppen.

De heer **Hofstra** (VVD): Ik moet de minister gelijk geven, ik was in de war, het is inderdaad een agentschap. Maar dan is de simpele vraag waarom de minister hier geen agentschap maakt. Deze twee clubs zijn immers broer en zus?

Minister **Netelenbos**: Nee, het gaat hier niet alleen over RIB. RIB is nog het meest de broer of de zus van Rijkswaterstaat.

Aan het bij elkaar brengen van deze taakorganisaties is zeven jaar lang gewerkt. Er is dus een bepaalde geschiedenis. Wij hebben hier te maken met mensen die nooit ambtenaar zijn geweest maar die wel een stevige relatie verdienen met de overheid zodat de minister haar verantwoordelijkheid kan dragen. Het antwoord op de vraag wat de meerwaarde is om daarvan een ZBO te maken in relatie tot de twee staatsbedrijven die wij hier aan de orde hebben, heb ik niemand die vanuit dit principiële debat in deze discussie zit, naar voren horen brengen. Als je zo principieel bent met betrekking tot de beheerder, moet je dat eigenlijk ook zijn met betrekking tot de vervoerder. Dan loopt het verhaal rond. Als je dat niet bent met betrekking tot de vervoerder, kun je dat uit principe ook niet

zijn met betrekking tot de beheerder. Je kunt natuurlijk wel je appreciaties hebben, dat kan altijd. Na zeven jaar ervaring en een zoektocht in een uitermate complex systeem waarbij de minister van Verkeer en Waterstaat ervan overtuigd moet zijn dat zij haar verantwoordelijkheid zal kunnen dragen met betrekking tot vervoer en verkeer, ben ik vorig jaar zomer tot de conclusie gekomen dat die verantwoordelijkheid in het uitgewerkte model niet kon worden gedragen. Ik had niet voldoende handvatten om te kunnen ingrijpen. Ik heb veel ervaringen met ZBO's die uitermate belangrijk zijn. Ik vind het vaak een niet passend instrument. Het past niet, het stuurt niet, het geeft aanleiding tot briefwisselingen en uiteindelijk hoeft men niet te luisteren. Ik spreek echt vanuit een vierjarige ervaring met ZBO's. Ik zou willen dat ik daarop meer invloed kon uitoefenen. Ik denk erover na of die constructie moet blijven bestaan. Ik wijs bijvoorbeeld op Luchtverkeersleiding Nederland. Die ZBO-relatie bevalt mij echt niet. Het is een klassiek ZBO dat op afstand is gezet. Als je wilt dat iets onder jouw verantwoordelijkheid moet worden uitgevoerd, moet je kiezen voor het model dat daarbij het beste past.

Wat kan geregeld worden in de concessie waar het gaat om de gelijkwaardigheid in de bestuurlijke gezagsrelatie? Dat is natuurlijk belangrijk. Wij gaan van één bedrijf naar twee bedrijven. Er is net gereorganiseerd en niemand zit te wachten op een nieuwe groot-scheepse reorganisatie, maar dat is pragmatiek. Wij gaan vijf jaar werken op deze manier en zullen dat goed evalueren. Dat moet ook. Wij houden de vinger aan de pols. De verantwoordelijkheid blijft onveranderd en wordt zelfs iets sterker door die concessierelatie. Bij een ZBO wordt de aansturingmogelijkheid niet verbeterd maar deze vermindert. Waar grijpt de concessie op aan? Op de overleg- en de informatieplicht, toezicht op de naleving van de concessie door de minister, toezicht op de veiligheid door de minister, bestuursdwang op last van dwangsom en gehele of gedeeltelijke intrekking van de concessie als ultimum remedium. Wat is dit bij een ZBO? Overlegplicht en informatieplicht, het geven van algemene aanwijzingen – dat is dus een groot verschil – benoeming en ontslag van bestuurders ZBO, aansturing via

Netelenbos

begroting en verantwoording van ZBO en bij wet taken ZBO wijzigen. Dat is het verschil. Er is 120 jaar sprake van één bedrijf. Nu gaan wij naar twee staatsbedrijven, die sterk worden aangestuurd en die gemeenschappelijk in een werkgroep zullen opereren inzake de concessies. Het is zeker niet de bedoeling dat wij individueel gaan onderhandelen met het staatsbedrijf NS Reizigers of met het staatsbedrijf NV RIM. Dat gebeurt in tripartiete overleg. Er kan geen onbalans ontstaan. Iedereen zal rekening moeten houden met de eigenaardige problemen van de twee NV's. Het belangrijkste is dat wij gezamenlijk optrekken om te komen tot een concessieverlening. Ook dat is een manier om ervoor te zorgen dat er balans in het systeem blijft.

Ik vind dit een zeer aangelegen onderdeel van het wetsvoorstel. Wanneer onverhoopt wordt gekozen voor een ZBO, hebben wij jaren nodig voor de vormgeving. Al die jaren kunnen wij op dit onderdeel geen wet invoeren. Voordat de reorganisatie achter de rug is, kunnen wij niet beginnen met de invoering van de wet. Ik vraag de Kamer om dat goed in de overweging mee te nemen. Je moet reorganiseren voordat je bevoegdheden geeft en dat duurt minstens opnieuw twee jaar. Ik vind dat zonde van de tijd, omdat wij ondertussen ervoor moeten zorgen dat het hele systeem goed kan werken. Dat argument kan misschien ook meegewogen worden.

Het is nieuw dat de juridische eigendom naar de Staat gaat. In al die 120 jaren is dat niet eerder gebeurd. De verstatelijking krijgt ook op die manier extra vorm. De aandelen van NV RIM gaan ook naar de Staat. Het is niet de bedoeling dat ze kunnen worden vervreemd. Dat is ook niet aan de orde.

Ik kom op de aanpassing van het structuurregime en de statuten. De discussie over de verandering van het structuurregime moet nog worden gevoerd met de minister van Financiën. Als het afloopt zoals het nu is voorgesteld, verandert de positie van de aandeelhouder. Die wordt namelijk sterker, ook in de richting van het management. Dat moet statutair worden geregeld, hetgeen naast de wet staat. Er komt dus een dubbel slot op de procedure. Of het goed afloopt, daar is de Kamer zelf bij. Als de Kamer na de verkiezingen drastisch van samen-

stelling is veranderd, dan weet ik niet hoe het zal gaan. Ik weet ook niet of dit vóór de verkiezingen zal worden afgehandeld.

De NMa is een ZBO. Zowel door de NMa zelf als door de betrokken bewindslieden, met name de minister van Economische Zaken, wordt het zeer onwenselijk gevonden dat de ene ZBO toezicht houdt op de andere ZBO. De juristen strijden over de vraag of het überhaupt kan. Het is dus ook nog heel erg riskant. Ik wijs erop dat de positie van de NMa in beeld is gekomen op het moment dat sprake was van de NV RIM. Als die onverhoopt niet meer aan de orde zal zijn, moet ten principale opnieuw worden gekeken naar de rol van de NMa. Ik zou dat een groot verlies in het hele model vinden. Nogmaals, het is een zeer ongemakkelijke figuur als de ene ZBO de andere ZBO controleert, ook gezien de ministeriële verantwoordelijkheid. Normaal zit het toezicht bij de minister die verantwoordelijk is voor het beleidsterrein. Daar is niet voor gekozen.

De heer Dijsselbloem heeft na afloop van de discussie zijn amendement op stuk nr. 24 gewijzigd, hetgeen geresulteerd heeft in het gewijzigd amendement op stuk nr. 31.

Op het hoofdthema van de heer Van den Berg ben ik al ingegaan. Het antwoord op zijn vraag over de netverklaring kan ik nu even niet vinden. Ik zal daar dadelijk nog op ingaan.

Ik heb al toegezegd dat ik schriftelijk zal reageren op de opmerkingen van mevrouw Halsema over de investeringen. Ik ben echter net als de heer Dijsselbloem van mening dat zij wel heel veel grote projecten heeft vergeten. Ik noem de 2,8 mld die wordt besteed aan de Zuiderzeelijn, en een groot project als de Hanzelijn. Ik kan echt gestand doen wat ik altijd heb beweerd over de verdeling van middelen. Ik zal dit evenwel nog een keer opschrijven. Je moet echter wel alles meenemen, als je bewijslast wilt aanvoeren.

Mevrouw **Halsema** (GroenLinks): Ik zal hier nu niet verder op ingaan, maar het moet wel duidelijk zijn dat de brief aan de heer Dijsselbloem over de additionele middelen moet gaan en niet over de gewone investeringen die het ministerie van Verkeer en Waterstaat altijd doet en

die ook al door minister Jorritsma gepland waren.

Minister **Netelenbos**: Ik heb het niet over additionele middelen. Wij kunnen natuurlijk allerlei investeringen wegdefiniëren, maar dat is een vorm van politiek bedrijven die mij niet aanstaat. Het gaat om alle investeringen in openbaar vervoer en alle investeringen in wegen. Ik durf de kritiek daarop wel aan, want die zijn in goede harmonie tot stand gekomen. Daarnaast is het zo dat meer openbaar vervoer niet altijd hoeft te leiden tot meer investeringen. Dat geldt voor treinen en vooral voor bussen. Daar blijft hier echter een hardnekkig misverstand over bestaan.

Ik ga geen hele discussie meer voeren over Railtrack. Railtrack had helemaal geen relatie met de Britse Staat. Het was een beursgenoteerd bedrijf dat zijn eigen gang ging. Dat is een enorm verschil. Daarom slaat een vergelijking met Railtrack ook nergens op. Wat men nu in het Verenigd Koninkrijk doet, is Railtrack tot een stichting maken. De heer Van Walsem heeft gezegd dat ik dat ook had kunnen doen. Dat klopt, maar daar is indertijd niet voor gekozen. In het Verenigd Koninkrijk haalt men Railtrack terug in een domein, maar men maakt van de werknemers zeker geen ambtenaren. Voor uitvoering door ambtenaren valt vanuit de traditie misschien wel veel te zeggen, maar ik ben er geen voorstander van om dat opnieuw te starten. Een deel van de Kamer zal mij hier toch in moeten volgen. Het maakt namelijk een groot verschil of een buschauffeur ambtenaar is of in dienst is bij een busbedrijf. Daarom is het echt beter om de zaak bedrijfsmatig te ordenen. Hetzelfde geldt voor mensen die uitvoerend werk doen. Soms is de traditie een andere en dan behoef je het niet te veranderen. Als men evenwel uit zo'n situatie kan komen, dan dient daar volgens mij ernstig rekening mee gehouden te worden.

De heer Poppe heeft gesproken over een nationaal spoorbedrijf. Welnu, daar wordt uitdrukkelijk niet voor gekozen. Die discussie hebben wij al jaren gevoerd. De heer Poppe heeft ook gezegd dat de opsplitsing van de regionetten soms wel goed gaat, maar dat het eigenlijk niet goed kan gaan omdat het tot versnippering leidt. Dit is een omkering van de redenering. Ik vind het juist heel

Netelenbos

belangrijk dat in Nederland ook anderen prestaties leveren, want daar kun je weer lessen uit trekken. Het was helemaal niet zo gezond dat wij ooit maar een bestuurder hadden. Voor het gemak wordt dan ook vergeten dat de NS voor 1995 grote problemen hadden met de efficiency. Er moesten toen smakken subsidies naar toe. Wij zijn ook voor het gemak vergeten dat de toenmalige president-directeur erg veel aandacht had voor de vorming van vermogen. Dergelijke dingen kunnen straks niet meer. Het was overigens niet politiek gestuurd, maar bedrijfsgestuurd. Ik zeg dit, omdat wij recht moeten doen aan onze voorgangers. Het idee van die beursgang heeft in het bedrijf vleugels gekregen, terwijl het politiek echt nauwelijks aan de orde was. Daarom is het ook helemaal verkeerd gegaan.

Ik ben het met de heer Van Walsem eens dat er een goede relatie moet zijn tussen het departement en de spoorwegen. Er blijft echter altijd een zekere spanning omdat het gaat om een monopolist, hoewel dat tijdelijk is. Dit zijn niet de makkelijkste relaties. Het investeren in verhoudingen is belangrijk.

Benchmarking is een goed instrument. Het voorstel inzake de waardebepaling van de overdracht bij de concessie is niet uitvoerbaar. Alle juristen en makelaars die hiernaar zijn gevraagd, zijn van mening dat dit vanwege het gebruik van het begrip "eenduidig" niet mogelijk is. De Kamer zou mij een groot genoegen doen als zij mij die opdracht niet geeft. De waarbepaling moet wel worden uitgewerkt, maar eenduidig is niet mogelijk, want dan eindigen wij zeker voor de rechter.

Ik ben het eens met de heer Eurlings over de prestaties, de doelstellingen, de benchmark en de ambities. De wereldbenchmark is iets te groot voor mijn departement. Wij vrezen dat in een volgend regeerakkoord wordt opgenomen dat wij minder externe adviezen mogen vragen en dat het aantal ambtenaren moet worden teruggebracht. De opdrachten vliegen ons om de oren, dus dit kan niet samengaan. Een Europese benchmark met Japan daaraan toegevoegd, levert ook een goed beeld op. Het lijkt mij dat wij ernaar moeten streven om bij de beste vijf of beste drie te horen.

De brief van de VVD-fractie mag wat mij betreft aan alle leden worden

toegestuurd, zodat hij onderdeel van het wetgevingsproces kan uitmaken.

De heer Hofstra wil alle AMvB's voorhangen. Dat zullen wij dan wel zien. Ik wens de volgende Kamer en minister daar veel sterkte mee.

Het wetsvoorstel kan zeker de toets van de WRR inzake het maatschappelijk ondernemerschap doorstaan. Daarvoor durf ik mijn hand in het vuur te steken.

De hamvraag van de heer Hofstra werd gisteren breed uitgemeten in Den Haag Vandaag. Tien jaar geleden was het bedrijf er slecht aan toe, ook in financieel opzicht. Het was subsidieverslaafd. De efficiëncyslag die is uitgevoerd, was zeker nodig. Wanneer deze wet tien jaar geleden was ingesteld, was zij te vroeg gekomen om van nut te kunnen zijn. De afgelopen periode van vallen en opstaan was naar mijn mening onvermijdelijk. De enige echt storende elementen waren de vermogensvorming en de avonturen buiten de core business. Het bedrijf houdt zich nu bij zijn leest. Het was een leerproces waar bedrijven kennelijk doorheen moeten, want wij zien dit wel eens vaker. Dit laat zich natuurlijk achteraf gemakkelijk uitleggen.

Het verslag over 2001 is net bij mij ingeleverd. Ik zal dit zo spoedig mogelijk aan de Kamer toesturen.

Ik zal zeker aandacht besteden aan de optimalisering van de dienstregeling in relatie tot het zomerschema. Ik zal de argumenten die de NS naar voren brengt goed wegens. Wij moeten echter ook zorgen dat het bedrijf uit de voeten kan. Wij zullen de bezwaren niet te gemakkelijk accepteren, maar wij zullen ook niet tot het uiterste gaan om het huidige spoorboekje verdedigen. Wij moeten een verstandige tussenpositie innemen. Er is gevraagd of de NMa ook naar tarieven kijkt en naar kwesties die spelen rond materieel op het vlak van de mededinging. Dat is inderdaad het geval. De NMa kijkt zowel naar de vervoerder als naar de beheerder.

De heer Stellingwerf heeft gesproken over een aantal amendementen die hij nog gaat maken. Ik wacht deze af.

Hij heeft verder gesproken over het haalbaarheidsonderzoek met betrekking tot het reactiveren van lijnen. Ik hoop dat hij accepteert dat het uitvoeren van dit onderzoek al was toegezegd in een eerder debat.

Hij heeft ook nog een opmerking gemaakt over de gehandicapten en de staatssecretaris van VWS. Ik zal kijken of de afspraken die wij in het overleg hadden gemaakt, zijn nagekomen. Als dit niet het geval is, zal ik dit punt meenemen en proberen het verder uit te werken.

Ik vind het jammer dat de heer Stellingwerf persisteert in zijn amendement met betrekking tot de beheersing van de Nederlandse taal. De clause in het desbetreffende artikel betrof alles wat de Nederlandse taal in verband met de veiligheid vraagt. Bij alles waar dat niet het geval is kun je ook een andere taal spreken. Ik begrijp niet waarom dit niet goed is. Wij voeren geen taalbeleid op het gebied van het vervoer. Europa rukt tenslotte ook verder op. Daar is op zich ook niets op tegen.

Voorzitter. Ik kom te spreken over de ingediende moties. De motie op stuk nr. 47 gaat over het juridisch eigendom dat in publieke handen dient te zijn. Ik heb al gezegd dat dit ook het kabinetsstandpunt is. Ik heb dit vorig jaar in de nota die ik naar de Kamer heb gestuurd, al geschreven. De Raad voor het vastgoed van de rijksoverheid kent overigens geen beheerstaken. Je kunt het beheer daar dus niet onderbrengen. Als deze taak bij de overheid zou komen, dient deze te worden ondergebracht bij Domeinen. De Raad voor het vastgoed is meer een raad van toezicht. Ik begrijp dat de Kamer mij wil ondersteunen in mijn strijd tegen de NS. Ik ben haar daar zeer erkentelijk voor. Misschien kan de tekst gewijzigd worden, zodat er Domeinen komt te staan.

Voorzitter. Ik wil aanvaarding van de motie op stuk nr. 48 over vier tijdelijke rijksambtenaren sterk ontraden. Wij hebben de datum van 1 juli afgesproken. De mensen hebben daar zelf ook rekening mee gehouden. Er wordt op dit moment een profielschets opgesteld voor de nieuwe raad van commissarissen behoudens de president-commissaris. Ik zou er zelf ook bezwaar tegen hebben dat de DG-personenvervoer en de SG nog langer in de raad van commissarissen moeten zitten. Dat is heel lastig. Ik kan ze op dit moment nauwelijks gebruiken voor het dossier spoor vanwege de scheiding van petten. Ik houd dat niet al te lang vol. Ik vind dat er slimme commissarissen in de raad moeten komen die goed letten

Netelenbos

op wat wij belangrijk vinden. Daartoe zijn ook niet-ambtenaren in staat.

De motie op stuk nr. 49 gaat over de universele chipkaart. Op dit moment loopt de tenderprocedure. De heer Poppe geeft mij nog een half jaar de tijd, maar dat is veel te genereus. Laten we het proces gewoon afmaken. Ik heb geen behoefte aan deze motie, omdat wij het sneller doen. Als het tussen nu en een paar maanden echt fout gaat, hebben we een heel ander probleem.

De motie op stuk nr. 50 gaat over de opname van een eenduidige uniforme grondslag voor de waardebepaling. Dit is een enorm probleem. Het is onmogelijk. Als de Kamer mij opdraagt om een grondslag voor de waardebepaling uit te werken, dan wil ik dat graag toezeggen. Eenduidig is echter een woord waarvan alle experts zeggen dat het onmogelijk is.

De heer **Van Walsem** (D66): Als de minister toezegt om het verder uit te werken, nemen wij daarmee genoegen. Wij trekken dan de motie in.

De **voorzitter**: Aangezien de motie-Van Walsem/Hofstra (27482, 27216, nr. 50) is ingetrokken, maakt zij geen onderdeel van de beraadslaging meer uit.

Minister **Netelenbos**: Ik heb al iets gezegd over de motie van de heer Eurlings op stuk nr. 51 over de benchmarking. Ik wil dat toezeggen. Ik weet niet of dat nog onderstreept moet worden door een motie, maar dat lijkt mij iets wat wij kunnen uitwerken.

De motie op stuk nr. 52 vraagt om de benoeming van één commissaris op voordracht van de reizigersorganisaties. Ik zal eens wat vertellen. Een van de allergrootste reizigers was de heer Timmer. Die zou dus aan die eis voldoen. De heer Eurlings zegt immers dat er iemand in moet zitten met veel ervaring, zodat hij weet waarover hij spreekt.

De heer **Eurlings** (CDA): Dat is een misvatting. Hij zou niet aan die criteria voldoen. Deze motie spreekt immers uit dat de gezamenlijke reizigersorganisaties iemand voordragen. Een bedrijf kan iemand op basis van zijn kwaliteiten wel of niet geschikt verklaren. Het kan in een uiterste geval ook aangeven dat een bepaalde man of vrouw het niet

aankan, maar dan dienen de reizigersorganisaties een nieuw iemand voor te dragen. Dat is overigens helemaal in lijn met de systematiek die bijvoorbeeld wordt gevolgd bij de IBG. Het is gewoon een vermaatschappelijking, een grotere aansluiting bij de consumentengroep waarop het bedrijf zich richt.

Minister **Netelenbos**: Volgens mij is het in strijd met de nieuwe wet over de structuur-NV's. Je kunt immers wel een aanbeveling doen, maar geen voordracht. Ik heb die wet niet en detail paraat, maar wij zullen goed moeten bekijken of dat wel spoort met de algemene systematiek van de wet. Ik zeg de heer Eurlings toe dat ik hem dat nog even schriftelijk laat weten. Iets wat niet spoort met algemeen beleid, kan natuurlijk ook niet gelden voor reizigers.

De heer **Eurlings** (CDA): Is de minister op z'n zachtst gezegd niet tegen de bedoeling van deze motie? Als de wet aangeeft dat "op voordracht van" niet kan en dat dit "op aanbeveling van" moet zijn, ben ik bereid om een woord in die motie te veranderen. Daar gaan we natuurlijk niet over kissebissen. De minister laat het oordeel over deze motie dus aan deze Kamer over?

Minister **Netelenbos**: Nee, ik ben van mening dat het zo niet moet. Ik zal de heer Eurlings laten weten hoe het juridisch zit, zodat in de motie in ieder geval wordt gesproken over iets wat mogelijk is. Dan moet de Kamer maar beslissen.

De motie-Eurlings op stuk nr. 53 gaat over de kleine aanpassingen. Hij dient deze motie in voor het geval het amendement niet wordt aangenomen. Sommige aanpassingen zijn echt het gevolg van keuzes die worden gemaakt door het reizigersbedrijf. Ieder jaar sluit ik contracten af met de RIB waaruit blijkt in welke zaken wordt geïnvesteerd. Bij die contracten wordt geld gelegd en daarvoor moet men leveren. Als men keuzes maakt die leiden tot investeringen die niet in de planning zijn verwerkt, moet men zelf afwegen of men dit eigen beleid doorzet of niet. Ik heb er echt helemaal geen trek in dat de Nederlandse Staat als het ware automatisch in financiële zin wordt aangesproken op een beslissing van

een reizigersbedrijf. Dat is de wereld op zijn kop. Zijn die investeringen noodzakelijk, dan worden zij afgewogen tegen andere noodzakelijke investeringen. Bij het kleine grut gaat het echter heel vaak om dingen die voortvloeien uit keuzes van het reizigersbedrijf zelf. Ik wil niet afhankelijk worden van beslissingen van derden, want dat is een foute verhouding voor de minister, die op de belastingcenten moet letten.

De heer **Eurlings** (CDA): Het lijkt wel of de minister reageert op het amendement op stuk nr. 19 van de heer Stellingwerf. In dat amendement wordt namelijk gezegd dat dit onder de financiële verantwoordelijkheid van de minister moet vallen.

De CDA-fractie wil de basisverantwoordelijkheid bij de overheid laten. Daar is veel over gediscussieerd. In de motie op stuk nr. 53 wordt echter gezegd dat dergelijke kleine aanpassingen via de gebruikersheffing worden geregeld, en dus niet via individuele contracten. Volgens mij heeft de minister in haar termijn de gebruikersheffing als een van de mogelijkheden genoemd. Zo onredelijk kan deze motie voor de minister dus niet zijn.

Minister **Netelenbos**: Ik heb een- en andermaal met de NS over dit thema gesproken. Zij hebben mij niet kunnen overtuigen. Ik vind het heel vervelend dat dit thema voortdurend terugkomt, terwijl het te maken heeft met beslissingen die door derden, door een reizigersbedrijf, worden genomen. Als het een verstandige investering is, is die in het programma opgenomen als ik dat kan betalen. Ik vind deze discussie onwenselijk. Ik ben tegen de motie.

De motie op stuk nr. 54 van de heren Eurlings en Dijsselbloem gaat over de invoering van prestatiebeloning voor het management. Ik ben tegen die motie. Wij willen toch goede bestuurders hebben voor zo'n reizigersbedrijf? Wij willen ons toch zeker niet bemoeien met datgene wat de raad van commissarissen moet leveren? Stel dat wij een kei kunnen krijgen die niet wil komen vanwege zo'n artikel, tel uit je winst. Ik ben ervoor dat de beste komt en dat men zich aan de afspraken houdt, maar ik ben hiertegen. Dan moeten wij dat voor iedereen doen in Nederland. Ik geloof dat dit nog nergens goed is geregeld, zeker niet in de sectoren waar wij over gaan,

Netelenbos

zoals het onderwijs. De minister van Onderwijs wil dit steeds agenderen, maar hij wordt door de Kamer teruggefloten.

De heer **Eurlings** (CDA): Wij hebben het over een managementcontract-benadering en daar hebben wij het in het onderwijs niet over, dat weet de minister beter dan wie dan ook. Ik durf de stelling aan dat iemand die met overtuiging zijn handtekening zet onder een afspraak, met een overheid die zich wel houdt aan haar verantwoordelijkheid voor infra, het extra graag doet, want hij kan er zelf veel bij winnen. Mijn vraag is: waarom deze koudwatervrees, terwijl prestatiebeloning bij steeds meer bedrijven onderdeel is van de beloningssystematiek?

Minister **Netelenbos**: Ja, maar u legt het op als een verplichting, dat is het verschil. Dat moet je van geval tot geval kunnen beoordelen. Stel dat iemand zo dapper is om over een klein, onrendabel lijntje te rijden, dan moet het ook.

De heer **Eurlings** (CDA): Nee, het gaat om de hoofdconcessie aan NS Reizigers. U moet de motie goed lezen. Ik heb mijn waardering voor de huidige interim-directie uitgesproken, maar wij kijken naar de verre toekomst. Als een directie een handtekening zet onder een concessie en zegt dat zij dat waarmaakt met een goede overheid, die haar verplichting waarmaakt, kun je die directie gedeeltelijk afrekenen naar prestatie. Het is altijd met een leverage.

Minister **Netelenbos**: Ik ben nog niet overtuigd. Ik ben er tegen en ik zou het echt onverstandig vinden, want ik ga voor de beste.

De motie op stuk nr. 55 over de kleine aansluitingen lijkt mij uitstekend. Laten wij maar eens inventariseren. Het is al eerder aan de orde geweest en het blijft in discussie. Dit gaat erover dat wij moeten rapporteren voor 2003.

De motie op stuk nr. 57 gaat over een haalbaarheidsonderzoek naar decentrale aanbestedingen en de regionale vervoerders. Dat heb ik al toegezegd. Gezien de veelheid van moties zou ik willen dat er eens wat af gaat, als het al is beloofd.

De motie op stuk nr. 58 gaat over de koppeling van tarieven voor regionale vervoerders. Deze

koppeling is door de aanbestedende provincie geëist. Syntus krijgt ook een vergoeding voor de prijsstijgingen, dus die eis vloeit niet voort uit dit voorstel. Ik ben ook van mening dat dit heel onlogisch zou zijn. Ik ben het eens met de strekking van de motie. Dit komt voort uit een eis van de provincie, die dat kennelijk wijs heeft geacht. Ik ben in gesprek met deze provincie, omdat ik vind dat er investeringen in nieuw materieel moeten worden gedaan. Er liggen een aantal raakvlakken met de NS, die moeten worden opgeschoond. Dat vloeit niet voort uit het wetsvoorstel, maar ik ben het wel eens met de strekking ervan.

Mevrouw **Halsema** (GroenLinks): Voorzitter. Ik heb er geen enkel bezwaar tegen als de minister mede naar aanleiding van mijn opmerkingen in tweede termijn een schriftelijke reactie geeft op mijn amendementen.

De **voorzitter**: Wij hadden al afgesproken dat de minister alle amendementen zou nalopen en eventueel een schriftelijke reactie daarop zou geven. Zeker nu wij pas over anderhalf week stemmen, lijkt mij dat een goede procedure. Maar dan moeten wij die schriftelijke reactie wel volgende week hebben.

Minister **Netelenbos**: Voorzitter. Ik zal dat doen.

Ik wil nog wel een opmerking maken over het zojuist ingediende amendement op stuk nr. 56. De indieners willen met dit amendement vastleggen dat de infrabeheerder in elk geval in beginsel tot taak heeft verkennende studies te verrichten. Daar ben ik heel erg tegen, omdat dit ook de hoofdfunctie van het departement van Verkeer en Waterstaat aantast. Er wordt een beeld geschetst van 60 zielige mensen die dan geen werk meer zouden hebben. In het kader van het opdrachtgeverschap worden heel veel taken uitbesteed. Wij doen lang niet alles zelf. Maar de volgorde der dingen moet wel juist zijn. Ik ontraad de Kamer derhalve ten zeerste de aanvaarding van dit amendement. Het geeft een gedwongen winkelnering waarvan ik in ieder geval niet gediend ben. Zo hoort het niet te gaan.

Voorzitter. Ik heb toegezegd dat ik alle amendementen nog eens schriftelijk van commentaar zal

voorzien. Ik zal ervoor zorgen dat de Kamer dat stuk woensdag ontvangt en hoop dat er de week daarop over deze wetsvoorstellen gestemd zal kunnen worden.

De algemene beraadslaging wordt gesloten.

De **voorzitter**: Zoals afgesproken zullen we over twee weken over de ingediende amendementen, de wetsvoorstellen en de moties stemmen.

Sluiting 18.48 uur

□

Lijst van ingekomen stukken, met de door de voorzitter terzake gedane voorstellen:

1. zes brieven van de voorzitter van de Eerste Kamer der Staten-Generaal, met de mededeling, dat zij in haar vergadering van 26 maart 2002 de haar door de Tweede Kamer toegezonden voorstellen van wet, gedrukt onder de nummers 26940, 27199, 27617, 27619, 28051 en 28081 heeft aangenomen.

De voorzitter stelt voor, deze brieven voor kennisgeving aan te nemen;

2. de volgende brieven:
een, van de minister van Buitenlandse Zaken, ten geleide van een reactie op het verzoek d.d. 12 februari 2002 over de actuele ontwikkelingen in de relaties tussen de Verenigde Staten en de Europese Unie, mede naar aanleiding van de buitenlandse politieke uitspraken van President Bush in zijn "State of the Union" op 29 januari 2002 (27925, nr. 52);

een, van de minister voor Ontwikkelingssamenwerking, over Afghanistan (27925, nr. 51);

een, van de staatssecretaris van Buitenlandse Zaken, ten geleide van vijf fiches die werden opgesteld door de Werkgroep Beoordeling Nieuwe Commissievoorstellen (BNC) (22112, nr. 226);

een, van de staatssecretaris van Onderwijs, Cultuur en Wetenschappen, ten geleide van de derde voortgangsrapportage leerlinggebonden financiering (27728, nr. 54);

een, van de minister van Defensie, over de informele bijeenkomst van de EU-ministers van defensie op 22