



Mevrouw Gerkens (SP)

© M. Sablerolle – Gouda

heb ik voorstellen gedaan voor de wijze van behandeling. Als aan het eind van de vergadering daartegen geen bezwaren zijn ingekomen, neem ik aan dat de Kamer zich met de voorstellen heeft verenigd.

Ik geef het woord aan de heer Te Veldhuis tot het uitbrengen van verslag namens de commissie voor het Onderzoek van de Geloofsbriefen.

De heer **Te Veldhuis**, voorzitter der commissie: Voorzitter. De commissie voor het Onderzoek van de Geloofsbriefen heeft de stukken onderzocht die betrekking hebben op de heren J.P. Rehwinkel te Amsterdam en S.A. Blok te 's-Gravenhage. De commissie is eenparig tot de conclusie gekomen dat zij terecht benoemd zijn verklaard tot lid van de Tweede Kamer der Staten-Generaal. De commissie stelt u daarom voor om hen toe te laten als lid van de Kamer. Daartoe dienen zij wel eerst de eden/verklaringen en beloften af te leggen, zoals die zijn voorgeschreven bij de wet van 27 februari 1992, Staatsblad 120.

De commissie verzoekt u tot slot om de Kamer voor te stellen, het volledige rapport in de Handelingen op te nemen.

De **voorzitter**: Ik bedank namens de Kamer de commissie voor haar

verslag en stel voor, dienovereenkomstig te besluiten.

Daartoe wordt besloten.

(Het rapport is opgenomen aan het eind van deze editie.)<sup>1</sup>

De **voorzitter**: De heren Rehwinkel en Blok zijn in het gebouw van de Kamer aanwezig.

Ik verzoek de griffier, hen binnen te leiden.

Nadat de heren Rehwinkel en Blok door de griffier zijn binnengeleid, leggen zij in handen van de voorzitter de bij wet voorgeschreven verklaringen en beloften af.

De **voorzitter**: Ik wens u van harte geluk met het lidmaatschap van deze Kamer en met uw terugkeer in onze Kamer. Ik verzoek u om de presentielijst te tekenen en na de schorsing van enkele minuten wederom uw zetel in te nemen.

De vergadering wordt enkele minuten geschorst.

Aan de orde is **het mondelinge vragenuur**, overeenkomstig artikel 136 van het Reglement van orde.

**Vragen** van het lid Gerkens aan de minister van Verkeer en Waterstaat over **de teruggaande service en stijgende prijzen in het openbaar vervoer**.

□

Mevrouw **Gerkens** (SP): Voorzitter. De afgelopen maanden bereiken mij voortdurend berichten over het openbaar vervoer waarvan ik niet vrolijk word. Loketten die sluiten, onveiligheid in de treinen, kinderwagens die niet mee mogen, ouderenkortingen in het openbaar vervoer die afnemen of zelfs in een aantal gemeenten dreigen te verdwijnen, treintaxi's die verdwijnen, korting op het stads- en streekvervoer en, als klap op de vuurpijl, de exorbitante verhogingen bij de trein. De minister heeft geen enkele actie ondernomen om deze ontwikkelingen te stoppen.

In antwoord op mijn schriftelijke vragen stelt de minister zelfs dat hij geen enkel instrument heeft om de prijsverhoging bij de NS tegen te gaan. Een afname van het aantal treinreizigers met maar liefst 3% door de tariefsverhoging lijkt hij dan ook voor lief te nemen. Eén van de maatregelen die de minister kan treffen is het bevriezen van de kosten die hij in rekening brengt bij de NS voor het gebruik van het spoor in 2002 en 2003. Dat kost de regering ruim 40 mln euro, waardoor de verhoging van de prijs van het treinkaartje zo'n 3% minder zal zijn. De kwaliteit van het spoor is de afgelopen tijd een van de grote veroorzakers van de vertragingen.

De minister gaat ook nog bezuinigen op het stads- en streekvervoer. Eén van de gevolgen daarvan is dat het buskaartje voor ouderen duurder wordt. Is de minister zich ervan bewust dat hij een van de veroorzakers is van deze prijsstijging? Kennelijk wil deze minister enkel voortvarend aan de slag met de problemen van de automobilist en geeft hij geen prioriteit aan het openbaar vervoer. Ik heb daarom de volgende vragen aan de minister.

Deelt de minister de opvatting dat het, met alle problemen die er zijn bij de NS, buitengewoon onredelijk is om met een verhoging van de

## Gerkens

treintarieven te komen? Deelt hij de mening dat deze verhoging mede wordt veroorzaakt door zijn beleid om de kosten voor het gebruik van het spoor te verhogen? Waarom eist de minister niet dat de tarieven worden bevroren zolang het op het spoor nog een rommeltje is? Vindt de minister niet dat door de bezuinigingen op het stads- en streekvervoer de sociale functie wordt uitgehold? Vindt hij dit aanvaardbaar?

De **voorzitter**: Het woord is voor de eerste keer aan de minister van Verkeer en Waterstaat. Ik zal dit niet elke keer zeggen, maar het is de eerste keer na de regeringsverklaring dat een minister van het nieuwe kabinet het woord voert. Wij heten hem welkom.

□

Minister **De Boer**: Voorzitter. In antwoord op de vragen van mevrouw Gerkens wil ik in eerste instantie ingaan op de vraag of het onredelijk is dat de NS de tarieven aanpassen. Ik denk niet dat dit onredelijk is. Het enige waarop wij een en ander kunnen beoordelen is het contract dat wij met de NS hebben gesloten. De NS en de overheid zijn samen een contract overeengekomen, waarin een aantal bepalingen is opgenomen waarin de tariefsverhoging wordt geregeld. Het gaat daarbij om een index en om een prijsverhoging van maximaal 2% die alsnog kan worden toegevoegd.

Het is een andere vraag of het redelijk is dat de NS dit nu op deze wijze doen. Ik heb daarover geschreven in antwoord op de vragen die mij daarover hebben bereikt. Ik heb toen gezegd dat ik mij wel afvraag of het in de geest is van de opmerkingen die de NS eerder hebben gemaakt, namelijk dat het serviceniveau eigenlijk niet op het niveau stond dat de reiziger van de NS mocht verwachten. In dat licht werd de zaak uitgesteld, wat de NS ook hebben aangegeven. Het is dan de vraag of het een consequente gedragslijn is om te zeggen: aan het eind van het jaar doen wij het alsnog. Daarbij moet wel worden bedacht dat de NS nooit met stelligheid hebben aangegeven dat het niet zou gebeuren. De NS hebben hun eigen bedrijfsvoeringen en moeten ervoor zorgen dat het kwaliteitsniveau omhooggaat; dat

kost geld. Als minister van Verkeer en Waterstaat kan ik, voor wat de bedrijfsvoering betreft, niet op de stoel van de NS gaan zitten. Het met de NS afgesloten contract is verder door deze Kamer goedgekeurd.

De bezuinigingen op het stads- en streekvervoer vormen een netelige kwestie; ook ik begrijp dat. In het Strategisch akkoord is daarover, en over de gevolgen, het een en ander opgenomen. Overigens ben ik van mening dat het stads- en streekvervoer een buitengewoon belangrijke functie heeft. Het kabinet zou niet moeten worden aangewreven dat het alleen kijkt naar de belangen van de automobilist; ook het openbaar vervoer is een heel belangrijke component van het beleid.

Mevrouw **Gerkens** (SP): Voorzitter. De minister heeft in ieder geval geen antwoord gegeven op mijn vraag of hij de mening deelt dat de verhoging van de treintarieven mede wordt veroorzaakt door het beleid van de minister om de kosten voor het gebruik van het spoor te verhogen. Mijn fractie heeft daartegen nogal wat bezwaren. De kwaliteit van het spoor blijft ver achter. Dit is mede een oorzaak van de vertragingen. Het lijkt ons redelijk om die verhoging nu niet door te voeren. Ik zou graag de mening van de minister daarover horen.

De minister zegt dat hij het weliswaar een onprettige situatie vindt, maar dat hij niet zoveel kan: mijn handen zijn gebonden. In het contract is een aantal zaken afgesproken en de NS blijven binnen dat contract. De vorige minister heeft zich echter hard gemaakt voor het bevroren van die tarieven. Heeft de huidige minister nu minder middelen, in verhouding tot de vorige minister, om die tarieven te bevroren? Een van de dingen die hij in het contact zou kunnen opnemen, is het hard vastleggen van de reizigersgroei bij de NS.

Ik heb de minister verder horen zeggen dat hij in het Strategisch akkoord nu eenmaal heeft afgesproken dat die bezuinigingen op het stads- en streekvervoer er komen en dat hij dit een netelige kwestie vindt. Hij heeft er echter wel zijn handtekening onder gezet. Zou hij zich niet hard moeten maken voor een verbetering van het stads- en streekvervoer in plaats van daarop te bezuinigen?

Minister **De Boer**: Voorzitter. De verhoging van de NS-tarieven bevat een component voor infrastructuur. Deze bedraagt 1,4%. Het lijkt mij niet reëel om dat op dit moment als overheid te bevroren. Het was al lange tijd bekend dat het eraan kwam; het is niet nieuw. Het zou verkeerd zijn om dit bij de overheid neer te leggen. Het is onderdeel van het met NS gesloten contract. Dat punt kun je niet zomaar isoleren. Overigens baseer ik mij – waarschijnlijk net als de Kamer – bij alles wat ik hierover zeg, op wat ik in de pers heb gelezen. De brief van de NS-directie waarin de tariefsverhogingen worden aangekondigd, ligt namelijk nog niet bij mijn ministerie. De brief zou de motivatie van de tariefsverhogingen moeten bevatten. Eigenlijk kan ik er dus officieel nog niets over zeggen; ik moet de inhoud van de brief toetsen aan het contract.

Mevrouw **Gerkens** (SP): De minister zegt duidelijk: ik heb wel een middel, maar dat wil ik niet gebruiken.

Minister **De Boer**: Er is een middel, maar dat is altijd al onderdeel geweest van het gesloten contract. Voor de NS is dat volstrekt niet nieuw. In dat licht begrijp ik dan ook niet dat dit nu wordt opgevoerd. Het betekent namelijk dat wij als overheid de NS voor een stuk gaan financieren.

Mevrouw **Gerkens** (SP): U wilt het dus niet gebruiken?

Minister **De Boer**: Dat lijkt mij heel onverstandig.

Mevrouw **Dijksma** (PvdA): Voorzitter. Ik wil de minister aanspreken op zijn verantwoordelijkheid voor de situatie bij de NS en de tariefsverhogingen. Afgelopen vrijdag zei de minister in De Telegraaf: die tariefsverhogingen zijn buitengewoon teleurstellend, maar mea maxima culpa, ik kan er niets aan doen. Wie kan er in Nederland dan nog wel iets aan doen? De minister heeft in ieder geval de middelen om met de NS in gesprek te gaan. De brief ligt nog niet op uw bureau, dus u kunt nog opnieuw beginnen en met een andere houding de NS tegemoet treden. Bent u het met mij eens dat u de eerste zou moeten zijn die de NS houdt aan de belofte die zij zelf hebben gedaan dat zij de

## De Boer

reizigers niet de trein uit zouden jagen met hogere prijzen zolang de service slecht is?

Minister **De Boer**: Ik meen zeker dat de minister zijn verantwoordelijkheid moet nemen, maar binnen hetgeen er in het contract is afgesproken dat ook door deze Kamer is goedgekeurd. U kunt nu wel tegen de NS zeggen dat u het niet consistent vindt dat de tariefsverhoging naar uw mening op een moment komt waarop de kwaliteit te wensen overlaat, maar dan komt u weer in een vicieuze cirkel terecht. Als u de service wilt verbeteren, betekent dat ook dat er in de bedrijfsvoering kosten moeten worden gemaakt.

Mevrouw **Dijksma** (PvdA): Voorzitter, nog één keer als u het mij toestaat.

De **voorzitter**: Nee, ik sta het niet toe. U mag een vraag stellen, daar hebt u een minuut de tijd voor. Zo zijn de regels.

Mevrouw **Dijksma** (PvdA): Ik vind het antwoord teleurstellend, want je kunt wel van twee walletjes willen eten en het zelig vinden voor de reizigers, maar je doet er niets aan...

De **voorzitter**: U spreekt gewoon door alsof ik hier niet zat?

Mevrouw **Dijksma** (PvdA): Het spijt mij, voorzitter.

De **voorzitter**: En oprecht, hoop ik.

De heer **Eurlings** (CDA): Voorzitter. Ik heb namens de CDA-fractie al eerder gesteld dat de aangekondigde prijsverhogingen volgens de letter van de wet mogelijk zijn, maar dat zij tegen de geest daarvan zijn. De regels zijn bedoeld om te abrupte prijsstijgingen te voorkomen. Als je op 31 december nog snel gaat verhogen en dan op 1 juli weer, dan heb je een stevige verhoging in een halfjaar tijd. Daar komt bij dat de NS wel degelijk hebben gezegd dat zij in 2002 geen prijzen willen verhogen. Dan zou je denken: dus ook per 31 december niet. Verder zijn de regels ook bedoeld om het vertrouwen van de reiziger terug te winnen, omdat de kwaliteit van het vervoer zo slecht was. De minister is net aangetreden. Hij gaat kennis maken met de NS-directie of heeft dat misschien al gedaan, maar er zal vast nog een

goed gesprek komen. Waarom stelt hij nu niet duidelijk dat de prijsverhoging – zoals hij dit ook via de pers duidelijk maakte – tegen de geest van de regels is? Waarom haalt hij niet het onderste uit de kan om de NS zelf tot minder snelle prijsstijgingen te bewegen? Is hij daartoe bereid en wil hij daarover de Kamer binnen enkele weken informeren?

Minister **De Boer**: Ik heb voor de bekendmaking met de directie van de NS kennisgemaakt. Ik heb daarop ook publiekelijk gereageerd, hetgeen u ongetwijfeld gehoord hebt. Of het in de geest is van hetgeen men gezegd heeft, is de vraag. Ik zal daarover met de NS spreken, zoals ik al aangaf. Toch laat dat onverlet dat er een contract ligt en dat contract kent geen andere interpretatie, hoewel ik het eens ben met de opmerking dat het bijzonder is als, ondanks afspraken, toch het voornemen wordt uitgesproken om de prijzen van treinkaartjes binnenkort te verhogen.

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): De klant heeft dit niet verdiend. De treinen rijden nog steeds niet op tijd. Vergeleken met het eerste halfjaar is er geen sprake van vooruitgang. Ik wijs de minister erop dat het contract door zijn voorganger is goedgekeurd. De Kamer moet echter met de verlenging daarvan nog instemmen. Hierover moet dus nog worden gesproken.

De verträgenen bij de NS worden door de NS zélf veroorzaakt, maar ook door de slechte kwaliteit van het materiaal en achterstallig onderhoud. Het spoor is uitgewoond. De minister vraagt ieder jaar meer geld voor het spoor. In zijn antwoord klinkt door dat hij het niet terecht vindt dat de treinkaartjes duurder worden omdat bijvoorbeeld de verträgenen nog steeds niet zijn opgeheven. Is het dan wel terecht dat de minister die mede verantwoordelijk is voor deze verträgenen en het slechte onderhoud van het spoor meer geld voor hetzelfde spoor vraagt? Hij zou hiervan moeten afzien tot het moment waarop er geen sprake meer is van deze ernstige verträgenen. Dit lijkt mij consistent beleid. Het gaat om 20 mln euro per jaar. Ik vraag de minister met klem of hij dit jaar en volgend jaar geen extra geld wil vragen totdat de kwaliteit van het spoor op orde is. Dan is er reden om meer geld te vragen.

Minister **De Boer**: Deze vraag is reeds gesteld. Ik heb daarop geantwoord dat ik dat niet van plan was. Er is extra geld geoormerkt voor onderhoud. Ik ben het met u eens dat er extra verträgenen optreden vanwege achterstallig onderhoud. De punctualiteit zit niet op het niveau dat de reiziger mag verwachten. Door het wegwerken van dat achterstallig onderhoud moet de punctualiteit verder worden verhoogd.

De heer **Van der Staaij** (SGP): Ook de fractie van de SGP vindt de forse prijsstijging beleidsmatig ongewenst. Kan de minister klip en klaar aangeven of hij zo'n prijsverhoging ook politiek ongewenst acht? Als dat inderdaad zo is, deelt hij dan onze mening dat het contract in ieder geval wel de ruimte biedt om van zo'n prijsstijging af te zien? En welke mogelijkheden ziet hij met betrekking tot bedragen die van de NS naar de overheid komen onder andere in de infraheffing, om de NS te prikkelen van zo'n prijsverhoging af te zien?

Minister **De Boer**: Gedeeltelijk komen dingen terug, maar het beleid ten aanzien van de tarieven is vastgelegd. Dat is onderdeel van het contract. De vraag blijft, of nog met de directie van de NS gesproken moet worden over het feit dat een en ander weinig consistent is met het oog op wat zij in het begin van het jaar aan de reizigers heeft gemeld. Bovendien is de punctualiteit niet echt gestegen; die was de eerste zes maanden ongeveer 82%.

De vraag over de infraheffing is reeds aan de orde geweest.

Mevrouw **Giskes** (D66): D66 is heel blij te horen dat deze minister vindt dat het kabinet niet meteen de naam moet krijgen alleen voor auto's te zijn en niets op te hebben met het openbaar vervoer.

De minister zegt dat hij het voorstel van de NS nog niet heeft ontvangen en het slechts uit de krant heeft vernomen. Waarom heeft hij dan niet de kans aangegrepen om nog even te wachten met reageren, wetende wat hij met het OV wil en welke concrete voorstellen er zijn ten aanzien van het autobeleid? Het zou toch goed zijn als daar sprake was van een bepaald evenwicht. Waarom deze gretige reactie? Waarom probeert hij niet maximaal tegen dit voorstel van de NS in te gaan?

## De Boer

Minister **De Boer**: Gretig geenszins, maar ik weet wat er in het contract is vastgelegd. Ik weet ook wat ik ervan vind en dat heb ik publiekelijk kenbaar gemaakt. Het gesprek met de directie van de NS moet nog plaatsvinden. Dat gebeurt uiteraard op het moment dat de brief met de motivering op mijn tafel ligt. Dan kan ik het voorstel naast het contract houden. In het gesprek met de directie van de NS kunnen dan ook de hier gemaakte opmerkingen worden meegenomen. Er moet een onderscheid gemaakt worden tussen hetgeen contractueel is vastgelegd en de vraag of hier sprake is van een consistente gedragslijn.

Mevrouw **Huizinga-Heringa** (ChristenUnie): De ChristenUnie vindt het ongewenst dat de concurrentiepositie van het openbaar vervoer verslechtert ten opzichte van die van de auto.

In het Strategisch akkoord wordt een verbetering van het openbaar vervoer aangekondigd door middel van extra impulsen. Waaraan zal de treinreiziger dat merken en hebben die extras impulsen ook gevolgen voor de prijsverhouding tussen trein en auto?

Minister **De Boer**: Het is ongewenst als de prijsverhogingen bij het OV ertoe leiden dat er méér reizigers gebruik gaan maken van de auto. Een dergelijk ongewenst effect beogen wij natuurlijk niet. Het is juist goed als de bezettingsgraad van de treinen toeneemt; het is erg belangrijk dat dit gebeurt.

Met betrekking tot uw laatste opmerking, mevrouw Huizinga, wijs ik erop dat er aan de ene kant maatregelen zijn op het terrein van het openbaar vervoer en dat er aan de andere kant maatregelen zijn vastgelegd in het Strategisch akkoord met betrekking tot de auto's en de mobiliteit.

De heer **Jense** (LN): Voorzitter. Met de verzelfstandiging van de NS lijkt de dienstverlening in de loop van de jaren alleen maar verder afgenomen te zijn, maar dat is een andere discussie. Ik wil de minister nu concreet het volgende zeggen, omdat ik vind dat hij nogal veel schermt met het contract. Ik denk dat wij in de vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat eens van gedachten moeten wisselen over de vraag of dat contact nog wel

up-to-date is in het kader van de prijs-kwaliteitverhouding. Wellicht zullen wij met elkaar eens wat andere regels moeten gaan vaststellen.

Minister **De Boer**: Voorzitter. Ik ben altijd bereid om nog eens over prijs en kwaliteit te praten. De heer Jense zegt dat ik mij wel erg vasthoud aan het contract dat er ligt, maar er is ook niet veel anders om je aan vast te houden. Dat is de ene kant. De andere kant – ik heb dat al gezegd – betreft de vraag hoe het zich verhoudt tot het kwaliteitsniveau dat de reiziger op dit moment van de NS krijgt voorgeschoteld.

De **voorzitter**: Er mogen nog twee vragen gesteld worden. De een na laatste wordt gesteld door de heer Rehwinkel, die dus al meteen na zijn beëdiging aan de slag gaat.

De heer **Rehwinkel** (PvdA): Voorzitter. De minister heeft aanvankelijk gezegd dat hij het teleurstellend vindt voor de reiziger, maar dat hij er niets aan kan doen. Zou hij aan het eind van deze vragenronde langzamerhand niet duidelijk moeten zeggen dat hij het teleurstellend vindt voor de reiziger en dat hij er iets aan gaat doen om die teleurstelling van de reiziger weg te nemen?

Minister **De Boer**: Voorzitter. Ik heb gezegd dat ik het teleurstellend vind, maar ik heb niet gezegd dat je dan niets meer kunt doen. Ik heb gezegd dat ik bereid ben om hier met de NS-directie over te praten. Nogmaals, aan de ene kant is er dat contract en aan de andere kant de teleurstelling van de reiziger over het serviceniveau. Ik kan mij die teleurstelling overigens goed voorstellen. Ik denk dat ik dit in het gesprek met de NS zal meenemen.

De heer **Hofstra** (VVD): Voorzitter. De VVD-fractie vraagt zich af of er nog wel een geldig contract is. Wij praten niet over het overgangscontract, want dat liep tot 1 juli 2001. Vervolgens is dit verlengd tot 31 december 2001 en toen nog een keer tot 1 juli 2002. Nu herinner ik mij dat er een artikelje in staat dat bepaalt dat het maar twee keer verlengd mag worden. Met andere woorden: kan de minister zich straks niet op de nieuwe spoorwegwetgeving beroepen?

De railinfraheffing is een heel goed middel. Dat is al jaren bekend en dat moeten wij ook zeker toepassen. Ik wil nog graag van de minister weten of de NS dat in redelijkheid kunnen gebruiken als argument om nu relatief hoge tariefswijzigingen door te voeren.

Minister **De Boer**: Voorzitter. De railinfraheffing is voor mij ook iets wat vastgelegd is en dus vaststaat. Ik vind dan ook niet dat de NS zich daar in deze fase in redelijkheid op kunnen beroepen. Dat zou niet reëel zijn.

Uit de eerste vraag van de heer Hofstra blijkt dat hij buitengewoon goed ingevoerd is in dit dossier. Ik moet daar een andere keer op terugkomen, want die vraag kan ik op dit moment gewoon niet beantwoorden.

---

**Vragen** van het lid Lambrechts aan de staatssecretaris van Onderwijs, Cultuur en Wetenschappen over de **dreigende ondergang van Kennisnet**.

Mevrouw **Lambrechts** (D66): Mijnheer de voorzitter. Vorige week werden wij opgeschrikt door een artikel in de Volkskrant waarin gesproken werd van de ontmanteling van Kennisnet. Het feestje van de opening is amper voorbij en nu kunnen wij alweer de begrafenis gaan organiseren, aldus de directeur van de Stichting Kennisnet. Dat is buitengewoon slecht nieuws voor het onderwijs. Feit is dat de ICT-ontwikkeling in het onderwijs grotendeels met projectgeld tot stand is gebracht. Feit is ook dat het overdrachtsdossier aangeeft dat voor de voortgang op het huidige niveau extra geld nodig is. Feit is echter ook dat wij de minister-president tijdens de regeringsverklaring hebben horen zeggen dat er niet bezuinigd wordt op het onderwijs, ook niet in het jaar 2003. Dat gaf hoop, maar die hoop dreigt nu weer de bodem te worden ingeslagen. En dat aan het begin van het schooljaar, alsof scholen al niet genoeg aan hun hoofd hebben.

De D66-fractie wil weten wat er aan de hand is. Hebben scholen reden om zich ongerust te maken? Het zal toch niet waar zijn dat wij 1,3 mld investeren om Kennisnet van de grond te tillen, alle scholen op het