

28ste vergadering

Dinsdag 25 november 2003

Aanvang 14.00 uur

Voorzitter: Weisglas

Tegenwoordig zijn 139 leden, te weten:

Van Aartsen, Aasted Madsen-van Stiphout, Adelmund, Albayrak, Algra, Aptroot, Arib, Van As, Atsma, Van Baalen, Bakker, Baemans, Van Beek, Blok, Blom, Van Bochove, Boelhouwer, Van Bommel, Bos, Van den Brand, Van den Brink, Brinkel, Bruls, Buijs, Bussemaker, Van de Camp, Cornielje, Çörüz, Crone, Van Dam, Depla, Dezentjé Hamming, Van Dijk, Van Dijken, Dijsselbloem, Douma, Duivesteijn, Duyvendak, Eerdmans, Eijsink, Eski, Eurlings, Ferrier, Van Fessem, Fierens, Geluk, Van Gent, Gerkens, De Grave, Griffith, De Haan, Van Haersma Buma, Van der Ham, Hamer, Haverkamp, Heemskerk, Van Heemst, Herben, Hermans, Hessels, Van Heteren, Van Hijum, Hirsi Ali, Hofstra, Ten Hoopen, Huizinga-Heringa, Jager, Joldersma, Kalsbeek, Kant, Karimi, Koenders, Koopmans, Kortenhorst, Kraneveldt, De Krom, Kruijssen, Van der Laan, Lazrak, Leerdam, Van Lith, Van Loon-Koomen, Luchtensveld, Marijnissen, Mastwijk, Van Miltenburg, Mosterd, Nawijn, De Nerée tot Babberich, Van Nieuwenhoven, Noorman-den Uyl, Van Oerle-van der Horst, Omtzigt, Oplaat, Örgü, Ormel, De Pater-van der Meer, Rambocus, Rijpstra, Rouvoet, Samsom, Schippers, Schreijer-Pierik, Slob, Smeets, Smilde, Smits, Snijder-Hazelhoff, Spies, Van der Staaij, Straub, Szabó, Terpstra, Tichelaar, Timmer, Timmermans, Tjon-A-Ten, Tonkens, Varela, Van Velzen, Vendrik, Verbeet, Verburg, Verdaas, Vergeer, Verhagen, Vietsch, Visser, Vos, Bibi de Vries, Jan de Vries, Klaas de Vries, Van Vroonhoven-Kok, Weekers, Weisglas,

Wilders, Van Winsen, De Wit en Wolfsen,

en de heren Donner, minister van Justitie, Brinkhorst, minister van Economische Zaken, De Geus, minister van Sociale Zaken en Werkgelegenheid, Hoogervorst, minister van Volksgezondheid, Welzijn en Sport, De Graaf, vice-minister-president, minister voor Bestuurlijke Vernieuwing en Koninkrijksrelaties, mevrouw Verdonk, minister voor Vreemdelingenzaken en Integratie, de heer Van Geel, staatssecretaris van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer, mevrouw Schultz van Haegen-Maas Geesteranus, staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat, de heer Rutte, staatssecretaris van Sociale Zaken en Werkgelegenheid, en mevrouw Ross-van Dorp, staatssecretaris van Volksgezondheid, Welzijn en Sport.

□

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

Dittrich en Lambrechts;

De Ruiter en Van der Vlies, wegens ziekte;

Stuurman en Sterk, wegens ziekte, de gehele week;

Dubbelboer en Waalkens, wegens bezigheden elders.

Deze berichten worden voor kennisgeving aangenomen.

De **voorzitter**: De ingekomen stukken staan op een lijst die op de tafel van de griffier ter inzage ligt. Op

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

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

Vragen van het lid Gerkens aan de minister van Economische Zaken en de staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat over **de uitspraak van minister Brinkhorst inzake verslechtering bij de spoorwegen vanwege de verzelfstandiging**.

De **voorzitter**: Deze middag hebben wij slechts één serie vragen. De staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat, die hiervoor ook is uitgenodigd, is nog onderweg. Ik kan niet anders dan de waarheid vertellen: zij zit vast in een file. Deze bevindt zich echter dicht bij het Kamergebouw. Tenzij de vragensteller, mevrouw Gerkens, er grote bezwaren tegen heeft, wil ik voorstellen om desondanks te beginnen. Wij zitten namelijk in een rechtstreekse televisie-uitzending en ik zou het vervelend vinden om de vergadering nu te schorsen. Helaas kan ik niets omdraaien omdat er maar één serie vragen is. Het woord is aan mevrouw Gerkens. Ik zie dat de staatssecretaris binnenkomt; alle problemen lossen zichzelf op!

□

Mevrouw **Gerkens** (SP): Voorzitter. Ik zal de staatssecretaris even de tijd gunnen om te gaan zitten. Ik ben blij dat zij er ook bij kan zijn. Circa 100

Gerkens

jaar geleden waren wij er trots op dat wij naar één nationale spoorwegmaatschappij gingen. Een aantal jaar geleden hebben wij, gestimuleerd door het neoliberalistische denken, toch maar weer besloten om dit los te laten en de spoorwegen op te knippen. Volgens mij is dat een verlies geweest. De verzelfstandiging van de NS kan per definitie geen succes worden. Hiervoor zijn drie redenen.

Wie is nu verantwoordelijk voor de NS? Iedere keer wanneer ik daarover het afgelopen jaar vragen stelde, wezen de NS naar de minister en wees de minister naar de NS. Met de staatssecretaris zal dit hetzelfde gaan.

De bedrijven zijn opgeknipt in NS Reizigers, een onderhoudsbedrijf voor het spoor en mensen die de capaciteit op het spoor verdelen. Het bureaucratische gehalte is enorm toegenomen, waardoor niemand meer weet waarom wij stilstaan op het spoor; vele reizigers hebben dat al meegemaakt.

Er is gewoon geen concurrentie mogelijk op het spoornet. Dat de verzelfstandiging is mislukt, blijkt onder andere uit rapporten van NYFER, onderzoek onder de reizigers en onderzoek van de Volkskrant afgelopen zaterdag.

Zelfs onze eigen minister van Economische Zaken zegt nu dat de verzelfstandiging niet goed is geweest: "Het lijkt hier af en toe wel Polen in de jaren zeventig." Ik ben blij dat nu een minister, zelfs een liberale minister, deze uitspraken doet. Ook bij dit kabinet lijkt nu het besef door te dringen dat wij met de verzelfstandiging van de NS op het verkeerde spoor zitten. Dit biedt volgens mij openingen.

Hoe gaan wij nu samen verder? Is de minister van Economische Zaken het met mij eens dat de verzelfstandiging van de NS moet worden teruggedraaid? Wat gaat hij doen om dat traject in te zetten?

Deelt de staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat de mening van haar collega en van de grote meerderheid van de reizigers dat de verzelfstandiging van de NS is mislukt? Hoe gaat zij de problemen samen met de minister van EZ aanpakken? Ik wijs beide bewindslieden er overigens op dat Nederland niet het eerste land is waar tot deze conclusie wordt gekomen. Ook in Engeland is men inmiddels tot inkeer

gekomen en is men bezig met het terugdraaien van de privatisering.

□

Minister Brinkhorst: Voorzitter. Ik ben buitengewoon verheugd dat mijn ietwat ironische opmerkingen de aandacht van de geachte afgevaardigden hebben getrokken. Ten overvloede zal ik hier herhalen dat ik in dit verband het stijlmiddel van de ironie heb gebruikt. In sommige gevallen schijnt dat echter niet altijd even goed te vallen. Blijkbaar moet men tegenwoordig satire gebruiken om nog de aandacht te trekken. Overigens was het niet mijn bedoeling om aandacht te trekken. In dit interview ging het mij erom dat wij steeds de vraag aan de orde moeten stellen: hoe borg je als overheid het publieke belang? Daarbij gaat het bijvoorbeeld om de vraag: hoe bevorder je het aantal reizigerskilometers van het openbaar vervoer? Daar gaat uiteraard niet de minister van Economische Zaken over, maar de staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat. Dat is eigenlijk ook mijn antwoord. Als minister van Economische Zaken heb ik de taak om er in algemene zin voor te zorgen dat de marktorderingspolitieke dimensie aan de orde is wanneer er geprivatiseerd wordt of wanneer er voorstellen zijn voor een verzelfstandiging. Een enkele keer gebruik je daar wel eens een ironische opmerking bij, maar er is geen sprake van enig verschil van mening tussen de staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat en ondergetekende. Ik prijs mij gelukkig tot een kabinet te behoren waarin de eenheid van het kabinetsbeleid bovenaan staat.

□

Staatssecretaris Schultz van Haegen-Maas Geesteranus:

Voorzitter. Nu zien wij toch maar weer de effecten van satire.

Mevrouw Gerkens vraagt mij of wij in navolging van Engeland de privatisering van de spoorwegen terugdraaien. Ik dacht dat wij dat uitgebreid hadden besproken bij de begrotingsbehandeling. Ik heb toen al aangegeven dat er bij de NS geen sprake is van privatisering, maar van verzelfstandiging, en dat wij naar aanleiding van het reilen en zeilen van zowel NS als ProRail gezamenlijk met de Kamer korte tijd geleden tot

de conclusie zijn gekomen dat een aantal afhankelijkheidsrelaties anders moet worden ingevuld. De Spoorwegwet, de Concessiewet, de AmvB's waarover wij donderdag zullen spreken en later de beheers- en vervoersconcessie zullen ervoor zorgen dat zich de knelpunten uit het verleden in de toekomst niet meer voordoen of in mindere mate. Naar mijn mening heeft niet de verzelfstandiging de problemen veroorzaakt, maar vooral de invulling van de verzelfstandiging en de onderlinge afhankelijkheden van de verschillende organisaties. Wij werken aan een versterking. De Kamer is daar ook direct bij betrokken via de Spoorwegconcessiewet en via de beheers- en vervoersconcessie. Daarnaast staat er voor 2006 sowieso een evaluatie van de gehele organisatie op de agenda. Ik vraag mij af wat er nu nieuws aan de hand zou zijn, vergeleken met wat ik u bij de begrotingsbehandeling heb verteld. Ik zit nog steeds op precies dezelfde lijn.

Mevrouw Gerkens (SP): Voorzitter. De minister van Economische Zaken zegt dat hij het ironisch heeft bedoeld. Met die ironie heeft hij wel verwoord wat vele reizigers continue denken en waar een miljoen reizigers dagelijks mee te maken krijgt, namelijk de verslechtering van het openbaar vervoer in Nederland en van de spoorwegen in het bijzonder. De minister houdt zich terecht bezig met de borging van het publieke belang. Ik denk dat hij vanuit dat gevoel zijn uitspraken heeft gedaan. Daarom wil ik de minister van Economische Zaken vragen of hij het publieke belang van de reiziger op dit moment goed geborgd acht of dat hij hier en daar nog gaten ziet.

De staatssecretaris wijst erop dat wij straks een concessiewet krijgen. Zij ziet het hoofdprobleem niet in de verzelfstandiging, maar in hoe de onderlinge relaties zijn ingevuld. Dat probleem kennen wij echter al jaren en wij hebben ook al van alles gedaan. Er zijn verbeterplannen gemaakt, wij laten eisen vallen, wij veranderen dit en dat. Toch wordt het er alleen maar slechter op. Wat geeft de staatssecretaris nu aanleiding om te denken dat het beter zal worden? Moeten wij niet om de drie net genoemde redenen concluderen dat verzelfstandiging van het spoor een onmogelijkheid is

Schultz van Haegen-Maas Geesteranus

en dat het per definitie alleen maar slechter kan worden als wij hiermee doorgaan?

Minister **Brinkhorst**: Voorzitter. Ik ben buitengewoon verheugd dat ik met mijn ironie een snaar in de Nederlandse bevolking heb geraakt. Een lid van het kabinet moet dicht bij de bevolking staan. Als dat ook een snaar heeft geraakt bij mevrouw Gerkens, dan verheugt mij dat zeer, want het siert een minister om ook de gevoelens van Kamerleden te raken.

Onder de gegeven moeilijke omstandigheden vind ik dat de NS buitengewoon hun best doen. Het inhoudelijke antwoord hebt u van de staatssecretaris gehoord.

Staatssecretaris **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: U vraagt mij of er in de afgelopen jaren niet genoeg acties zijn ondernomen en of wij niet moeten concluderen dat het een verloren zaak is en dat wij de NS maar beter weer naar ons toe moeten trekken. Ik ben het niet met u eens. De afgelopen jaren is er ter zake veel gediscussieerd en dat heeft in april van dit jaar geleid tot het aannemen van de nieuwe Concessiewet. De concessies die nog vorm krijgen, zijn ook van heel recente datum. Hiermee komen er dus veranderingen tot stand.

Bovendien is pas verleden jaar van Rijkszijde geconcludeerd dat de investeringen in de infrastructuur (beheer en onderhoud) ook een grote rol spelen. Bij de begrotingsbehandeling is daar extra geld voor uitgetrokken. Voordat de eerste cent daarvan is uitgegeven, vraagt u ons om bij voorbaat te concluderen dat wat wij ondernemen om de trein weer aantrekkelijk te maken voor de reizigers, niet succesvol is. Dat doe ik niet. Ik vind namelijk dat wij op veel gebieden aan het werk zijn. Ik geloof zeker dat dit leidt tot het aantrekken van de betrouwbaarheid.

Mevrouw **Gerkens** (SP): Voorzitter. Volgens mij doen wij nu datgene wat het nog slechter maakt. Wij zetten het onderhoud namelijk op dezelfde afstand als de NS doen. Als die concessie door de NS niet goed wordt nageleefd, wat gaat de staatssecretaris dan doen?

Staatssecretaris **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Het onderhoud loopt via ProRail.

Mevrouw **Gerkens** (SP): U zegt dat de afspraken via de nieuwe concessies goed geregeld worden. Als de NS zich echter niet aan die afspraak houden, wat doet u dan? Mogen de NS dan niet meer over het spoor rijden? Wie komt er dan?

Staatssecretaris **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Wij zeggen niet tegen de NS dat zij niet meer over het spoor mogen rijden. In de beheerconcessies zullen wij afspraken maken. Dit geldt ook voor de vervoersconcessie waarmee de NS te maken hebben. Als men de beloftes verbreekt die in de concessies zijn vervat, alsook het onderlinge toegangscontract, is er een nieuwe situatie. Die kan ertoe leiden dat men niet over het spoor kan rijden. Er moet dan wel worden nagegaan waar het om gaat.

Mevrouw **Gerkens** (SP): Wie gaat er dan over het spoor rijden?

Staatssecretaris **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Dat probleem wordt niet opgelost, wanneer de regering het bestuur van de NS overneemt. Er is dan ook geen concurrentie op het spoor. Evenmin kunnen anderen dan over het spoor rijden. Nogmaals, daarmee los je niets op.

Een oplossing is dat heel duidelijk is wie waarvoor verantwoordelijk is. De drie partijen VW, ProRail en NS dienen het dan ook als één gezamenlijke verantwoordelijkheid te voelen dat de trein weer op tijd rijdt, dat het spoor betrouwbaar is en dat dit weer een aantrekkelijk vervoermiddel wordt.

De heer **Van Haersma Buma** (CDA): Voorzitter. Ik kan ironie zeer waarderen, maar ik vraag mij toch af of de minister zijn hele verhaal ironisch bedoeld heeft. Zo zei hij dat de dienstverlening achteruit is gegaan en dat er minder mensen met het openbaar vervoer reizen, alsook dat de NS minder treinen laten rijden. Dat zijn toch feitelijke constatering of is dat ook ironisch bedoeld? Zo ja, wat is precies de boodschap van de minister?

Minister **Brinkhorst**: Voorzitter. Het aardige van ironie is dat het selectief kan zijn. Wat de feitelijke vraag betreft, kan ik zeggen dat de staatssecretaris mij heeft weten te bevestigen dat de deelname aan het

openbaar vervoer niet is gegroeid. Welnu, dat is een feit en dit is niet ironisch bedoeld.

De heer **Hofstra** (VVD): Voorzitter. Dit is toch wel goedkoop gedrag van de minister van Economische Zaken. Hij heeft duidelijke taal gesproken. Daar houdt de VVD ook van. Nu zegt hij echter dat het een grapje was en dat het allemaal niet aan de orde is. Wij vestigen onze hoop dan ook maar liever op Verkeer en Waterstaat voor de oplossing van dit probleem.

Ik heb nog wel één feitelijke vraag. Als ik het goed heb begrepen, heeft de minister van Economische Zaken deze situatie vergeleken met de spoorwegen in Polen in de jaren zeventig. Ik was daar toen wel eens en ik kan zeggen dat de treinen daar onder een flink communistisch regime beter reden dan nu die van de NS. Is die verwijzing van de minister ook ironisch bedoeld?

Minister **Brinkhorst**: Voorzitter. Ik ben ontzettend blij dat ik hiervoor een kroongetuige heb in de Kamer.

De heer **Boelhouwer** (PvdA): Voorzitter. Ik constateer dat dit geen antwoord is op de vraag van de heer Hofstra. Het is wel ironisch voor alle reizigers die hun trein iedere dag te laat zien komen en/of daardoor een aansluiting missen dat de minister de stijffiguur van de ironie gebruikt om de toestand van het spoor aan te geven.

Binnenkort voeren wij overleg met de staatssecretaris over de Concessiewet in verband met de spoorwegen. Mede in het licht van het artikel dat daarover afgelopen zaterdag in de Volkskrant is verschenen, is het misschien nuttig dat wij vóór dat overleg een overzicht krijgen van alle verwachtingen, alle toezeggingen en alle gemaakte afspraken over de huidige positie van de NS. Dat lijkt mij uitermate relevant. Kan de staatssecretaris dit aanleveren, zodat dit bij het debat over de Concessiewet personenvervoer per trein een rol kan spelen?

Staatssecretaris **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Voorzitter. Het is toch bijzonder dat de discussie over het artikel uiteindelijk leidt tot opmerkingen over wat er bij het algemeen overleg van deze week moet worden aangeleverd. Het algemeen overleg

Schultz van Haegen-Maas Geesteranus

van aanstaande donderdag gaat over de AMvB's; later wordt een algemeen overleg gehouden over de beheers- en vervoersconcessie. Wil de heer Boelhouwer weten wat in het verleden is toegezegd aan de Nederlandse Spoorwegen over hun toegang tot het spoor?

De heer **Boelhouwer** (PvdA): Nee, ik wil weten welke toezeggingen zijn gedaan toen de concessieverlening aan de spoorwegen aan de orde was. Is toegezegd dat er meer reizigers, meer treinen, betere prestaties enz. zouden worden geleverd? Kan de staatssecretaris die toezeggingen nog eens op een rijtje zetten?

Staatssecretaris **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Voordat de beheers- en vervoersconcessie wordt behandeld, zal ik achterhalen wat is afgesproken en zal ik dit aan de Kamer doen toekomen als achtergrondinformatie.

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): Volgens mij waren de opmerkingen van minister Brinkhorst helemaal niet ironisch. Hij zegt dat er sprake is van slechtere dienstverlening, minder treinen en minder passagiers in de trein. Hij had hieraan kunnen toevoegen dat het slechter gesteld is met de punctualiteit, doordat minder treinen op tijd rijden. Blijkbaar wil hij deze harde constatering niet en public herhalen. Naar zijn zeggen en hij het debat over privatisering en liberalisering aanzwengelen. Hoe beoordeelt hij de plannen over de uitvoeringsbesluiten met betrekking tot de manier waarop de Nederlandse Spoorwegen verder moeten gaan en tot het onderhoud van het spoor? Deze plannen zijn gepresenteerd aan de Tweede Kamer. Wij behandelen ze in de komende weken. Het komt erop neer dat er in het kwadraat zal worden doorgemodderd. Het beleid van de afgelopen jaren wordt namelijk voortgezet. De Nederlandse Spoorwegen worden op grote afstand geplaatst en de overheid onthoudt zich de middelen om grip te houden op het bedrijf. Hoe vindt de minister die plannen, gezien vanuit zijn verantwoordelijkheid?

Minister **Brinkhorst**: Voorzitter. Het is op zichzelf terecht dat de heer Duyvendak de problematiek verbreedt tot het vraagstuk van de

privatisering. Wij komen nu tot de kern van de discussie. Ik heb namens het kabinet gezegd dat de ervaringen met privatisering op tal van gebieden, opgedaan in de afgelopen jaren, verder onder de loep moeten worden genomen. In het licht daarvan bereid ik een nota over privatisering voor. Het bewuste artikel waarnaar is verwezen, was een interview in het blad van MKB Nederland. Daarin staat dat ik geen blinde marktgelovige ben. Ik sta achter deze constatering. Ik ontloop mijn verantwoordelijkheden niet. Daarom vind ik dat wij moeten bestuderen hoe het publieke belang kan worden geborgd. In de afgelopen periode is sprake geweest van een terugtrekkende overheid op de terreinen waarvoor ik verantwoordelijk ben, namelijk een groot aantal netwerksectoren. Voordat wij verder privatiseren, wil ik hebben geconstateerd dat de overheid een betrouwbare rol kan spelen en dat belangen worden geborgd. Als dat zo is, is de discussie over privatisering over. Wij hebben het voldoende over ironie gehad. Dit is geen ironische opmerking; ik sta hiervoor. De Kamer kan mij hierop aanspreken. Ik ben niet verantwoordelijk voor de Nederlandse Spoorwegen. Ik zal in de nota opmerken wat daarmee moet gebeuren, maar niet voordat ik zal hebben overlegd met de staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat. Ik verwijs hierbij naar mijn eerdere opmerking over de eenheid van het kabinetsbeleid.

De heer **Van der Ham** (D66): De analyse van de minister en de opmerking van de staatssecretaris zijn wat mij betreft helder. De fractie van D66 is het hiermee eens. Het gaat op dit moment niet goed met het openbaar vervoer. Er zijn ontzettend veel tekortkomingen. Voor mij staat de uitspraak van de staatssecretaris tijdens de behandeling van de begroting van Verkeer en Waterstaat over punctualiteit voorop. Daaraan moet zij uiteindelijk voldoen. Treinen moeten meer op tijd gaan rijden. Zij heeft hier bepaalde opvattingen over en heeft beloftes gedaan. Zijn die voor de staatssecretaris nog even hard na de analyse van de minister van Economische Zaken? Is zij bereid die whatever it takes na te komen? Daarop zullen wij deze staatssecretaris, deze minister en dit kabinet uiteindelijk moeten afrekenen.

Staatssecretaris **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: De begrotingsbehandeling is nog zeer recent. Wat mij betreft, is er niets veranderd in datgene wat ik nu vind van punctualiteit en storingen ten opzichte van hetgeen ik er toen over heb gezegd. Ook de analyse van de minister heeft er geen verandering in gebracht. Zijn analyse is dat het er de afgelopen jaren niet beter op is geworden. Vervolgens geeft hij aan dat dit noodzaakt om in de toekomst beter te kijken naar privatiseringen. Wij hebben een tijdje na de verzelfstandiging van de NS geconstateerd dat de onderlinge afspraken niet goed genoeg zijn. Daarom komen wij nu met de Concessiewet. Daarop kunnen wij beter sturen. De analyse van de minister heeft er dan ook niets aan veranderd. Die was voor de NS al eerder gemaakt. Dat is onder andere de reden geweest waarom de Concessiewet in de Kamer is besproken.

De heer **Hermans** (LPF): De minister van Economische Zaken stelt dat zijn opmerkingen in ironie zijn gemaakt. In ironie zit echter altijd een boodschap; het gaat niet alleen om het borgen van publieke belangen. Is hij nu van mening dat de situatie is verslechterd, hetzelfde is gebleven of is verbeterd?

Minister **Brinkhorst**: De geachte afgevaardigde stelt mij een prangende vraag. Eigenlijk kunt u de boodschap die ik heb gegeven in het interview zo samenvatten: bezint eer gij begint. Dat geldt niet alleen voor de burger, maar ook voor de overheid. De ervaringen met de privatiseringen in de afgelopen tien, twaalf jaar geven aan dat wij ons opnieuw moeten bezinnen voordat wij verder beginnen.

De heer **Van Hijum** (CDA): Dat is helder, maar welke conclusie verbindt de minister daaraan voor de NS? Wat is de strekking van zijn boodschap voor de NS? Wat moet de Kamer daarmee; wat moet de samenleving daarmee?

Minister **Brinkhorst**: Mijn conclusie is uiteraard geen andere dan die van de staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat. Zoals u heeft gemerkt, treden wij in deze zaak hand in hand op als een krachtig regeerduo. Ik heb het volle vertrouwen dat zij en ik

Schultz van Haegen-Maas Geesteranus

door dit debat gelouderd zijn en nog een keer een nader profiel zullen geven van wat er verder op het terrein van de privatisering zal moeten gebeuren.

Regeling van werkzaamheden



De **voorzitter**: Ik heb vandaag geen voorstellen. Het woord is aan mevrouw Kant.

Mevrouw **Kant** (SP): Voorzitter. Wij beginnen vanmiddag met de behandeling van de begroting Volksgezondheid, terwijl de Kamer geen inzicht heeft in de tegemoetkomingsregeling voor chronisch zieken en gehandicapten. Wij hebben er uitgebreid over gesproken bij het belastingplan. Staatssecretaris Wijn heeft toen gezegd dat er een aparte regeling komt, een soort verzilveringsregeling, voor chronisch zieken en gehandicapten. Wij beginnen nu aan de begroting, maar de Kamer weet van niets. Ik vind dat dit niet kan en wil graag dat de minister van VWS voor aanvang van het debat de Kamer nog duidelijk maakt wat de chronisch zieken en gehandicapten kunnen verwachten.

Gisteren is er in het debat over de subsidiebezuinigingen voor allerlei instellingen een toezegging gedaan. De minister heeft toen een voorstel gedaan over instellingen die niet of minder worden gekort op hun subsidie. Hij zou de Kamer daarover informeren voor aanvang van het debat, maar ook dat hebben wij nog niet gezien. Het is een beetje moeilijk debatteren met de minister van VWS als wij die informatie niet hebben.

De **voorzitter**: Ik stel voor, het stenogram van dit gedeelte van de vergadering door te geleiden naar het kabinet, in het bijzonder naar de minister van Volksgezondheid, Welzijn en Sport, en wel met het verzoek om per ommegaande te reageren met het oog op de begrotingsbehandeling die voor vanmiddag kwart voor vijf gaande staat.

Daartoe wordt besloten.

De **voorzitter**: Het woord is aan de heer Crone.

De heer **Crone** (PvdA): Voorzitter. Mede namens mevrouw Kant vraag ik u om ten aanzien van het Stabiliteitspact, waarover vannacht en vanochtend in Brussel geen goede beslissingen zijn genomen, het kabinet te kunnen ondervragen. Ik zou eerst een schriftelijk verslag willen hebben en vervolgens een debat met minister Zalm en de premier. De premier willen wij ook zien, omdat wij wekenlang hebben gevraagd of hij zich actief wil opstellen in dit dossier. Wij hebben daar weinig van kunnen waarnemen. Daar wilden wij hem, als het kan donderdag, graag over ondervragen.

De **voorzitter**: U vraagt een brief en meteen een debat.

De heer **Crone** (PvdA): Het is dienstig als wij een feitelijk verslag krijgen van hoe het overleg is verlopen, maar een debat zal nodig zijn, omdat het duidelijk is dat de uitkomst consequenties kan hebben voor Nederland en de EU.

De **voorzitter**: Uw verzoek is duidelijk. Ik zal dadelijk een voorstel doen.

Mevrouw **Vos** (GroenLinks): Voorzitter. Mijn fractie heeft vorige week een brief gevraagd die raakt aan de kwestie die de heer Crone aan de orde stelt. Juist omdat er problemen met het Stabiliteitspact zijn, heeft minister Zalm vorige week gezegd dat hij het vetorecht coûte que coûte wil behouden. Het vervallen daarvan zou wel eens tot een "nee" tegen het voorstel voor de Europese grondwet kunnen leiden. Wij hebben vorige week gevraagd wat dat betekent zowel voor de onderhandelingsinzet van de regering als voor de regierol van premier Balkenende, waar ook wij niets van hebben gezien. Op basis van de nieuwste gegevens dat het mislukt is, hadden wij de regering deze week willen vragen wat de consequenties zijn voor de verdere inzet ten aanzien van de Europese grondwet. Ook wat ons betreft is een debat deze week noodzakelijk. Het lijkt ons niet beslist nodig om daarvoor een nieuwe brief te vragen, maar uiteraard steunen wij het verzoek.

De heer **Van As** (LPF): Voorzitter. Gelet op het grote belang van het Stabiliteitspact voor onze economie

kunnen wij het verzoek van de heer Crone om te komen tot een spoeddebat met de premier en de minister van Financiën van harte ondersteunen.

De heer **De Grave** (VVD): Voorzitter. Gelet op het belang van het onderwerp lijkt het ons terecht dat wij deze week daarover een debat hebben.

De **voorzitter**: Wij hebben de oude regel dat alleen aansluiten bij het verzoek niet strikt noodzakelijk is. Mijnheer De Nerée, u moet dus iets nieuws verzinnen.

De heer **De Nerée tot Babberich** (CDA): Voorzitter. Het zou aardig zijn geweest als wij eerst de brief hadden gekregen, maar wij kunnen instemmen met een debat, gezien de waarde die de overige partijen daaraan hechten.

De heer **Crone** (PvdA): Voorzitter. Ik hoor warme ondersteuning voor mijn verzoek. De hoofdzaak is het Stabiliteitspact, de rol van de premier en de minister van Financiën en de consequenties voor het vervolg.

De **voorzitter**: Ik stel voor, aan het verzoek van de heer Crone te voldoen om een brief te vragen en daartoe het stenogram van dit gedeelte van de vergadering door te geleiden naar het kabinet, in het bijzonder naar de minister-president en de minister van Financiën.

Voorts stel ik voor om over die brief en over de brief die is binnengekomen naar aanleiding van het verzoek van mevrouw Vos van vorige week een debat te houden. De agenda met een slag om de arm overziend, zou dat kunnen zijn donderdagmiddag met spreektijden van 3 minuten per fractie.

De heer **De Grave** (VVD): Zou het 5 minuten kunnen zijn?

De **voorzitter**: Laten wij doen alsof wij in een onderhandelings situatie zitten: 4 minuten.

Overeenkomstig de voorstellen van de voorzitter wordt besloten.

De **voorzitter**: Het woord is aan mevrouw Van der Laan.

Mevrouw **Van der Laan** (D66):