

Vergaderjaar 1995–1996

**18 986**

**Verhouding Rijksoverheid – NS**

**Nr. 19**

## **VERSLAG VAN EEN NOTA-OVERLEG**

Vastgesteld 14 december 1995

De vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat<sup>1</sup> heeft op 11 december 1995 overleg gevoerd met de minister van Verkeer en Waterstaat over **het kabinetsstandpunt verzelfstandiging NS**.

Van het overleg brengt de commissie bijgaand stenografisch verslag uit.

De voorzitter van de vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat,  
Biesheuvel,

De griffier van de vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat,  
Tielens-Tripels

<sup>1</sup> Samenstelling:

Leden: Blauw (VVD), ondervoorzitter, Van den Berg (SGP), Lilipaly (PvdA), Biesheuvel (CDA), voorzitter, Reitsma (CDA), Versnel-Schmitz (D66), Van Gijzel (PvdA), Leers (CDA), Van Heemst (PvdA), Verbugt (VVD), Van Rooy (CDA), Poppe (SP), Van 't Riet (D66), Duivesteijn (PvdA), H.G.J. Kamp (VVD), Stellingwerf (RPF), Crone (PvdA), Roethof (D66), M.B. Vos (GroenLinks), Verkerk (AOV), Van Zuijlen (PvdA), Van Waning (D66), Keur (VVD), Hofstra (VVD), Assen (CDA)

Plv. leden: Blauw (VVD), Schutte (GPV), Van Gelder (PvdA), Soutendijk-van Appeldoorn (CDA), Dankers (CDA), Jeekel (D66), Terpstra (CDA), Huys (PvdA), Korthals (VVD), Esselink (CDA), Hillen (CDA), H. Vos (PvdA), Remkes (VVD), Leerkes (Unie 55+), Witteveen-Hevinga (PvdA), Augusteijn-Esser (D66), Rosenmöller (GroenLinks), Boogaard (groep-Nijpels), Valk (PvdA), Hoekema (D66), Klein Molekamp (VVD), Te Veldhuis (VVD), Van der Linden (CDA)



# Stenografisch verslag van een nota-overleg van de vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat

Maandag 11 december 1995

Aanvang 11.15 uur

## Voorzitter: Biesheuvel

Aanwezig zijn 11 leden der Kamer, te weten:

Van 't Riet, Rosenmöller, Remkes, Van Gijzel, Poppe, Verkerk, Van Dijke, Schutte, Van den Berg, Reitsma en Biesheuvel,

alsmede mevrouw Jorritsma-Lebbink, minister van Verkeer en Waterstaat, die vergezeld is van enige ambtenaren van haar ministerie.

De **voorzitter**: Ik open deze vergadering van de vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat. Ik heet de minister en haar ambtenaren van harte welkom.

Aan de orde is de behandeling van:  
- **het kabinetsstandpunt verzelfstandiging NS (18986, nrs. 12 t/m 14).**

De **voorzitter**: Allereerst geef ik de minister het woord die daarom heeft gevraagd.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Ik wil namelijk graag het volgende rechtzetten. In het antwoord op vraag 95 wordt gemeld dat de in NRC Handelsblad d.d. 2 september genoemde nota Decentralisatie regionaal spoorvervoer vandaag aan de Kamer is aangeboden. Die nota had inderdaad mee moeten gaan bij de antwoorden op de vragen. Er zat echter een gekleurd kaartje bij en op de een of andere manier is het bij onze repro-afdeling, omdat ze het niet gekleurd kon reproduceren, blijven liggen. Het betreft overigens geen beleidsnota of een kabinetsstandpunt, maar een aantal

gedachtenontwikkelingen over hoe je in de toekomst wellicht met regionaal spoorvervoer kan omgaan. Het is vanzelfsprekend dat aan definitieve besluitvorming, uitgebreide besprekingen in kabinet en Kamer vooraf zullen gaan.

Mevrouw **Van 't Riet** (D66): In NRC Handelsblad stond iets over Spoor 2000. Bestaat die notitie wel?

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Die bestaat wel, maar is alleen maar een ambtelijk voorbereidingsstuk geweest en is nooit een officieel stuk geworden. Ik weet overigens waarom het bekend is geworden bij NRC Handelsblad, namelijk omdat het stuk aan de gesprekspartners is toegezonden, waaronder de provincies.

## Eerste termijn van de zijde van de commissie

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Mijnheer de voorzitter! De commissie-Wijffels schreef in haar rapport dat de aanbevolen maatregelen vergaand en veelomvattend zijn; ze grijpen diep in in de bestaande structuren en processen. In dat licht bezien, is het begrijpelijk dat het contract pas in juli 1995 verscheen in plaats van op de oorspronkelijke datum februari 1994. Toch werpt dat meteen de vraag op of het schema zoals vastgesteld niet te snel dan wel of de uitwerking niet te langzaam gegaan is, mede gelet op het feit dat een belangrijk deel van die uitwerking nog niet tot stand is gebracht. Veel moet nog gemaakt worden en de vraag is dan ook wie daar nog overzicht over houdt en wat er nog te doen is tot het jaar 2000 en of wij het überhaupt in die periode halen.

Op zichzelf wil ik iedereen die daarbij betrokken is, danken voor de energie die erin gestoken is. Zij die het contract lezen en alles weten wat daarachter een rol gespeeld heeft, kunnen begrijpen dat er veel voor nodig was in zo'n ingrijpend proces. Ik zou op deze plek ook willen denken aan de mensen die werken bij de NS. Voor hen is dit een onzekere periode en de Kamer behoort ook hun positie in oogen-schouw te nemen.

Toch is het hier allemaal niet mee begonnen en kan het hier ook allemaal niet mee afgesloten worden. Waar het wel mee begonnen is, is het primaire doel, namelijk de toename van het gebruik per spoor als aandeel tot mobiliteitsgroei en als vervanger van de automobilititeit. Met andere woorden: hoe krijgen wij de mensen de trein in en de auto uit? Daarvoor zijn twee wezenlijke elementen van belang. Hoe kan de structuur zodanig aangepast worden dat de doelen van het verkeers- en vervoersbeleid beter bereikt kunnen worden? Verder is van belang te bepalen wat dit concreet betekent voor de passagier ten aanzien van het voorzieningsniveau. Dat laatste moet breed geformuleerd worden gezien. De Kamer dient beide componenten in hun onderlinge samenhang te kunnen beoordelen. Wat voorligt is een overgangscontract. Een overgang waar naartoe overigens? Het betreft hier een regeling van de structuur van de NS in de komende periode en de relatie met de rijksoverheid. Wat niet voorligt is de uitwerking van wat dat in de praktijk gaat betekenen. Als essentiële voorwaarde voor het succes wordt telkenmale benadrukt dat de oriëntatie op de klant van doorslag-

gevend belang is. Welnu, die oriëntatie is bij de bespreking de afgelopen jaren buiten beeld gebleven. Ik geef een schrijnend voorbeeld: de consumentenbescherming. Ex-collega Castricum heeft bij de behandeling van het advies van de commissie-Wijffels in 1993 gezegd dat een goede regeling een essentiële voorwaarde is bij de overdracht van bevoegdheden van de rijksoverheid aan de Nederlandse Spoorwegen. Hij zei letterlijk: "Ik vraag de minister om in de onderhandelingen te bewerkstelligen dat aan de positie van de klant als koning inhoud wordt gegeven en dit meer te laten zijn dan een gedeponeerd afschrift van de algemene vervoersvoorwaarden." Men heeft zich beperkt tot de NS-structuur en de relatie van de NS met de rijksoverheid. In dat licht bezien en op grond van de kennis die wij dragen met betrekking tot het basiscontract, is het wel heel veel gevraagd om de Kamer te laten instemmen met verregaande verschuivingen van bevoegdheden zonder zicht te hebben op hoe het uitwerkt. Ik kom daar later nog uitvoeriger over te spreken.

Ik wil allereerst een aantal opmerkingen maken over het proces tot nu toe. Ik heb gesteld dat de onderhandelingen complex waren en veel meer tijd gevraagd hebben dan was gedacht. Vier dagen nadat de Kamer op reces was gegaan, op 4 juli, belde de postbode bij mij aan met een heel dikke map. De minister weet uit ervaring dat de Kamer gedurende de recesperiode niet kan procederen. Gelet op het belang en de urgentie van het onderhavige voorstel, heeft de Tweede Kamer onmiddellijk na het reces een snelle procedure ingelast. Dat betekent dat er vanaf die periode tot nu drie maanden mee gemoeid waren. In die drie maanden hebben wij een uitvoerig extern onderzoek laten verrichten, een eigen oriëntatie gehad, vele gesprekken en de nodige interne besprekingen gevoerd. Wij hebben het geheel afgesloten met een vragenronde waarop wij afgelopen zaterdag 60 pagina's antwoorden hebben mogen ontvangen.

De Tweede Kamer wil serieus en voortvarend met dit onderdeel omgaan. Het is dan schrijnend dat zij pas in een laat stadium na een aanvankelijke weigering meer relevante gegevens heeft gekregen.

Pas de laatste weken is duidelijk geworden dat er geen zicht zou ontstaan met betrekking tot het contract over de onrendabele lijnen. Nog op 14 november antwoordt de heer Hofstra op vragen van de heer Rosenmöller en van mij het volgende: "Voor ieder van ons geldt dat het onrendabele deel op dit moment alleen nog maar mist is. Daar moet verduidelijking over komen. Dat hangt uiteraard ook samen met de inspanningsverplichtingen van de spoorwegen." Vervolgens vraag ik: "Betekent dit dan dat u die afspraak over de onrendabele lijnen eerst moet kennen voordat u kunt instemmen met het contract als zodanig?" De heer Hofstra: "Ik dacht dat wij daar zeer binnenkort over werden geïnformeerd, althans ver voor de behandeling van het contract." Ik: "Daar zou ik maar niet van uitgaan. Als dit niet het geval is, is het dan voor u een voorwaarde om te kunnen instemmen met het contract?" De heer Hofstra: "We hebben een- en andermaal erop gewezen dat we dit een essentieel punt van het contract vinden, maar dat zou voor een ieder van ons moeten gelden, gelet op de kwantiteit."

Tot op heden hebben wij nog kwalitatief noch kwantitatief inzicht in de omvang en inhoud van dat contract voor het meest onrendabele deel. Afgelopen weekend mochten we uit NRC Handelsblad vernemen welk traject de minister daarbij in gedachten heeft. De betreffende beleidsuitwerking, zo lezen wij in de antwoorden, wordt nog vandaag, 9 november, naar de Tweede Kamer toegestuurd. Dat is dus niet zo.

**Minister Jorritsma-Lebbink:** Ik begrijp nu niet waar u het over heeft.

**De heer Van Gijssel (PvdA):** Over NRC Handelsblad.

**Minister Jorritsma-Lebbink:** Maar dat gaat niet over de uitwerking van de contractsector.

**De heer Van Gijssel (PvdA):** Maar dat gaat natuurlijk wel over de manier waarop binnen de contractsector mogelijkerwijze zaken in de toekomst afgehandeld zouden kunnen gaan worden.

**Minister Jorritsma-Lebbink:** Misschien mag ik het even uitleggen.

Ik moet nu natuurlijk in eerste instantie dadelijk zelf contracten sluiten. Dat zie ik heel goed. De vraag is of de rijksoverheid dat tot in lengte van jaren moet gaan doen. Ik heb in alle antwoorden die de Kamer gekregen heeft, aangegeven hoe ik mij voorstel de komende tijd te gaan werken, namelijk samen met de regio proberen die afspraken te maken. In NRC Handelsblad staat niet hoe ik het de komende jaren ga doen. Daarover is nog geen besluitvorming aan de orde.

**De heer Van Gijssel (PvdA):** Misschien mag ik hier twee opmerkingen over maken. In de eerste plaats was het misschien handiger geweest als wij dat stuk ook gehad hadden, zodat het bij deze behandeling betrokken had kunnen worden. Nu zingt het in de samenleving rond. Verder liggen er in dat stuk toch opvattingen die bij uw departement leven en die een rol spelen in het politieke proces als zodanig. Het is een handicap voor ons om dan tot een goede beoordeling te kunnen komen.

**Minister Jorritsma-Lebbink:** In de antwoorden die de Kamer heeft gekregen, is niet de hele notitie opgenomen, maar daarin staat wel deze procesgang.

**De heer Van Gijssel (PvdA):** Hoe had ik dat kunnen weten?

**Minister Jorritsma-Lebbink:** Het staat in de antwoorden.

**De heer Van Gijssel (PvdA):** Zeker, maar ik kon niet weten welk deel van de notitie het is dan wel of het een essentieel deel van de notitie is, omdat wij de notitie niet kennen.

Dat er veel "mist" is rond de onrendabele lijnen, speelt hierbij ook een rol. Dat zegt de heer Hofstra ook. In dat opzicht wreekt het zich ook dat wij die kennis niet hebben. Wat uit de samenleving, mede door de minister geïnitieerd, naar boven borrelt, maakt die mist alleen maar sterker.

Wij lezen in de antwoorden dat de desbetreffende beleidsuitwerking niet op 9 november, maar op een later moment naar de Tweede Kamer wordt gestuurd. Mijn fractie vraagt zich af of deze werkwijze op dit moment wel tot zorgvuldige besluitvorming kan leiden.

De heer **Poppe** (SP): In aansluiting hierop wil ik nog iets melden. In de brief van 2 december van de minister aan de Kamer is een velletje gevoegd van de raad van bestuur en de vakbonden. Daarin wordt gezegd dat de NS aan de bonden het contourenplan 1996–2000 hebben gepresenteerd. Dat kan ook interessant zijn. Ik heb de raad van bestuur opgebeld. Ook dat plan krijgen wij niet.

De **voorzitter**: U interrumpeert nu mijnheer Van Gijzel.

De heer **Poppe** (SP): Ik zei "in aansluiting hierop". Wij krijgen een heleboel informatie niet, en meer dan dat.

De **voorzitter**: Dit is een mooie vraag voor uw eigen termijn. Mijnheer Van Gijzel is aan het woord. Ik dacht dat u een interruptie voor mijnheer Van Gijzel had. Dat is niet het geval.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Ik had de heer Poppe die nota graag toegezegd, maar ik ben daartoe niet in de gelegenheid.

Voorzitter! Hierbij komt dat de minister voor een formule heeft gekozen waarbij slechts op voorwaarde van ontbinding de Kamer wijzigingen in het contract kan voorstellen. De vaste commissie heeft de minister reeds in september schriftelijk laten weten dat de "slikken of stikken"-situatie geen vruchtbaar uitgangspunt is voor een zakelijke bespreking met de Kamer, zeker gelet op het ingrijpende en het complexe karakter van het onderhavige voorstel. Mijn fractie behoudt zich dan ook het recht voor om door middel van verzoeken aan de minister, vastgelegd in uitspraken aan de Kamer, voorstellen tot wijziging van het contract of een aanvulling daarop aan de Kamer voor te leggen. Wat is volgens de minister de rol die de Kamer in dit opzicht kan vervullen? Daarover zou ik graag van haar een nadere uitleg krijgen.

Dan kom ik tot de zaak zelf. De fractie van de Partij van de Arbeid heeft in 1993 ingestemd met het traject tot verzelfstandiging van de Nederlandse Spoorwegen. Daar was en is alle reden toe. Het is wenselijk omdat de ontvlechting leidt tot een grotere transparantie van de kostenstructuur aan de ene kant en

een beter toerekeningsmodel aan de andere kant. Tekenend daarvoor is dat de Nederlandse Spoorwegen tot op dit moment niet eens beschikken over een adequaat toerekeningsmodel om de rentabiliteit van de lijnen en treinseries te bepalen. Het is ook wenselijk omdat de Nederlandse Spoorwegen op basis van de nieuwe verantwoordelijkheid en de structureel doelmatiger kunnen werken en vorm kunnen geven aan het gewenste doel, namelijk het bereiken van meer passagiers, maar ook, zij het gedwongen, omdat de EG een dergelijke ingreep van ons verlangt. Bij dat laatste kan echter de kanttekening van prof.dr. A. Hoogerwerf niet geheel zonder betekenis zijn: zou die richtlijn niet een produkt kunnen zijn van Europese ambtenaren en politici die weinig aan democratische controle zijn onderworpen, een topinkomen genieten, zich in een dienstauto laten vervoeren en zich weinig bekommeren om het belang van een betaalbaar openbaar vervoer voor mensen met een smalle beurs?.

De heer **Schutte** (GPV): Kijkt de heer Van Gijzel zo tegen alle Europese richtlijnen aan? Het lijkt mij wel belangrijk om dat te weten.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Nee, ik kijk niet op die manier tegen alle Europese richtlijnen, maar ik vraag mij wel eens af – en dat geldt voor alle aanbestedingsmethodiek bij het openbaar vervoer, dus ook bij het stads- en streekvervoer – of voor de Europese Gemeenschap daadwerkelijk een rol weggelegd moet zijn bij het structureren van de verantwoordelijkheid voor nationale netwerken en regionaal vervoer.

De kanttekening van IME "over het welslagen van deze doelstelling is absoluut geen zekerheid te verschaffen", vraagt van de Tweede Kamer een kritische beoordeling van het onderhandelingsresultaat, omdat wij, gelet op het belang van het treinvervoer voor ons mobiliteitsbeleid en de maatschappelijke functie, het ons juist niet kunnen permitteren dat deze operatie niet slaagt. In dat licht gezien, is de beoordeling van IME in zijn conclusie "het contract heeft primair ten doel de verzelfstandiging van de Nederlandse Spoorwegen te regelen en het stuurt niet aan op de realisering van de SVV-doelstelling", een waarschuwing omdat de Kamer

niet primair gericht dient te zijn op de vraag hoe structuren in elkaar hangen, maar allereerst moet nagaan of daarmee en daardoor de door haar vastgelegde doelen – ik refereer aan het structuurschema Verkeer en vervoer – dichterbij komen.

De commissie-Wijffels liet ons daarover destijds het volgende weten: "Een eerste voorwaarde is dat de overheid duidelijk de bereidheid uitsprekt om het huidige verkeers- en vervoersbeleid te realiseren door met name te sturen via twee instrumenten: de relatieve prijsverhouding tussen auto en openbaar vervoer en de planning van de infrastructuur. Gebeurt dit niet, zo zegt Wijffels, dan zal bij verhoging van de treintarieven door een marktgericht, naar rentabiliteit strevend reizigersbedrijf, een verschuiving van vervoersvolume van trein naar auto het gevolg zijn. Een ontwikkeling, die tegengesteld is aan wat maatschappelijk en beleidsmatig wenselijk wordt geacht."

In het contract is over dat flankerend beleid niets vastgelegd. Zoals IME het formuleert: het flankerend beleid is te beschouwen als een soort inspanningsverplichting. In het contract wordt deze inspanningsverplichting echter niet uitgewerkt. De rijksoverheid houdt de handen vrij en het flankerend beleid blijft een niet gespecificeerde intentieverklaring. Ik zou graag van de minister willen vernemen of zij deze omissie niet als een mogelijke bedreiging ziet voor het bereiken van haar eigen beleidsdoelstelling. Waarom heeft zij ervan afgezien om hierover iets vast te leggen? Is het waar dat de Nederlandse Spoorwegen er bij de prognoses van uitgaan dat er geen sprake zal zijn van een sterker flankerend beleid?

In dit kader had de fractie van de Partij van de Arbeid graag een nadere analyse gezien van de achterliggende redenen waarom de groei van de Nederlandse Spoorwegen in de afgelopen jaren niet tot stand is gekomen. Welke maatregelen zijn noodzakelijk om dat beoogde doel te bereiken? Ik zou hierover graag een nadere uiteenzetting horen van de minister.

Hierbij is mede van belang dat de prijsverhouding tussen spoor en auto tussen 1986 en 1994 niet is gewijzigd, zoals de minister in antwoord op vraag 60 stelt. Hoe zal die

prijsverhouding zich de komende jaren ontwikkelen? Ik zal afzien van een uitvoerige berekening, maar uitgaande van de gegevens die ten grondslag liggen aan het structuurschema Verkeer en vervoer, moeten wij constateren dat 10% van de afgeremde groei van de automobiliteit in 2010 dient over te gaan van auto naar trein. De Nederlandse Spoorwegen moeten sowieso groeien om hun marktaandeel te behouden.

Als wij daarvan uitgaan, komen wij al snel tot een groei van respectievelijk 7 en 3 miljard reizigerskilometers. Dat is dus 10 miljard reizigerskilometers extra vergeleken bij 1986, toen wij uitgingen van 8 miljard. In totaal komt dat uit op 18 miljard in 2010, exclusief 1,5 miljard reizigerskilometers die voortkomen uit de OV-jaarkaart. In totaal zijn dat dus een kleine 20 miljard reizigerskilometers. Dit staat in schril contrast met het geformuleerde doel van 17 miljard in 2010. Dit is namelijk slechts de helft van de benodigde groei. Het is dan ook geen wonder dat IME constateert dat er niet concreet wordt gestuurd op de doelstelling van het SVV. Maar daar was het toch allemaal om begonnen?

IME stelt het volgende over de inspanningsverplichting van de Nederlandse Spoorwegen: de inspanningsverplichting van de NS om in het jaar 2000 binnen een rendabele exploitatie 15 miljard reizigerskilometers te verzorgen en om in de jaren daarna selectieve groei na te streven tot 17 miljard reizigerskilometers in 2010, heeft ook een economische grond. Het op rendabele wijze vervoeren van 17 miljard reizigerskilometers betekent dat er niet veel onrendabele lijnen overblijven.

Hierbij springen twee elementen in het oog. Ten eerste de selectieve groei, waarover ik later zal spreken, en ten tweede de economische grondslag. De 17 miljard reizigerskilometers waar men van uitgaat, kent veeleer een rendementsgrondslag dan een verankering in het mobiliteitsbeleid. Op deze wijze dreigen maatschappelijke en sociale functies van het railvervoer achter de horizon te verdwijnen. De infrastructuur en de voorwaarden voor gebruik daarvan waren en zijn een overheidstaak, omdat daardoor de samenleving in al haar facetten kan functioneren. Het voorzieningen-

niveau is daarbij van groter belang dan de rentabiliteit van de voorziening. Juist daarin ligt de redengeving voor de grote bemoeienis van de rijksoverheid.

Dit vitale uitgangspunt komt ernstig in het geding, wanneer de doelmatigheid van de spoorwegen wordt opgevat in de enge, bedrijfsmatige, economische zin van het financieel rendement, en niet in de brede zin van de verhouding tussen maatschappelijke kosten en baten van het openbaar vervoer. Dat deze taak van de rijksoverheid niet eenvoudig is, mede gelet op de beperkte middelen, behoeft geen uitleg. Maar men doet onvoldoende recht aan deze wezenlijke overheidsoverdracht, wanneer men deze taak vervolgens herdefinieert binnen de smalle marges van de rendementspolitiek.

De heer **Remkes** (VVD): Voorzitter! Zou de heer Van Gijssel kunnen ingaan op de vraag of de omstandigheden die hij nu noemt alsmede de opzet en de bezwaren die hij aanvoert tegen het contract, al niet bekend waren toen zijn voorganger als woordvoerder van de fractie van de Partij van de Arbeid ja zei tegen deze operatie?

De heer **Van Gijssel** (PvdA): Ik kan daar kort over zijn. Nee, die waren niet bekend. Wij gingen toen nog uit van 18 miljard reizigerskilometers zonder de OV-jaarkaart. Hij kan dat lezen in het rapport-Wijffels. Dat is precies het niveau dat ik net heb aangegeven. Bovendien is er inmiddels sprake van een gewijzigd financieel beeld. In dat opzicht zijn de omstandigheden danig gewijzigd. Wij dienen deze bij onze beoordeling te betrekken.

In dat licht bezien, is het de vraag of het wenselijk is de integraliteit van ons spoorwegennetwerk in de waagschaal te stellen door verantwoordelijkheden door te schuiven naar lagere overheden. Voorkomen dient te worden dat belangrijke taken over de heg worden gegooid in de veronderstelling dat men er dan vanaf is, zonder dat er voldoende waarborgen zijn dat die taken aan de andere kant van de heg ook opgevangen worden.

Mijnheer de voorzitter! Ik kom nu tot de meer specifieke elementen uit het contract. Op basis van de Europese richtlijn dient een boekhoudkundige scheiding

aangebracht te worden tussen exploitatie en de infrastructuur. Er is een keuze gemaakt tussen een marktsector – dat wat de NS in exploitatie neemt – die ik liever exploitatiesector noem en de taaksector, dat wil zeggen de zorg in brede zin voor de infrastructuur. Dit laatste is beschreven als een evidente overheidstaak. Om problemen zoals in Zweden te voorkomen, is deze taaksector uitbesteed aan de Nederlandse Spoorwegen en in de daarvoor verbijzonderde onderdelen en bedrijven. De commissie-Wijffels stelde over een volledige doorvoering van deze scheiding destijds het volgende: "Dit leidt echter tot problemen omdat beide bedrijven ieder een eigen planning opstellen voor respectievelijk instandhoudingswerkzaamheden en dienstregeling, zonder onderlinge afstemming en evenwichtige afweging van wederzijds belang."

De fractie van de Partij van de Arbeid kan instemmen met de uitwerking zoals met betrekking tot de taaksector in het contract is opgenomen. Overigens doen zich daarbij wel een paar vragen voor. Op termijn zal onvermijdelijk een ander spanningsstelsel moeten worden gekozen. Ik spreek nu over de 25 KV. Wordt dit gezien als een besluit van overheidswege? Naar mijn mening zal het dat zijn. Licht het dan zoals IME constateert voor de hand dat er sprake zal zijn van bestuurscompensatie? Is dit besproken? Zo ja, wat is daarover afgesproken? Wie betaalt de kosten en om welk bedrag gaat het?

Een ander vreemd element is de onderlinge positie van de NS-bedrijven. Prof. mr. H.J. de Ru geeft daarvan een voorbeeld. De jongste dochter, NS Telecom mag gratis gebruik maken van de grond voor telecommunicatie-infrastructuur. Geldt dat ook voor andere telecommunicatiebedrijven? Veel is tot nu toe niet uitgewerkt. Ik verwijs daarbij naar het antwoord op vraag 83. Kan de minister zeggen welke problemen zich daarbij nog kunnen voordoen? Heeft zij voldoende overzicht over die problemen? Ik hoor graag haar nadere oordeel.

Centraal onderdeel van dit hele proces is de wens om te komen tot marktwerking, concurrentie en privatisering. Ik heb mijn oordeel gegeven met betrekking tot de intentie om te komen tot zelfstan-

diging. Dat was en is in beginsel positief. Anders is dat met de beleidsmatige richting om te komen tot concurrentie en privatisering. Gelet op de marktordening op korte en middellange termijn is concurrentie van enige omvang absoluut niet te verwachten. Wijffels zei daarover in 1993: voorlopig zijn dergelijke vormen, een werkelijk alternatief, niet te verwachten. Ook IME gaat in het rapport daarvan uit. Voor de fractie van de Partij van de Arbeid zijn concurrentie en privatisering derhalve geen basis bij de nadere uitwerking van het beleid.

Ook het huidige contract zal vanuit die optiek kritisch beschouwd dienen te worden. Opgepast moet worden voor een niet te gemakkelijke insteek waarbij ervan uitgegaan wordt dat concurrentie een regulerende werking zal hebben op onderdelen die nu nog anderszins gereguleerd worden. Opmerkelijk is in dat kader dat de minister de vragen over eventuele beursgang categoriseert bij de vragen onder het kopje perrons en tunnels. Ik verwijs naar het antwoord op vraag 46. Een beursgang is iets anders dan een tunnel onder het beursgebouw...

Wel blijven er vragen over de interne verhoudingen bij de Nederlandse Spoorwegen. Hoe wordt omgegaan met de nog prioritaire positie van het reizigersnet ten aanzien van het goederenvervoer? Op basis van het NVT, het normeringssysteem voorzieningenniveau treinverkeer, is deze op zichzelf nu geregeld, maar die verval in de toekomst. Hoe wordt omgegaan met de capaciteitsclaim voor onderhoud mede in relatie tot veiligheid? Prof.dr. Hoogerwerf constateert dat het risico dat de bedrijfsonderdelen gaan werken als gesloten circuits en dus geen goed onderling contact hebben, levensgroot aanwezig is. Gebleken is al dat NS Cargo sinds de verzelfstandiging aan andere bedrijfsonderdelen aanzienlijk hogere kosten voor onderhoud en exploitatie moet betalen.

Ik geef nog een voorbeeld: de "park and ride"-voorziening. Deze voorzieningen leggen een beslag op de gronden die in het bezit zijn van de Nederlandse Spoorwegen. De grond zal in de toekomst geld moeten opleveren. NS Stations wil dit niet vergoeden. Het is het probleem van NS Reizigers, zegt men daar. NS Reizigers zegt: de

spitsreizigers zijn voor ons te duur; wij vergoeden die voorziening dus ook niet. Dat betekent dat de "park and ride"-voorziening in de toekomst gewoon op de tocht komt te staan. Ik kreeg dit voorbeeld van een nauw betrokkene. Het lijkt mij geen voorbeeld van hoe het zou moeten.

In vraag 5 wordt, ervan uitgaande dat er geen concurrentie komt, gevraagd naar waarborgen voor de "captive" klanten. Dat zijn klanten die geen andere keuze hebben. De minister antwoordt op die vraag: met betrekking tot waarborgen voor de klant verwijs ik naar het antwoord op vraag 109. Die heb ik erop nageslagen. In het antwoord op vraag 109 wordt noch over waarborgen noch over klanten gesproken. Die zijn dus wederom uit beeld verdwenen. Te veel wordt de situatie beschouwd vanuit de positie van de rijksoverheid.

De Nederlandse Spoorwegen zullen tot 2000 aanzienlijke besparingen moeten realiseren op hun rompnnet. Wat daar ook precies onder verstaan moet worden! Die besparingen komen voort uit 2% efficiëntie per jaar. Daardoor kan 250 mln. worden verdiend, aldus Wijffels. Het IME-rapport spreekt over 228 mln. Volgens Wijffels zijn de Nederlandse Spoorwegen nu al een van de meest efficiënte railvervoerbedrijven in Europa. Hoe realistisch is dat beeld en wat zullen daarvan de effecten zijn?

Uit het tweede rapport van IME blijkt dat de Nederlandse Spoorwegen ervan uitgaan dat bij een lager gemiddelde bezettingsgraad op het rompnnet aanzienlijke rentabiliteitsverbeteringen in het verschiet liggen. In dat kader zou ik graag van de minister willen horen, welke tariefprognose de Nederlandse Spoorwegen hanteren voor hun toekomstige rendementsberekeningen.

Mijnheer de voorzitter! Ik kom tot de voor mijn fractie meest cruciale onderdelen van het contract: het voorzieningenniveau en in het verlengde daarvan de positie van de meest onrendabele lijnen en de positie van de consument. De huidige situatie is als volgt. In het normeringssysteem voorzieningenniveau treindienst (NVT) is het minimumvoorzieningenniveau in termen van frequenties, stationsbediening en capaciteit vastgelegd als functie van het reizigersaanbod. De overheid bepaalt op deze manier

waar en wanneer er treinen rijden al naar gelang zij dat beleidsmatig wenselijk acht. Die situatie zal drastisch wijzigen.

Ik zal eerst wijzen op een paar bemoedigende woorden van de vereniging Rover en dan op haar waarschuwing, zoals die is verwoord in de brief van 12 oktober 1995. Zij schrijft: het lijdt geen twijfel dat zowel de Nederlandse Spoorwegen als de rijksoverheid, zoals zij zelf ook zeggen, streven naar een groei en een verbetering van de kwaliteit van het openbaar vervoer. Vaak zal dat ook lukken. Er zijn in de afgelopen jaren ook goede dienstregelingswijzigingen geweest. Een contract echter is juist bedoeld om oplossingen te bieden voor de belangen tegenstelling die aan het licht komt als omstandigheden minder gunstig zijn dan tevoren door iedereen werd verwacht en gewenst. Derhalve moet zo'n contract juist beoordeeld worden op zijn werking in het geval zo'n ongunstige situatie zich voordoet. Onder die omstandigheden biedt het contract helaas de overheid en de reiziger te weinig waarborgen.

Ik ga toch nog maar weer een keer te rade bij het rapport-Wijffels, dat vaak als hoogste waarheid wordt gezien. Ik citeer uit paragraaf 2, onderdeel 8.

In de overeenkomst tussen de overheid en de Nederlandse Spoorwegen kunnen afspraken over het handhaven van het minimumvoorzieningenniveau bepaalde verbindingen en over de maximaal toelaatbare tariefdifferentiatie worden opgenomen. Idealiter zou het bedrijf hier zelf volledig vrij in moeten worden gelaten. Dan zou er echter wel aan twee voorwaarden moeten worden voldaan, om te voorkomen dat de vrije onderneming tegen het maatschappelijk belang in gaat onderhandelen.

Ten eerste zou er sprake moeten zijn van concurrentie, die alternatieve voorzieningen kan aanbieden en die het bedrijf zal dwingen een redelijk tariefbeeld te voeren. Voorlopig zijn dergelijke vormen van concurrentie niet te verwachten.

Het citaat gaat dan vervolgens verder: Ten tweede zouden bedrijfs-economische beslissingen van het bedrijf in lijn moeten zijn met wat maatschappelijk wenselijk wordt geacht. Een dergelijke congruentie is voorlopig nog niet het geval, aangezien een groot deel van de Nederlandse Spoorwegen en

produktgroepen met name in de spits een negatieve bijdrage leveren aan de indirecte kosten. Een op winstoptimalisatie gericht bedrijf zou dan geneigd kunnen zijn, binnen op zich rendabele en door de rijksoverheid gecontracteerde treinseries bepaalde stations of frequenties op te heffen of sterk in prijs te verhogen, hetgeen als maatschappelijk ongewenst zou worden ervaren. Om dit te voorkomen kunnen minimumvoorzieningenniveaunormen noodzakelijk zijn. Ook afspraken over de algemene tariefruimte zouden dan wenselijk kunnen zijn om te verhinderen dat het bedrijf met name tarieven voor onrendabel spitsvervoer te sterk zou verhogen. Dergelijke maatregelen zouden immers indruisen tegen de beleidsdoelstelling van de overheid, die met name in de spits juist een verschuiving van auto naar openbaar vervoer wil bewerkstelligen en niet omgekeerd. Tot zover een lang citaat van de commissie-Wijffels.

Voor de eerstkomende jaren zijn op een aantal onderdelen nadere afspraken gemaakt, maar na 2000 gelden in het geheel geen minimumnormen meer. Wie hierbij betreft dat de Nederlandse Spoorwegen een eerder door mij genoemd selectief groeimodel voorstaan, kan de waarschuwing van de commissie-Wijffels niet in de wind slaan. Overigens zou ik graag van de minister vernemen welke criteria de NS bij dat selectieve groeimodel hanteren. De vereniging Rover geeft in haar brief al een verwachting daarover weer. Voor reizigers die hoge kosten met zich brengen, zoals forensen op korte afstand in de spits, reizigers naar kleine stations langs nevenlijnen, maar bijvoorbeeld ook gehandicapten, zal een zelfstandig spoorwegbedrijf zich veel minder willen inspannen. De Nederlandse Spoorwegen stellen dat zij een gematigd tariefbeleid willen hanteren. Mijn vraag is wat zich er dan tegen verzet om daarover afspraken in het contract op te nemen. In antwoord op vraag 67 stelt de minister: "De consequentie van een en ander is dat de overheid haar wensen ten aanzien van de dienstregeling en tarieven niet eenzijdig op kan leggen aan de Nederlandse Spoorwegen, maar daarover overeenstemming moet bereiken met de vervoerder". Die overeenstemming dient dus nu bereikt worden in het kader van het

contract. Daarna heeft de rijksoverheid haar mogelijkheden verspeeld. Wijffels beschrijft een scenario dat uitgaat van een reële tariefstijging van 2,5% gemiddeld, met daar bovenop nog eens 1,1% in verband met rente-afdekking; in totaal dus gemiddeld 3,5% reëel, dus boven de kosten van levensonderhoud. Indien dat niet zou gebeuren, zou het reizigersbedrijf pas na de eeuwwisseling – in plaats van in 1997 – zijn rompnets rendabel kunnen financieren; ik verwijs hiervoor naar het rapport-Wijffels, paragraaf 2.5. Welk oordeel heeft de minister over deze mogelijke ontwikkeling? Wie bepaalt overigens de tarieven met betrekking tot de aanbesteding van een onrendabel deel? Doet de rijksoverheid dat, gebeurt het in onderling overleg of door de Nederlandse Spoorwegen? En hoe is dan de relatie met de rest van het net? Ik krijg op dat punt graag meer inzicht.

Mijnheer de voorzitter! Door de rendementseis van 10% verslechtert de rendementspositie van de Nederlandse Spoorwegen van 150 mln. negatief naar 480 mln. negatief.

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): Ik heb het idee dat collega Van Gijzel overgaat naar een ander onderwerp. Ik heb aandachtig naar hem zitten luisteren, zeker met betrekking tot het voor de PvdA-fractie belangrijkste onderwerp, het voorzieningenniveau en de onrendabele lijnen. Hij zal daar ongetwijfeld nog niet helemaal mee klaar zijn. Hij heeft uitgebreid gesproken over tarieven en dienstregeling en het feit dat de overheid op termijn, nadat wij hier eventueel een oordeel hebben geveld over het voorliggende contract, geen invloed meer heeft op de dienstregeling en de tarieven bij de Nederlandse Spoorwegen. Wat is nu de conclusie die hij op dat punt uit zijn eigen bijdrage trekt? Vindt hij dat het contract op dat punt zou moeten worden aangepast? Vindt hij dat de uiteindelijke beslissingsbevoegdheid niet meer – zoals het nu wel in het contract staat – bij de Nederlandse Spoorwegen behoort te liggen of vindt hij dat in het overleg tussen de Nederlandse Spoorwegen en de overheid op een andere manier moet worden gekomen tot een fatsoenlijke dienstregeling en een tarievenbeleid dat ook stimuleert dat mensen inderdaad – daarover zijn wij het eens – vanuit de auto

naar het openbaar vervoer – lees in dit geval: het spoor – overstappen?

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Dat zijn twee elementen. Eerst over de tarieven. Ik heb betoogd dat er, gelet op wat in het contract staat, in mijn wijze van zien onvoldoende waarborgen zijn om de tarieven structureel binnen de marges te houden die noodzakelijk zijn voor het mobiliteitsbeleid. Over de dienstregeling en de daarmee samenhangende plaatskilometers kom ik zo nog te spreken. Als ik daar onvoldoende op inga, moet de heer Rosenmöller mij daarover nog maar bevragen. Ik reserveer voor mijzelf even de positie om daar in mijn eigen context een oordeel over te geven.

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): Het tarievenbeleid is een niet onbelangrijk onderwerp. In het contract is geregeld dat als er een commerciële onderneming in de markt wordt gezet, deze de volstrekte beleidsvrijheid moet hebben om te beslissen over de tarieven. Ik hoor de heer Van Gijzel daar forse kritische kanttekeningen bij maken. Hij zegt dat er onvoldoende waarborgen zijn gecreëerd. Vindt hij dat het contract op dat punt moet worden bijgesteld? Vindt hij dat in laatste instantie de Nederlandse Spoorwegen ofwel de overheid zou moeten beslissen over het tarievenbeleid? Het kan er maar een zijn die uiteindelijk beslist, al dan niet na overleg. Het gaat mij even om de uiteindelijke beslissingsbevoegdheid.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Het gaat erom of je afspraken zou kunnen maken over de marges waarbinnen de tarieven zich kunnen ontwikkelen. Dat kan in mijn wijze van zien niet alleen gaan over het gemiddelde. Ik heb betoogd dat het over het gemiddelde bezien misschien nog wel meevalt. Het gaat echter met name over de onderdelen van het net. Ik heb gewezen op het spitsvervoer, dat zeer kwetsbaar is voor tariefstijgingen. Vanuit de logica van de redenering van een commercieel werkend bedrijf kunnen die delen snel onder vuur komen te liggen. Ik ben begonnen met de mededeling dat een aanvulling op het contract nodig is of dat er binnen het contract een aantal wijzigingen zouden moeten plaatsvinden. Dit is een van die wijzigingen.



De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): Ik neem aan dat de heer Van Gijzel aan het einde van zijn verhaal met conclusies komt. Dit is er een van. Op dit punt kan in ieder geval de conclusie getrokken worden dat de heer Van Gijzel vindt dat het contract dient te worden gewijzigd.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Of aangevuld.

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): Dat is in ieder geval een wijziging.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Door de rendementseis van 10% verslechtert de rendementspositie van de Nederlandse Spoorwegen van 150 mln. negatief naar 480 mln. negatief. Door rationalisaties van 2% per jaar kan daar ongeveer 200 mln. van teruggewonnen worden. Op welke wijze zal de Nederlandse Spoorwegen dat overige deel kunnen afdekken? Graag daarover iets meer inzicht.

In artikel 7 van bijlage 10 staat een gedeeltelijke bodemregeling. Ik verwijs naar, onder andere, de 15%-regeling. De minister zegt daar altijd over dat die regeling slechts bedoeld is in het kader van een slecht-weersscenario. Mijn vraag is waar de minister de verwachting op baseert dat dit scenario niet geëffectueerd zal worden. Is de inschatting niet juist dat wij nu al in slecht weer zitten, gelet op de recente ontwikkelingen? Ik hoor daar graag een antwoord op, waarbij het voor mij op zich niet overtuigend is dat de Nederlandse Spoorwegen wel gedwongen zullen zijn om materieel in te zetten. Ook hier geldt het simpele principe dat dit alleen opgaat wanneer de variabele kosten lager zijn dan de opbrengsten. Dat is in zeer veel gevallen niet het geval. Bovendien komen ook de Nederlandse Spoorwegen voor vernieuwingsinvesteringen te staan. Ik wijs bijvoorbeeld op de Wadloper. Die investeringen kunnen er uiteindelijk toe leiden dat de vaste lasten in dat opzicht de marginale kosten laten wegvallen indien de vernieuwing niet plaatsvindt. Dan is er dus sprake van een volledig andere positie.

Bijna misleidend acht ik in dat kader het antwoord op vraag 22. Daar wordt gevraagd naar de daling van het aantal plaatskilometers en de opvatting van de minister daarover. Geantwoord wordt dat dit een

misvatting moet zijn. Men gaat immers uit van een stijging van de reizigerskilometers. Wij spreken over plaatskilometers en de minister antwoordt in reizigerskilometers en suggereert daarmee dat de minister een misvatting formuleert.

Artikel 7 regelt de belangrijkste elementen met betrekking tot het toekomstige voorzieningenniveau, tot het jaar 2000. Graag zou ik van de minister expliciet willen vernemen hoe artikel 7, lid 3, gelezen moet worden. Het lid definieert allereerst het uitgangspunt met betrekking tot het voorzieningenniveau. Dit wordt vastgelegd in een dienstregeling, waarbij het aantal stations en haltes per saldo gelijk blijft aan het aantal per 1 januari 1995. Vervolgens mogen op het saldo drie uitzonderingen in mindering worden gebracht: alternatieve vervoerstechnieken, een te gering aantal in- en uitstappers en dat deel dat ter contractering is aangeboden en dat niet gecontracteerd wordt. Hierdoor is het voorzieningenniveau geherdefinieerd. Vervolgens geldt dan sub lid b, namelijk dat de daling van de plaatskilometers ten opzichte van de dienstregeling 1995-1996 niet groter mag zijn dan min 15% tot het jaar 2000.

Hoe beoordeelt de minister in dat licht de verbeteringsruimte van de Nederlandse Spoorwegen met betrekking tot het rompnets? Dat kan niet alleen een zorg zijn van de Nederlandse Spoorwegen. Het heeft ook effecten op het produkt dat de klant aangeboden wordt in het kader van het mobiliteitsbeleid. De 37 lijnen, verwoord in het tweede aanvullende rapport van IME, beslaan op zichzelf al 15,5% van het totale aantal plaatskilometers. Hoe verhoudt zich dit tot het artikel waarin geregeld is dat de Nederlandse Spoorwegen zelf elke lijn voor afstoting mag voordragen? Artikel 7, vierde lid, bevat een experimentbepaling. Wie beslist over de toepassing daarvan? En komt die 2% reductie, die op basis van het experimentartikel mag worden toegepast, bovenop de 15% of is het inclusief?

Mijnheer de voorzitter! Wat zich hier wreekt, zeker op langere termijn, is dat de rijksoverheid door dit contract veel bevoegdheden uit handen geeft, zonder dat tegelijkertijd duidelijk is wat daar, naar de klant en naar het mobiliteitsbeleid toe geredeneerd, voor terugkomt.

Naast de eerdere bezwaren daartegen wijst IME op het gevaar van de open formulering met betrekking tot de min 15%-regeling. Ik citeer: "Het contract regelt niets over de verdeling van het treinaanbod over het netwerk en daarmee bestaan geen garanties, dat in een volgens het beleid wenselijk regionaal dan wel temporeel aanbod wordt voorzien." Op zichzelf bestaat op basis van het contract – ik citeer: "De Nederlandse Spoorwegen bepaalt zelf welke treinseries en wanneer aan de overheid worden aangeboden" – de mogelijkheid dat dit strategisch zou kunnen gebeuren, namelijk dat die lijnen aangeboden worden die onrendabel zijn en waarbij geen alternatieven voor de hand liggen, terwijl lijnen waarvoor wel alternatieven voor de hand liggen in de portefeuille van de Nederlandse Spoorwegen gehouden worden.

Gelet op de vitale betekenis van het onrendabele deel binnen de nationale vervoersketen, heeft het mijn fractie ten zeerste verbaasd dat meer dan twee jaar na de kamerbehandeling van het kabinetstandpunt over het advies van de commissie-Wijffels nog steeds geen uitgewerkt beeld bestaat over de toekomstige positie daarvan. Na goedkeuring van het overgangscontract, en zeker na 2000, heeft de overheid geen instrumenten meer in handen om actief invloed uit te oefenen op het onrendabele deel, zonder daarvoor extra in de buidel te tasten. Op termijn zal de NS ook haar monopoliepositie in dat opzicht behouden.

De Kamer wordt nu gevraagd in te stemmen met een structureel afzien van belangrijke bevoegdheden, terwijl er geen beeld bestaat van de gevolgen voor het voorzieningenniveau, zeker van die op langere termijn. Wanneer hierover in het contract structureel meer geregeld was, en tegelijkertijd meer zicht bestond op de effecten in de komende jaren, was de Kamer in de gelegenheid geweest om een meer evenwichtig oordeel te geven. Nu verkeren wij slechts in de wetenschap dat tussen het rijden en het niet rijden een financieel gat gaapt van zo'n 200 mln. In de ogen van mijn fractie is bij dit onderdeel te veel uitgegaan van de aanname dat concurrentie dat gat wel zou kunnen dichtrijden. Wij weten intussen beter. De minister antwoordt op vraag 107:

“Naar mijn inschatting is het dan ook mogelijk om tot een politiek-maatschappelijk verantwoord voorzieningenniveau (al dan niet gecontracteerd met NS Reizigers) te komen in de orde van grootte van uiteindelijk circa 80 mln. in het jaar 2000.” Mijn fractie deelt die inschatting niet en zou graag horen op basis van welke gegevens de minister deze opvatting heeft gevormd.

Mijnheer de voorzitter! Hoe is het mogelijk dat twee jaar na het kabinetsstandpunt over het advies van de commissie-Wijffels er geen afspraken gemaakt zijn op het meest vitale onderdeel, namelijk welk produkt wij mogen verwachten, terwijl ook de VVD-fractie – ik heb er eerder aan gerefereerd – nog drie weken geleden ervan uitging dat wij ver voor de behandeling van dit contract in de Kamer geïnformeerd zouden worden over dit zeer essentiële onderdeel van het totale contract? Het rekenmodel dat daarvoor benodigd is, is nog niet klaar. Er moeten aanvullende accountantsonderzoeken plaatsvinden en men heeft nog een forse discussie over de indirecte kosten. Na goedkeuring van het overgangscontract wordt de positie van de rijksoverheid, zeker met betrekking tot dat laatste, aanzienlijk verzwakt. De commissie-Wijffels heeft reeds uitvoerig gewezen op het belang van het op tijd klaar hebben van het rekenmodel. Ik citeer wederom het rapport van de commissie: “Het is dan ook wenselijk om nadere regels en procedures op te stellen voor het vaststellen van contractprijzen tussen de rijksoverheid en de Nederlandse Spoorwegen.”

Pas na 29 juni van het afgelopen jaar is een start gemaakt met dit deel van de overeenkomst. De minister schetst in haar brief van 15 november een proces van meerjarige onderhandelingen, waarbij ook derden, zoals lagere overheden en bedrijven, betrokken zullen zijn. Tegelijkertijd stelt zij: “Een jaarlijks terugkerende afweging, waarbij alle treinseries steeds opnieuw ter discussie staan, leidt tot grote onzekerheid voor alle betrokkenen en tot bestuurlijke inefficiëntie. Voorts is ook de reiziger in het algemeen gebaat bij stabiliteit. Ten slotte zal vanuit de vervoerder om meerjarige zekerheid worden gevraagd in verband met te plegen investeringen.” Welke drijfveren bewegen de

minister om over de onrendabele lijnen zo weinig klare wijn te schenken? Er moet nog onderhandeld worden, maar waarover dan precies? Welke besparingen denkt zij door de jarenlange onzekerheid nog te kunnen bereiken en wat is daar uiteindelijk de relatieve meerwaarde van? Een waarschuwing is misschien op zijn plaats: wie het onderste uit de kan wil, kan ook wel eens het lid op z'n neus krijgen.

De commissie-Wijffels was over de methodiek tamelijk helder: indien er sprake is van concurrentie, dan bepaalt de markt de prijs van de in overheidsopdracht uit te voeren OV-diensten; bij gebrek aan concurrentie gebeurt die prijsvaststelling op basis van kostprijsberekening. Het lijkt wel of de minister eerst aan de gang gaat met een systeem van kostprijsberekening – terecht, want er is in onze wijze van zien ook geen sprake van substantiële concurrentie – en vervolgens nog de beïnvloeding door marktwerking wil, want die moet er in haar wijze van zien sowieso komen. Dat is wedden op twee paarden, waarbij de reiziger uiteindelijk aan het kortste eind zal trekken.

Alsof dit niet genoeg is, meldt de minister: in deze situatie, bij aanbesteding in de contractsector, acht ik het zinvol om met NS Reizigers te overleggen over de inbouw van een extra taakstellende verlagings van de overheidsbijdrage tijdens de contractperiode. Is kostprijs nu kostprijs of niet? Ik zou haast zeggen: geen wonder dat die onderhandelingen zo lang hebben geduurd.

De geruststellende mededeling dat de Kamer bij de besluitvorming met betrekking tot de contractsector zal worden betrokken, lijkt mooi, maar zegt in onze ogen weinig. Eenmaal voorgedragen lijnen kunnen worden geweigerd en de middelen voor instandhouding schieten schromelijk te kort. Het is niet voor niets dat de minister in dat kader melding maakt van nadere prioritering. Met andere woorden: de Kamer mag zeggen welke lijnen uiteindelijk gesloten moeten worden.

**Minister Jorritsma-Lebbink:** Voorzitter! Mag ik de heer Van Gijzel vragen, waar hij die conclusie uit trekt?

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Uit de stukken.

**Minister Jorritsma-Lebbink:** Denkt u niet dat ik zelf eerst conclusies zou moeten trekken? Ik vind het interessant dat u nu suggereert, alsof ik al van alles wil sluiten en aan u zal zeggen: als ik dan van alles wil sluiten, kom ik wel bij u en dan moet u maar zeggen hoe het betaald moet worden. Maar zo is het toch niet?

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Nee, maar het is op zichzelf tamelijk helder dat wij moeten constateren dat er een fors gat zit – daar valt natuurlijk nog over te onderhandelen – tussen datgene wat er gefinancierd moet worden en datgene wat er beschikbaar is.

**Minister Jorritsma-Lebbink:** Dat klopt; daar kom ik op terug.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): U zegt dat u aan die 80 mln. genoeg heeft. Mijn inschatting is dat dit onvoldoende zal zijn om het totale OV-net, met betrekking tot de rail of eventuele vervangende buslijnen bij de uiteinden, overeind te houden. In dat kader zullen voorstellen die gerelateerd zijn aan die 80 mln., automatisch leiden tot schrappen van delen van het net. En die voorstellen, waarvan u zelf zegt dat de Kamer daar verder in de prioritaire afweging bij betrokken zal worden, leiden er in mijn wijze van zien toe, dat wij in een situatie geplaatst worden, waarin wij nu akkoord gaan met het weggeven van vitale bevoegdheden en geconfronteerd worden met een min of meer “slikken of stikken”-situatie, waarbij er te weinig geld is om het overeind houden van de lijnen daadwerkelijk mogelijk te maken.

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): Voorzitter! Dit kan toch alleen maar betekenen dat de PvdA-fractie vindt, dat er volstrekt inzicht moet zijn in wat er gebeurt met die onrendabele lijnen, alvorens een oordeel kan worden gegeven over datgene wat vandaag voorligt?

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Ik heb net gezegd dat het bevreemding bij mij gewekt heeft, dat wij dat inzicht niet hebben. Klaarblijkelijk is dat niet alleen bij mij het geval, maar bij alle anderen ook. Het is immers een wat rare figuur dat wij, zeker op lange

termijn, zeer veel bevoegdheden vanuit de rijksoverheid weggeven zonder dat wij weten wat daarvoor terugkomt. Ik geloof dat die stellingname op zichzelf geen verduidelijking behoeft en dat de huidige situatie, zoals de minister het voorstelt, in dat opzicht geen soelaas biedt.

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): Even iets preciezer graag, voorzitter. De heer Van Gijzel zegt heel duidelijk dat de Kamer nu wordt gevraagd akkoord te gaan. Hij realiseert zich dan donders goed dat er een fors aantal bevoegdheden vanuit de rijksoverheid worden verschoven in de richting van de Nederlandse Spoorwegen. Hij zegt daarbij dat hij absoluut niet gerustgesteld is door de toezegging van de minister, dat straks de Tweede Kamer per onrendabele lijn mag bepalen of mag beoordelen of daar terecht in wordt gesneden of niet. Dat kan toch alleen maar betekenen – ik zou op die vraag graag een helder antwoord willen hebben – dat wij hier een volstrekt helder verhaal moeten hebben van de minister, daar waar het betreft de situatie van de onrendabele lijnen, alvorens je met dit voorliggende contract al dan niet akkoord zou kunnen gaan? En dat betekent toch ook dat die relatie veel sterker ligt dan bijvoorbeeld in de optiek van de minister? Ik zou daar graag klare wijn over willen hebben.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Dat zou op twee manieren opgelost kunnen worden. Het kan door meer waarborgen te hebben met betrekking tot de financiële afdekking van het onrendabele net. Ik constateer dat wij zowel op dit moment als voor de toekomst te weinig geld beschikbaar hebben. De minister zegt dat het op zichzelf voldoende is, maar dat vertrouwen heb ik niet. Daarom moeten er tijdens deze besprekingen meer waarborgen komen op dat punt, of moeten er anderszins afspraken gemaakt worden waardoor er meer inzicht ontstaat en er ook meer waarborgen komen voor het in stand houden van die onrendabele lijnen. Ik zal zo nog ingaan op de mogelijkheden daartoe.

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): Mag ik dan de vraag misschien nog andersom stellen? Is het voor u denkbaar dat de fractie van de Partij

van de Arbeid akkoord gaat met het nu voorliggende, getekende akkoord dat bereikt is tussen overheid en Nederlandse Spoorwegen in een situatie dat wij nog geen volstrekt helder inzicht hebben, niet alleen in de financiële kant, of hetgeen misschien via een politieke uitspraak richtinggevend zou kunnen zijn, maar puur op het punt van de vraag welke onrendabele lijnen tot die contractsector behoren, welke eventueel niet, die dan uit het net worden gesneden, wat is de prijs die voor het eerste betaald zou moeten worden? Kortom, is het denkbaar dat de fractie van de Partij van de Arbeid akkoord gaat zonder dat er volstrekt helder inzicht bestaat in wat er met die onrendabele lijnen zou moeten gebeuren? Dat lijkt mij toch een kernvraag in dit debat.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Het ware mij een lief ding waard geweest wanneer wij vandaag meer inzicht in dat onrendabele deel hadden gehad, zodat wij dat bij deze besluitvorming hadden kunnen betrekken. Maar dat is niet het geval, waardoor er twee opties zijn: de aanvulling komt alsnog of op basis van de besprekingen die wij nu gaan voeren en de inzichten die de minister over het onrendabele deel zou moeten verschaffen, moeten wij in voldoende mate een achtervang creëren in de vorm van middelen die het op een later moment mogelijk maken om in ieder geval een keuze te maken die er niet automatisch toe leidt dat de Kamer zou moeten gaan schrappen. Het verkrijgen van inzicht vind ik een voorwaarde om te kunnen insteken op dit contract.

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): Nog een korte vraag: waarom kiest de fractie van de Partij van de Arbeid niet voor de lijn dat die aanvulling alsnog moet komen, alvorens een politiek oordeel over het totaal kan worden geveld? Want de heer Van Gijzel zegt zelf weinig fiducia te hebben in de rol van de Kamer op het moment dat hier tegen het contract ja wordt gezegd, al dan niet met een achtervang.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Dat wij zo weinig fiducia hebben, komt mede door het gebrek aan middelen die beschikbaar zijn. Waar wij constateren dat er een groot gat zit tussen wat er aan onrendabel net zou moeten worden gereden en de

middelen die daarvoor nodig zijn en hetgeen de minister beschikbaar heeft. Het zou heel veel helpen wanneer wij zekerheid hebben over de financiële achtervang die eventueel gecreëerd zou kunnen worden om, wanneer de Kamer uiteindelijk voor een keuze gesteld wordt wat er met dat onrendabele deel zou moeten gebeuren, de mogelijkheid te hebben om op een fatsoenlijke manier tot besluitvorming te komen, met instandhouding van een belangrijk deel ervan. Maar ik herhaal, het is mij liever wanneer wij in één keer een contract zouden kunnen sluiten over het onrendabele deel. Als dat tot de mogelijkheden behoort, heeft dat mijn voorkeur.

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): Die mogelijkheden bepalen wij hier zelf.

De heer **Reitsma** (CDA): Het doet mij deugd dat collega Van Gijzel een vrij kritisch verhaal houdt. Toch vind ik dat zijn inbreng op een aantal onderdelen bij zeer kritische vragen blijft steken zonder dat een stelling ingenomen wordt. Daarom heb ik toch twee vragen, in aanvulling op wat collega Rosenmöller ook al heeft gevraagd. Moet nu het contract gewijzigd worden, niet alleen om de onrendabele lijnen aan te houden, maar ook om het voorzieningenniveau in stand te houden? Als de heer Van Gijzel vindt dat hij te weinig inzicht heeft in de positie van onrendabele lijnen, wil ik duidelijk van hem horen welke consequenties hij daaruit trekt ten aanzien van dit contract.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Volgens mij heb ik die vragen al beantwoord. Ik kom daar zo ook nog in mijn eindoordeel op terug. Ik heb gezegd dat er voor ons drie vitale onderdelen van dit contract nader besproken zouden moeten worden, namelijk de tarieven, het voorzieningenniveau en de consumentenbescherming. Ik duid de onderdelen dus aan als "vitale onderdelen". Wij geven veel bevoegdheden weg en wij krijgen geen garanties voor wat er terugkomt. Men mag hieruit afleiden dat ik wil dat daarvoor aanvullende regelingen getroffen worden.

De heer **Reitsma** (CDA): In het overgangscontract staat een bodemregeling: de spoorwegen mogen maximaal 15% van de

huidige plaatskilometers schrappen. Dat tast in grote mate het voorzieningenniveau aan. Het is dus voorspelbaar, zoals de minister ook in de stukken aangeeft, dat er na 2000 geen bodemregeling meer is. Dan wil ik de heer Van Gijzel de volgende concrete vraag stellen. Als hij zich zorgen maakt over het voorzieningenniveau – dus los van de vraag of er geld genoeg is voor de onrendabele lijnen – vindt hij een dergelijke formulering in het contract dan een goede zaak? Moet die formulering gewijzigd worden?

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Ik val opnieuw in herhalingen, voorzitter. Het was mij een lief ding waard geweest, als wij in het contract afspraken hadden kunnen maken over de onrendabele lijnen en als wij dus ook een voorziening hadden kunnen treffen voor de periode na 2000. Ik ben hierover tamelijk helder geweest. Ik heb zorgen over de periode tot 2000, maar mijn zorgen over de periode na 2000 worden alleen maar groter.

De heer **Schutte** (GPV): Vindt de heer Van Gijzel het niet gevaarlijk om als een mogelijke, zij het niet de eerste voorkeur hebbende, oplossing te suggereren: een vergroting van de financiële achtervang? Daarmee wordt de onderhandelingspositie van de minister tegenover de NS niet sterker. Is het dan niet beter om te zeggen: er is maar één weg, namelijk niet meewerken aan de totstandkoming van het contract? Over de mogelijke financiële functies kan later nog worden gesproken.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Dat zou op zichzelf het mooiste zijn. Ik heb er ook mijn verbazing over uitgesproken dat dit niet tot stand gekomen is. Dat is een feit. Wij hebben dat contract niet. Die afspraken zijn er niet. Vervolgens is het de vraag: maken wij die afspraak alsnog? Dat heeft mijn absolute voorkeur. Indien het niet mogelijk is om de afspraak te maken, is de volgende vraag: kan een soort achtervangconstructie worden gerealiseerd? Als gedurende dit debat niet blijkt dat die achtervang, ook in financieel opzicht mogelijk is, is er eigenlijk helemaal geen grondslag op basis waarvan wij vertrouwen kunnen hebben in het afdekken van het onrendabele deel. Maar het is de minister die deze situatie heeft gecreëerd. Enerzijds

zegt zij dat er te weinig geld is en anderzijds heeft zij niets in het contract geregeld.

De heer **Schutte** (GPV): Maar bent u niet te vroeg met uw uitweg: de financiële achtervang zal wel verruimd kunnen worden als het niet anders lukt. Ik denk dat u een afweging moet maken, dat u een duidelijke voorkeur moet uitspreken.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Er is nog een derde mogelijkheid, waarvan ik echter steeds heb begrepen dat die niet tot de mogelijkheden behoort. Daarom heb ik die ook niet genoemd. Het gaat dan om de mogelijkheid dat het contract niet per 1 januari ingaat en dat er dus uitstel komt, in afwachting van de nadere besprekingen over het onrendabele deel. Ik denk dat het aan de minister is om, op basis van de opvattingen die in de Kamer naar voren worden gebracht, te kijken naar de mogelijkheden en om hier een voorkeur neer te leggen. Op basis daarvan kan de Kamer nagaan of er in voldoende mate waarborgen worden geboden. Er zijn dus drie constructies: uitstel van het contract, nadere invulling van het contract, meer financiële waarborgen. Ik voeg hieraan toe dat de vorige minister van Verkeer en Waterstaat over het totaalvolume voor de afdekking een beperking heeft aangegeven. Dat is dus een extra handicap die hierbij een rol speelt.

De heer **Poppe** (SP): Voorzitter! De heer Van Gijzel gaat nu voornamelijk in op het belangrijke aspect van de onrendabele lijnen. Maar hij zei zojuist: de overheid geeft veel bevoegdheden weg, zoals invloed op de tarieven, op de dienstregelingen, op het bepalen van al dan niet onrendabele lijnen en op de treinseries. Eigenlijk is dat de nutsfunctie van de NS. Het eindoordeel moet nog komen. Ik ben daar zeer benieuwd naar. Ik wil wel eens weten wat de PvdA wil: wel overheidsinvloed houden op de nutsfunctie van de NS en toch privatiseren? Hoe denkt de heer Van Gijzel dat te kunnen combineren?

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Volgens mij is dit een tamelijk grote onzorgvuldigheid. Ik heb namelijk gezegd dat ik niet voor privatisering ben. Ik ben voor verzelfstandiging, en ik heb aangegeven waarom: voor

de opbrengstverantwoordelijkheid en voor het inzicht in de kostenstructuur. Privatisering zonder concurrentie is wel de slechtst mogelijke optie die je kunt bedenken. Omdat er ook op langere termijn sprake zal zijn van een belangrijke monopoliepositie van de Nederlandse Spoorwegen bij het aanbieden van het spoorwegproduct, dienen er waarborgen te worden ingebouwd, die voorzien in de noodzakelijke elementen voor het mobiliteitsbeleid, dus de maatschappelijke functie, aan de ene kant en de sociale functie aan de andere kant.

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

De heer **Van Gijzel** (PvdA): U wilt van mij horen dat op het punt van de tarieven, het voorzieningenniveau en een aantal eerder door mij gedefinieerde zaken waarover ik nog kom te spreken, aanpassing van of aanvulling op het contract nodig is. Ik zeg dat dat het geval is.

De heer **Poppe** (SP): Zo komt u er niet vanaf. Dit contract is een overgangcontract naar iets anders, namelijk een verregaande privatisering, verzelfstandiging en commercialisering van de Nederlandse Spoorwegen. Dat is iets anders dan een nutsbedrijf. Van tweeën één; de Partij van de Arbeid moet niet proberen van twee walletjes te snoepen: én commercialiseren, én verdediging van de nutsfunctie en het groot houden van de invloed van de overheid. In het laatste steun ik u uiteraard. Het is allemaal zo krakkemikkig!

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Wat ik het belangrijkste vind, is dat wij niet van het walletje van de belastingbetaler snoepen! Waar we spreken over een openbaar-vervoerproduct, moeten wij ervoor zorgen dat sober, doelmatig, effectief en gerelateerd is aan onze mobiliteitsdoelstellingen. Wij moeten constateren dat daarop binnen de huidige structuur van de Nederlandse Spoorwegen onvoldoende zicht is. Ik heb net argumenten aangegeven, waarom bijvoorbeeld met betrekking tot de rendementsberekeningen en de elementen die daarbij een rol spelen, de Nederlandse Spoorwegen daarvan in het verleden geen kennis droegen. Misschien spreekt u dat aan, maar dat zijn een beetje

Sovjet-achtige modellen; dat spreekt mij dus niet aan.

De heer **Verkerk** (AOV): Over de derde mogelijkheid, dat wil zeggen het niet per 1 januari laten ingaan van het contract, zei u eerst dat u had begrepen dat niet tot de mogelijkheden behoorde, hoewel u het later wel noemde. Houdt u die optie wel open? Ik heb in de kranten namelijk gelezen dat er dan nogal wat mensen opstappen, bij NS en misschien zelfs bij het kabinet.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): We zullen daarin in de komende dagen en weken nader inzicht krijgen.

Mevrouw **Van 't Riet** (D66): Mij is bekend dat de heer Van Gijzel – ik weet niet of de hele Partij van de Arbeid dat vindt – helemaal niet voor marktwerking is, en eigenlijk helemaal niet zit te wachten op een concurrent. Hij geeft in zijn verhaal aan dat de handicap is dat er geen concurrentie is. Mij heeft het enigszins bevreemd, waarom de heer Van Gijzel dan wel pleit voor verzelfstandiging van een holding van NS, die in de toekomst een monopolioïde karakter zal krijgen, zonder concurrentie. Daarom begrijp ik ook wel de waarborgen die hij voor voorzieningen en tarieven wil hebben.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): U heeft prima opgelet!

Mevrouw **Van 't Riet** (D66): Waarom bent u voor verzelfstandiging van een bedrijf dat toch op die manier gaat functioneren, terwijl u voor de langere termijn geen marktwerking wilt?

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Ik ben daar uitvoerig op ingegaan. Ik wil het nog wel een keer herhalen, maar ik vind dat een beetje zonde van de tijd.

De **voorzitter**: Als u het in drie zinnen doet, kunt u uw betoog nog even samenvatten.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Ik zal aangeven hoe het op dit moment werkt. Dat kan overigens niet in drie zinnen. Ik heb net over de verzelfstandiging, waarvan wij voorstander zijn, gezegd dat de kostenstructuur aan de ene kant inzichtelijker moet worden gemaakt, terwijl aan de

andere kant contracten tussen bedrijfsonderdelen moeten worden afgesloten, waarbij getoetst kan worden op de reële prijzen en een grotere verantwoordelijkheid voor de opbrengsten. Dat alles dient wel te gebeuren binnen de voorwaarden die het mobiliteitsbeleid en de maatschappelijke en sociale functie van het railvervoer vragen. Aan die waarborgen met betrekking tot de sociale en maatschappelijke functie is onvoldoende invulling gegeven.

De eerdere suggestie van de minister om die extra benodigde middelen uit de investeringsgelden te halen, achten wij onverstandig. Juist in de investeringen ligt de waarborg voor een betere kostendekkendheid in de toekomst. De minister beargumenteert in antwoord op vraag 88 de toekomstige groei als volgt.

De heer **Reitsma** (CDA): Heeft de minister de suggestie gedaan om een tekort aan middelen eventueel uit de investeringen in de infrastructuur te compenseren? Ik heb dat wel de VVD horen roepen, maar ik heb de minister tot op heden een dergelijke uitspraak niet horen doen.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Ik heb dat de minister wel horen zeggen, maar ik heb het alleen niet meer teruggezien bij de antwoorden op de vragen. De minister heeft altijd gezegd dat de investeringen enerzijds en de exploitatie anderzijds min of meer communicerende vaten zijn. Op die manier werkt dat tot nu toe, zegt de minister; als er meer middelen nodig zijn voor de exploitatie, zullen die moeten komen uit een daling van de investeringen. Daarvan zeg ik dus: ik zou dat onverstandig vinden, want juist in de investeringen ligt de waarborg voor betere kostendekkendheid in de toekomst. Deze verwachting over de groei, zo zegt de minister, is gebaseerd op uitvoering van de investeringen in het spoorwegennet die zijn opgenomen in het Tweede tactisch pakket. Misschien kan de minister nog eens aangeven welke knelpunten zij de afgelopen maanden tegen het lijf is gelopen die het niet mogelijk maakten de Kamer volledig openheid te geven met betrekking tot het onrendabele deel. Via de pers hebben wij vernomen dat er een aanbod ligt van de NS, waarbij voor 150 mln. het gehele net, dus alle lijnen, gereden zouden kunnen

worden, met die restrictie dat er sprake zou kunnen zijn van 5% tot 10% reductie op de plaatskilometers. Wat is het realiteitsgehalte van die mededeling en hoe beoordeelt de minister een dergelijk aanbod? Is dit voor haar bespreekbaar?

De Kamer heeft pas zeer laat de opvatting van de minister ontvangen over de consumentenbescherming. Bij het kamerdebat over het rapport-Wijffels was dit al een van de centralere thema's. Het voorstel komt erop neer, dat ook dit aan de partijen wordt overgelaten, te weten de klanten en de bedrijven. De minister stelt daarover: ik opteer daarom voor een aanpak waarbij actoren in gezamenlijk overleg tot een adequate inrichting van de consumentenbescherming kunnen komen. De redengeving komt later in de brief. Tegen de achtergrond – ik citeer de minister – "dat voor de toekomst rekening gehouden moet worden met meerdere spoorwegondernemingen op het spoorwegennet, ligt het niet in de rede consumentenbescherming te verankeren in bilaterale contracten met deze ondernemers. Maar juist het ontstaan van die meerdere spoorwegondernemingen wordt door vrijwel alle partijen ten zeerste betwijfeld. Het ligt dus juist wel in de rede om daarover thans afspraken te maken en deze vast te leggen. Waar de overheid zeggenschap weggeeft, dient zij goed te luisteren naar opvattingen van degenen die voor haar in de plaats treedt. Rover, Consumentenbond en ANWB hebben uitdrukkelijk de wens de consumentenbescherming in het kader van de contractbesprekingen vast te leggen. Rover zegt er expliciet over: door nu een overeenkomst met de NS af te sluiten waarin hierover geen concrete afspraken zijn opgenomen, wordt het moeilijk in een later stadium hiervoor medewerking van het spoorwegbedrijf te verkrijgen.

Hoewel veel aandacht uitgaat naar reizigersvervoer is de positie van NS Cargo vanuit haar positie niet van minder belang. Binnenkort komt er weer een grote afvloeiingsregeling, waarbij 40% van de arbeidsplaatsen middels een reorganisatie zullen verdwijnen als voorwaarde voor een kapitaaldotatie van 150 mln. De taakstelling van NS Cargo is om het volume aan vracht tot 2010 bijna te verviervoudigen van 18 miljoen ton in 1990 naar 65 miljoen ton in 2010. De afgelopen jaren is alleen maar

sprake geweest van een dalend marktaandeel. Hoe geloofwaardig is de prognose waarop nu gekoerst wordt? Is er niet eerder sprake van een tegengestelde beweging? Ook hier worden enge bedrijfseconomische rendementskosten niet gewogen tegen bredere maatschappelijke kosten en baten. Wij hebben een ambitieus plan voor de railinfrastructuur, de Betuwelijn. De vraag is of er nog wel een NS Cargo is op het moment waarop de Betuwelijn gereed is. Dat is op zichzelf een breder, Europees probleem. Is er wel voldoende aandacht voor het railvervoer over langere afstand binnen het Europees kader? Ik hoor daarover graag het oordeel van de minister. In verladerskring hoor je vaak met zorg spreken over de toekomst van NS Cargo en breder over het goederenvervoer over de rail. Kiezen voor rail, vraagt van verladers extra investeringen. Daarvoor moeten zij de zekerheid hebben voor toegankelijkheid van het net in de toekomst. Juist dat laatste doet veel verladers kiezen voor andere vervoersmodaliteiten.

De minister lijkt tegen beter weten in de toekomstige concurrentie als basis voor haar besprekingen te hebben genomen. Zeker op een zeer beperkt deel van het net, de uiteinden, kan in de toekomst sprake zijn van enige concurrentie. Daarover zullen eerst afspraken gemaakt moeten worden in het kader van de commissie-Brokkx. Voor het overgrote deel van het net zal dat dus zeker niet het geval zijn. Het lijkt dan ook weinig realistisch om uit te gaan van "de tucht van de markt" zoals de minister schrijft. Door dit wel te doen ontstaat er een aantal voor mijn fractie forse problemen, te weten op het punt van de tarieven, het bedieningsniveau, de onrendabele lijnen en de consumentenbescherming. Ik weet dat het voor deze minister vanuit haar achtergrond lastig is te erkennen dat niet alles aan marktwerking onderhevig kan zijn, wanneer men tenminste wil vasthouden aan redelijke kwaliteits- en kwantiteitseisen. Maar daar krampachtig aan vasthouden helpt ons met betrekking tot de toekomstige ontwikkeling over het deelvervoer ook niet verder.

**Minister Jorritsma-Lebbink:** Voorzitter! Ik zit nu al een uur te luisteren. Ik zou de heer Van Gijzel eraan willen herinneren dat we hier

spreken over een kabinetsbesluit, het kabinetsstandpunt Wijffels waar overigens ook de PvdA-fractie ja tegen heeft gezegd. Ik hoor tot nu toe niets waaruit valt af te leiden dat de heer Van Gijzel de richting-Wijffels, het kabinetsstandpunt ondersteunt. Nogmaals, ik zit in een kabinet waar ook zijn eigen partij deel van uitmaakt en ik zou dat zo graag iets meer horen.

**De heer Van Gijzel (PvdA):** Op zichzelf hoort u ook steun...

**Minister Jorritsma-Lebbink:** Ik heb nog weinig steun gehoord.

**De heer Van Gijzel (PvdA):** Op zichzelf hoort u ook steun voor het verzelfstandigingstraject. Wat echter de nadere invulling betreft en de verwachting dat concurrentie op zichzelf de markt op een voldoende manier zal ordenen, heeft mijn fractie de inschatting gemaakt dat dit een onvoldoende waarborg zal zijn om de toekomst van de Nederlandse Spoorwegen op een effectieve manier vorm te geven. Door vast te houden aan de marktwerking, een beetje tegen beter weten in, wordt deze eerder doel dan middel. De consument dreigt hier min of meer de dupe van te worden.

Mijn fractie reserveert, gehoord de beantwoording van de minister, de ruimte om op een later moment op de door mij aangegeven wezenlijke onderdelen uitspraken aan de Kamer voor te leggen.

**De heer Rosenmöller (GroenLinks):** Voorzitter! De minister heeft denk ik wel een beetje gelijk. De fractie van de PvdA heeft wel erg hoog ingezet in dit debat. Dat moet betekenen dat dit gevolgd gaat worden door kameruitspraken. Ik kan mij bijna niet voorstellen dat deze niet worden aangenomen. Dit heeft natuurlijk gevolgen voor het contract. Er kan op zijn minst vandaag, deze week of volgende week, niet worden ingestemd. Dat zal sowieso vertraging betekenen.

De heer Van Gijzel was ook helder op het punt van de onrendabele lijnen. Hij zei dat hij eigenlijk vond dat er aanvulling zou moeten komen en dat dat zijn eerste optie was.

Het zou denkbaar zijn dat er een meerderheid voor zo'n standpunt is zonder dat alle drie de coalitiepartners het daarmee eens zijn. Is er dan voldoende politieke ruimte bij de

fractie van de PvdA om naar meerderheden te zoeken op dit soort punten die voor haar zo wezenlijk zijn, zonder dat hier per se de drie coalitiepartijen bij betrokken moeten zijn?

**De heer Van Gijzel (PvdA):** Deze vraag lijkt mij tamelijk prematuur. Het lijkt mij verstandig om eerst de coalitiepartijen te horen. Het zou u toch ook een lief ding waard zijn, gelet op mijn bijdrage en gelet op uw opvatting – die overigens nog verwoord moet worden – wanneer de Kamer unaniem tot een uitspraak zou kunnen komen. Ik hoop dat u er niet op uit bent om in dit kader gemakkelijk politiek gewin te halen door te proberen de coalitiepartijen al op voorhand tegen elkaar uit te spelen.

**De heer Rosenmöller (GroenLinks):** Daar gaat het mij helemaal niet om. Daar word ik niet voor ingehoord. Het is allemaal net iets moeilijker. Maar we hebben natuurlijk allemaal buiten deze Kamer al uitgebreid over de Nederlandse Spoorwegen gediscussieerd. Af en toe had ik wel eens het gevoel alsof er een nuanceverschil was tussen de coalitiepartijen, maar dat is allemaal niet zo belangrijk.

De vraag die ik stel, stel ik omdat de heer Van Gijzel zelf ten opzichte van de onrendabele lijnen begint met het opvoeren van de achtervang, de financiële achtervang. Hij doet dus zijn eigen strategie te kort, mogelijk rekening houdend met een politiek probleem dat zou kunnen ontstaan. Ik ben het met hem eens dat het het mooiste zou zijn als er unaniem vanuit de Kamer tegen de minister gezegd wordt: ga maar terug met die en die voorstellen en zorg maar dat deze vanuit de optiek van de maatschappelijke functie van het spoor verbeterd worden.

**De voorzitter:** Houdt u het bij een interruptie alstublieft.

**De heer Rosenmöller (GroenLinks):** Natuurlijk, maar collega Van Gijzel stelt mij ook een vraag. De vraag is of er voldoende politieke ruimte is om in het dualisme zoals paars zich dat anderhalf jaar geleden heeft voorgenoemen, met elkaar op een zodanige wijze te debatteren dat bijvoorbeeld meerderheden op het punt van "kom eerst eens met een contract over de onrendabele lijnen"

tot de mogelijkheden behoort. Ik denk dat we er ook recht op hebben om dat te weten. Volgens mij moeten de coalitiepartijen elkaars standpunt op dat gebied kennen.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Wij zijn pas een uur en een kwartier aan het vergaderen. Zullen wij eerst horen wat de andere coalitiepartijen ervan vinden? Daarin ben ik ook wel geïnteresseerd. Vervolgens horen wij het standpunt van de minister.

De heer Schutte heeft wijze woorden over de achtervang gesproken. Hij heeft gezegd dat dit de minister niet in een betere onderhandelingspositie brengt. Daar heeft hij op zichzelf gelijk in. Het is waarschijnlijk niet de eerste voorkeur, ook niet van de minister. Er zijn drie opties en dit zal waarschijnlijk de laatste optie zijn waarvoor de minister kiest. Gelet op onze verantwoordelijkheid om zorg te dragen voor een redelijke instandhouding van de onrendabele lijnen, is het aan ons om na te gaan op welke manier dat kan gebeuren. Als de minister haar onderhandelingsruimte niet wil weggeven – de heer Schutte refereerde daaraan – is voor haar die achtervang niet de eerste optie. Dat houdt in dat een van de andere opties eerder voor de hand ligt. Daardoor komen wij eerder in de buurt van mijn voorkeur. Uit dit debat zal echter moeten blijken, in hoeverre daarover overeenstemming bestaat.

**Minister Jorritsma-Lebbink:** Voorzitter! Zo langzamerhand krijg ik er bezwaar tegen dat de heer Van Gijzel mijn opvattingen verwoordt, terwijl ik ze nog niet eens heb kunnen geven. Ik maak ernstig bezwaar tegen de opvatting die de heer Van Gijzel verwoordt. Het is mijn opvatting dat in principe alle onrendabele lijnen zo rendabel mogelijk moeten worden. Voor zover zij niet rendabel kunnen worden, moeten wij daarover contracten afsluiten. Dat is mijn opvatting. Het is niet mijn opvatting, dat onrendabele lijnen bij voorbaat gesloten moeten worden. Als de heer Van Gijzel die suggestie wekt, wil ik die onmiddellijk wegnemen. Ik vind dat hij die suggestie ook niet mag wekken, want die is ten onrechte uit welk stuk dan ook gehaald.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Ik heb geconstateerd dat er een groot

financieel gat zit tussen datgene wat gereden kan worden en datgene wat gereden zou moeten worden. Daarover kan dit debat meer helderheid geven, maar die is er vooralsnog niet. De heer Schutte heeft een wijze opmerking gemaakt en gezegd wat het betekent als je voor die optie kiest. Er zijn andere mogelijkheden om daarvoor een voorziening te treffen. Ik wacht het antwoord van de minister daarover af.

De heer **Reitsma** (CDA): Voorzitter! Vandaag spreken wij over de verzelfstandiging van de Nederlandse Spoorwegen en dus niet over het slechte functioneren van het openbaar vervoer, niet over de ellende die de reizigers dag in dag uit ervaren bij het spoor en ook niet over de motivatie van het personeel. Toch is het goed, eens te luisteren naar een willekeurige treinreiziger.

De doorsnee reiziger kan het niet helemaal volgen. Den Haag speelt viool, terwijl het spoorvervoer in brand staat. Politici spreken over verzelfstandiging van het NS-bedrijf. De rijksoverheid trekt zich voor een groot deel terug. De reiziger begrijpt van dit debat niet zoveel. Verzelfstandiging? Een kind wordt pas zelfstandig als het heeft geleerd hoe het moet, hoe het het leven aankan. Maar wat kunnen de Nederlandse Spoorwegen zelfstandig aan als zij er nu niet eens in slagen treinen enigszins op tijd te laten rijden, als het serviceniveau zo afzakt dat je je er eigenlijk voor schaamt om te zeggen dat je alles per trein doet? "Wat een klungel", hoor je anderen denken, "hij kan zich zeker geen beter vervoer permitteren". Het treinvervoer is de laatste tijd niet best. Dat komt echt niet alleen door de vele werkzaamheden die gaande zijn. Te veel treinen vertrekken gewoon te laat en lopen dus vertraging op.

Voor de reiziger met de trein is het afzien. Hij holt van de ene wagon naar de andere om de eerste klas te vinden. Hij betaalt een forse prijs voor een enkele reis en moet vervolgens een half uur staan voordat een zitplaats beschikbaar is. Hij moet de oren spitsen om ten minste nog iets op te vangen van de nauwelijks verstaanbare woorden die uit de omroepinstallatie komen. Dan stopt de trein niet, dan stopt hij wel of maakt plotseling vaart, om uiteindelijk toch in volle vaart een

station voorbij te rijden. Ik heb het nu over de dienstregeling in Hilversum, die als klantvriendelijk wordt gekwalificeerd. Als je pech hebt, strandt de trein en moet je per bus verder. Dan krijg je nog wel een gratis koffiebon. Tot zover het relaas van een willekeurige treinreiziger.

Voorzitter! In schril contrast met die ervaring bespreken wij vandaag het voorliggende contract. De minister schrijft in de beantwoording van de schriftelijke vragen prachtige woorden: De kern van de in gang gezette verzelfstandigingsoperatie is het stimuleren van de vervoerders om meer klantgericht te opereren. De voornaamste klant van het NS-bedrijf is de reiziger. Ik heb daarnet even een reiziger geciteerd. Er is dus nog heel veel te doen.

Er is een groot verschil tussen de woorden van de minister en de geciteerde reiziger. De nota gaat over kwaliteit, motivatie en service, maar het gaat de klant om reistijd, prijs, betrouwbaarheid en comfort. Dit is thans ver te zoeken. Het personeel moet een regen van klachten opvangen. Dat veroorzaakt demotivatie en dat kan weer een neerwaartse spiraal betekenen. De politiek wordt na de verzelfstandiging ook minder aanspreekbaar, zeker als het gaat om de tariefstelling en het voorzieningsniveau. Ik moet uit gesprekken met veel burgers constateren dat dit zorgen baart. Wie is in de toekomst aanspreekbaar voor dit soort zaken? Wordt dat een grote, anonieme instantie of de president van de Nederlandse Spoorwegen? Op dit moment krijgt het personeel dat in de treinen aanwezig is, dagelijks dit type klachten.

Waar is het allemaal mee begonnen? De commissie-Wijffels heeft rapport uitgebracht, waarover het kabinet een standpunt heeft bepaald. In essentie gaat het erom dat de Nederlandse Spoorwegen ruimte moeten krijgen om zich tot een normale commerciële onderneming te ontwikkelen, met vele vrijheden op het operationele vlak. De rijksoverheid blijft verantwoordelijk voor de infrastructuur, de toedeling en de veiligheid. Voor de rest wordt een duidelijke scheiding gemaakt tussen de verschillende functies binnen het NS-bedrijf.

Dat kabinetsstandpunt is uitgebreid in de Tweede Kamer aan de orde geweest, zoals mijn collega Van Gijzel ook heeft gezegd. De

CDA-fractie heeft een positieve grondhouding aangenomen over de doelstellingen en de aanpak. Wij hebben kritische vragen gesteld over de financiële en organisatorische scheiding tussen de rijksoverheid en de Nederlandse Spoorwegen. Wij hebben bij dat debat ook kritische vragen gesteld over de onrendabele lijnen, het voorzieningenniveau, de positie van het personeel en de rol die het capaciteitsmanagement moet spelen. Wij hebben steeds benadrukt dat er een verantwoord voorzieningenniveau gehandhaafd dient te blijven. Dat zal ook het uitgangspunt moeten blijven.

De minister is vervolgens aan de slag gegaan. Ik herinner de minister eraan dat de vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat afgelopen jaar enkele keren in besloten vergadering van gedachten heeft gewisseld over de voortgang van de implementatie van dat kabinetsstandpunt. Datgene wat in het contract stond, was dus niet allemaal nieuw. Ik herinner de minister eraan dat de CDA-fractie reeds in die gesprekken op een aantal punten kritische vragen naar voren heeft gebracht en haar bezorgdheid heeft geuit over het juridische eigendom van de infrastructuur, over de positie die RailNed krijgt en over het voorzieningenniveau waarbij de onrendabele lijnen zo'n belangrijke rol spelen.

Afgelopen zomer hebben de minister en de Nederlandse Spoorwegen een overeenkomst op hoofdlijnen opgesteld waarin de ontvlechting en de verzelfstandiging worden geregeld. De Nederlandse Spoorwegen worden opgesplitst in een taaksector en in een marktsector. De Tweede Kamer heeft IME Consult een aantal specifieke vragen voorgelegd om meer zicht te krijgen op dit contract. Dit was een unanieme wens van de Kamer omdat het zinvol is op een dergelijk ingewikkeld contract een contra-expertise los te laten.

Die vragen spitsten zich met name toe op het strategische beleidsniveau, op het financieel-economische niveau, waarbij de consequenties van onrendabele lijnen een rol spelen en die het hart van de vragen vormden, maar ook op het juridisch-technische niveau van het contract. Wij hebben in november daarover en helder rapport gekregen van IME. Dat werd het eindrapport genoemd, zij het dat

toen al gezegd werd dat nog voor de behandeling in de Tweede Kamer een aanvullend rapport zou uitkomen.

Mijn fractie is dan ook ontstemd over het verdere verloop van de procedure. Over de positie van de onrendabele lijnen zou in november nog een nader rapport verschijnen, nadat de rekenmodellen van McKinsey beschikbaar waren gesteld. Dat was duidelijk gesteld in de formulering van de vragen door de Kamer in de opdracht aan IME. Ook in die gesprekken is steeds gezegd dat op 1 november de rekenmodellen zouden komen. Zo snel mogelijk zou dan in de loop van november een aanvullend rapport verschijnen van IME om een definitief zicht te krijgen op het totale contract. Dat was belangrijk voor het trekken van conclusies bijvoorbeeld over het aantal onrendabele lijnen of treinseries, het aantal onrendabele reizigerskilometers, maar ook voor vragen over de effecten van mobiliteitsgroei op de rentabiliteit van lijnen.

Voorzitter! Na veel heen en weer praten bevestigt de minister dat zij weigert toestemming te geven om dergelijke specificaties op het niveau van treinseries aan IME Consult beschikbaar te stellen. Dat is pas in de brief van 24 november zo helder verwoord. Wij hebben toen een besloten overleg gehad. Uit dat besloten overleg konden wij geen andere conclusie trekken dan dat de minister om haar moverende redenen bij haar standpunt bleef.

**Minister Jorritsma-Lebbink:**

Voorzitter! Voor zover ik mij kan herinneren, heb ik nooit geweigerd om aan IME Consult welke informatie dan ook te geven. Ik heb alleen gezegd dat in de rapportage naar buiten rekening gehouden zou moeten worden met het op treindienstniveau naar buiten brengen van de informatie omdat ik nog in een onderhandelingspositie verkeer. Dat heb ik geweigerd. Ik heb niet geweigerd informatie te geven aan IME Consult.

De heer **Reitsma** (CDA): Ik heb een andere perceptie. Ik kijk naar mijn collega's. Maar laten wij niet aan exegese doen. Waar het om gaat, is dat IME Consult ons bericht heeft dat het geen inzage kon krijgen in de rekenmodellen.

De heer **Van Gijssel** (PvdA): Wij hebben daarvan misschien geen perceptie. Wij hebben daarover wel informatie. IME Consult mocht wel inzage hebben in de stukken. De gegevens die daaruit voortkwamen, mochten niet worden gebruikt bij het rapporteren aan de Kamer. Dat leidde ertoe dat er feitelijk wel toegang was tot de gegevens, maar dat deze geen rol konden spelen bij de afweging die de Kamer moest maken.

De heer **Reitsma** (CDA): Voorzitter! Mijn conclusie is dat dat op hetzelfde neerkomt, in die zin dat de Tweede Kamer, zeker in de aanloopfase naar dit debat, gebrek had aan feitelijke informatie en dus niet in staat werd gesteld om een fatsoenlijk debat te voeren over het contract, met alle gevolgen vandien. Wij kunnen toch in alle eerlijkheid niet alleen afgaan op de bruine ogen van de minister! Het kan toch niet een kwestie van slikken of stikken zijn! Men kan toch niet zeggen: de contractsector kunt u later wel beoordelen! Daarom is mijn fractie ontstemd over de procedure die tot op heden gevoerd is. Dat maakt het voor de CDA-fractie geweldig moeilijk om vandaag een antwoord te geven op de vraag, of zij het groene licht wil geven voor contract. Ik kom daar nader op terug.

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): Voorzitter! Wat betekent in de ogen van de CDA-fractie "geweldig moeilijk"?

De heer **Reitsma** (CDA): Ik kom daar nader op terug. Ik zal daar straks heel helder over zijn.

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): Dat bent u nu gewoon nog even niet. Ik wil u best het recht voorbehouden, nu nog onhelder te zijn om straks helder te worden, maar ik daag u uit om nu helder te worden.

De heer **Reitsma** (CDA): Met alle respect, als u straks uw verhaal begint, u loopt de inhoudelijke punten langs en ik vraag u of u eerst de eindconclusie wilt voorlezen...

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): Ik heb zo weinig spreektijd dat ik bijna met de conclusies moet beginnen!

De **voorzitter**: Ik stel voor dat de heer Reitsma zijn betoog vervolgt.



De heer **Reitsma** (CDA): Voorzitter! De vertoning tot nu toe vindt mijn fractie in feite niet aanvaardbaar. Op deze manier is een zorgvuldige voorbereiding van een debat niet mogelijk. Uiteindelijk bereikte ons op dinsdag 5 december in de vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat het sinterklaascadeau dat de minister alsnog toestemming heeft verleend om IME inzage te geven in bepaalde rekenmodellen.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Dat is echt niet waar! Wij hebben nooit gezegd dat IME geen inzicht mocht hebben in bepaalde rekenmodellen. Wij hebben steeds gevraagd, overigens niet alleen ten behoeve van ons maar ook ten behoeve van de Nederlandse Spoorwegen, om ervoor te zorgen dat bepaalde gegevens op treindienstniveau niet per treindienst vermeld zouden worden, omdat er nog een onderhandelingspositie is. Dat is dus keurig gebeurd. Ik vind dat er een keurige rapportage is gekomen, waaruit de Kamer naar mijn idee voldoende informatie kan krijgen. Er is nooit sprake van geweest dat wij enige informatie zouden willen weigeren.

De heer **Reitsma** (CDA): Voorzitter! De minister leest bijna letterlijk mijn volgende zin voor. Ik wilde zeggen: maar de gegevens op individueel niveau blijven voor de Kamer en voor IME taboe. Dat is ons helder gerapporteerd.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: IME heeft die gegevens gezien, maar heeft ze niet gerapporteerd. Zo is het. U moet wel de hele waarheid zeggen. Ik zie dat de heer Rosenmöller knikt. Dat is toch onverdachte steun!

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): Ik hoop dat u het in vervolg in het debat altijd met mij eens bent!

De **voorzitter**: Het ging om de zin die de heer Reitsma wilde voorlezen.

De heer **Reitsma** (CDA): Volgens mij is de minister het eens met die zin, maar het feit blijft dat de Kamer niet over voldoende en adequate informatie beschikt om hier vandaag op een zorgvuldige wijze het contract te beoordelen. Dat betreft mijn fractie in grote mate.

Ik zou trouwens tegelijkertijd van de minister best eens willen horen wat zij afgelopen zondag voor de radio bedoeld heeft met de opmerking, dat er in feite voor de Kamer alle ruimte is om wijzigingen in het contract te realiseren. Kan de minister dat helder uiteenzetten?

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Mag ik vragen of u naar het radioprogramma hebt geluisterd?

De heer **Reitsma** (CDA): Gedeeltelijk.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Dan hebt u dus niet het hele programma gehoord, want ik heb dat uitgelegd.

De heer **Reitsma** (CDA): Als wij op deze manier doorgaan, komt de minister weer tot 21 interrupties bij ondergetekende. Ik stel gewoon een simpele, maar wel een heel serieuze vraag en ik zou graag willen dat de minister daar, gewoon in alle rust, een antwoord op geeft. Als de minister ziet welke koppen er de afgelopen weken in de kranten hebben gestaan – zij weet heel goed op welke koppen ik duid –...

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Nu heb ik toch behoefte om even in te grijpen. Mag ik erop wijzen dat die koppen voor een deel bepaald werden door lekkages uit besloten commissievergaderingen? Ik heb daarbij zo'n vermoeden dat ook de heer Reitsma... Sterker nog: er staan citaten van de heer Reitsma in de kranteverslagen. Ik vind eerlijk gezegd dat hij zo niet met mij moet discussiëren.

De **voorzitter**: Nu heb ik als voorzitter een probleem. Wij hebben in de vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat hierover gesproken. Afgesproken is om elkaar nog eens te herinneren aan het feit dat er niet uit besloten vergaderingen wordt gelekt, afgezien van het feit dat iedereen het recht heeft om datgene wat hij vanuit zijn fractie in de besloten vergadering heeft gemeld, naar buiten te brengen.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Naar mijn opvatting...

De **voorzitter**: Ik denk dat hier niet over en weer beschuldigingen moeten worden geuit over wie er gelekt heeft. Wij hebben met elkaar afgesproken dat er niet meer wordt

gelekt uit de vaste kamercommissie, behalve dat iedere fractie het recht heeft – ik zou graag willen dat iedereen dat serieus neemt – om zijn eigen inbreng namens de fractie naar voren te brengen. Ik constateer overigens dat de heer Reitsma dat zojuist ook uit andere besloten overleggen terecht heeft gedaan; hij mag zijn eigen inbreng melden. Wie vervolgens de schuldige van het lekken is, is dus niet bekend.

De heer **Reitsma** (CDA): Met alle respect: dit is een procedureel punt. De minister heeft zojuist wel een heel heldere uitspraak neergelegd die beschuldigend is in de richting van de CDA-fractie. Die moet de minister thans terugnemen. Dat lijkt mij verstandig...

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Mag ik even reageren op wat de heer Reitsma nu zegt?

De **voorzitter**: Ik stel voor dat de heer Reitsma zijn opmerking afmaakt, want hij was er nog niet mee klaar.

De heer **Reitsma** (CDA): Dit is een begin van een debat dat op deze manier helemaal niet vruchtbaar is. Dat moeten wij absoluut niet doen, want het moet over de inhoud van het contract gaan. Waar het nu echter even over gaat – ik wens dat nu uitgediscussieerd te hebben, want de minister heeft hier richting de CDA-fractie een beschuldiging neergelegd – is het volgende: òf de minister licht toe dat zij die beschuldiging hard kan maken òf zij trekt die beschuldiging thans in. De minister heeft die beschuldiging hier immers neergelegd en zij kan die, naar mijn mening, niet hard maken. Ik eis dan ook van de minister dat die beschuldiging wordt ingetrokken, want dit is geen juiste gang van zaken.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Laat ik herhalen wat ik zojuist gezegd heb. Ik heb gezegd dat ik er bezwaren tegen heb als de heer Reitsma wijst op krantekoppen die veroorzaakt zijn door lekkages uit het besloten overleg – ik heb niet gezegd dat de CDA-fractie daarbij gelekt heeft; in die verslagen in de kranten werd overigens ook de heer Reitsma zelf geciteerd – en die koppen weer van commentaar voorziet op basis van datgene wat, ook van de heer

Reitsma, in de krant stond. Ik verbaas mij hier echt over; als wij met elkaar een besloten mondeling overleg hebben, heeft natuurlijk iedere fractie het recht om datgene te herhalen wat zij zelf ingebracht heeft, maar het is geen gebruik dat fracties vervolgens commentaar en een mening geven over iets wat een ander gelekt heeft en dan zeggen: zo heb ik het toch wel gelezen. Ik vind dat dat te maken heeft met het je niet helemaal houden aan de regels van een besloten overleg.

De heer **Reitsma** (CDA): Ik herhaal mijn vraag. Als u hier – laten wij het stenografisch verslag er straks maar bij pakken – de beschuldiging neerlegt dat de CDA-fractie uit besloten overleg lekt, anders dan wat zij zelf naar voren heeft gebracht – komt u maar met citaten – dan moet u dat hier hard maken. Anders wens ik dat u de beschuldiging intrekt, want u hebt in dit debat in het openbaar een beschuldiging richting de CDA-fractie gedaan.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Ik beschuldig u niet van lekken; ik zeg wel dat ik het vreemd vind dat u commentaar geeft op een conclusie die blijkbaar door anderen – door wie dan ook – gelekt zijn uit het mondeling overleg. Dat riekt er toch naar dat u een verhaal uit een besloten mondeling overleg heeft? Dat is niet een rechtstreekse lekkage, maar dat is wel commentaar geven op iets waarvan ik vind dat iemand die bij een besloten mondeling overleg is geweest er geen commentaar op hoort te geven.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Het is wel mooi zo.

De heer **Reitsma** (CDA): Ik vind het ook wel mooi zo. Ik trek de conclusie dat de minister niet een beschuldiging richting CDA-fractie doet. Ik zal het in het stenografisch verslag nalezen. Is dat uw conclusie?

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Ik heb niet gezegd dat u uit het besloten mondeling overleg rechtstreeks gelekt heeft. Ik heb er wel bezwaar tegen als u het vervolgens commentarieert.

De heer **Reitsma** (CDA): Dank u wel. Dat bezwaar mag u hebben. Dat is wat anders dan u in eerste instantie

heeft gezegd. Ik neem het hoog op en ik wil het ook weg hebben.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Ik vind het ook geen mooi beeld, dat u indirect lekt.

De **voorzitter**: Dit punt is nu in voldoende mate behandeld. De heer Reitsma kan zijn betoog vervolgen.

De heer **Reitsma** (CDA): Mijn conclusie ten aanzien van het voorgaande is dat er sprake is van onvoldoende informatie. IME Consult moest ons haastig nadere informatie geven. Procedureel gezien, is er sprake van haastwerk, terwijl de minister er een à twee jaar over heeft gedaan om het contract op te stellen. Dan blijft het moeilijk om dit te bespreken. Het gaat uiteindelijk om de positie van vele treinreizigers in Nederland.

Voorzitter! De CDA-fractie maakt zich zorgen over de ontwikkeling bij de spoorwegen. Dat betreft de inhaalslag infrastructuur, dat betreft de kwaliteit van het treinproduct, dat betreft de punctualiteit, maar het betreft ook de motivatie van het personeel en de gevolgen voor de dienstregeling. Wij moeten in alle eerlijkheid constateren dat de laatste twee à drie jaar de service op verschillende kanten terug is gegaan. Met verandering van de structuur of herverdeling van taken en verantwoordelijkheden los je dat naar ons oordeel niet een, twee, drie op. Op deze manier zal er wat ons betreft ook weinig van marktwerking terechtkomen.

Daarnaast bestaat er zorg omtrent het aantal treinreizigers. Voor de komende jaren heeft de Nederlandse Spoorwegen een inspanningsverplichting van 15 miljard naar 17 miljard reizigerskilometers in het jaar 2010. Dat staat wat ons betreft in schril contrast met de eerdergenoemde getallen in de discussie over het SVV van 20 naar 21 miljard reizigerskilometers. Collega Van Gijzel heeft daar al op gewezen. Wat dat betreft herinner ik de VVD-fractie wat de heer Hofstra tijdens de laatste begrotingsbehandeling naar voren heeft gebracht. Het ging daarbij om de inspanningsverplichting. "Als dit alles is, moet ik zeggen dat ook de VVD-fractie toch wel zeer teleurgesteld is over die operatie bij de Nederlandse Spoorwegen." Dat is heldere taal. Mijn fractie sluit zich daarbij aan.

De heer **Remkes** (VVD): Dat is altijd verstandig!

De heer **Reitsma** (CDA): Jaarlijks wordt ruim 1 mld. aan investeringen uitgetrokken voor de infrastructuur. Dan heb ik het, onder andere, over het Tweede tactisch pakket van de spoorwegen. Het reizigersaantal neemt nauwelijks toe, of in heel lage mate. Mijn vraag aan de minister is of dat, gezien de investeringen die wij in de infrastructuur stoppen en gezien de inspanningsverplichting die de spoorwegen heeft, eigenlijk wel verantwoord is in de zin van besteding van overheidsmiddelen. Hoe verhoudt zich dit met de doelstellingen in het SVV?

Voorzitter! De nadruk moet wat ons betreft meer komen te liggen op snelheid, prijs, betrouwbaarheid en comfort. De inspanningsverplichting inzake het aantal reizigerskilometers is tevens afhankelijk van de totale vervoertijd, en die is dus niet alleen in handen van de Nederlandse Spoorwegen. Door bijvoorbeeld een verslechtering van de aan- en afvoer van mensen naar respectievelijk van de stations ontstaat al een grote moeilijkheid om de bruto reistijd voor de reiziger fors te verkorten. Datzelfde kan zich voordoen als de reiziger met grote parkeerproblemen te maken heeft. Hij moet immers op enig moment naar het station. Mijn fractie komt tot de conclusie dat door dergelijke oorzaken de inspanningsverplichting van de Nederlandse Spoorwegen alleen nog maar moeilijker zal worden.

Voorzitter! Ik kom toe aan de inhoud van het contract. De overeenkomst is sterk gericht op verzelfstandiging van de Nederlandse Spoorwegen en minder gericht op mobiliteitsbevordering. Ook IME stelt dat heel helder in het rapport dat de Kamer heeft ontvangen. De klant en de marktgerichtheid komen relatief weinig aan de orde. Van concurrentie op het spoor komt weinig terecht. Misschien komt daarvan nog wel wat terecht bij het goederenvervoer, maar op de personenvervoermarkt zal de Nederlandse Spoorwegen waarschijnlijk de enige aanbieder zijn, zeker op het grootste deel van het net. De CDA-fractie vindt het van belang dat de rijksoverheid zelf de instrumenten voor mobiliteitsbevordering in handen houdt. Wij hebben er geen behoefte aan om het flankerende beleid meer verplichtend

of concreter in de overeenkomst op te nemen. De taken, de verantwoordelijkheden en de financiële verhoudingen dienen wat ons betreft helder te zijn. De prijs/kwaliteit-verhouding van het NS-produkt is van doorslaggevend belang voor het commerciële succes, zo wordt op verschillende plekken geschreven.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Voorzitter! Welke overwegingen heeft de heer Reitsma om geen nadere afspraken te willen maken met betrekking tot het flankerend beleid?

De heer **Reitsma** (CDA): Ik voel er weinig voor om het flankerend beleid, dat een verantwoordelijkheid is van de rijksoverheid en van de decentrale overheden, gedeeltelijk over te hevelen naar het contract. Ik neig meer tot de stellingname van de heer Van Gijzel zelf, dat het verstandiger is om een stap terug te doen inzake een stukje flankerend beleid, namelijk de tariefpolitiek van de spoorwegen. Het geheel komt dan weer binnen de totale politieke afweging inzake het flankerend beleid.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Het heeft dus niet te maken met een eventuele opvatting dat aanvullend flankerend beleid ten opzichte van de automobilititeit onwenselijk zou zijn? Vindt u dat ook wenselijk?

De heer **Reitsma** (CDA): Dat betreft een aparte discussie die wij in de Kamer moeten voeren. Ik voel er niets voor om daarover iets vast te leggen in een overeenkomst met de NS. Ik heb van de heer Van Gijzel ook niet gehoord dat hij dat wil.

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): Wil de heer Reitsma iets preciezer aangeven wat hij met het tarievenbeleid wil, anders dan wat nu in het contract staat?

De heer **Reitsma** (CDA): Ik zal er later op ingaan, maar globaal komt het erop neer dat de marges van de tariefstelling weer in handen van de rijksoverheid moeten komen.

Voorzitter! Een essentieel punt in het contract is het voorzieningenniveau. Tot het jaar 2000 gelden bodemregelingen ten aanzien van het aan te bieden aantal plaatskilometers. In een slechtweersscenario mag 15% van dat aantal vervallen, maar in het jaar

2000 zit er helemaal geen rem meer op. Ze zullen dus zowel voor als na 2000 in de contractsector aangeboden moeten worden. Over dit onderdeel van het contract heeft mijn fractie de grootste zorgen. Deze ongunstige ontwikkeling spoort onzes inziens niet met de mobiliteitsdoelstellingen. Het voorzieningenniveau moet wat ons betreft in stand gehouden worden in plaats van dat er mogelijkheden geboden worden dat dit ingekrompen wordt. Na 2000 is er zelfs helemaal geen bodemregeling meer.

De minister zegt dan wel dat er geen treinseries beëindigd zullen worden zonder dat de Tweede Kamer daarin is gekend – collega Van Gijzel heeft dat punt zonet ook genoemd – maar tegelijkertijd zegt de minister dat zij in de begroting 80 mln. heeft uitgetrokken. Als ik dat op mij in laat werken, kan ik slechts tot de conclusie komen dat er de komende jaren aanzienlijk bijgeplust moet worden, of dat de Tweede Kamer, die uiteindelijk het laatste woord heeft, wel degelijk in een situatie terecht kan komen zelf prioriteiten te moeten stellen, waarbij er alsnog lijnen geschrapt zullen moeten worden. Ik vind dat een heel zwakke steun in het contract en vind het in feite ook niet een verantwoorde benadering in het contract.

Mijn fractie is van oordeel dat de minister de taak heeft om, als dit in feite in het contract zou blijven staan, dan ook in de begroting helder aan te geven dat er voldoende middelen uitgetrokken worden, zodat op z'n minst het huidige voorzieningenniveau in stand gehouden kan worden. Ik begrijp best dat dit een wat moeilijke benadering is, omdat er nog onderhandelingen over moeten plaatsvinden, maar daar hebben wij direct weer het dilemma dat zolang die onderhandelingen niet hebben plaatsgevonden, het bijna onmogelijk is om een voldoende afgerond oordeel over dit totale contract te geven. Of je moet de kant op dat je in feite dat onderdeel in het contract geen verstandige benadering vindt. Ik kom zo langzamerhand tot die laatste conclusie.

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): Voorzitter! Als collega Reitsma zegt dat het voorzieningenniveau in ieder geval in stand zal moeten blijven, betekent dat dan niet dat de passage in het contract over de mogelijkheid van een daling van 15% in plaats-

kilometers, geschrapt zou moeten worden, los van de discussie over de contractsector?

De heer **Reitsma** (CDA): Ik dacht dat ik dit met mijn laatste opmerking zo ongeveer had gezegd.

Voorzitter! Op basis van een bepaald toerekeningsstelsel en bij een stuurnorm van 10% bedrijfsrentabiliteit, levert bij NS Reizigers in 1995 slechts 12% van de 100 treinseries winst op. Vooral de interregionale en de stoptreinseries zijn verliesgevend. Daarbij gaat het om de helft van het aantal reizigerskilometers. Hiermee wordt duidelijk dat het gevaar aanzienlijk is, dat heel wat onrendabele lijnen in aanmerking komen voor hetzij contractering, hetzij – in het somberste scenario – afstoting. Reden waarom er een groot meningsverschil tussen de Nederlandse Spoorwegen en de rijksoverheid is ontstaan – daar hebben wij voldoende rapportage over gehad – over de te reserveren middelen voor aanvullende contracten. Wij hebben het dan over die ruim 200 mln. versus de 80 mln. per jaar.

Dat zal negatieve effecten hebben op de mobiliteitsbevordering, de plattelandsontwikkeling en ook op stoptreinen tijdens de spits. Dit kabinet heeft toch leefbaarheid en plattelandsvernieuwing in het regeerakkoord staan, zo vraagt mijn fractie zich af. In die zin is met dit contract de rijksoverheid – het geldt eigenlijk ook voor de reizigers – een beetje de gevangene geworden van de Nederlandse Spoorwegen, zeker als het gaat om de onrendabele lijnen binnen het rompnep.

Voorzitter! De CDA-fractie is geschrokken van het kaartje dat wij gekregen hebben, met de bewuste rode en groene lijnen. Dat kaartje is inmiddels bekend. De onrendabele interregionale en stadsgewestelijke lijnen hebben op grote delen van Nederland betrekking. Belangrijke delen van bijvoorbeeld Friesland, Groningen, Drenthe, Overijssel, de Achterhoek, Noord-Holland en Zeeland vallen bijna geheel onder die zogenaamde onrendabele lijnen, als je die kwalificeert zoals IME dat in de rapportage heeft gedaan. Zoals ik net al zei, zou afstoten van die lijnen onaanvaardbaar zijn. Als deze systematiek wel doorgetrokken wordt, zal de rijksoverheid toch fors geld moeten uittrekken om het voorzieningenniveau te waarborgen.

Want met het afstoten van deze lijnen of vervangen door streekvervoer ontstaat naar ons oordeel een vicieuze cirkel, zeker in bepaalde streken van Nederland waar juist stimulerende impulsen nodig zijn om de ontwikkeling van vooral de werkgelegenheid op gang te brengen.

IME heeft in de eerste en tweede aanvullende rapportage becijferingen gemaakt. Wij vinden de cijfers voor 1995 en 2000 nogal schokkend. 37 treinseries, die overeenkomen met 12% reizigerskilometers en 16% plaatskilometers, vallen buiten het rompnet. Deze zullen mogelijk voor 2000, maar in ieder geval na 2000 tot de contractsector gaan behoren. Zelfs binnen het rompnet zit een aanzienlijk onrendabel deel. De NS geeft signalen af dat er in een dergelijke situatie geen sprake kan zijn van nieuwe aanbieders, en evenmin van een gebruikersheffing of een marginale vergoeding van de onrendabele treinseries, zo lezen wij in de aanvullende rapportage van IME. Wat is het oordeel van de minister over deze signalen die de Nederlandse Spoorwegen via deze aanvullende rapportage afgeeft?

De exploitatie van de treinseries in het jaar 2000 levert financieel een iets beter beeld op. Maar de bezetting is niet beter, die is zelfs iets lager. Dat is frappant. Er is sprake van een verlaging van de bezetting, maar tegelijk van een verhoging van de opbrengst. Onduidelijk is welk tariefbeleid aan deze ontwikkeling ten grondslag ligt. Het gaat om aanzienlijk meer dan de 80 mln. die de minister van Verkeer en Waterstaat er in de begroting voor heeft uitgetrokken. De fractie van het CDA is van oordeel dat deze benadering in het contract geen goede zaak is. Wij vinden dat dit onderdeel van het contract gewijzigd moet worden.

Met het contract dient ervoor gezorgd te worden dat:

- het huidige voorzieningenniveau in stand blijft;
- de Nederlandse Spoorwegen alle lijnen in één deal, voor een bepaald bedrag, met de rijksoverheid uitvoeren;
- er geen sprake is van bodemregelingen, maar in principe van het behoud van het totale net;
- de rijksoverheid een belangrijke vinger in de pap houdt bij het vaststellen van de tariefpolitiek en de globale dienstregeling.

Als de Nederlandse Spoorwegen alleen kijken naar exploitatieresultaat, zijn er onvoldoende waarborgen dat het voorzieningenniveau op een dusdanig peil blijft, dat de sociale functie van het openbaar vervoer gewaarborgd is. Graag horen we een reactie van de minister op deze visie.

De fractie van het CDA wil meer informatie ontvangen over de onrendabele lijnen en kleine stations. Ook wil ze hardere garanties en meer inzage krijgen in de financiële gevolgen voor de rijksoverheid. Indien op die punten geen zekerheid wordt verschaft, is het voor ons bijna onmogelijk om een definitief oordeel over dit overgangscontract te geven. Het zal dan zeker aangepast moeten worden. De positie van de stations blijft – zo staat in de stukken – in principe gelijk, tenzij er sprake is van een alternatieve vervoerstechniek. Toch is de CDA-fractie hierover niet gerust, gegeven de berichten in de media over sluiting van stations of van loketten op stations. Wil de minister op dit punt een nadere toelichting geven? Dit punt hangt wel degelijk samen met de onrendabele lijnen. Concurrentie op het spoor lijkt mooi, maar de CDA-fractie ziet deze ontwikkeling nog niet snel op gang komen, zeker niet bij het personenvervoer. De verzelfstandiging van de NS betreft meer bestuurlijk onafhankelijke spoorwegondernemingen, boekhoudkundige scheiding, beheer infrastructuur en financiële onafhankelijkheid. Het is ook zeer de vraag of het verstandig is om verschillende vervoerders per marktsegment te krijgen. Internationale, nationale en regionale personenvervoermarkten hangen immers nauw met elkaar samen.

Welke mogelijkheden of onmogelijkheden ziet de minister qua concurrentie voor de spoorwegen op de binnenlandse en buitenlandse markt? Zal het niet veel meer een expliciete interne concurrentie tussen de verschillende NS-onderdelen zelf zijn in plaats van met nieuwe toetreders? Hoe verhoudt zich de Nederlandse situatie tot die in de ons omringende landen? Bovendien heeft de rijksoverheid de sleutel in handen voor de voorwaarden waaronder en het tempo waarin concurrentie optreedt. Het realisatiegehalte van toetreding van concurrenten bij het personenvervoer is niet te beoordelen. Toetreding van nieuwe personenvervoerders op de regionale

markt zal de positie van bijvoorbeeld NSR zwakker maken. De vaste lasten zullen dan op nog minder treinen drukken. Daardoor zullen nog meer lijnen onrendabel worden. Zal het sluiten van een contract over onrendabele lijnen niet nog moeilijker worden? Brengt dat uiteindelijk niet risico's voor de rijksoverheid met zich?

Het Rijk bepaalt terecht het beleid op het gebied van de railinfrastructuur. De NS is opgesplitst in een taaksector en een marktsector. NS gaat in die taaksector in opdracht van de overheid de railinfrastructuur beheren. Het verbaast de CDA-fractie dat is overeengekomen dat de NS de juridische eigendom van de railinfrastructuur overdraagt aan Railinfratrust BV. Dat is een onderdeel van de holding. De minister staat echter voor dat er op termijn een open concurrentie op het spoor komt. Ligt het dan niet meer voor de hand dat de juridische eigendom bij de rijksoverheid en dat de economische eigendom bij NS Railinfrabeheer komt te liggen? Dat lijkt mij een betere keuze. In de overeenkomst is uiteraard wel geregeld dat bij vervreemding uitdrukkelijke goedkeuring van de Staat is vereist en dat de zeggenschap niet is onttrokken aan de Staat. Feit blijft dat het beter zou zijn dat de juridische eigendom niet komt te liggen bij een spoorwegonderneming. Het is immers uiteindelijk de bedoeling om van dezelfde spoorwegonderneming één van de concurrenten te maken. De waarde van de juridisch eigendom is in feite nul, zo staat in de stukken. Dan is er uit financieel en uit sociaal oogpunt geen behoefte aan om de juridische eigendom bij de spoorwegen neer te leggen. De CDA-fractie pleit ervoor, de juridische eigendom bij de rijksoverheid te laten, en de economische eigendom bij de spoorwegen te laten. Op deze wijze is er uiteraard zekerheid dat het beheer in handen blijft van de spoorwegen, dus het hoeft ook geen gevaar te zijn voor de werkzekerheid van de mensen bij de spoorwegen. Waarom heeft de minister van Verkeer en Waterstaat niet voor deze opzet gekozen? In antwoord op vraag 44 schrijft de minister, dat positionering buiten de holding voor NS geen aanvaardbare optie was, omdat de eigendom dan te zeer in de invloedssfeer van de overheid zou

komen. Dat vraagt om een nadere toelichting.

Railinfrabeheer, RailNed en NS Verkeersleiding vallen onder de taakorganisatie. Daarmee kan de overheid zeggenschap uitoefenen over diezelfde taakvervulling. De CDA-fractie acht het zinvol RailNed op grotere afstand van de NS te plaatsen. De planning van het aanleggen van infrastructuur is een rijksoverheidstaak. Bij die planning gaat het niet alleen om rentabiliteit, nee, maatschappelijke overwegingen dienen daarbij ook een belangrijke rol te spelen, bijvoorbeeld het op gang brengen van de ontwikkeling van een bepaald gebied. De constructie op dit onderdeel tussen taak- en marktorganisatie vinden wij gekunsteld. De onafhankelijkheid van het capaciteitsmanagement dient wat ons betreft beter geregeld te worden. Het behoort geen dochter binnen het NS-concern te zijn. Nu kan de holding algemene aanwijzingen geven aan RailNed. Dat kan leiden tot belangenverstrengeling.

De belangrijkste vraag is, welke financiële risico's de rijksoverheid draagt. In eerste instantie lijken de financiële risico's van de verzelfstandiging van met name de marktsector mee te vallen. Er wordt uitgegaan van meer efficiency. Toch blijven er financiële risico's voor de rijksoverheid, bijvoorbeeld bij tegenvallende exploitatietekorten van NS-marktsector. De overheid is immers enig aandeelhouder. Bij onvoldoende rendement kan de noodzaak van staatsgaranties weer ontstaan, exploitatiebedrijven kunnen onder bepaalde omstandigheden kosten afwentelen op de infrastructuur – bijvoorbeeld langere perrons – en ten slotte noem ik de contractsector. Hoe beoordeelt de minister deze risico's, waar IME Consult ook op heeft gewezen?

De overheid behoudt hetzelfde risico als voorheen bij de taakorganisaties. Voor de contractsector is het vereist dat voor 2000 de financiële risico's voor de langere termijn worden getoetst. Dat kan mede beoordeeld worden bij besluitvorming na 2000. Mijn fractie heeft tevens behoefte aan een nadere onderbouwing van de middelen die uitgetrokken zijn voor de taakorganisaties, de contractsector, kapitaaldotaties en instandhouding van de infrastructuur.

Voorzitter! Ik kan kort zijn over de consumentenbescherming. Mijn

fractie kan instemmen met de voorstellen die de minister in de brief van 23 november heeft gedaan. Moet dit dan niet beter in het contract worden geregeld? Welke wet- en regelgeving komt er?

NS Cargo krijgt een financiële injectie, een kapitaaldotatie. Eerst moet een businessplan opgesteld worden. De minister schrijft in de brieven, dat besluitvorming in het najaar van 1995 zal plaatsvinden. Inmiddels is het eind 1995. Kan de minister daarover vandaag nadere informatie geven? Is de positie van NS Cargo wel stevig genoeg? Wordt gestreefd naar 100% eigen vermogen? Welk bedrag stort de minister van Verkeer en Waterstaat in dit bedrijf, om in feite het bedrijf genoeg financiële middelen te geven? Ons bereiken daarover zorgelijke signalen. Helder is wel, dat het eigen vermogen bij NS Cargo thans onvoldoende is. Als dat zo blijft, is het onmogelijk om kapitaal, laat staan een andere partner aan te trekken. Wanneer Nederland in dit tempo van verzelfstandiging doorgaat, en in de ons omringende landen dit tempo niet gevolgd wordt, is onze zorg dat NS wel eens in een nadeliger situatie terecht kan komen, omdat andere buitenlandse ondernemingen dan nog wel enigszins op de overheid kunnen leunen. Wat denkt de minister aan dit probleem te doen?

Voorzitter! Ik rond af. De verzelfstandiging van de NS is ingezet door het rapport van de commissie-Wijffels. Dit contract is daar een redelijke uitwerking van. Aan enige verzelfstandiging valt vanuit de Europese invalshoek niet te ontkomen. De meeste landen kiezen voor een boekhoudkundige splitsing tussen infrastructuur en exploitatie. Nederland kiest met deze opzet voor een veel zakelijker benadering. Dat maakt van de NS een commerciële organisatie. Dat heeft voordelen, maar ook aanzienlijke nadelen. De centrale vraag is of deze verzelfstandiging leidt tot meer reizigers. De inspanningsverplichting van de NS is wat ons betreft te mager. Van concurrentie zal voorshands weinig terecht komen. Het is ook zeer de vraag of dat op de personenvervoermarkt zelfs wenselijk is. De CDA-fractie is van oordeel dat dit voorliggende contract niet voldoet aan de door ons gestelde politieke eisen. Wij hebben een aantal zwaarwegende kanttekeningen.

De heer **Remkes** (VVD): Hoe kan de heer Reitsma in een en dezelfde zin zeggen dat enerzijds dit contract een redelijke uitwerking is van datgene wat destijds politiek is afgesproken in het kader van de commissie-Wijffels en dat anderzijds dit contract niet voldoet aan de politieke randvoorwaarden van de CDA-fractie? Daar zit een geweldige tegenstrijdigheid tussen.

De heer **Reitsma** (CDA): Ik zal u uitleggen dat dit niet het geval is. Ik heb gezegd dat de CDA-fractie een positieve grondhouding heeft ingenomen naar wat mijn rapport-Wijffels en het kabinetsstandpunt. In het debat destijds hebben wij over de punten waarop wij nu kritiek leveren, kritische vragen gesteld. Ik verwijs hiervoor naar wat mijn ex-collega Van Vlijmen daarover toen heeft gezegd. Verder hebben wij in de loop van het proces tussen toen en heden in verschillende debatten over de punten die ik nu naar voren heb gebracht, kritische vragen gesteld. Die kwamen hierop neer: als u het op die manier invult, ook gezien de ontwikkeling en de informatie die wij nu kennen, gaat het wat ons betreft niet de goede kant op. Ik handhaaf dan ook de stellingname dat de invulling van dit contract, zeker waar het de taak- en marktorganisatie betreft, redelijk spoort met de gedachten die de commissie-Wijffels naar voren heeft gebracht, maar dat de politieke lijnen, waarover wij zorgen hadden, zich dusdanig ontwikkelen dat wij er behoorlijke kanttekeningen bij plaatsen.

Ik zal ze op een rijtje zetten:

1. de procedurele voorbereiding verdient geen schoonheidsprijs;
2. de scheiding tussen de publieke verantwoordelijkheid en de private sector dient duidelijker te worden;
3. wij hebben ronduit twijfels of de juridische eigendom van de infrastructuur bij de NS thuishoort. Het ligt meer voor de hand dat dit bij de rijksoverheid blijft;
4. RailNed dient op grotere afstand van de NS te staan;
5. de inspanningsverplichting van het aantal reizigerskilometers tot 2010 is te laag en spoort niet met de mobiliteitsdoelstelling;
6. het voorzieningsniveau, waaronder de onrendabele lijnen, loopt met dit contract groot gevaar. Daar kleven te veel financiële en sociaal-maatschappelijke nadelen aan. Dat is onwenselijk;

7. bij onvoldoende succes van de verzelfstandiging blijven er financiële risico's die afgewenteld kunnen worden op de rijksoverheid;  
8. de rijksoverheid zal meer greep moeten houden op de bandbreedte van de tariefstellingen en de toetsing van de dienstregeling.

**Minister Jorritsma-Lebbink:** Ik heb hier voor mij wat de heer Van Vlijmen heeft ingebracht bij het debat over het rapport-Wijffels. Er staat namelijk heel luid en duidelijk: "Het principe van de vrijheid ten aanzien van de tarieven, het voorzieningenniveau en de investeringen juichen wij toe." Zo is het toen door de CDA-fractie geconcludeerd. Ik begrijp dus goed dat de CDA-fractie inmiddels tot een andere conclusie is gekomen?

**De heer Reitsma (CDA):** Voorzitter! Ik heb aan de heer Remkes de lijn uitgelegd die wij hebben gekozen in het debat over het advies-Wijffels en de vervolgesprekken met als eindresultaat dit contract. In dit contract zit ten aanzien van het voorzieningenniveau een zeer zwakke stee. Als deze erin blijft, wordt het voorzieningenniveau aangetast. Dat is niet in het belang van de reiziger. Wij komen daarom tot de conclusies die ik zonet heb verwoord. Daar zitten enkele wijzigingen in ten opzichte van het globale debat van twee jaar geleden. Deze wijzigingen zijn niet nieuw. Wij hebben al eerder signalen afgegeven, maar deze wijzigingen stoelen met name op het beoordelen van het voorliggende contract.

**Minister Jorritsma-Lebbink:** Wanneer zijn die signalen, dat er geen vrijheid van tarieven en geen vrijheid van het voorzieningenniveau zou moeten zijn, dan afgegeven?

**De heer Reitsma (CDA):** Voorzitter! Ik heb erop gewezen dat wij twee of drie keer besloten overleggen hebben gehad. Dat waren allemaal informerende gesprekken.

**Minister Jorritsma-Lebbink:** Nadat het contract getekend was.

**De heer Reitsma (CDA):** Nee, voordat het contract getekend was, mevrouw de minister.

De CDA-fractie heeft in die overleggen ten aanzien van die punten deze signalen afgegeven.

Maar beoordeelt u ons maar op de politieke stellingname die wij in dit debat hebben gekozen.

Voorzitter! De CDA-fractie kan op deze wijze geen goedkeuring geven aan dit contract. Wij dringen aan op substantiële wijziging ervan. Ons zwaarste kritiekpunt is de positie van de onrendabele lijnen.

De vergadering wordt van 13.35 uur tot 14.20 uur geschorst.

**De heer Remkes (VVD):** Voorzitter! Het is misschien goed om even de geschiedenis in te duiken en de achtergronden van het contract dat nu voorligt, aan te geven. Anderen hebben dat ook gedaan.

In 1992 verscheen het rapport van de commissie-Wijffels. Daarin werden in feite drie heldere hoofdlijnen aangegeven. In de eerste hoofdlijn werd aangegeven, dat de Nederlandse Spoorwegen zich moeten kunnen ontwikkelen tot een normale commerciële onderneming, hun afhankelijkheid van financiële rijksbijdragen zouden moeten afbouwen en meer commerciële vrijheid zouden moeten krijgen. Volgens de tweede hoofdlijn zouden de taken van de rijksoverheid in de toekomst beperkt moeten zijn tot 1. de infrastructuur, 2. toelating en toedeling, 3. de contractsector, de sociale functie en 4. het flankerend beleid. Volgens de derde hoofdlijn zou binnen de NS-organisatie een functiescheiding moeten plaatsvinden.

Het kabinetsstandpunt dat in 1993 werd gepubliceerd, gaf duidelijk aan dat het kabinet op hoofdlijnen instemde met de aanbevelingen van de commissie-Wijffels, zoals die in haar rapport werden aangegeven. Het verslag van de bespreking daarvan in de Tweede Kamer, in september 1993, heb ik met belangstelling nagelezen. Daaruit krijg ik het beeld dat de overgrote meerderheid van de Tweede Kamer destijds op hoofdpunten instemde met dat kabinetsstandpunt. Toen zijn in feite de piketpaaltjes geslagen voor de discussie die vandaag werd gevoerd, evenals voor de hoofdlijnen van dit contract. Ik moet eerlijk zeggen, dat ik de afgelopen weken en maanden bij sommigen veel verbazing heb geconstateerd over wat er allemaal wel en niet in het contract zou zijn geregeld. Ik adviseer hun om het rapport van de commissie-Wijffels nog eens na te

lezen. Dan zal die verbazing wegsmelten als sneeuw voor de zon. Veel zaken die nu aan de orde zijn, waren toen al bekend. Als de heer Reitsma dan zegt dat zijn politieke stellingname van dit moment maar beoordeeld moet worden, dan is mij dat iets te simpel. Ik vind dat politieke fracties ook op hun geloofwaardigheid beoordeeld mogen worden. Ik vind het wat dunnetjes als de heer Reitsma zegt dat hij een halfjaar geleden in een "bijpraatsessie" van de minister al een paar signalen heeft afgegeven. Toen is dat op mij zo niet overgekomen. Ik kan mij dan ook niet aan de indruk onttrekken, dat het CDA – toen liep het CDA aan de leiband van mevrouw Maij-Weggen – nu een wat al te grote vrijheid neemt ten opzichte van het standpunt dat toen werd ingenomen.

Tegen collega Van Gijzel zeg ik het volgende. Het is mij iets te gemakkelijk om het niet halen van de doelstellingen uit SVV 2 nu als argument op te voeren om het contract in deze vorm niet te accepteren. Uit de beantwoording van de vragen blijkt dat het studentencontract de doorslaggevende factor is bij het niet halen van die doelstellingen. Daar zat de fractie van de heer Van Gijzel bij. Weliswaar zat hij er niet zelf bij, maar wel zijn collega-woordvoerders. Het is mij iets te simpel om dat als excuus te gebruiken om dit contract in zijn volle breedte onderuit te halen.

**De heer Reitsma (CDA):** Voorzitter! Het is aardig dat collega Remkes een passage aanhaalt uit de uitvoerige discussie die er net is geweest. Er zijn over verschillende onderdelen vragen gesteld. Ik heb uiteindelijk gezegd: als hij er geen behoefte aan heeft om te bekijken hoe wij van het standpunt Wijffels naar heden zijn gekomen, dan beoordeelt hij thans maar ons politieke standpunt. Ik heb wel degelijk de opstelling van de CDA-fractie in het debat over Wijffels aangehaald. Ik heb in eerste termijn gezegd waar onze punten van zorg en kritiek lagen. Wij hebben die zorgpunten de afgelopen twee jaar op verschillende manieren geuit. Dan komt er een moment waarop je het eindresultaat van de minister moet beoordelen. Daar mag hij ons op aanspreken. Hij kan niet staande houden dat de CDA-fractie in de loop van het proces niet een aantal signalen heeft gegeven, die te maken

hebben met de kritiek die ik vandaag heb geuit.

De heer **Remkes** (VVD): Een heel fundamentele stellingname is dat het voor de fractie van het CDA zeer de vraag is of concurrentie op reizigersvervoer wel moet. Dat hebt u zojuist gezegd, en dat heb ik nu voor de eerste keer van uw kant mogen beluisteren. Als u dat niet wilt, had u destijds ook nee moeten zeggen tegen het rapport van de commissie-Wijffels.

De heer **Reitsma** (CDA): Nee. Er ligt nu informatie op tafel, waaruit naar voren komt dat zelfs de Nederlandse Spoorwegen zeggen dat zij nauwelijks zien dat er een vorm van concurrentie komt. Ik heb hier een citaat over gegeven. In de beantwoording van de minister staat dat er geen concurrentie wordt verwacht in de nationale vervoersstromen, hooguit internationaal en regionaal. Ik heb erbij gezegd dat het voor ons zeer de vraag is of je deze samenhangende markt op moet knippen in drieën. Wij komen tot de conclusie dat de verzelfstandiging bij een aantal zaken door moet gaan, maar de vraag is of je op termijn een vorm van concurrentie op het spoor door moet zetten.

De heer **Remkes** (VVD): Je kunt wel zeggen dat het niet erg waarschijnlijk is dat er op korte termijn concurrentie ontstaat. Dat ben ik ook in de stukken tegengekomen. Daarover verschillen wij niet met elkaar van mening. Vervolgens is de vraag wat je kunt doen om deze te bevorderen. In de bijdrage van collega Reitsma beluisterde ik dat hij die bereidheid niet heeft.

De heer **Reitsma** (CDA): Wij zijn het voor de korte termijn eens, maar het kernpunt is hoe wij op lange termijn tegen verzelfstandiging aankijken. Mijn fractie constateert dat het in stand houden van het voorzieningenniveau bij de opzet van het huidige contract een grote onzekere factor is. Als dat de prijs zou zijn om concurrentie bij het spoor te krijgen, dan vindt mijn fractie dit geen verstandige optie voor de toekomst. Wij moeten eerst kijken of wij het huidige voorzieningenniveau in stand kunnen houden en het aantal reizigerskilometers substantieel uit kunnen breiden. Dat is de invalshoek.

De heer **Remkes** (VVD): U presenteert dat nu als twee conflicterende doelstellingen, maar dat zijn zij in mijn ogen niet.

De **voorzitter**: Ik stel vast dat over dit punt voldoende van gedachten is gewisseld. De heer Remkes komt er nog op terug. De heer Van Gijzel is ook nog toegesproken. Hij kan nu reageren.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Ik wil beginnen met de doelstellingen uit het SVV. Het moet ook de heer Remkes een zorg zijn dat wij deze doelstellingen halen.

De heer **Remkes** (VVD): Daar gaat het niet om.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Daar gaat het wel om. Wij hebben daarvoor slechts een beperkt aantal instrumenten tot onze beschikking. Zij staan beschreven in het structuurschema Verkeer en vervoer. Additioneel daarop hebben wij gezegd dat verschuiving van verantwoordelijkheden en wijziging van de structuur zouden kunnen helpen. Vanochtend heb ik een waarschuwing laten horen, namelijk dat wijziging van de structuur van de Nederlandse Spoorwegen, hoe belangrijk misschien ook om te komen tot een betere kostenstructuur en opbrengstverantwoordelijkheid, onvoldoende waarborg biedt om de doelstellingen uit het structuurschema Verkeer en vervoer te bereiken. Ik ben zeer benieuwd hoe de minister denkt deze doelstellingen binnen bereik te brengen.

In de tweede plaats wil ik ingaan op hetgeen u tegen de heer Reitsma zei over concurrentie. De commissie-Wijffels heeft een model uitgewerkt, waarin zij aangeeft dat het mogelijk kan zijn dat een situatie ontstaat waarin geen concurrentie bestaat. Ook in die situatie geeft de commissie-Wijffels een uitwerking van de lijnen die gevolgd moeten worden. De constatering nu is dat het in de rede ligt dat er geen concurrentie zal zijn op korte en middellange termijn. Dan geldt dus het scenario dat de commissie-Wijffels heeft aangegeven en waarmee wij hebben ingestemd.

In de derde plaats wil ik nog iets zeggen over de geplaatste kanttekeningen. De heer Remkes zegt dat ik het contract onderuithaal. Ik heb kanttekeningen geplaatst bij de

tarieven en bij het voorzieningenniveau. Ik roep in herinnering wat de heer Castricum daarover gezegd heeft. Ik citeer. "Wij willen vandaag ook enige terughoudendheid betrachten waar het gaat om ingrepen in het voorzieningenniveau en de vrijheid om in de tarieven sfeer een al te voortvarende start te maken." De hoofdschotel van dit debat wordt in veler ogen gevormd door het vraagstuk van onrendabele lijnen. Daarover zegt hij: "Ook hierbij zeggen wij: geen overhaaste stappen, weloverwogen beleid."

Verderop in zijn betoog wordt beargumenteerd vanuit het mobiliteitsbeleid, dat het noodzakelijk is...

De **voorzitter**: Het blijft toch een interruptie, mijnheer Van Gijzel?

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Zeker, het is een interruptie bedoeld om de consistentie van ons beleid aan te geven. Ik vind het nogal gemakkelijk dat de heer Remkes zegt dat hij de stukken en het rapport van de commissie-Wijffels zorgvuldig gelezen heeft en dat hij op grond daarvan tot de conclusie komt dat hetgeen zowel de fractie van het CDA als van de PvdA nu zeggen in tegenstelling is tot wat zij eerder hebben gezegd. Ik ontken dat ten stelligste.

De heer **Remkes** (VVD): Voor de VVD-fractie is de kern van het debat vandaag de vraag of er sinds de behandeling van het rapport van de commissie-Wijffels door de Kamer in september 1993 in essentie sprake is van wijziging van maatschappelijke ontwikkelingen of van informatie. Is er sprake van nieuwe feiten en omstandigheden die om heroverweging zouden kunnen vragen? Op hoofdlijnen is dat, voor zover ik kan waarnemen, volstrekt niet het geval. Op onderdelen is dat wel het geval. Daarop kom ik straks terug.

De heer **Schutte** (GPV): Voorzitter! Zou ook niet een toetsingscriterium moeten zijn of de inhoud van het voorgestelde contract de meest logische en meest gewenste inhoud betekent van de uitgangspunten die de heer Remkes toen aanvaard heeft?

De heer **Remkes** (VVD): Dat is correct.

Voorzitter! Bijna alles wat wij nu weten, wist de Tweede Kamer destijds ook. De essentiële vraag is of op dit moment de aanleiding voor het verschijnen van het rapport van de commissie-Wijffels en de aanleiding voor het kabinetsstandpunt nog steeds bestaan. De heer Schutte duidde op de vraag of het rapport van de commissie-Wijffels goed is vertaald in de onderhavige contracten.

Als referentiepunt noem ik het IME-onderzoek waarom de Tweede Kamer zelf heeft gevraagd. De conclusies van het IME-onderzoek zijn volstrekt helder. De eerste conclusie is dat deze operatie in feite voor alle partijen de potentie heeft van een win-winsituatie. De tweede conclusie is dat er sprake is van een goede uitwerking van het kabinetsstandpunt over het rapport-Wijffels. De derde conclusie is dat de situatie financieel gesproken in de toekomst bij dit contract aantrekkelijker is dan in het geval dat er niets zou zijn gebeurd. Daarbij werd overigens aanbevolen om het flankerend beleid in het contract vast te leggen.

Dat zou, wat mijn fractie betreft, geen bestuurlijke optie van enige realiteit zijn geweest. Ik sluit mij op dat punt dus aan bij de woorden van de heer Reitsma. Als je in het contract nog even vastlegt wat beleidsmatig in feite op dit moment al vaststaat, dan heeft dat geen enkele toegevoegde waarde. Ik had de Tweede Kamer, in ieder geval sommige fracties, wel eens willen beluisteren als de minister ineens in contractvorm, dus buiten de directe wetgevingsinvloed van de Kamer om, allerlei dingen met de Nederlandse Spoorwegen zou hebben afgesproken. Ik denk dat dat een verkeerde weg is. Laten wij die discussie met elkaar langs de voordeur voeren!

Mijn fractie is overigens bereid om samen met de andere fracties in de toekomst op een zinnige wijze te bespreken hoe daar verder handen en voeten aan gegeven kan worden. De zorg over het halen van de SVV-doelstelling leeft natuurlijk breder dan uitsluitend bij bijvoorbeeld de fractie van de heer Van Gijssel.

Voorzitter! De VVD-fractie vindt het nog steeds wenselijk om te streven naar ontvlechting van de verantwoordelijkheden van de overheid en van de NS. Zij vindt het ook nog steeds wenselijk om bepaalde

incentives aan de NS te geven om de markt en de klant beter te bedienen. Mijn fractie vindt het voorts nog steeds wenselijk om te streven naar een kostenefficiënter opereren van de Nederlandse Spoorwegen. Concurrentie kan daarbij een stimulans zijn. Als je kijkt naar de Europese ontwikkelingen, dan is dat kostenefficiënter opereren van de NS tegelijkertijd hard nodig om in de toekomst die concurrentie in Europees verband aan te kunnen gaan. Dat is dus de andere kant van de medaille.

Je kunt constateren dat de overheid en de Nederlandse Spoorwegen in de afgelopen jaar veel te dicht op elkaars lip hebben gezeten. De consequentie van die nieuwe verhoudingen zal ook moeten zijn dat de Tweede Kamer haar toekomstige rol in dit opzicht anders gaat vervullen. Ik wijs bijvoorbeeld op de schriftelijke vragen die de heer Verkerk in augustus stelde over de uitholling van de rol van hoofdconductor. Het is naar mijn mening niet meer passend om dat soort vragen nog in deze Kamer aan het kabinet te stellen.

De heer **Verkerk** (AOV): Dat was een vraag naar aanleiding van opmerkingen in "Recht Spoor" van de Spoorwegvakvereniging. Daarin constateerde de vakbond dat er plannen bij de directie van de spoorwegen waren om van conducteurs stewards te maken. Ik heb mevrouw Jorritsma toen even op haar verantwoordelijkheid gewezen.

De heer **Remkes** (VVD): Dat is dus precies wat ik probeer te betogen: dat dat soort vragen, in termen van het afleggen van verantwoording, naar mijn opvatting in de toekomstige verhoudingen niet meer in dit huis thuishoren.

De heer **Verkerk** (AOV): U bent het toch wel met mij eens dat de verantwoordelijkheid van de minister ten aanzien van de spoorwegen op dit moment niet alleen op dit terrein maar ook op andere terreinen ligt?

De heer **Remkes** (VVD): Als het contract doorgaat, dan is dat tot 1 januari wel het geval.

De heer **Verkerk** (AOV): De minister heeft mij indertijd geantwoord dat

het niet haar verantwoordelijkheid was.

De heer **Remkes** (VVD): Het is zeer de vraag of het een gezonde situatie is als de rijksoverheid in gedetailleerde personele aangelegenheden nog enige vorm van zeggenschap heeft. Dat probeer ik ermee te betogen. Dat zijn ongezonde verhoudingen die naar mijn opvatting niet meer van deze tijd zijn.

De heer **Poppe** (SP): Vindt de VVD dat de rol van de Tweede Kamer gedecimeerd moet worden tot nul? Wanneer mag de Tweede Kamer nog wel controleren als het gaat om bepaalde ontwikkelingen die met personeel te maken hebben? Als het met personeel te maken heeft, dan heeft het immers ook met tarieven te maken.

De heer **Remkes** (VVD): Ik heb zojuist proberen aan te geven waar, naar de opvatting van de VVD-fractie, de rijksoverheid in de toekomst nog een verantwoordelijkheid heeft en waar dat niet meer het geval is. Dit hoofdstuk valt daar dus niet meer onder. Qua politieke hoofdconclusie betekent dit voor de VVD-fractie dat het verzelfstandigingsproces als zodanig, waar het gaat om de hoofdlijnen, kan doorgaan in het voorziene tempo. Wel zijn op een drietal punten nuanceringen nodig. Ik zou het ook volstrekt onjuist vinden om de juistheid van dat proces nu in twijfel te trekken. Dat heeft een desastreuze uitwerking voor het bedrijf, waar de cultuuromslag gaande is, maar waar nog veel zal moeten gebeuren. Ik wijs er ook op dat in het persbericht naar aanleiding van het akkoord tussen de bonden en de NS de bonden dit proces kennelijk als vertrekpunt en uitgangspunt van hun opstelling en van die operatie beschouwen. Parafrazerend: als de wissels niet tijdig worden omgezet, krijg je ongelukken.

De heer **Van Gijssel** (PvdA): Wat de positie van de bonden betreft: heeft de heer Remkes kennis genomen van de brief die wij afgelopen weekend van de bonden hebben ontvangen met betrekking tot het verzelfstandigingscontract en de nadere, daaraan te stellen voorwaarden, ook met betrekking tot tarieven,



voorzieningenniveau en onrendabele lijnen?

De heer **Remkes** (VVD): Ik kom daar in de rest van mijn betoog nog op, maar de heer Van Gijssel zal het met mij eens zijn dat in dat persbericht het uitgangspunt van de verzelfstandiging gewoon met zoveel woorden werd onderstreept.

Ook wat de VVD-fractie betreft, is er sprake van een paar witte vlekken. Wij willen daar in dit debat absolute duidelijkheid over. Nog duidelijker dan ruim twee jaar geleden is dat voorlopig van concurrentie op het rompnat geen sprake zal zijn. Duidelijker is geworden dat het tempo van liberalisering in Europees verband minder snel gaat dan de veronderstelling die het kabinet toen hanteerde. De verwachtingen en de vormgeving daarvan zijn achtergebleven bij de verwachtingen die toen bestonden. Duidelijk is dat de kans op het ontstaan van concurrentie op betrekkelijk korte termijn bij het railvervoer redelijk is en dat, waar het gaat om de contractsector, in een enkel geval, dus soms, in regionale situaties van concurrentie sprake zal kunnen zijn. Het is echter ook duidelijk dat dat op het rompnat zeker niet het geval zal zijn en dat daar, zeker op de middellange termijn, vooralsnog sprake is van het verzelfstandigen van een monopoliebedrijf. Dat geldt zeker voor het nationale personenvervoer; bij het internationale personenvervoer zijn er hooguit samenwerkingsconstructies tussen de NS en andere bedrijven. Dat betekent ook dat er voor nieuwe toetreders nog hoge drempels zijn.

Dat brengt mij overigens tot een opmerking over het punt van de internationale wederkerigheid. De minister antwoordt op vraag 8 dat de Europese wederkerigheid zal worden gezien. Dat is voor de VVD-fractie te zwak geformuleerd; naar onze opvatting zal er sprake moeten zijn van wederkerigheid als harde randvoorwaarde, want wij voelen er weinig voor om in Europa de rol van gekke Henkie te spelen. Datgene wat ik gezegd heb over het stads- en streekvervoer, zou ik bij deze gelegenheid willen herhalen.

De heer **Reitsma** (CDA): Dan komen wij toch weer op die concurrentie op het spoor en dan hebben wij het over de lange termijn. Komt ook de heer Remkes tot de conclusie dat er

van concurrentie op het spoor geen sprake kan zijn als in Europa geen wijzigingen optreden ten opzichte van de huidige situatie, bekende ontwikkelingen en ingezette trajecten en dus ten opzichte van de huidige lijnen die de landen hebben inzet? Het proces is immers overal ingezet.

De heer **Remkes** (VVD): Ik dacht dat ik daar al duidelijk over was geweest. Ik maak mij daar inderdaad grote zorgen over. De heer Reitsma, die ook in de discussie over het stads- en streekvervoer goed naar mij heeft geluisterd, mag weten dat datgene wat daar geldt – verzelfstandiging, maar dan ook concurrentie en omgekeerd – ook in deze discussie geldt. Ik wil wel zeggen dat dit aspect de VVD-fractie niet lekker ligt. Anders gezegd, het ligt de VVD-fractie als een heel zware steen op de maag. Wij hebben de afgelopen jaren ongelukkige voorbeelden gezien van het verzelfstandigen van een monopoliebedrijf. De VVD-fractie zou willen voorkomen dat ook deze discussie in de toekomst leidt tot opmerkingen in rapporten van de Algemene Rekenkamer. Daar voelen wij dus niet voor. Minister Wijers heeft over dit thema onlangs iets gezegd. Ik citeer: "Privatisering van overheidsbedrijven moet samengaan met het afbreken van toetredingsbelemmeringen en als monopolies blijven bestaan is er slechts sprake van etikettenzwendel." Dit is een uitspraak van de minister van Economische Zaken die in ieder geval de VVD-fractie zeer aanspreekt.

De heer **Reitsma** (CDA): Zo ken ik mijn collega Remkes weer. Die helderheid wilde ik naar voren hebben. Als dat beeld juist is – de zorg van de VVD is mij ook duidelijk – blijft de vraag welke toegevoegde waarde de huidige verzelfstandigingsoperatie heeft.

De heer **Remkes** (VVD): Ik ben nog niet uitgesproken. Mijn opmerking zojuist in uw richting was gericht op een ander aspect. Ik begrijp dat ik u toen wat verkeerd heb beluisterd of misschien heeft u zich toen wat verkeerd uitgedrukt. Uit uw interrupties nu leid ik af dat op zichzelf de fractie van het CDA marktwerking in het openbaar NS-vervoer nog steeds als doelstelling en als middel ziet gebeuren, maar dat er een zekere vrees bestaat dat het op grond van Europese

regelgeving en op grond van een aantal andere omstandigheden minder snel tot stand komt dan ook de fractie van de heer Reitsma als wenselijk beoordeelt.

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): De heer Remkes heeft op zichzelf terecht gesproken van het verzelfstandigen van een monopolie. Hij heeft ook gezegd dat een en ander hem zwaar op de maag ligt, als hij het tegen het licht houdt van hoe de VVD-fractie er de afgelopen jaren tegenaan gekeken heeft en dus met de voorwaarde van het introduceren van concurrentie. Blijft het daarbij? Ik heb vaak met hem, ook buiten deze Kamer, gediscussieerd. Daarbij kwam hij tot de stelling dat het introduceren van daadwerkelijke concurrentie een voorwaarde is om akkoord te gaan met de vervolgstap. Ik denk dat wij de conclusie delen dat dit in ieder geval op de korte en de middellange termijn niet aan de orde is.

De heer **Remkes** (VVD): De heer Rosenmöller kent misschien de redenering uit liberale hoek. Ik zal die geven. Waar je bij privatiseringsoperaties in feite bezig bent om het mechanisme van de democratische controle, zoals die hier in de Kamer in de richting van de minister verloopt, te vervangen door het mechanisme van de markt, moet er ook daadwerkelijk sprake zijn van een marktmechanisme. Dat is de redenering die daaraan ten grondslag ligt. Dat geeft tegelijkertijd de reden aan waarom wij op dit punt bezorgd zijn. Het geeft daarnaast ook de reden aan waarom bij de VVD-fractie de vraag indringend op tafel ligt of er, zeker voor wat betreft de overgangperiode, geen aanleiding zou moeten zijn, juist gelet op het ontbreken van de concurrentie op middellange termijn, voor een wat grotere greep op zeker het voorzieningenniveau en, binnen de bandbreedtes, wellicht ook op de tarieven. Bij dat laatste zie ik overigens dat er een zeker corrigerend mechanisme aanwezig is op de concurrentie met de auto en dat er sprake is van een autonoom belang van de Nederlandse Spoorwegen bij een gematigd tarievenbeleid. Dat mechanisme werkt in het spitsvervoer minder dan in andere opzichten. De vergelijking die in dat opzicht in de beantwoording van de vragen wordt gemaakt met de PTT

spreekt de VVD-fractie dan ook niet echt aan, moet ik heel eerlijk zeggen.

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): Voorzitter! Ik wil op het antwoord graag een vervolginerruptie plegen. Volgens de heer Remkes is het onzeker of er concurrentie op het spoor zal ontstaan. Daaraan relateert hij een versterkte rol van de overheid bij het beschermen van het voorzieningenniveau en bij de bandbreedte als het gaat om het tarievenbeleid. Deze opmerkingen betreffen de overgangsfase. Moet de overheid volgens hem ook een sterke greep op het voorzieningenniveau en het tarievenbeleid houden, als er na de overgangsperiode geen concurrentie zou ontstaan? Heeft, kortom, de opmerking van de heer Remkes betrekking op meer dan alleen de overgangsperiode?

De heer **Remkes** (VVD): Nee, ik beperk mijn opmerkingen voornamelijk tot de overgangsperiode, want wij praten nu in de eerste plaats over het overgangscontract. Ik baseer mijn stelling op het rapport van de commissie-Wijffels, evenals de heer Van Gijzel heeft gedaan. Daarin wordt in verband met de overgangsperiode gewezen op de wenselijkheid van deze mogelijkheid. Uit het verslag van de discussie in de Kamer in september 1993 blijkt dat de Kamer er toen van uitging dat die zeggenschap aanwezig zou blijven. Dat geldt voor collega Schutte, voor het toenmalige kamerlid voor de VVD, mevrouw Jorritsma en voor het voormalige lid Van Vlijmen. Het geldt bovendien voor de toenmalige minister. Ik constateer dus een zeker gat tussen de politieke intenties van destijds en de inhoud van het contract van nu.

De heer **Poppe** (SP): De heer Remkes zei dat Nederland geen "gekke Henkie" binnen Europa moet worden. Dat vind ik ook. De heer Remkes weet waarschijnlijk dat de zelfstandigde spoorbedrijven in delen van Europa, met name Frankrijk en Spanje, nog volledig draaien op overheidsgeld, omdat de nutsfunctie daar anders al lang verdwenen zou zijn, en waarschijnlijk de spoorbedrijven in hun geheel.

De heer **Remkes** (VVD): Juist in Frankrijk is de overheidsinvloed op het spoorbedrijf groot, dus laten wij die discussie maar niet voeren. De

hele situatie in Frankrijk is voor mij een reden om bezorgd te zijn en om hier de twijfel uit te spreken of er inderdaad concurrentie zal ontstaan.

De heer **Poppe** (SP): Is daarmee niet aangetoond dat spoorwegen hun nutsfunctie alleen kunnen behouden als de overheid een grote vinger in de pap heeft, ook financieel?

De heer **Remkes** (VVD): Ik zal nog op de nutsfunctie ingaan als ik kom te spreken over de sociale taak van de Nederlandse Spoorwegen of van de overheid.

Voorzitter! Gedurende de overgangsperiode spelen nog twee omstandigheden in het bijzonder een rol. Er is de komende jaren nog sprake van overheidsbijdragen aan de Nederlandse Spoorwegen, zij het in afnemende mate. In het contract ligt ook vast dat in de komende jaren, gedurende de periode van het overgangscontract, nog geen sprake zal zijn van een infraheffing. Ook die omstandigheden brengen de VVD-fractie ertoe om te zeggen dat het misschien wenselijk is om, zeker de eerstkomende jaren, daar meer invloed op te hebben dan het contract op dit moment mogelijk maakt.

De minister stelt in antwoord op vragen dat er sprake zou moeten zijn van concurrentiebevorderend beleid en dat er onderzoek plaatsvindt naar de verlaging van de toetredingsdrempels. Wij hebben daar met genoeg kennis van genomen, maar het heeft ons verbaasd dat dit nu pas in beeld komt. Kennelijk is het de afgelopen paar jaar buiten beeld gebleven. Had het niet voor de hand gelegen om, juist gelet op de wenselijkheid van concurrentie, zulks eerder te doen? Kan de minister wat perspectief bieden op realisering van het streven van de Europese Unie om technische aanpassingen te treffen en dergelijke drempels daadwerkelijk te verlagen?

Mevrouw **Van 't Riet** (D66): Voorzitter! De heer Remkes is zijn betoog begonnen met de opmerking dat de zelfstandiging van de NS volgens zijn fractie kan doorgaan. Hij stemt op hoofdlijnen in met het voorstel, ook wat betreft het tempo. Ik neem waar dat hij vervolgens nogal wat voorwaarden achteraf stelde. Hij noemde de monopoliepositie, het voorzieningenniveau, het tarievenbeleid en de verlaging van

toetredingsdrempels. Hoe is dit te rijmen? Gaat de heer Remkes moties indienen, of roept hij maar wat en kan de minister gewoon haar gang gaan?

De heer **Remkes** (VVD): Voorzitter! Aan het slot van mijn betoog kom ik terug op mijn hoofdconclusies, op wat er wel en niet zou moeten gebeuren en hoe dit in mijn beleving zou kunnen. Overigens kent mevrouw Van 't Riet in redelijke mate mijn politieke intenties; ik zal die straks ook in alle helderheid aangeven.

Voorzitter! Het voorgaande betrof het eerste hoofdstuk; ik kom nu bij het tweede hoofdstuk. Ik merk ter toelichting nog op dat ik niet voor niets heb gerefereerd aan het rapport van de commissie-Wijffels en de inhoud daarvan. Waar het mij om gaat, is het gat dat er zit tussen het rapport van de commissie-Wijffels en het contract dat nu voorligt.

Mevrouw **Van 't Riet** (D66): Dat is juist het probleem: de witte vlekken. Het contract is geen nauwgezette uitwerking van "Wijffels" en dat is het probleem waar wij allemaal mee zitten. Maar dan kun je toch niet zeggen: het kan allemaal zo doorgaan? Zo kun je het betoog toch niet beginnen?

De heer **Remkes** (VVD): Dat hebt u mij ook nog niet horen zeggen. Ik heb gezegd dat het tempo van zelfstandiging tot het jaar 2000 ongestoord zijn gang moet kunnen gaan. Dat laat onverlet dat er wel sprake kan zijn van ofwel wijziging van het contract – misschien is dat bestuurlijk niet wenselijk – ofwel aanvullende afspraken op het contract. Dat laatste zou wel eens een heel elegante weg kunnen zijn.

Voorzitter! Ik kom bij hoofdstuk twee: de onduidelijkheid die bestaat over de omvang van de contractsector. Er is al genoeg gezegd over de 37 treinseries en de 15% van het aantal zitplaatskilometers. Ik heb op zichzelf – dat wil ik helder uitgesproken hebben – begrip voor de positie van de minister. Zij verkeert in een onderhandelingsproces met de Nederlandse Spoorwegen en te grote concretisering kunnen dat onderhandelingsproces schaden. Ik zeg er ook bij dat de suggesties uit de Kamer, dat de Nederlandse Spoorwegen met hun 200 mln. wel eens dichter bij de waarheid kunnen

zitten dan de minister met haar 80 mln., op zichzelf de onderhandelingspositie van de minister ook kunnen schaden. Ik denk dat het slecht is, dat wij in termen van concrete bedragen dit soort suggesties hier op tafel leggen.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): U realiseert zich hopelijk wel dat dit voorkomen had kunnen worden, door iets anders op tafel te leggen dan wat er nu ligt.

De heer **Remkes** (VVD): Ik heb ook nog een aantal vragen, voorzitter, en hier gaat mijn eerste vraag over. Waarom zijn de onderhandelingen niet eerder gestart, zodat nu een afgerond pakket op tafel gelegd had kunnen worden? Immers, tweeënhalf jaar geleden was er ook al sprake van 200 mln. Dat stond toen gewoon in de stukken; dat is absoluut niet nieuw. Ook de Tweede Kamer veronderstelde toen dat dit, met het bekend maken van de contracten en de goedkeuring daarvan, bekend zou zijn. Ik zou nu weer – ik zal het niet doen – het toenmalige kamerlid mevrouw Jorritsma-Lebbink sprekende ten tonele kunnen voeren, om dat te onderstrepen. Het heeft mijn fractie zeer verbaasd dat dit in een zo laat stadium van het proces aan de orde is geweest.

Ik wil overigens benadrukken dat de benadering van de minister, om niet uit te gaan van de benadering op basis van integrale kostprijs plus een ROI van 10%, maar van een meer marginale kostenbenadering, de VVD-fractie in ieder geval zeer aanspreekt, want voor de eerdergenoemde benadering lijkt mij nauwelijks enige aanleiding.

Voorzitter! Als het beeld dat de minister heeft geschetst, juist is – het kan zijn dat er een misverstand is – namelijk dat er sprake is van jaarlijkse onderhandelingen en dat pas in een veel later stadium het contractbedrag bekend is, hoe kan dan worden voorkomen dat er sprake is van een open-einderegeling? Roept dat ook niet het beeld op van een permanente discussie over de onrendabele lijnen en is dat beeld op zichzelf niet zeer onwenselijk?

Wat mijn fractie zeer verbaasd heeft, voorzitter – de heer Van Gijzel sprak er ook over – en wat op z'n minst complicerend werkt qua beeldvorming, is het verhaal in NRC Handelsblad van afgelopen zaterdag.

Daar wordt gesuggereerd – ik zeg niet dat het juist moet zijn – dat er sprake zou kunnen zijn van een soort verborgen agenda. Ik hoop dat de minister straks in haar reactie dit beeld op een adequate wijze om zeep kan helpen, want het compliceert de beeldvorming van de gehele operatie. Kan de minister ons ook vertellen of die verhalen waar zijn? Wordt er inderdaad gestreefd naar de vorming van regionale spoorbedrijven? Welke meer briljante gedachten zijn op dit punt op het departement naar boven gekomen?

Zijn de geruchten waar dat de Nederlandse Spoorwegen aangeboden zouden hebben om voor 150 mln. tot het jaar 2000 de onrendabele lijnen te laten rijden? Wat zijn dan de consequenties voor het contract, waarin dat percentage van 85 aan zitplaatskilometers is neergelegd? Komt daar dan wijziging in? Hoe kijkt de minister er tegen aan? Ik ga er bij mijn vraagstelling nu maar even van uit dat dit aanbod inderdaad door de Nederlandse Spoorwegen is gedaan. Verdwijnen er ook in dat bod nog bepaalde onrendabele lijnen? Kortom, kan de minister daar wat duidelijkheid over geven?

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Als dat aanbod inderdaad door de Nederlandse Spoorwegen is gedaan, vindt de heer Remkes dan dat een aanpassing van het contract vereist is?

De heer **Remkes** (VVD): Dat vraag ik juist aan de minister. Als er al sprake is van een aanbod van de Nederlandse Spoorwegen, ben ik toch in ieder geval niet op de hoogte van de inhoud ervan. Ik stel mijn vraag niet voor niets. Als er sprake is van een bod en dat bod zou moeten leiden tot een aanpassing van het contract, komt deze discussie over de hardheid van het contract in een wat ander licht te staan. Daarom ook op dat punt graag een duidelijk antwoord van de minister.

Wat zou overigens de consequentie van die gedachtengang zijn voor de beoogde marktwerking? Ook op die vraag graag een duidelijk antwoord.

Wij hebben al een schriftelijke vraag gesteld over de consequenties van het gesloten akkoord tussen de Nederlandse Spoorwegen en de bonden, maar het antwoord op die schriftelijke vraag is nogal mistig. Er

komt namelijk geen duidelijk antwoord op de vraag naar de financiële gevolgen, terwijl ik mij niet aan de indruk kan onttrekken dat het gesloten akkoord ook consequenties heeft voor de contractsector. De komende jaren zullen daarvoor veel middelen uitgetrokken moeten worden. De minister heeft al eerder in haar brief aangegeven dat de Nederlandse Spoorwegen zich nog niet bij haar hebben gemeld. Welnu, dat kan ik mij voorstellen, ook ik zou niet al te snel bij de minister op de stoep staan.

In diezelfde brief staat overigens ook dat er als gevolg van dat gesloten akkoord wordt bezuinigd op innovatieve activiteiten. Als ik die mededeling op mij laat inwerken, kom ik wel tot de conclusie dat het ten koste kan gaan van je verdien-capaciteit in de toekomst, wat vervolgens weer gevolgen kan hebben voor de toekomstige exploitatiemogelijkheden, ook voor de exploitatiemogelijkheden van de contractsector. Naar mijn opvatting bestaat daar wel degelijk een relatie tussen.

Het heeft mij verheugd te kunnen constateren dat de minister al een belangrijke stap in de richting van de Tweede Kamer heeft gezet met haar toezegging dat de Tweede Kamer een beslissend oordeel kan geven over de contractsector en over het eventueel schrappen van treinseries. Op zichzelf is het begrip "treinseries" een ruim begrip. De garantie die de fractie van de VVD in dit debat wil, is dat in grote lijnen als uitgangspunt geldt dat de komende jaren niet geschrapt zal worden in de regionale en stadsgewestelijke lijnen. Regionale lijnen hebben een belangrijke sociale functie. Dan voer ik de spreekwoordelijke weduwe uit Roodeschool aan.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Uit Stavoren!

De heer **Remkes** (VVD): Uit Stavoren, Roodeschool, Winterswijk. Daar praten wij concreet over. Die lijnen zijn belangrijk voor de leefbaarheid op het platteland. Zij zijn ook belangrijk, omdat daarin soms een combinatie zit voor de economische ontsluitingsfunctie van het railvervoer.

Wij vinden het belangrijk, gegeven de onzekerheden waarmee de Kamer op dit moment zit, dat de politieke bereidheid wordt uitgesproken dat

de resultaten van het onderhandelingsproces waarin de minister op dit ogenblik zit ook in de begroting van Verkeer en Waterstaat worden verwerkt. Dat is voor mij de kern van de discussie. Van decentralisatie van deze middelen in de richting van provincies is de VVD-fractie zeker op voorhand geen tegenstander. De minister weet dat ook. Decentraal kan ook een heel zinnige afweging tot stand komen. Maar ons uitgangspunt is dat de huidige treinverbindingen het vertrekpunt moeten blijven. In een enkel geval kan wellicht de verbinding echt veel beter worden gerealiseerd door busvervoer of door tram-achtige systemen. Dat willen wij dus op voorhand niet uitsluiten. Maar de voorzieningen als zodanig moeten in stand blijven. Daar hangt een financieel plaatje aan.

De **voorzitter**: Het woord is aan de heer Poppe voor een interruptie. Ik verzoek een ieder wel kort te zijn, anders zullen wij ons reisschema voor vandaag niet halen!

De heer **Poppe** (SP): Voorzitter! De heer Remkes wil een garantie: komende jaren niet schrappen in stads- en regioliijnen. Het contract is voor vijf jaar. Betekent dit voor de heer Remkes: nooit schrappen of vervangen door andere goede voorzieningen? Of mag er na vijf jaar wel geschrapt worden?

De heer **Remkes** (VVD): Ik kom aan het slot van mijn betoog nog te spreken over het definitieve contract. Ik heb het nu over het overgangscontract. Daar praten wij over.

De heer **Reitsma** (CDA): Voorzitter! Ik wil nog kort ingaan op de garantie die de fractie van de VVD wil ten aanzien van de regionale c.q. stadsgewestelijke treinseries. Maakt het de VVD-fractie uit dat dit gaat via het instrument: in het contract de bodemregeling zo beperkt mogelijk houden? Dan zullen er weinig onrendabele lijnen zijn. Of zegt de heer Remkes: dat mag wat mij betreft binnen de huidige formulering van het contract? Ik heb nog een vraag: hoeven er geen garanties te komen ten aanzien van onrendabele lijnen binnen het rompnet? Dat is een ander onderdeel.

De heer **Remkes** (VVD): Voorzitter! Het gaat mij erom dat de inhoudelijke

doelstelling wordt bereikt, linksom of rechtsom. De heer Van Gijzel heeft zojuist tegen de minister gezegd: zegt u maar waar uw eigen onderhandelingspositie mee gediend is en wat vanuit dat vertrekpunt de meest geëigende lijn is. Ik wil mij daarbij aansluiten. Ik vind het prima als er iets in het contract wordt geregeld. Maar als dat niet kan, moet volgens de VVD-fractie op z'n minst de politieke bereidheid aanwezig zijn om nu uit te spreken dat de benodigde bedragen om de inhoudelijke doelstelling te bereiken ook daadwerkelijk in de begroting worden opgenomen. Dan komt de Tweede Kamer straks niet voor het blok te staan. Die lijn van de VVD is ook redelijk bestendig. Op 29 september heeft de toenmalige woordvoerder van de VVD-fractie in de Tweede Kamer gezegd: sprekende over onrendabele lijnen, ik ga ervan uit dat wij ons uiterste best zullen doen om ervoor te zorgen dat ook daar de trein blijft rijden. Ik geef nu namens de VVD-fractie dezelfde lijn aan. En wij hebben nog steeds met dezelfde persoon te maken. Ik neem dus aan dat de minister alle begrip heeft en op dit punt straks met een ruimhartige toezegging in de richting van de Kamer komt.

De **voorzitter**: De heer Van Gijzel.

De heer **Reitsma** (CDA): Nee, voorzitter, ik had nog een tweede vraag gesteld.

De **voorzitter**: Graag kortere vragen stellen, met korte antwoorden. Was de tweede vraag nog bekend bij de heer Remkes?

De heer **Remkes** (VVD): Tweede vraag?

De heer **Reitsma** (CDA): Mijn tweede vraag was, of u ook garanties wilt hebben voor de onrendabele lijnen binnen het rompnet.

De heer **Remkes** (VVD): De noodzaak daartoe is wat minder aanwezig, maar op zichzelf zou dat ook in mijn beeld passen. Maar ik wil het op dit punt, waarvan u het met mij eens zult zijn dat de noodzaak daar veel groter is, even toespitsen op deze wens. Dat past ook in de lijn van het antwoord op vraag 17, waarin duidelijk staat aangegeven – daarmee antwoord ik op een vraag van de heer Poppe –: “De overheid is

verantwoordelijk voor het voorzieningenniveau”. Dat betekent dus dat hier uiteindelijk, ook in lijn met de brief die de minister geschreven heeft, gezegd wordt wat wel en wat niet kan. Dat past uitstekend binnen de nieuwe taakverdeling zoals die is afgesproken.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Ik heb goed naar de heer Remkes geluisterd toen hij, weliswaar indirect, waarschuwde dat moest worden opgepast om niet alvast een keuze te maken tussen de bedragen van 200 mln. en 80 mln., omdat dit de onderhandelingspositie van de minister wel eens zou kunnen schaden. Nu snap ik best tegen welk probleem hij aanloopt, want daar liep ik ook tegenaan, maar zijn op zichzelf interessante voorstel om de garantie voor regionale en stadsgewestelijke lijnen de komende jaren niet te schrappen, heeft natuurlijk ook alles te maken met de onderhandelingspositie die de minister kan innemen ten opzichte van de Nederlandse Spoorwegen.

De heer **Remkes** (VVD): Niet voor niets heb ik eraan toegevoegd dat ik in een enkel geval, afhankelijk van decentrale afweging, niet uitsluit dat de verbinding gereden zal worden met de bus of bijvoorbeeld tram-achtige voorzieningen. Daarover zijn ook allerlei nieuwe ideeën...

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Maar dat ziet u toch niet binnen drie maanden gebeuren? U doet hiermee een uitspraak over de contractsector, zoals die nu is. Ik snap dit punt, waartegen ik ook aanliep. Maar als u zegt dat rekening moet worden gehouden met de onderhandelingspositie van de minister, geldt dat natuurlijk ook in dit opzicht.

Wat ik nog belangrijker vind, is uw uitspraak dat het resultaat van het onderhandelingsproces zal moeten worden verwerkt in de begroting van Verkeer en Waterstaat. Wat stelt u zich daarbij precies voor?

De heer **Remkes** (VVD): Ik ga ervan uit dat op een gegeven ogenblik, als de minister is uitonderhandeld en als de Nederlandse Spoorwegen op grond van het contract volgens de afgesproken procedure de onrendabele sector heeft aangemeld, duidelijk is wat de omvang van de

financiële consequenties is. Zo ziet u dat toch ook?

De **voorzitter**: Ik constateer dat er in het betoog van de heer Remkes in totaal al bijna een half uur geïnter-rumpeerd is. Ik stel voor dat de heer Van Gijzel nog één korte vraag stelt, waarna de heer Remkes zal antwoorden; daarna krijgt de heer Rosenmöller nog de gelegenheid een vraag te stellen. Na het antwoord daarop, vervolgt de heer Remkes zijn betoog.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): U heeft het expliciet over de begroting van Verkeer en Waterstaat, hoofdstuk XII; daarbij sluit u het Infrastructuurfonds uit?

De heer **Remkes** (VVD): Nee, dat wil ik niet uitsluiten.

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): U vraagt garanties voor de regionale lijnen en de stadsgewestelijke lijnen, en u zegt dat in principe de treinen zouden moeten blijven rijden waar ze nu rijden, mogelijkerwijs op enkele uitzonderingen na. Zegt u daarmee niet met zoveel woorden, dat de mogelijke reductie van het aantal plaatskilometers met 15%, die in het contract staat, veel te ruim is en fors omlaag zal moeten worden bijgesteld, om nog niet te spreken over wat de heer Reitsma in antwoord op mijn interruptie zei, namelijk dat aantal naar nul moet?

De heer **Remkes** (VVD): Ik heb zojuist aangegeven, dat linksom en rechtsom voor mij begaanbare wegen zijn. Ik vind dat betrekkelijk om het even. Als de doelstelling die ik wil bereiken maar bereikt wordt.

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): Moet u, alvorens u met dit rapport kunt instemmen, ook voor uzelf het inzicht hebben dat aan die garanties is voldaan?

De heer **Remkes** (VVD): Ik denk dat het niet verstandig is om hier het bedrag van 280 mln. te noemen. Dat wordt in het IME-rapport zelf ook voldoende afgezwakt. Anders gaat het bedrag ook een heel eigen leven leiden. Voor mijn eigen beeldvorming ga ik uit van het steeds door de NS genoemde bedrag van 200 mln. en het door de minister genoemde bedrag van 80 mln. Het ware bedrag zal daar wel ergens tussen in liggen.

Dat bedrag van 150 mln. dat naar buiten is gekomen, onderstreept het beeld alleen maar dat het er ergens tussen in ligt. Het kan overigens best dichter bij die 80 mln. liggen dan bij die 200 mln. Er is sprake van een bepaalde onzekerheid. De vraag is of je daarmee op dit moment kunt leven. In dat licht is belangrijk de vraag welke politieke bereidheid de minister op dit punt heeft.

Mijnheer de voorzitter! De minister heeft de discussie wat nieuw leven ingeblazen met de beantwoording van de vragen waar gesproken wordt over prioriteitenstelling en – ik citeer het antwoord op vraag 107 – “over de mogelijkheid tot een politiek maatschappelijk verantwoord voorzieningenniveau in de orde van grootte van 80 mln.” In mijn wat sombere momenten begint hierdoor bij mij een bepaald beeld voor ogen te komen dat ik zelf liever niet tot realiteit zou willen laten worden. Datzelfde geldt overigens waar het gaat om de beantwoording van vraag 94, waarin staat dat indien de rijksoverheid niet meer contracteert, lagere overheden of het bedrijfsleven contracten kunnen afsluiten. Binnen een bepaald decentralisatiemodel is daar helemaal niets op tegen. Kernvraag is wel binnen welke financiële randvoorwaarden daaraan handen en voeten wordt gegeven. Echter, als wij hierbij te maken krijgen met een zelfstandig fenomeen waarbij er geen geld gedecentraliseerd is, dan begin ik daar grote moeite mee te krijgen.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Vindt u dan niet dat NS de vrijheid moeten hebben om daar waar wij iets niet doen, met anderen een contract te sluiten? Ze mogen naar mijn mening nu ook al extra dingen doen.

De heer **Remkes** (VVD): Als het gaat om extra dingen, dan heb ik daar op zichzelf geen enkel bezwaar tegen. Ik wil echter het risico voorkomen dat hier straks gezegd wordt dat wij geen geld beschikbaar stellen voor de instandhouding van regionale voorzieningen en dat de provincies en gemeenten zonder dat ze er geld voor krijgen, de contracten maar moeten afsluiten.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Als wij met elkaar tot de conclusie komen dat dat ene treinlijntje toch maar een buslijntje moet worden, vindt u dan nog niet dat, wanneer een regio daar

vervolgens anders over denkt, zij daarover een contract mag afsluiten?

De heer **Remkes** (VVD): Ik was er zeer verheugd te horen dat u van plan bent zeer nauwgezet overleg te plegen met de regio's. Deze zijn over het algemeen voor argumenten vatbaar en daar bestaat ook niet altijd het sentiment dat wanneer de kosten/baten-verhouding slecht is er niet over varianten gesproken kan worden. Het is ook niet de bedoeling om als een blind paard achter bepaalde technieken aan te hollen. Die discussieruimte is er dus wel, maar ik meen dat onze politieke randvoorwaarde op dit punt redelijk duidelijk is.

Vervolgens kom ik te spreken over de positie van RailNed en verkeersleiding. In het rapport van de commissie-Wijffels was er samenhang tussen beide zaken, maar toch is er sprake van een zekere organisatorische opsplitsing. Graag krijg ik van de minister duidelijkheid op dat punt. Wat meer moeite heb ik met de vraag of de hele constructie, waar RailNed en verkeersleiding een belangrijke verantwoordelijkheid hebben voor het toelatingsregime, niet te veel wringt. Ik vraag me af of er in feite sprake zou kunnen zijn van een contract voor slecht-weersituaties, van een dubbele loyaliteit. De minister heeft dit, dacht ik, ergens aangegeven. Met andere woorden, wek je op deze wijze niet de indruk dat RailNed de rol kan spelen van “rechter in eigen zaak”? Dat is wat mij betreft de reden om bij die hele constructie nog eens stil te staan. Wat mij betreft mag het in de overgangperiode zo blijven staan, want ontvlechting daar zou waarschijnlijk de voortgang in het contract zeer belemmeren. Maar waar het gaat om de definitieve situatie, bestaat er wat mij betreft geen misverstand. Dit hoort een onafhankelijke situatie te zijn. Dit hoort niet in de sfeer van NS te blijven. Ik hoor ook op dat punt graag een heldere opvatting van de minister. Ik vind de constructie zoals deze nu gekozen is, ook tegen de achtergrond van wat ik gezegd heb over concurrentie buitengewoon ongelukkig.

De heer **Reitsma** (CDA): Ik heb zonet in eerste termijn ook gewezen op RailNed en wat de VVD daar in het verleden van heeft gezegd. Dit spoort met de lijn die door de CDA-fractie

ook neergelegd is. Is het niet nodig dat in dit contract, desnoods met een fasering, nu wel geregeld wordt waar we uiteindelijk terecht willen komen? Anders zullen hierover in 2000 hernieuwde onderhandelingen moeten plaatsvinden. Het gaat om een taakorganisatie.

De heer **Remkes** (VVD): Ik kom over de betekenis van het definitieve contract in relatie tot dit contract nog even te spreken. Ik zou het op zichzelf voldoende vinden als nu vanuit de Kamer in de richting van de minister aangegeven zou worden: minister, deze constructie staat ons niet aan; wij verwachten dat u het daarheen leidt dat er in de definitieve situatie onder het definitieve contract een andere constructie gevonden wordt. Dat lijkt mij de goede positie van de Kamer in dezen weer te geven. Als wij elkaar daarop zouden kunnen vinden, is dat alweer winst, mijnheer Reitsma.

Voorzitter! Ik blijf ook wat problemen houden met het punt dat ook de bezwarenprocedure in tweede instantie gewoon bij RailNed blijft. Ik weet wel hoe het normaal werkt. Maar ik had mij, juist gelet op deze wat merkwaardige constructie, kunnen voorstellen dat deze bijzondere omstandigheden aanleiding hadden kunnen zijn om hier een wat bijzondere procedure voor te kiezen. Graag verneem ik ook op dat punt het antwoord van de minister.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Voorzitter! De heer Remkes heeft iedere keer uitvoerig gesproken over de aanbevelingen van de commissie-Wijffels. De commissie-Wijffels zegt op dit punt namelijk dat die verdere scheiding niet zo verstandig is. De heer Remkes heeft ons een beetje de maat genomen in het begin. Ik vind dat niet erg. De heer Remkes neemt Wijffels als uitgangspunt. Maar terwijl de woordvoerder van de VVD daar in 1993 geen afstand van genomen heeft, doet de heer Wijffels dat nu dus wel.

De heer **Remkes** (VVD): Voorzitter! Dit is inderdaad het enige punt waarvan ik mij afvraag of de commissie-Wijffels daar destijds wel de goede keuze heeft gemaakt.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Maar mijn vraag was: welke nieuwe gegevens zijn er?

De heer **Remkes** (VVD): In het rapport van de commissie-Wijffels wordt op dit punt ook een forse slag om de arm gehouden. De heer Van Gijzel weet dat ook heel goed. De commissie-Wijffels is dus op dit punt veel minder stellig dan de heer Van Gijzel nu suggereert. Ik zie het argument op grond waarvan de commissie-Wijffels vooralsnog tot de keuze komt om dat voorlopig gewoon onder de holding van NS te laten, ook wel. Ik geef aan dat bij mij in de afweging de weegschaal net naar de andere kant doorslaat. Ik geef tegelijkertijd aan dat ik daar in de overgangssituatie niet aan wil tornen, maar dat de definitieve constructie duidelijk moet zijn. Dat genuanceerde beeld bestaat bij mij.

De **voorzitter**: Ik wijs de heer Remkes erop dat hij zo langzamerhand gebruik maakt van de tijd die hij voor de tweede termijn heeft. Wellicht wil hij afronden.

De heer **Remkes** (VVD): Voorzitter! Ik geef nog even een citaat van Wijffels hierover: in beginsel binnen of buiten de NS, voor korte en middellange termijn, voorkeur voor behoud binnen de NS. Ik heb het nog even nagekeken. Er is dus geen strijdigheid tussen hetgeen ik net zei en hetgeen de Wijffels indertijd heeft aangegeven.

Bij deze vraag wil ik nog op twee andere punten wijzen. In het contract zijn nogal wat elementen van gedwongen winkelhering terug te vinden. Ik meen dat dit op een aantal punten wat te ver gaat. Ik begrijp best dat het rapport op dit punt als een resultaat van onderhandelingen moet worden gelezen, maar misschien kan de minister daar haar eigen beschouwingen naast of tegenover zetten. Het beeld dat de afspraken tussen NS en overheid binnen NS wel erg dichtgetimmerd zijn, kwam voor mij toch wel zeer indringend naar voren.

Hieraan zit nog een ander aspect vast. Het gaat dan om de bevoegdheden van de minister op het gebied van de NS-taaksector. De minister zegt in antwoord op vraag 1 dat zij wel verantwoordelijk is voor het beleid en de algemene aansturing, maar niet voor de concrete uitvoering en individuele beslissingen. Als ik dat tot mij door laat dringen, roept dat een vergelijking op met recente discussies over de verhouding tussen bewindslieden en zelfstandige

bestuursorganen. In dat opzicht is recentelijk een vrij indringende discussie gevoerd over een kaderwet en bepaalde stroomlijningen. Is dit soort afspraken ook door die bril bekeken? Hoe verdraagt zich dit met het algemene rijksbeleid?

Vanuit deze invalshoek vind ik het zeer wenselijk dat een onafhankelijk evaluatie plaatsvindt van deze afspraken in het contract. Er is nu voorzien in een gedeeltelijke evaluatie door de taaksector zelf. Ik vind dat geen gelukkige constructie. Ik meen dat op z'n minst het samenspel van verantwoordelijkheden en afspraken onafhankelijk moet kunnen worden getoetst. Daarbij kunnen dan bouwstenen van de taaksector zelf aan de orde zijn.

Voorzitter! De minister geeft aan dat een financiële audit niet wenselijk en niet nodig is. De fractie van de VVD kijkt daar anders tegenaan. Wij zien op dit ogenblik niet in wat daartegen is, maar wij kunnen daar wel een aantal voordelen bij bedenken. Wij adviseren dus om die mogelijkheid zeer nadrukkelijk in de procedure op te nemen.

Enkele collega's hebben al een aantal vragen gesteld over de onderwerpen consumentenbescherming en NS Cargo. Daarbij wil ik mij aansluiten.

Op verschillende fronten wordt gesproken over het zelfstandig opereren van NS-onderdelen op de markt. Dat geldt ook voor activiteiten van de NS op stations. De NS nemen een monopoliepositie in. Onlangs heeft de RCO een discussie over zo'n positie aangewakkerd. Ook wordt gediscussieerd over het VSN. Ik wil voorkomen dat wij in de toekomst ook inzake de Nederlandse Spoorwegen discussies krijgen over nevenactiviteiten van een monopolist of van een bedrijf waarvan een overheid de aandeelhouder is of over mogelijkheden van financiële kruisverbanden die in een enkel opzicht misschien nog bestaan. Dat soort discussies zouden wij volgens mij niet moeten hebben met de Nederlandse Spoorwegen.

Voorzitter! Ik rond af. De VVD-fractie steunt op hoofdlijnen de contracten. Het gaat om contracten als resultaat van een onderhandelingsproces. Het gaat ook om de uitwerking van het rapport-Wijffels. Wij hebben op twee punten zeer nadrukkelijk aanvullende wensen. In de eerste plaats over de

voorzieningen en de tarieven. Ik wacht het antwoord van de minister hierover af. In de tweede plaats over de sociale functie en de garanties die er in financieel opzicht zouden moeten bestaan. Welke ruimte ziet de minister in de relatie met de Nederlandse Spoorwegen om de Kamer tegemoet te komen op deze twee kernpunten van de discussie? Voor zover ik kan interpreteren is deze ruimte er wel. Er is in een aantal opzichten sprake van een nadere uitwerking van de contracten en er is in een aantal opzichten sprake van aanvullende contracten. In dat hele bestand van voortgaande gesprekken zouden deze wensen van de Kamer kunnen worden betrokken.

De heer **Schutte** (GPV): De aanvullende wensen van de Kamer die nu door de heer Remkes zijn verwoord, zouden in de vorm van een aanvullend contract of overeenkomst neergelegd kunnen worden. De minister kan daar alleen op een zinnige wijze over onderhandelen, denk ik, als op dat moment nog niet vaststaat dat de Kamer ja heeft gezegd tegen het contract. Betekent de benadering van de heer Remkes niet dat wij een paar weken of iets langer ruimte moeten hebben om definitief ja te kunnen zeggen tegen het contract, zodat wij eerst kunnen oordelen over datgene wat de minister heeft bereikt?

De heer **Remkes** (VVD): In deze fase van de discussie wacht ik eerst even de reactie van de minister af. Zij kan zelf het beste beoordelen wat haar positie in het onderhandelingstraject met de Nederlandse Spoorwegen is. Die inschatting kan de minister beter maken dan ik.

De heer **Schutte** (GPV): Met dien verstande dat de positie van de heer Remkes vandaag belangrijk is. Zodra hij ja heeft gezegd, is niets belangrijker meer.

De heer **Remkes** (VVD): Wij krijgen de tweede termijn nog.

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): De minister zegt dat het contract zo gelezen moet worden, dat het weer helemaal open ligt op het moment dat de Kamer een of meerdere wijzigingen in het contract zou willen voorleggen. Dan kan de wederpartij ook met nieuwe wensen komen. Met deze nadere precisering kan

duidelijkheid ontstaan over de aard van het contract. Dan zou er wel degelijk iets gewijzigd moeten worden.

De heer **Remkes** (VVD): Afspraken die je aan de onderhandelingstafel maakt, hangen natuurlijk met elkaar samen. De minister heeft gelijk dat deze in grote lijnen als een totaalpakket moeten worden beoordeeld, maar in de stukken is terug te vinden dat er nadere uitwerking en aanvullende contracten nodig zijn. De werkelijkheid is dus wat minder zwart/wit dan in de beantwoording van de vragen wordt gesuggereerd. Ik vertrouw erop dat de minister voldoende creativiteit heeft, ook in overleg met de Nederlandse Spoorwegen, om daar een aardige constructie voor te vinden. Dat hoeft niet per se neergelegd te worden in het contract zelf. Je zou ook kunnen denken aan een aanvullend contract of een annex bij een contract. Er zijn verschillende wegen die naar Rome leiden.

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): Laat collega Remkes de mogelijkheid open om wijzigingen of aanvullingen in het contract te bewerkstelligen, wanneer wij vandaag, morgen of overmorgen instemmen met datgene wat nu voorligt?

De heer **Remkes** (VVD): Ik heb gezegd wat ik gezegd heb. De heer Rosenmöller mag mij in tweede termijn bevragen op wat ik er definitief van vind. Ik luister nu eerst even naar het antwoord van de minister. Daarna is die vraag aan de orde.

Tijdens het overleg op 1 juni 1995 toen wij werden bijgepraat door de minister, heb ik goed naar haar geluisterd. Zij heeft ons gezegd dat als er zwaarwegende, eenduidige wensen bij de Kamer zijn, zij bereid is nog een gesprek te hebben met de Nederlandse Spoorwegen. Ik ga ervan uit dat zij die bereidheid nog steeds heeft.

De **voorzitter**: Ik stel vast dat de heer Remkes zijn betoog heeft afgerond. Iedereen heeft de kans gehad te interrumperen. Het woord is aan mevrouw Van 't Riet.

Mevrouw **Van 't Riet** (D66): Voorzitter! De bijdrage van de heer Remkes riep bij mij het beeld op van een stoplicht dat op groen staat en

dan weer op oranje springt, weer terug naar groen en vervolgens weer op oranje. Ik ben benieuwd hoe dat eindigt.

De heer **Remkes** (VVD): Dat is meestal zo met stoplichten, mevrouw Van 't Riet.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Het zijn trouwens verkeerslichten.

Mevrouw **Van 't Riet** (D66): Voorzitter! Er is in de samenleving veel onrust ontstaan over de plannen van de verzelfstandiging van de Nederlandse Spoorwegen. Vertragingen, afname van dienstverlening door het schrappen van het werk door lokettistes en verandering van dienstregeling geven hiertoe aanleiding. De schuld werd gegeven aan het verzelfstandigingsproces. Dit is maar ten dele waar.

Na jarenlange verwaarlozing van het spoor is begonnen met een inhaalslag door meer te investeren. Zo ontstond Prorail en Rail 21 tweede fase. De NS hebben bij elke vertraging als excuus: wij rijden momenteel door bouwput Nederland. Met de 6 mld. die wij komend jaar weer willen investeren, zal deze situatie nog wel even voortduren. Ook ontstond onrust bij het personeel die dagelijks de klachten van de reizigers moest incasseren. De leuze "Wij gaan ervoor" veranderde snel in "Wij gaan eraan".

Het is duidelijk geworden dat zonder draagvlak een ingrijpend veranderingsproces geen kans van slagen heeft. De bonden en de directie hebben een overeenkomst gesloten die de onrust heeft weggenomen. Het is een wel erg dure CAO om de rust te herstellen. In feite is in 1993 het startschot gegeven voor de verzelfstandiging van de Nederlandse Spoorwegen. De liberalisatie van het spoorwegvervoer was in de Europese regelgeving verankerd.

Naar aanleiding van het advies van de commissie-Wijffels nam het toenmalige kabinet zijn standpunt in en debatteerde de Kamer hierover. Mijn fractie heeft toen een aantal twijfels verwoord. Ik citeer de heer Wolffensperger. Als ik de uitwerking van die gedachte in kabinetsplannen zie, slaat de schrik mij om het hart. Einde citaat. De uitkomst van dit debat was dat de minister het pad van de verzelfstandiging kon vervolgen en met de Nederlandse

Spoorwegen kon gaan onderhandelen. Deze onderhandelingen hebben bijna twee jaar geduurd. Vlak voor de zomer kreeg de Tweede Kamer het pakket toegestuurd.

De verwachting was dat de Kamer voor 1 december haar goedkeuring zou geven aan deze overeenkomst op hoofdlijnen tussen de Nederlandse Staat en de Nederlandse Spoorwegen. De Kamer was hiertoe niet bereid. Zij heeft na extra onderzoek, veel duw- en trekwerk naar de onrendabele delen ingestemd met het debat op 11 december. Wij zijn er echter nog niet.

Wat opvalt na lezing van de overeenkomst is dat het meer een lijst van intenties is dan een contract. Veel zaken moeten nog geregeld worden. Het hele onrendabele deel, de contractsector, is apart in de onderhandelingen gebracht. Dat is echter nooit de bedoeling geweest. Mijn fractie heeft hiermee erg veel moeite. Zo ontstaat een witte vlek. Wij hebben die zorg ook in 1993 geuit. Er komt geen beeld naar voren van het uiteindelijke resultaat van het voorzieningenniveau. Er is verschil in taxatie van de contractsector. 80 mln. staat op de begroting. De NS vragen 200 mln. Het laatste bod zou 150 mln. voor de NS zijn, gekoppeld aan "slechts" 5% à 10% vermindering van het voorzieningenniveau in plaats van de afgesproken ondergrens van 15%. Was deze ondergrens echter niet bedoeld als vangnet en niet als maatstaf zoals zij nu gehanteerd wordt? Moeten wij überhaupt wel 15% afname van het voorzieningenniveau accepteren?

Het tweede dat niet geregeld is, betreft NS Cargo. Er wordt een nieuw bedrijfsplan gemaakt naar aanleiding van het onderzoek van McKinsey. Over de hoogte van de kapitaaldotatie is niets bekend. Wat gaat er met de tarieven gebeuren? Dat is evenmin bekend. De NS geven in het PR-blaadje aan dat gematigde tarieven zullen worden betracht. Dat lijkt mij in een contractfase logisch. Maar daarna? Hoe gaat het in de spits en in de concurrentie met de auto?

Voorzitter! Vooral over het voorzieningenniveau en over de ontwikkeling van de tarieven maakt D66 zich ongerust. Juist deze twee zaken geven wij uit handen om concurrentie de kans te geven, concurrentie die er niet is, behalve met de auto. Het doel van deze gehele operatie is de positie van het

openbaar vervoer te verbeteren ten opzichte van de auto. De automobilist moet uit de auto in het openbaar vervoer. Dat is ook hard nodig, want de automobilité groeit harder dan de infrastructuur aankan.

De vraag is echter of met deze operatie daadwerkelijk het aandeel van het openbaar vervoer in de totale mobiliteit toeneemt. Dit is als doel gesteld in het SVV 2. De NS zullen zich volgens het contract maximaal inspannen om in het jaar 2000 ten minste op het reizigerskilometerniveau van 1993, te weten 15 miljard, te zitten. Daarnaast streven de NS naar 17 miljard reizigerskilometers in 2010. Dat is geen OV maal twee, wat zij ooit beloofd hebben, en ook niet de 18 miljard die in het rapport-Wijffels staan. En dit alles gebeurt onder voorbehoud van een rendabele exploitatie! Ik wil de minister de volgende vragen stellen. Wordt hiermee aan de doelstelling van het SVV voldaan? Kan de trein de groei van de mobiliteit bijbenen? Zal het marktaandeel van het openbaar vervoer in de totale mobiliteit hierdoor toenemen? Dat zijn allemaal onbeantwoorde vragen.

In het rapport-Wijffels staat voorts: zonder goed flankerend beleid lossen wij de huidige problemen op de Nederlandse wegen niet op. D66 wil de minister daarom vragen om ook voor het personenvervoer met een nota inzake het flankerend beleid te komen, zodat er een duidelijk overzicht is van het huidige beleid, van de maatregelen die in de toekomst genomen worden en van de effecten daarvan op de mobiliteit. In deze nota zal ook de variabilisatie van de autokosten, zoals afgesproken in het regeerakkoord, moeten worden meegenomen.

Wij hebben in de overeenkomst ook de positie van de consument gemist. Voor D66 is de positie van de consument van groot belang. In het contract is de bescherming van deze positie niet gewaarborgd. Dat bescherming nodig is, lijkt ons duidelijk. De klantgerichte NS zijn bijvoorbeeld van plan 80 stations te sluiten en de verkoop van kaartjes daar over te laten aan kaartjesautomaten waar niet met papiergeld kan worden betaald, waar pinmogelijkheden regelmatig kapot zijn en waar geen internationale kaartjes, abonnementen, 65-plus-kaarten, meermanskaarten en dalurenkaarten gekocht kunnen worden. Dat is

efficiënter, maar is het ook consumentgericht?

Vervolgens heeft de routemanager van regio zuid in een interview aangegeven, dat er alleen bezuinigd wordt op lijnen waar geen groei verwacht wordt. Daarom worden daar frequenties verminderd. Het gevolg hiervan – en deze analyse is voor eigen rekening – is dat er minder reizigers komen, waardoor dienstverlening en frequenties verder zullen afnemen.

Wij maken ons voorts zorgen over de nieuw te bouwen stations bij Vinex-locaties die niet door de NS bediend zullen worden. Wij hebben daar ook vragen over gesteld. De consument is hier de dupe van en zal toch over dit soort voornemens mee moeten kunnen praten, waarbij niet-vrijblijvende afspraken gemaakt moeten worden, ook op dit moment.

Er is nu een aanvullende brief van de minister naar de Kamer gekomen. Eind 1996 zullen de rechten van de individuele reiziger vastgelegd moeten zijn in een reizigershandvest. Ook moeten producenten- en consumentenorganisaties dan niet-vrijblijvende afspraken hebben gemaakt over de wijze waarop consumentenorganisaties betrokken worden bij de wijzigingen van het voorzieningenniveau en de dienstregeling. Daarnaast moeten er eind 1996 niet-vrijblijvende afspraken zijn gemaakt tussen het ministerie en de consumentenorganisaties over de manier waarop advies wordt uitgebracht door de consumentenorganisaties over de contractsector.

Deze punten worden door D66 volledig onderschreven. Maar D66 vindt dat de consumentenbescherming wel degelijk ook via wetgeving moet worden vastgelegd. Bij de beantwoording van de vragen geeft de minister aan, dat zij de consumentenbescherming niet wil opnemen in het overgangscontract reizigers. Dat willen wij juist wel. Juist in deze periode waarin zoveel verandert, lijkt het D66 gewenst zekerheid te bieden omtrent die positie van de consument.

Voorzitter! Het ziet er op korte termijn niet naar uit dat de Nederlandse Spoorwegen te maken krijgen met daadwerkelijke concurrentie. De heer Remkes is daar uitgebreid op ingegaan. Door technische verschillen in nationale treinsystemen is het nog niet mogelijk dat de treinen van bijvoorbeeld de Deutsche Bundesbahn in één keer doorrijden naar



Nederland. Binnen Nederland is de enige concurrent van de trein de auto en misschien een beetje de bus.

Zolang er geen enkele andere concurrent is dan de auto, is er dus geen sprake van marktwerking en is het van belang dat er goede verbindende afspraken zijn tussen overheid en NS over zaken als onrendabele lijnen, het opheffen van stations en de tarieven. Er is voor de consument immers geen keuzemogelijkheid.

Maar ook als er wel concurrentie komt, zal de overheid het openbaar vervoer niet geheel los kunnen laten. Het heeft immers een belangrijke sociale functie. De heer Poppe noemt dat de nutsfunctie. De verantwoordelijkheid van de overheid kan daarom niet geheel afgebouwd worden. Zo vindt D66 dat de overheid de bandbreedte moet aangeven, waarbinnen de tarieven door de NS vastgesteld kunnen worden. De NS willen graag gedifferentieerde tarieven met onderscheid in de spits en in de daluren. Vooral in de spits zal dat onder druk komen te staan. De spits is verliesgevend vanwege de inzet van extra materieel en personeel. Deze worden alleen in de ochtend- en avondspits benut. De kans dat de treinfrens meer moet betalen, is daardoor groot. Het gevaar bestaat hierdoor dat de prijs/kwaliteit-verhouding tussen trein en auto nadelig uitpakt voor de trein. Een gematigd tariefbeleid, ook in de spits, moet daarom gewaarborgd zijn. De overheid kan dit eigenlijk niet uit handen geven.

Daarnaast is er de contractsector. De overheid betaalt voor de onrendabele lijnen die de spoorwegmaatschappij, de NS of mogelijke anderen niet in hun net willen opnemen, maar die wel een belangrijke sociale functie hebben. De onderhandelingen met de NS over de contractsector zijn nog gaande. Hoe groot de contractsector wordt en welke kosten daaraan verbonden zijn, is daardoor nog niet duidelijk. De fractie van D66 vindt het van belang dat er in Nederland door het hele land een goed net van treinverbindingen bestaat en dat het voorzieningenniveau er niet op achteruitgaat. Wat betekent bijvoorbeeld de nu in het contract opgenomen mogelijke afbouw van 15% van de plaatskilometers voor het voorzieningenniveau? Uit de cijfers die ons de laatste week bereikten, blijkt dat maar een klein

deel van de treinseries rendabel is, namelijk alleen het intercitynet. De spits en de korte afstanden zijn onrendabel. Juist een goed openbaar vervoer in de spits is van groot belang voor het mobiliteitsbeleid in Nederland. De NS geven aan dat zij het rompnets in stand willen houden en het onrendabele deel daarvan willen compenseren door de rendabele sector. De overige onrendabele lijnen gaan dan naar de contractsector.

De vraag blijft dan of in het rompnets geen aantasting plaatsvindt van de frequentie van de stoptreinen, de spits en het aandoen van intercity's bij een aantal stations. Ik neem hiervoor – dat is heel bekend – station Hilversum als voorbeeld. Ik kan dat niet ongezegd laten. Ik noem dit met name omdat vooral in de spits de concurrentie met de auto het grootst is.

Bij mijn fractie overheerst de angst dat wij op het moment dat de contractsector bekend wordt, voor een onvoldongen feit worden geplaatst. De minister geeft in een brief aan de Kamer van 24 november aan dat dit niet zal gebeuren en dat geen enkele onrendabele lijn wordt gesloten zonder overleg met de Kamer. Ik verzoek de minister om dit in het contract met de NS op te nemen, door middel van een clause in het contract of door een aanvullend contract waarin bepaald wordt dat de Kamer het door de NS en de minister overeengekomen pakket van de in de marktsector gebrachte onrendabele lijnen en het daarmee gemoeide bedrag moet goedkeuren. De minister zal vervolgens aan moeten geven hoe zij het aandeel van de overheid in begroting en meerjarenraming wil verwerken.

**Minister Jorritsma-Lebbink:** Wat bedoelt u? Als ik het in het contract moet zetten, is het een zaak die ook de NS moet aangaan, terwijl datgene waar u het nu over hebt, volgens mij iets is wat typisch speelt tussen u en mij.

**Mevrouw Van 't Riet (D66):** U bent in onderhandeling; daar kunnen wij niet tussen komen en dat gegeven ligt er. Op een gegeven moment ligt er een contract tussen u en de NS; daar komen een bedrag, een onrendabele sector en een contractsector uit. Mijn vraag is om in het huidige overgangscontract de

bepaling op te nemen dat de Kamer het voorgelegd krijgt en zich daarover kan uitspreken. Daar staat nu namelijk niets over in het contract.

**Minister Jorritsma-Lebbink:** Of ik dat aan u voorleg, is ook geen zaak die de NS aangaat; dat is een zaak tussen u en mij. Als wij dat met elkaar afspreken – wat ik naar mijn mening al gedaan heb via het beantwoorden van de vragen – hebben wij dat met elkaar afgesproken en kan ik daar naar mijn gevoel – althans politiek gezien – niet meer onder uit.

**Mevrouw Van 't Riet (D66):** U zegt het hiermee inderdaad toe; bij uw brief van 24 november doet u dat in feite ook en in de antwoorden ook. Eigenlijk behoort dit, net als de consumentenbescherming, in een overgangscontract thuis. Het contract is een resultante van de onderhandelingen tussen de NS en u. Ook de onrendabele sector is een resultante van die onderhandelingen en dat hoort mijns inziens in het overgangscontract thuis.

**Minister Jorritsma-Lebbink:** Misschien dat dit een misverstand is.

**Mevrouw Van 't Riet (D66):** Even een voorbeeld: als u het contract met de NS had afgesloten, had het toch in het overgangscontract gestaan?

**Minister Jorritsma-Lebbink:** Nee, dan had u een ander contract eraan gekregen. Dat is namelijk het tweede contract. Ook in dat contract zal gewoon weer worden opgenomen dat ook dat contract pas geldt als de Kamer daarmee ingestemd heeft. Zo werkt het bij contracten die de overheid met private partijen sluit.

**Mevrouw Van 't Riet (D66):** U zegt dus dat er dan twee soorten contracten hadden gelegen, namelijk een verzelfstandigingscontract en het onrendabele deel, de contractsector.

**Minister Jorritsma-Lebbink:** Ja.

**Mevrouw Van 't Riet (D66):** Dan hebt u gelijk, maar dan krijgen wij die onrendabele contractsector in dezelfde vorm voorgelegd als het voorliggende verzelfstandigingscontract. Dan is het helder.

**Minister Jorritsma-Lebbink:** Het

gebeurt misschien wel in fases. Het kan best zijn dat ik eerder bij u terechtkom dan op het moment dat ik een contract heb gesloten. Ik sluit dat geenszins uit.

Mevrouw **Van 't Riet** (D66): Ik zou dat overigens zeer wenselijk vinden.

Over de berekening van de onrendabele sector wil ik twee zaken opmerken.

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): Ik heb een vraag voor mevrouw Van 't Riet. Ik begrijp dat zij het niet meer begrijpt. Tot nu toe was in de discussie een belangrijk punt de vraag of je wel kunt instemmen met dit contract zonder dat je het andere contract, over de onrendabele lijnen, kent. Daarover heb ik de positie van D66 nog niet gehoord. Misschien dat zij die verduidelijking kan geven. Er zijn immers een aantal woordvoerders geweest die, ieder op zijn eigen manier, gevraagd hebben om die duidelijkheid zo snel mogelijk te verkrijgen, al dan niet in relatie tot het uiteindelijk definitief goedkeuren van hetgeen vandaag voorligt.

Mevrouw **Van 't Riet** (D66): Mijn uitgangspunt is dat het een contract is met de verschillende onderdelen, waar de onrendabele sector er een van is. Gesplitst kan het ook. Het punt is natuurlijk dat het een met het ander samenhangt. Wij schorten ons eendoordeel in ieder geval op tot na het antwoord van de minister. Ik geef wel in de rest van mijn betoog aan wat de insteek van D66 is. Misschien staat de heer Rosenmöller mij toe mijn betoog te vervolgen.

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): Wacht even. Natuurlijk geeft mevrouw Van 't Riet pas een eendoordeel na het antwoord van de minister. Dat begrijp ik heel goed. De vraag is eventjes of zij niet vindt dat je met dit akkoord pas kunt instemmen op het moment dat je weet wat de positie van de onrendabele lijnen is, ook in het contract over de contractsector dat wij hier voorgelegd krijgen. Dat mag ook later in haar betoog. Het lijkt mij een relevante vraag omdat zij er nu op komt. Ik denk dus dat er sprake is van een wat andere positie dan de positie die de minister ons voorhoudt. Zij zegt dat wij vandaag hier maar mee moeten instemmen, want over een paar maanden mogen wij ook nog eens frank en vrij met haar

discussiëren over de onrendabele lijnen. Er zijn nogal wat woordvoerders geweest die zeggen dat het één zodanig uit het andere voortvloeit dat het niet te scheiden is. Deelt mevrouw Van 't Riet die opvatting?

Mevrouw **Van 't Riet** (D66): Het een heeft bijzonder veel met het ander te maken. Het kan als voorwaarde dienen om het contract niet per 1 januari in te laten gaan. Dat oordeel wil ik op dit moment niet geven.

De heer **Reitsma** (CDA): Het is niet helder.

Mevrouw **Van 't Riet** (D66): Dat wil ik ook niet zijn!

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): Dat lukt goed!

De heer **Reitsma** (CDA): Mevrouw Van 't Riet kwam met een voorstel om in het huidige contract een clause op te nemen. Zij doelde erop niet eerder akkoord te gaan met het huidige contract dan nadat zij voor 100% zicht heeft op de consequenties voor onrendabele lijnen. Daarmee spreekt zij met haar voorstel impliciet uit dat zij de twee in samenhang ziet en dat de twee alleen in samenhang te beoordelen zijn. Die conclusie is toch niet onjuist? Anders was zij zonet niet met het voorstel gekomen, een clause in dit mooie boekwerk op te nemen.

Mevrouw **Van 't Riet** (D66): De minister heeft ons, misschien ongewild, in een soort van "prisoners' dilemma" geplaatst en dat vind ik verdomd lastig. Ik merk dat de hele Kamer dat vindt. Ik wil voorkomen dat er per 1 januari een verzelfstandigingscontract ligt, dat daarna de onderhandelingen met de onrendabele sector doorgaan en wij het nakijken hebben. Dat wil iedereen. Daarom is het van belang dat de Kamer daarover gehoord wordt. De minister zegt nu dat de Kamer volledig wordt gehoord over de onrendabele sector. Dat verandert de situatie wel enigszins.

De heer **Van Gijssel** (PvdA): De Kamer wordt op de hoogte gesteld.

Mevrouw **Van 't Riet** (D66): Op de hoogte gesteld?

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Nu

wordt weer iets anders gezegd dan ik heb gezegd. Bij het volgende contract wordt de Kamer volledig betrokken in de zin dat de Kamer ook daar ja of nee kan zeggen of tegen mij kan zeggen dat ik terug moet naar de onderhandelingstafel. Precies hetzelfde kan men vandaag overigens ook doen.

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): De kern van de vraag is of je, als er hier tegen dit akkoord ja is gezegd, in de loop van 1996 nog het gevoel hebt over voldoende vrijheid te beschikken om elementen van het akkoord of zelfs de hele contractsector, om het maar even frank en vrij te zeggen, naar de prullenbak te verwijzen, om daar kritiek op te leveren of om tegen de minister te zeggen dat zij terug moet naar de onderhandelingstafel. Die discussie zou dan met de uitspraak van vandaag zo belast kunnen zijn dat dit nauwelijks meer mogelijk is. Dat is mijn inschatting.

De **voorzitter**: Ik heb de indruk dat de vraagstelling door diverse sprekers op een zelfde manier aan de orde is gesteld. De heer Poppe mag alleen het woord voeren als hij een andere vraagstelling heeft.

De heer **Poppe** (SP): Ik wil mevrouw Van 't Riet steunen. Naar mijn mening is het noodzakelijk dat de onrendabele lijnen en de afspraken en contracten daarover hierin worden vastgelegd. De NS zegt in het businessplan 1996-2000 helder en duidelijk dat ook bij de korte-afstandslijnen in de Randstad, niet onbelangrijk dus, de rentabiliteit vereist dat de overheid met NS Reizigers voor dit aanbod contracten afsluit.

De heer **Verkerk** (AOV): Voorzitter! Ik hoorde de minister net zeggen dat de Kamer haar in de toekomst inzake de onrendabele lijnen kan zeggen dat zij terug naar de onderhandelingstafel moet. Zij voegde eraan toe: "evenals de Kamer dat vandaag tegen mij kan zeggen". Mag ik daar een toelichting op ontvangen?

De **voorzitter**: Nee. Dat is een vraag aan de minister en die stelt u maar in uw eigen termijn.

Mevrouw **Van 't Riet** (D66): Over de berekening van de onrendabele sector wil ik twee opmerkingen

maken. Ten eerste draagt elke lijn, ook een onrendabele, bij aan het aantal reizigers van een rendabele lijn. Wordt de lijn opgeheven, dan zal de opbrengst van de rendabele lijn dalen. Ten tweede: indien een onrendabele lijn wordt opgeheven, blijven de indirecte kosten bestaan, bijvoorbeeld het salaris van de heer Den Besten, die dan toegerekend moeten worden aan de overgebleven lijnen, waardoor de kosten van de rendabele lijnen toenemen. Het sec per treinserie bekijken van de kosten en opbrengsten is daarom naar de mening van mijn fractie niet voldoende.

Ook de minister geeft bij de beantwoording van de vragen aan, moeite te hebben met de berekening van de integrale kostprijs en de marginale benadering meer passend te vinden. In de integrale kostprijsberekening worden namelijk ook de 10%-rendementseis op geïnvesteerd vermogen en alle kosten van de overheid meegerekend. Ook wij hebben hier moeite mee. De keuze om een onrendabele lijn op te nemen in de contractsector of om die over te laten aan een andere vervoerder of een andere modaliteit, zal in de overgangperiode in goed overleg met de decentrale overheden gemaakt moeten worden.

In navolging van het kabinetsstandpunt over het advies van de commissie-Brocx heeft de minister voortgeborduurd over het aanbestedingsproces. Ook in dat advies staat dat zware rail metertijd in de aanbesteding zal worden meegenomen. In de notitie Decentraal regionaal spoorvervoer is hier al een aanzet toe gegeven. Dat lijkt logisch. In overleg met decentrale overheden kan gekeken worden hoe een onrendabele lijn het beste geëxploiteerd kan worden, en met welk vervoermiddel. Het mag echter niet betekenen dat deze onrendabele lijnen in het decentralisatieproces het loodje leggen. Duidelijk moet zijn wat de bekostiging naar de lagere overheden zal zijn. Bij de afweging van de verschillende modaliteiten moet de keuze voor de techniek in eerste instantie bepaald worden door de vervoerswaarde van die techniek. Het stadsvervoer is trouwens het duurste, namelijk 75 cent per reizigerskilometer. Het streekvervoer kost 39 cent en de spoorwegen kosten slechts 20 cent per reizigerskilometer. Eigenlijk is het spoor dus ontzettend goedkoop.

De heer **Van Gijssel** (PvdA): Waar haalt u deze cijfers vandaan?

Mevrouw **Van 't Riet** (D66): Die heb ik gekregen van iemand die...

De heer **Van Gijssel** (PvdA): ...die erop doorgestudeerd heeft.

Mevrouw **Van 't Riet** (D66): Inderdaad. U kunt ze van mij krijgen. Ik neem aan dat ze kloppen. Er staat hier ook dat de Nederlandse Spoorwegen ongeveer de beste spoorwegmaatschappij in Europa is, afgezien van de Franse spoorwegen met de HSL, die de meeste reizigerskilometers per treinkilometer realiseert. Dus eigenlijk hebben wij in Nederland een ontzettend goed bedrijf.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Ik wil graag een relativerende opmerking maken. Het zou heel ernstig zijn als de bus goedkoper zou zijn dan de trein, want de trein is bedoeld voor massatransport. Maar het is waar dat het Nederlandse spoorbedrijf er in vergelijking in Europa goed uitkomt.

Mevrouw **Van 't Riet** (D66): Voorzitter! Ik kan het niet nalaten om de lijn Stavoren-Leeuwarden te noemen. Dit is een onrendabele lijn waar vooral in de spits door veel reizigers gebruik van wordt gemaakt. De lijn loopt dwars door het Friese merengebied, waar geen weg doorheen loopt. Het is daardoor een veel kortere route dan een bus ooit kan nemen. Als ze opgeheven wordt, is het gevaar groot dat de mensen weer de auto nemen. Voordat de minister opmerkt dat er maar weinig reizigers in zitten, merk ik op dat op het station van Elst, halverwege de lijn, er 179 reizigers per dag uitstappen. Indien toch de keuze wordt gemaakt de trein te vervangen door een bus, zullen veel reizigers weer de overstap naar de auto maken. Het zal duurder zijn deze lijn in stand te houden, maar een alternatief ontbreekt en ook dit moet worden meegewogen.

Overigens: bestaat er een nota Spoor 2000, waar NRC Handelsblad over rept? Zo ja, waarom hebben wij haar dan niet?

De taaksector bestaat uit capaciteitsmanagement (RailNed), infrabeheer (RIB) en de verkeersleiding. De heer Remkes is er ook uitgebreid op ingegaan. Deze onderdelen zijn allemaal onder de

paraplu van de NS-holding geplaatst. De overheid is echter verantwoordelijk voor de uitvoering en financiering van deze taken, die voor elke maatschappij die van het spoor gebruik wil maken, ter beschikking moeten staan.

D66 denkt dat de onafhankelijkheid van deze organen aangetast kan worden door de positie binnen de NS-holding. Immers, de gelegenheid maakt de dief. We vragen ons ook af of deze constructie wel binnen de Europese richtlijn past. De rijksoverheid blijft deze organisaties subsidiëren en blijft verantwoordelijk voor zowel beleid, als uitvoering.

In de overgangperiode – dit sluit ook aan bij de VVD-fractie – kunnen wij met de gekozen constructie leven. Maar op termijn is het vanuit overwegingen van faire concurrentieverhoudingen noodzakelijk om het beheer van het spoornet en de toewijzing van de capaciteit in een zelfstandige overheidsorganisatie onder te kunnen brengen. Ik denk dan bijvoorbeeld aan een ZBO-constructie. Ik overweeg hierover in tweede termijn een motie in te dienen; wellicht kan dit gezamenlijk.

De infrastructuur wordt aangelegd en onderhouden onder verantwoordelijkheid van de overheid en gefinancierd door de overheid. Toch is in het contract – dat is het tweede punt waar wij moeite mee hebben in het contract – de eigendom van de infrastructuur ondergebracht bij de NS, te weten NS Railinfratrust. Dat was voor mij ook een nieuwigheidje. D66 zet hier veel vraagtekens bij. De weginfrastructuur geven we toch ook niet aan één van de gebruikers? Hoe moet dit in de toekomst, als er concurrenten komen, en hoe gaat het, als er een gebruikersheffing komt? De overheid betaalt en zal, wat ons betreft, dus eigenaar moeten zijn.

De NV Nederlandse Spoorwegen heeft nu de juridische eigendom. Er is logischerwijs een overgangperiode nodig om de eigendom van de NV NS te verplaatsen naar de overheid. D66 wil daarom het volgende voorstellen. In het contract is ervoor gekozen de juridische eigendom die nu nog bij de NV NS ligt, bij een speciaal daarvoor gecreëerd orgaan, NS Railinfratrust BV, te leggen en de economische eigendom bij NS Railinfrabeheer.

NS Railinfratrust valt in feite niet onder de taaksector, maar valt ook niet onder de marktsector. Daarnaast

is er geen personeel aan deze BV verbonden. Het is een loze BV, waarin alleen de juridische eigendom zit. NS Railinfratrust kan dus gemakkelijk losgeweekt worden van de NS en geplaatst worden bij de overheid. Daarnaast zal NS Railinfra-beheer met de economische eigendom als onderdeel van de taaksector, na een overgangperiode uit de NS-holding gehaald moeten worden. In het nieuwe contract, dat een vervolg is op het overgangscontract, zal de eigendom van de infrastructuur bij de overheid moeten liggen. Graag verkrijg ik een reactie van de minister hierop. Ik kan dan zien of ik nog een motie zou moeten indienen.

Dan kom ik nu toe aan het gedeelte goederenvervoer. Het is van belang voor het mobiliteitsbeleid in Nederland dat er een sterke goederenspoorvervoerspoor komt. Wij maken ons daar heel veel zorgen over. Het vervoer per spoor kan vooral voor de langere afstanden het vervoer per vrachtwagen vervangen. Mijn fractie vraagt zich af hoe de Europese richtlijn, waarin aangegeven wordt dat alleen internationale samenwerkingsverbanden van spoorwegondernemingen en spoorwegondernemingen die internationaal gecombineerd vervoer verrichten, gegarandeerde toegang krijgen tot de spoorwegnetten van lidstaten, geïnterpreteerd moet worden. Wat betekent dit voor de positie van NS Cargo? Wordt NS Cargo gezien als een spoorwegonderneming die internationaal gecombineerd vervoer verricht? Zo niet, wat voor problemen levert dit dan op?

Over NS Cargo valt momenteel weinig te zeggen. Het bedrijfsplan ligt bij het bedrijf voor; overeengekomen is onder andere dat 1600 personeelsleden afvloeien. Wanneer komt dit naar de Kamer? Het lijkt mijn fractie zeer gewenst dat de Kamer op een later tijdstip nog over NS Cargo debatteert. Kan de minister dit toezeggen?

Wat gebeurt er op het vlak van de concurrentie? De enige serieuze concurrent lijkt de Deutsche Bundesbahn. Op welke termijn is concurrentie van die zijde echter te verwachten?

Voorzitter! De verzelfstandiging van de Nederlandse Spoorwegen is een ingewikkeld en langdurig proces. Voor ons ligt een overeenkomst tot 31 december 1999; daarna moet de

NS volledig op eigen benen staan. Het gaat dus om een overgangscontract, waarbij de Kamer een uitspraak moet doen, waardoor het contract niet ongeclausuleerd definitief gelding kan krijgen. Dit is een verschrikkelijke zin, met een behoorlijke impact en tevens een nachtmerrie voor de minister, zo lijkt het.

Het grootste knelpunt is dat de Kamer nu geen politiek oordeel kan geven over de onrendabele lijnen. De Kamer bevindt zich in een prisoners' dilemma; ik verwijs in dit verband nog eens naar het rapport-Wijffels, waarin het volgende staat. Er zal gekeken moeten worden of de invulling van beleidsaspecten enerzijds en de rol van de overheid als contractpartner anderzijds, onderling consistent zijn. Juist op dit terrein dient de controlerende rol van de Tweede Kamer zich te concentreren.

De D66-fractie heeft een aantal bedenkingen geuit ten aanzien van het contract, waarvan de twijfel aan het behalen van de mobiliteitsdoelstelling, de onzekerheid over de onrendabele lijnen, de tariefontwikkeling en het uitplaatsen van de taaksector de belangrijkste zijn. Het gaat om een contract tussen de minister en de Nederlandse Spoorwegen. Wij vragen ons af of het tempo niet te ambitieus is, waardoor tegenvallers ontstaan. Het is een onrustig bedrijf, waarin veel energie verloren gaat aan interne processen. Er gebeurt te veel tegelijk. Is het tempo niet te ambitieus voor NS Cargo en ook voor de NS Reizigers? Wij horen hier graag het antwoord van de minister op, voordat wij ons eindoordeel geven over dit contract.

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): Is dat niet heel erg vaag voor een eerste termijn van een debat dat toch al een aantal maanden loopt? Ik begrijp best dat u het antwoord van de minister wilt horen. Maar mag ik u zo verstaan dat hetgeen de fractie van D66 op haar wensenlijstje heeft staan, in ieder geval niet spoort met vandaag ja zeggen tegen dit akkoord?

Mevrouw **Van 't Riet** (D66): Ik kan mijzelf niet van vaagheid betichten. Ik dacht dat ik vrij helder was. Ik heb vier hoofdpunten genoemd waarmee wij nogal wat problemen hebben en waarvoor wij ook in tweede termijn

wijzigingsvoorstellen zullen indienen in de vorm van moties. Daarna wil ik mij erop beraden wat wij met dit contract moeten doen.

De heer **Reitsma** (CDA): Ik vind dit toch wat te gemakkelijk. U hebt aangekondigd met een aantal moties te zullen komen. Als ik u goed heb beluisterd, betekenen de moties dat het contract anders moet luiden. Natuurlijk wacht ook ik met belangstelling alle antwoorden van de minister af en zal ik die ook in alle eerlijkheid op mij laten inwerken.

Maar je mag toch in eerste termijn van D66 een politieke stellingname verwachten. De minister kan iedereen overtuigen in dit debat, zelfs de CDA-fractie.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Nou, dat geloof ik niet.

De heer **Reitsma** (CDA): Dat zien wij dan nog wel. Maar ik vind dat mevrouw Van 't Riet in dit debat wat te gemakkelijk voorlopig geen enkele politieke conclusie trekt.

Mevrouw **Van 't Riet** (D66): Ik begin er aan te wennen dat u heel graag chargeert, mijnheer Reitsma.

De heer **Reitsma** (CDA): Daar is het niet op gericht.

Mevrouw **Van 't Riet** (D66): Ik heb vier punten aangegeven die voor ons van wezenlijk belang zijn en ik hoop dat ik daarop een behoorlijke reactie te krijgen om te weten te komen waar wij aan toe zijn, voordat wij kunnen zeggen dat het contract wat ons betreft per 1 januari kan ingaan. Die punten zijn het onrendabele voorzieningenniveau, de tariefontwikkeling, de positie van de consument en de taaksector. Deze punten zijn voor ons zo belangrijk, dat wij de minister de kans willen geven goed antwoord te kunnen geven op onze vragen, en dat wij daar ook goed naar zullen luisteren.

Ik overweeg in tweede termijn een aantal moties in te dienen die een aanvulling op het contract zullen inhouden. Bovendien vind ik dat ik mij met mijn fractie moet kunnen beraden. Want wij zijn niet met zomaar even een spelletje bezig. Wij zijn bezig met een enorme omslag van markt en overheid en de verantwoordelijkheden daarin. Ik vind dat de Kamer daarin zorgvuldig moet handelen.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Mevrouw Van 't Riet heeft al uitvoerig aangegeven dat de taaksector gescheiden zou moeten worden van de Nederlandse Spoorwegen. Aan het einde van haar betoog was haar politieke conclusie de vraag: Moeten wij ons niet afvragen of er niet veel te veel tegelijk gebeurd? Is de inspanning ten opzichte van de Nederlandse Spoorwegen niet veel te groot?

Als mevrouw Van 't Riet nu nog eens de politieke wens op tafel legt om de taaksector uit de Nederlandse Spoorwegen te halen, met alle gevolgen vandien, ontstaat dan niet het beeld van de manke man, wiens goede been je onder hem uit schopt?

Mevrouw **Van 't Riet** (D66): Ik vind dat erg gemakkelijk. Ik vind dat het zo in het contract niet geregeld had moeten worden. Er is met name over het capaciteitsmanagement in de Kamer een forse discussie gevoerd. Het is zo geregeld zoals het is gedaan. Dat is ook een van de redenen waarom ik zeg dat de overgangperiode de periode zou moeten zijn waarin de bedrijfsinrichting haar beslag zou moeten krijgen. Neem die tijd dan ook om deze zaak per 1 januari 2000 zelfstandig te kunnen laten functioneren. Als je dat nu niet doet, verander je niets. En daaraan heb ik helemaal geen behoefte.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Het was mij eerst niet duidelijk, maar ik begrijp nu dat u, waar u een aantal voorwaarden hebt genoemd waaraan volgens uw fractie moet worden voldaan, van mening bent dat de loslating van de taaksector niet nu geregeld zou moeten worden, maar op enig moment na 1 januari 2000.

Mevrouw **Van 't Riet** (D66): Ik wil dat de overgangperiode benut wordt om deze taaksector los te weken van de NS-holding.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Wat bedoelt u daar nu mee? Dat snap ik niet.

Mevrouw **Van 't Riet** (D66): Dat heb ik uitgebreid in mijn verhaal toegelicht.

De **voorzitter**: Ik stel voor dat nu de heer Rosenmöller zijn betoog houdt.

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks):

Mijnheer de voorzitter! Gelet op de mij toegemeten spreektijd zal ik in een sneltreinvvaart de punten bespreken.

De meeste collega's hebben gerefereerd aan de positie van hun eigen fractie in 1993, toen het kabinetsstandpunt Wijffels in de Kamer werd besproken. De fractie van GroenLinks was in dat debat de enige fractie die niet instemde met het kabinetsstandpunt Wijffels. Nu ligt er een uitgebreid contract, inclusief een contract voor een overgangperiode tot 2000. Die mega-operatie van verzelfstandiging van de Nederlandse Spoorwegen en het introduceren van de mogelijkheid van marktwerking en concurrentie op het spoor, zullen wij in belangrijke mate beoordelen aan de hand van de volgende vragen. Leidt het tot meer reizigers in de trein? Bevordert het een kwalitatief hoogstaand, betaalbaar, toegankelijk openbaar vervoer? Wat blijft er over van de maatschappelijke functie van het openbaar vervoer? Naar het oordeel van mijn fractie zijn de kansen beperkt en de dreigingen groot. Ik zal dit toelichten aan de hand van een aantal onderwerpen.

Ik begin met het meer principiële punt rondom marktwerking, privatisering en concurrentie. Een commercieel bedrijf gaat voor de winst. Daar is op zichzelf niet veel mis mee. Dat mag dan straks bij de NS "optimalisatie" heten en geen "maximalisatie", maar het is in ieder geval de primaire doelstelling. De vraag is of die primaire doelstelling van toepassing verklaard moet worden op een spoorweg-onderneming. Ik meen dat het antwoord "nee" zou moeten zijn. Volgens mij zou de primaire doelstelling van zo'n onderneming moeten zijn dat op een efficiënte, uiteraard kosteneffectieve en klantgerichte manier een dienst wordt aangeboden die voorziet in een maatschappelijke behoefte en dus ook primair een maatschappelijke functie heeft. Op dat punt lopen de belangen van de overheid en een geprivatiseerde, naar de markt gebrachte NS niet parallel. Als een overheid zich zo ver terugtrekt dat het bedrijf volledig vrij spel krijgt op het punt van de dienstenregeling en het tarievenbeleid, vinden wij dat niet acceptabel. De vraag is welke invloed de overheid wil hebben op de instrumenten die zij kwijt is, maar die van wezenlijk belang zijn om de

doelstellingen te kunnen realiseren die met betrekking tot verkeer, mobiliteit en vervoer in het structuurschema Verkeer en vervoer zijn geformuleerd.

Wat de dienstenregeling betreft verwijs ik naar de discussie over de huidige dienstenregeling. In april of begin mei hebben wij hierover nog met de minister gesproken. Het ging toen om problemen in Hilversum en een aantal andere plaatsen. Het kan zijn dat de forens daarvan de dupe is.

Voorzitter! Dan kom ik te spreken over de doelstelling: meer mensen uit de auto in de trein. Over de toename van het aantal reizigerskilometers zijn de ambities wat mij betreft bescheiden, te bescheiden. Ik lees in de stukken een maximale inspanning om in 2000 evenveel reizigers als in 1993 te vervoeren. Voor 2010 wordt gestreefd naar 17 miljard reizigerskilometers. Ik vind dat buitengewoon teleurstellend. Daarmee wordt toch afscheid genomen van alles wat ooit in het verleden is gezegd over "OV keer twee". Op dit terrein is een sterkere rol van de overheid nodig om de sturing op tal van terreinen te bewerkstelligen, om de wijziging van de modal split – zoals het in het jargon heet – ook daadwerkelijk te realiseren. Natuurlijk zal mij nog wel eens worden tegengeworpen dat, als die vraagstukken daadwerkelijk in handen van de overheid zijn, dat ook geen garantie op succes is. Dat hebben wij met het tarievenbeleid in het begin van de jaren negentig gezien. Maar het is ten principale een belangrijk punt om aan vast te houden.

Als wordt overgegaan tot verzelfstandiging, moet dat op termijn wel goed gebeuren. Ik kom hiermee kort bij de taaksector en RailNed. Voor de overgangperiode vind ik het geen probleem, maar voor de jaren 2000 en daarna vind ik het een merkwaardige situatie dat een onderdeel van de NS-organisatie de capaciteitstoedeling op het spoor moet realiseren. Dan moet er überhaupt al sprake zijn van concurrentie. Ik kan mij dat voor die periode nog niet een, twee, drie voor mij zien, maar goed. Wij tasten nog steeds in het duister met betrekking tot de toedelingsregels. Wanneer komt daarover duidelijkheid?

Voorzitter! Dan kom ik bij het belangrijke punt van de onrendabele lijnen. Los van de meer principiële

kanttekeningen die zijn te plaatsen, zijn er natuurlijk grote problemen. Van de minister weten we eerlijk gezegd op dat punt gewoon nog weinig. Ik ben niet de eerste die haar dat geweldig kwalijk neemt. Ik ben in het verleden te veel onderhandelaar geweest om niet te weten in welke positie zij op dat moment verkeert. Maar dan is ook het tegendeel waar, namelijk dat op het moment dat de minister zegt, de Kamer daarover nog nauwelijks informatie te kunnen verschaffen – wetende dat we hier toch praten over één grote overeenkomst, die weliswaar straks misschien uitmondt in twee contracten, maar dat vind ik verder peanuts – zij begrip moet hebben voor de situatie waarin de Kamer eerst inzicht wil hebben in de onrendabele lijnen, dus de maatschappelijke functie, alvorens er kan worden ingestemd met dan wel een definitief oordeel geveld kan worden over dat wat vandaag voorligt. Uit onderzoek blijkt namelijk – dat heb ik niet rechtstreeks van de minister – dat er 37 treinseries in aanmerking komen voor de contractsector, wat buitengewoon veel is. Dat raakt de ruimte die in het overgangscontract zit voor de 15% daling van het aantal plaatskilometers volledig. Overigens vraag ik de minister, wat waar is van de berichten van afgelopen vrijdag in de Volkskrant, dat NS akkoord zou gaan met 5% tot 10% daling van het aantal plaatskilometers, en of dat niet sowieso al een wijziging van het contract met zich brengt.

De geruststellende woorden van de minister dat hier kan worden ingestemd met een contract, omdat we straks de contractsector en de individuele lijnen die eventueel worden geschrapt nog ter zelfstandige beoordeling krijgen voorgelegd, vind ik niet overtuigend. Ik vind dat die besluiten rechtstreeks voortvloeien uit het proces dat we hier vandaag behandelen. Daarom vind ik het feitelijk een beetje onverteerbaar, om dat zware woord maar te gebruiken, als we voor de rendabele lijnen vandaag het sein op groen zetten, maar voor de onrendabele lijnen in het duister blijven tasten. Of als we vandaag de concurrentie en de commercie vrij spel geven, maar volstrekt onzeker zijn over de maatschappelijke functie van de Nederlandse Spoorwegen. Ik wil weten hoeveel onrendabele lijnen er door de Nederlandse Spoorwegen eventueel worden afgestoten. Ik wil

weten hoeveel onrendabele lijnen de overheid bereid is te financieren vanuit haar maatschappelijke verantwoordelijkheid, en wat dat kost. Die vragen zijn, nogmaals, onlosmakelijk verbonden met het onderwerp dat we vandaag bespreken; ik wacht op dat gebied een reactie van de minister af. Zij zal van collega's begrepen hebben dat ook die vraag door hen indringend bij haar op tafel is gelegd.

Refererend aan NRC Handelsblad van afgelopen zaterdag, komen daar de steeds sterker wordende berichten bij dat de minister in ieder geval ten departemente plannen heeft om over te gaan tot een decentralisatie van delen van het spoorbeleid. Ik wil volstrekt duidelijk van de minister horen, waar dat op dit moment wat haar betreft op neer zou kunnen komen en wat dat betekent voor de rol van de Tweede Kamer als het gaat om het al dan niet instemmen met lijnen die geschrapt worden uit de dienstregeling. Immers, als dat gedecentraliseerd wordt, al dan niet met de financiële middelen, zou de Tweede Kamer nog wel eens het nakijken kunnen hebben. Niet voor niets wordt in antwoord op vraag 96, waar het gaat om de bevoegdheden van de Tweede Kamer, gezegd: zolang en voor zover de verantwoordelijkheid en het budget voor het contracteren van treindiensten niet is gedecentraliseerd. Er ligt dus wel degelijk een heel nauwe relatie met het decentralisatiebeleid. Ik maak me daar grote zorgen over.

**Minister Jorritsma-Lebbink:** Is er in dit land ooit een decentralisatie-operatie geweest, waarin de Tweede Kamer niet eerst ja heeft moeten zeggen, voordat de minister daarmee mocht beginnen?

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): Uiteraard, maar dat is ook niet het punt waarover ik mij in belangrijkste mate zorgen maak. Enerzijds is uw redenering dat hiermee maar akkoord moet worden gegaan, omdat de Kamer straks nog de mogelijkheid krijgt u per lijn te bekritisieren, naar huis te sturen of terug te sturen naar de onderhandelingsstafel. Maar aan de andere kant krijgen wij via de media en op een indirecte weg via u in de brief van 25 november duidelijk te horen dat daarin een begin van een gedachten-gang zit. Maar datgene wat in de

kranten citerenderwijs wordt opgevoerd, gaat aanmerkelijk verder. Dan heb ik zorgen over de vraag, wat tegen die achtergrond nog de rol van de Tweede Kamer is bij de discussie over de onrendabele lijnen. Dan moet dat vraagstuk volstrekt helder op tafel komen.

Met betrekking tot het service- en voorzieningenniveau staat ook nog het een en ander flink onder druk. We hebben nog geen duidelijkheid, welke stations eventueel gesloten mogen worden; alleen de criteria zijn duidelijk. Maar nadere vragen over wat dat betekent, blijven onbeantwoord.

De Nederlandse Spoorwegen willen in 88 stations loketten sluiten; dat is 25% van het aantal stations, wat waarlijk toch zeer omvangrijk is. Dat geeft problemen voor ouderen. Daardoor daalt het serviceniveau en neemt het gevoel van sociale veiligheid af. Waar wij bezig zijn om de conducteur weer op de tram en de metro te krijgen, gaan wij eigenlijk bij de trein een omgekeerde beweging introduceren, hetgeen ik een teleurstellende ontwikkeling vind.

Dat de minister de consumentenbescherming op termijn via wetgeving wil regelen, vind ik een goede zaak. Desalniettemin vraag ik wat er in de optiek van de minister per 1 januari zou moeten geschieden. Er wordt natuurlijk onderhandeld, maar ik denk dat het van belang is dat hetgeen zij voornemens is te doen op dat punt – dat kan wat mij betreft via een kaderregeling maar wel iets meer gespecificeerd dan in de brief over de consumentenbescherming – in het contract opgenomen wordt. Indachtig het feit dat de minister er in dezen zelf toch wel erg laat achtergekomen is en indachtig de kritiek die er van de organisaties is op de NS, in de zin dat deze niet op alle momenten de reizigersinvloed willen honoreren, is dit een punt dat zeker in het contract opgenomen moet worden.

Voorzitter! Ik kom tot onze conclusies. De fractie van GroenLinks zal niet instemmen met het contract dat nu voorligt. Het is een contract dat naar ons idee ruim baan geeft voor een commercieel opererende NS, maar dat zich veel te veel beperkt als het gaat om de maatschappelijke functie van het openbaar vervoer en het zeker stellen van die maatschappelijke functie. Mijn fractie wil drie dingen.

Ten eerste wil zij de definitieve besluitvorming opschorten totdat er inzicht is in de gevolgen voor de onrendabele lijnen.

Ten tweede wil zij volstrekte helderheid van de minister over haar voornemens om de regionale lijnen te decentraliseren naar de provincies en de gevolgen die dat heeft voor de Kamer als het gaat om de instemming of in ieder geval de invloed bij de eventuele opheffing van onrendabele lijnen.

Ten derde wil zij dat de minister opnieuw naar de onderhandelingstafel gaat en wel op de volgende punten. De overheidsinvloed inzake de dienstregeling en het tarievenbeleid zal moeten worden aangescherpt. Verder dient een meer ambitieuze doelstelling te worden geformuleerd met betrekking tot de groei van het aantal passagiers, bijvoorbeeld 20 miljard in 2010. Ook dient een mogelijke afname van plaatskilometers ongedaan gemaakt te worden of sterk gereduceerd te worden. Verder pleit mijn fractie voor meer waarborgen voor de onrendabele lijnen na 2000. Bovendien zal de reizigersinvloed, de consumenteninvloed in het contract geregeld moeten worden gedurende de overgangsfase. De eerste drie jaar zal daar weinig van te merken zijn. Ten slotte zal er zeker na 2000 een meer heldere taakafbakening moeten zijn tussen de rol van de overheid bij de infrastructuur en de capaciteitsindeling en de rol van de NS bij de exploitatie.

De heer **Van Dijke** (RPF): Mijnheer de voorzitter! "Hoe langer de bevaling, des te mooier het kind." Als deze uitspraak van de voorganger van de minister algemene zeggingskracht heeft, kan de verzelfstandiging van de NS nog een mooi produkt opleveren. Het is immers al weer drieënhalve jaar geleden dat de commissie-Wijffels haar eindrapport "Sporen voor straks" uitbracht. En ruim twee jaar geleden gaf de Kamer al groen licht voor de verzelfstandiging van de NS. De minister zal zich ongetwijfeld herinneren dat de RPF-fractie destijds grote twijfels bij Wijffels had. Na het kamerdebat over het plan-Wijffels kon de minister zaken doen met de NS. Het contract dat wordt gesloten, is formeel gezien een zaak tussen de minister en de NS. De Kamer is daarbij strikt genomen geen partij. Het is echter goed dat de Kamer het

contract kritisch tegen het licht houdt en de minister zo nodig vraagt de onderhandelingen met de NS te heropenen. Wij hebben het immers over de verzelfstandiging van de grootste aanbieder van het openbaar vervoer en daarmee over het loslaten van een belangrijk deel van de directe invloed van de overheid op het reilen en zeilen van de spoorwegen. Toch is het voor de Kamer moeilijk om de minister in dit stadium nog helemaal terug te fluiten. Wie twee jaar geleden A heeft gezegd moet nu ook B durven zeggen. Dat neemt niet weg dat wij, nu het contract nog geen gelding heeft, het met elkaar kunnen hebben over de voorwaarden waaraan door beide contractpartijen moet worden voldaan. Ik heb begrepen dat de minister eventueel bereid is om over belangrijke onderdelen de onderhandelingen met de NS te heropenen. De Teletekst-pagina die ik daarover in het weekend zag, verbaasde mij wel een beetje, gelet op het feit dat de minister eerst de hakken nog stevig in het zand zette. Ik zou het op prijs stellen als zij exact wilde aangeven wat de budgettaire gevolgen zijn van een eventuele vertraging van het verzelfstandigingsproces en op welke wijze die worden opgevangen, dus meer concreet dan in het antwoord op vraag 9.

Mijnheer de voorzitter! De verzelfstandiging van de NS ontnemt de overheid niet de verantwoordelijkheid voor een goed mobiliteitsbeleid, waarbij de doelstellingen van het SVV 2 uitgangspunt zijn. Dit is al eerder genoemd. Nu belangrijke instrumenten in dat kader zoals de tariefstelling uit handen worden gegeven, komt het erop aan dat de overheid serieus werk maakt van flankerend beleid. Simpel gezegd, als de overheid het autorijden duurder maakt, heeft de NS meer speelruimte om een aantrekkelijker dienstverlening te bieden. De RPF-fractie is niet optimistisch over de bereidheid van de regering om echt werk te maken van een verschuiving van de mobiliteit van de auto naar de trein. De antwoorden 3 en 60 maken duidelijk dat wij in dit opzicht van deze coalitie niet zoveel mogen verwachten. Het is de minister bekend dat wij vinden dat de overheid hier wat meer initiatieven moet nemen.

Mijnheer de voorzitter! Ik kom op het contract. Het bevat verschillende niet onbelangrijke elementen waarover wij ons zorgen maken. In de eerste plaats valt op dat het om een overgangscontract gaat. Een definitieve regeling moet na 2000 tot stand komen.

De heer **Van Gijssel** (PvdA): Waar baseert de heer Van Dijke op dat er een definitieve regeling na 2000 komt?

De heer **Van Dijke** (RPF): Dat is mijn vermoeden.

De heer **Van Gijssel** (PvdA): De bedoeling is dat er na 2000 niets meer wordt geregeld. Het overgangscontract suggereert dat er een overgang is.

De heer **Van Dijke** (RPF): Maar waar naartoe is onduidelijk.

De heer **Van Gijssel** (PvdA): Dat is heel duidelijk. Het is een overgang naar volledige vrijheid.

De heer **Van Dijke** (RPF): Dat punt is voor u. Een overgang, maar waarheen is onduidelijk.

Welke rol heeft daarbij gespeeld dat de minister er niet veel belang bij heeft als er nú al een duidelijk beeld ontstaat van een rendabel rompnep en van de onrendabele lijnen? Het is opvallend dat in de antwoorden op de vragen die hierover zijn gesteld, volstrekt geen inzicht kan worden verschaft over eventueel te contracteren of op te heffen lijnen.

Als ik NRC Handelsblad van afgelopen zaterdag mag geloven, wil de minister de overgangperiode ook gebruiken om het spoorwegnet op te delen in een landelijk hoofdrailsysteem (HRS) en in regionale spoorwegen. Anderen hebben daar ook al over gesproken. Mijn vraag is: gaan we terug naar de vorige eeuw?

Minister **Jorritsma-Lebbink**: U moet niet altijd de krant geloven.

De heer **Van Dijke** (RPF): Voorzitter! De verantwoordelijkheid voor de regionale spoorwegen zou bij de decentrale overheden moeten komen te liggen. Wil de minister ingaan op deze analyse, die suggereert dat de minister de problemen na de eeuwwisseling in belangrijke mate op andere overheden wil afschuiven en die ook een direct verband legt

tussen de plannen met betrekking tot het stads- en streekvervoer en die ten aanzien van de spoorwegen? De heer Van Gijzel had het ook al over die heg waar het een en ander over gekieperd werd en waarbij aan de andere kant mensen moeten staan die wat oppakken.

Mijnheer de voorzitter! Er bestaat veel scepsis over de kracht van de NS als zelfstandige onderneming. Hoe kan een bedrijf dat zichzelf bij lange na niet zelf kan bedruipen en in belangrijke mate afhankelijk is van het Rijk, over vijf jaar plotseling volledig op eigen benen staan? Ik kom daarmee vanzelf bij de onrendabele lijnen. Ik hoop dat in de nabije toekomst niet zal blijken dat de regering daarover te optimistisch is geweest. Het is duidelijk dat de NS er belang bij kan hebben om onrendabele lijnen af te stoten om zo een financieel gezondere exploitatie te kunnen realiseren. Het is frustrerend dat de toekomst van onrendabele lijnen zo in nevelen gehuld blijft. Ik veronderstel dat de NS terughoudend zal omgaan met het afstoten van lijnen, omdat dat ook als een boemerang kan werken.

Afstoten kan namelijk in twee opzichten een negatief gevolg hebben voor de NS. Ten eerste, de vaste indirecte kosten die aan de onrendabele series werden toegekend, moeten voortaan worden verdeeld over de resterende series. Die series worden dus minder rendabel. Daarnaast neemt de voeding, het aanbod van passagiers voor de rendabele lijnen af.

Maar hoe voorkomen we dat na 2000 – als de jaarlijkse terugloop meer dan 7,5% mag bedragen – een negatieve spiraal ontstaat? Met andere woorden: leidt opheffing van de ene lijn op termijn niet automatisch tot opheffing van andere lijnen?

De maximaal toelaatbare terugloop van het aantal plaatskilometers met 7,5% is wat ons betreft wel erg ruim. De RPF-fractie vindt dit dan ook bedreigend voor het voorzieningenniveau.

Mijnheer de voorzitter! De speciale contracten met het Rijk kunnen onrendabele lijnen in stand houden. De minister wil de Kamer geruststellen door mee te delen dat geen treinseries worden beëindigd zonder dat dit aan de Kamer is voorgelegd. Maar wat betekent dit concreet? Als de Kamer niet akkoord gaat, betekent dat, neem ik aan, direct een claim op de rijksbegroting. In de periode tot

2000 wordt een bedrag oplopend tot 80 mln. gereserveerd voor de contractsector. Volgens onder andere IME Consult en de NS is dit bedrag volstrekt onvoldoende. Den Besten had het over 200 mln. Later bleek dit 150 mln. We wachten af wat het morgen zal zijn.

**Minister Jorritsma-Lebbink:** Elke dag lager.

De heer **Van Dijke** (RPF): Ik begrijp dat dit een pleidooi is van de minister tegen uitstel van het tekenen van het contract.

Andere woordvoerders hebben hiervoor ook aandacht gevraagd. Het is in dit kader nog maar de vraag of de verwachting van de NS, dat in 2000 op het rompnet een resultaatsverbetering van 228 mln. kan worden gerealiseerd, reëel is. Wat gebeurt er als de efficiency- en andere verbeteringen tegenvallen?

De minister kan om strategische redenen geen antwoord geven op de vraag welke maximale financiële bijdrage van de overheid wat haar betreft aanvaardbaar is, ook niet of die bedragen expliciet in de begroting zijn terug te vinden. En zo ja, hoe groot moeten die bedragen dan zijn? Intussen staat de Kamer wel buitenspel. Die vraag dringt zich te meer op als blijkt dat de vervoerders niet staan te dringen om bepaalde diensten over te nemen. Wat dat laatste punt betreft valt op dat in de schriftelijke antwoorden op vraag 4 volstrekt onduidelijk blijft of inderdaad sprake zal zijn van toetreding door andere railbedrijven. Wanneer zal overigens nader onderzoek worden gedaan naar de toetredingsdrempels van de spoorvervoermarkt en de mogelijkheden om deze drempels te slechten? En wat wordt er op dit moment in Europees verband gedaan om de technische verschillen tussen de verschillende spoorwegnetten op te heffen?

Mijnheer de voorzitter! Als de NS een financieel gezonde onderneming wordt, is daarmee nog niet gezegd dat de belangen van de reizigers en dus het maatschappelijk belang, daarmee gediend worden. In de nieuwe opzet worden de tarieven en het voorzieningenniveau een zaak van de NS. Ik kan me voorstellen dat een zelfstandige onderneming zelf wil bepalen welke producten voor welke prijs worden aangeboden. Ik vraag mij af of de NS na 2000 nog zo

gevoelig zijn voor de maatschappelijke opinievorming als nu.

Het is onwenselijk dat wij het erop aan laten komen, dat ontevreden reizigers voor de auto kiezen en wellicht voorgoed verloren zijn voor het openbaar vervoer. Kunnen wij voorkomen dat de tarieven te hard stijgen door in het contract de winstmarges te maximaliseren? Wat vindt de minister van die optie? Die heeft voor ons de voorkeur boven de bevoegdheid van de Kamer op het gebied van tariefvorming. Of is het onafhankelijk toezicht een adequate grendel op dit traject? Waarom valt dit aspect niet onder de werking van de consumentenbescherming? Overigens kan de overheid via het flankerend beleid altijd nog actief bijdragen aan de relatieve aantrekkingskracht van de trein.

Het is zorgwekkend dat de loketten op een groot aantal plaatsen zullen worden gesloten. Anderen spraken er al over. In hoeverre is deze maatregel direct toe te schrijven aan de verzelfstandiging en de daarmee gepaard gaande inspanningen die de NS doen met het oog op de efficiëntieverbetering? De fractie van de RPF heeft in elk geval grote moeite met deze verslechtering van dienstverlening.

De fractie van de RPF onderschrijft het uitgangspunt dat de zeggenschap over de infrastructuur bij de overheid blijft. Het is echter niet uitgesloten, dat er op een gegeven moment spoorlijnen liggen waar geen vervoerder gebruik van wil maken. In vraag 41 wordt daarop ingegaan. Bestaat niet het risico dat in de toekomst nog meer vertraging ontstaat bij de aanleg van railinfrastructuur omdat steeds uitvoeriger moet worden afgewogen of een nieuwe verbinding daadwerkelijk zal worden geëxploiteerd?

**Minister Jorritsma-Lebbink:** Vindt de heer Van Dijke niet dat je moet afwegen of iets geëxploiteerd zal worden voordat je iets aanlegt?

De heer **Van Dijke** (RPF): Het maatschappelijk nut is een ondergeschoven kind als alleen de vraag naar het rendement wordt gesteld.

**Minister Jorritsma-Lebbink:** Mag ik dan concluderen dat de heer Van Dijke nog steeds vindt dat rails wel aangelegd moeten worden, ook als het zeker is dat er daarna wellicht geen treinen op gaan rijden of dat er



al bij voorbaat een negatief rendement is?

De heer **Van Dijke** (RPF): Ik heb het maatschappelijk nut hier nadrukkelijk ter sprake gebracht. Het is allerminst zeker of dat in de toekomst een gewicht zal krijgen dat mijn fractie zou waarderen. Is het de minister duidelijk wat ik hiermee bedoel?

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Ja.

De heer **Van Dijke** (RPF): De fractie van de RPF was twee jaar geleden niet gerust op de gevolgen van de voorgenomen verzelfstandiging van de NS en is dat nu nog steeds niet. Het risico dat het spoor als vervoersmodaliteit minder aantrekkelijk wordt, is levensgroot. Wij zouden graag meer gegarandeerd zien dat deze modaliteit ook na 2000 een minstens even groot deel van het totale transport uitmaakt. Het mag van ons zelfs een veel groter aandeel hebben dan nu het geval is. Wij hebben dan ook veel moeite met het contract dat thans voorligt.

De heer **Van den Berg** (SGP): Voorzitter! Het is ontzettend jammer dat er voor de kleine fracties zo weinig tijd beschikbaar is om deze zaak te bespreken. Het is een buitengewoon boeiend en belangwekkend onderwerp, beleidsmatig, ook in relatie tot het hele mobiliteitsbeleid, maar ook juridisch, vanuit het oogpunt van publiek en privaat recht. Ik zal daar straks nog een enkele opmerking over maken. Ook historisch gezien is dit een buitengewoon interessant onderwerp. Ik wil daarover nu alleen maar opmerken dat de historie een interessante slingerbeweging laat zien. De meeste spoorwegen zijn begonnen als privaatrechtelijke ondernemingen met overheidsconcessies voor het gebruik van de infrastructuur. Daarna zij wij toegegroeid naar een situatie waarin steeds meer sprake is van overheidsondernemingen op dit gebied. Nu draait de slinger van de klok weer terug en gaan wij weer in de richting van verzelfstandiging. Sommigen hebben het zelfs over privatisering.

Die laatste term is naar de mening van mijn fractie niet juist. Wij menen dat volstreekte privatisering van de openbaar-vervoeronderneming en zeker van de spoorwegen niet kan. Er zal zeker sprake blijven van een maatschappelijke functie waar-

omtrent overheidsregulering nodig zal blijven.

De NS spelen een belangrijke rol, ook bij de oplossing van de mobiliteitsproblematiek. Ook dat gegeven verdraagt zich niet met een volledige privatisering. Blijvende betrokkenheid van de overheid zal gelet op de relatie met de mobiliteitsproblematiek en de maatschappelijke functie nodig zijn. Ik denk hierbij ook aan de discussie over de onrendabele lijnen.

Eén punt blijft ook in de beleidsdiscussie voortdurend onderbelicht. Dat is de verantwoordelijkheid van de overheid voor het flankerend beleid. Ik meen dat niet genoeg kan worden onderstreept, dat deze operatie slecht kan slagen als het flankerend beleid daadwerkelijk van de grond komt. Ik citeer nog maar eens wat de commissie-Wijffels hierover indertijd heeft gezegd: "De overheid moet bereid zijn haar traditionele grote invloed op de bedrijfsmatige aspecten van de exploitatie los te laten en over te stappen op een verkeers- en vervoersbeleid dat voornamelijk stuur via de relatieve prijsverhouding tussen de vervoersmodaliteiten en via aard en omvang van de infrastructuur. Dat betekent dat indien daadwerkelijk een verschuiving van vervoer over de weg naar vervoer per spoor dient te worden gerealiseerd, de voorwaarden voor vervoer per trein relatief aantrekkelijk zullen moeten worden gemaakt ten opzichte van de auto."

Dat punt staat nog recht overeind en daar is de afgelopen jaren niet veel van terechtgekomen. Dat vervult mijn fractie met zorg.

Bij de discussie in 1993 heeft mijn fractie zich in grote lijnen akkoord verklaard met de denkrichting van de commissie-Wijffels, maar wel met een aantal kanttekeningen. Daarvan noemde ik net al het flankerend beleid en de nutsfunctie. Ik heb toen ook gewezen op de noodzaak van adequate en tijdige wetgeving. Dat punt is in mijn ogen nog steeds onderbelicht.

Wij praten over een van de meest ingrijpende verzelfstandigingsoperaties die wij kennen, en dat gebeurt niet bij wet, maar bij contract. Dat is een merkwaardig fenomeen en het verbaast mij dat andere fracties er nauwelijks over gesproken hebben. In de ogen van mijn fractie had er wetgeving voor moeten liggen, waar de Kamer

vanuit haar medeverantwoordelijkheid ja of nee tegen had kunnen zeggen. Nu zijn wij gedwongen te duiken in een zeer dik pakket ingewikkelde contracten. Zij zijn onderzocht en ik heb niet zoveel kritiek op de juridische vormgeving ervan, maar de vraag is of bij zo'n belangrijke verzelfstandigingsoperatie geen adequate wetgeving had moeten voorliggen.

Er is nog zeer veel wetgeving nodig, zie antwoord 13. Ik heb daar van de aanvang af aandacht voor gevraagd. Ik vind dat de Kamer, voordat zij definitieve beslissingen kan nemen, zicht moet hebben op de inhoud van de wetgeving die dit complex voor de toekomst gaat reguleren. Dit vloeit een beetje voort uit wat ik gezegd heb. Ik kom er bij mijn conclusie nog op terug.

Ik zei daarnet al iets over de verhouding publiek recht en privaat recht. Ik constateer dat er een belangrijke verschuiving plaatsvindt van publiek recht naar privaat recht. Ik word daarin gesteund door prof. De Ru, een deskundige op dit terrein. Hij heeft het volgende gezegd: "In het spoorwegvervoer is de verkeerde keuze gemaakt. Eerst herstructureren door publiekrechtelijke regelingen te vervangen door contracten, die vervolgens het uitgangspunt zullen zijn voor wetgeving, betekent dat de overheid aan handen en voeten gebonden is, ondanks het zogenaamde publiekrechtelijk voorbehoud. Het laatste zal immers slechts beperkt inzetbaar zijn."

Ik vraag mij af of wij bij de uitwerking de juiste richting hebben gekozen. Ik heb dat geluid reeds in 1993 laten horen, dus ik mag het zeggen. Hadden wij niet meer in de richting van wetgeving dan van contracten moeten koersen? Dan was voorkomen dat de Kamer nu in de moeilijke positie zit om ja of nee te zeggen tegen deze contracten. Ik kom hier in mijn conclusie op terug.

Kortheidshalve heb ik één vraag over de onrendabele lijnen. Is het juist dat de NS hebben aangeboden om in de overgangperiode het huidige net voor ongeveer 150 mln. te handhaven? Is dat niet een interessante propositie, die voorkomt dat wij van jaar tot jaar over afstoting van onrendabele lijnen moeten discussiëren? Daar zou ik moeite mee hebben. Vanuit de positie van de Kamer heb ik er moeite mee dat wij hier van lijn tot lijn en misschien van station tot

station moeten beoordelen wat er nu precies moet gebeuren. Ik denk dat wij dan niet bezig zijn met verzelfstandiging van de NS, maar dat wij dan precies het tegenovergestelde bereiken. Dat is de bedoeling niet. Er moet een duidelijk wettelijk kader zijn, er moet een duidelijke beleidsvisie zijn en er moet een duidelijk budget zijn. Over die punten moeten wij praten en dat moet dan in wetgeving neerslaan.

Over NS Cargo kan ik mij ook aansluiten bij anderen. NS Cargo dreigt onderbelicht te raken. In het contract is afgesproken dat er een verbeterd businessplan wordt opgesteld. Dat ligt er inmiddels. Wanneer neemt de minister over de hoogte van de benodigde kapitaal-dotatie een beslissing? Ik hoor hier graag iets nader over.

Over de spoorwegpolitie maak ik een opmerking in aansluiting op wat ik heb gezegd over publiek en privaat recht. Ik heb er met enige bevreemding kennis van genomen dat de spoorwegpolitie, met haar publieke functie, in de marktsector terecht zou komen. Is dat geen voorbeeld dat wij de goede verhouding tussen publiek en privaat recht wat aan het kwijtraken zijn? In mijn ogen kan dat niet. Ik vraag de minister hier nader op in te gaan. Hiervoor moet toch een andere oplossing zijn?

Tot mijn spijt moet ik afronden. Ik heb grote zorgen over de ontwikkelingen. De denkrichting van verzelfstandiging spreekt mij aan. Dat heb ik altijd gezegd en dat handhaaf ik. Maar de formele kaders vind ik op dit moment onbevredigend. Mijn vraag is dan ook of wij de overgangscontracten die wij vandaag bespreken misschien met wat aanpassingen inderdaad als echte overgangscontracten moeten beschouwen. Zouden wij niet tijdig voor 2000 een omvattend, goed gericht en samenhangend wetgevingspakket moeten hebben waarmee de Tweede Kamer een definitief oordeel over de verdere richting van de totale operatie kan uitspreken? Zowel beleidsmatig als bestuurlijk-juridisch zijn wij dan op een verantwoorde manier bezig. Ik ben een beetje bang, gezien het antwoord op vraag 13, dat wij een groot aantal losse wetsvoorstellen krijgen, zonder dat daaruit een duidelijke beleidsrichting naar voren komt.

Ik herhaal dat ik best met de minister wil meedenken over de

richting, behoudens een aantal nuances. Als kamerlid wil ik een duidelijk, juridisch goed onderbouwd formeel eindoordeel kunnen geven aan de hand van een relevant pakket wetsvoorstellen. Ik zou dat de minister dringend in overweging willen geven.

De **voorzitter**: Het woord is nu eerst aan de heer Poppe, aangezien hij dadelijk weg moet. Pas daarna komt de heer Schutte aan het woord. Ik dank hem voor zijn medewerking.

De heer **Poppe** (SP): Mijnheer de voorzitter! Na het aanvaarden van de voorstellen van de commissie-Wijffels groeien bij NS-personeel, de reizigers en, wat laat, bij een aantal partijen de twijfels. Hadden wij één NS, nu zitten wij met een kerstboom van NS BV's. De samenhang is verdwenen.

Van het onderhandelingsresultaat tussen bonden en NS ben ik ook niet gelukkiger geworden. Volgens het meest waarschijnlijke basisscenario zullen in de zogenoemde marktsector bij NS Reizigers tot 2000 900 mensen verdwijnen, bij NS Cargo 631, bij NS Materieel 595, bij NS InfraserVICES 236 en bij de rest van de marktsector nog eens 42. In de taaksector zullen nog eens 210 mensen een enkeltje naar huis krijgen, al dan niet met pensioen of VUT. De laatste twee jaar zijn er al 1700 banen verdwenen, waarmee het totaal op minstens 4100 komt. Den Besten spreekt in Trouw van 4 november 1995 zelfs over 6500 banen die verdwijnen. Kortom: het personeel wordt ingezet als wisselgeld voor de commercialisering. Het gevolg zal zijn het sluiten van stations, het personeel wordt vervangen door automaten, dienstregelingen worden uitgedund en het preventief onderhoud versuukelt.

Mijnheer de voorzitter! Door de nutsfunctie van de NS te vervangen door commercie probeert iedere NS BV apart rendabel te worden. NS Vastgoed doet vooral in wat weinig met reizigersvervoer te maken heeft, namelijk het verhuren van kantoren en winkels. NS Netwerkservices gaat zijn kabels commercieel exploiteren en NS Telecom gaat daarvan weer gebruik maken. Maar de winsten van de NS BV's die niet direct gerelateerd zijn aan vervoersactiviteiten komen niet ten goede aan de vervoersfunctie van het spoor. Met andere woorden: rendabel helpt

onrendabel niet meer. Dat noemden wij vroeger gewoon een sterfhuisc constructie.

Treinseries worden ontkoppeld in winstgevend en verliesdragend in rompnets en contractsector. NS Reizigers zegt in het businessplan 1996-2000 dat als er geen maatregelen worden genomen in het bedrijfsresultaat, dit in 2000 tot nul zal zijn gezakt en de vervoersomvang met 30 miljard reizigerskilometers. De strategie volgens dit plan bestaat eruit dat alles wordt ingezet op de rendabele lijnen van het rompnets. Onrendabele lijnen inclusief korte-afstands aanbod in de spits en ook in de Randstad kunnen alleen rendabel zijn met overheidscontracten. In het businessplan gaan de NS ervan uit dat de overheid na 2000 voor 200 mln. contracten afsluit voor de lijnen op het rompnets om daarmee met 400 mln. 10% ROI te halen en 15 miljard reizigerskilometers.

Volgens IME Consult ligt het allemaal toch weer wat anders. Op het rompnets wordt volgens IME een exploitatieresultaat in 2000 van 30 mln. en een negatief exploitatieresultaat op de overige lijnen, de onrendabele, van 230 mln. verwacht. Deze resultaten worden door IME Consult, maar ook door de spoorwegen zelf verwacht op basis van een gratis gebruik van de infrastructuur. Vervolgens blijft de overheid vanaf 2000 voor 230 mln. blijft opdraaien voor de onrendabele lijnen.

Mijn eerste vraag aan de minister is de volgende. Als de Kamer deze voorgestelde splitsing tussen onrendabele en rendabele lijnen niet accepteert en de overeenkomst met NS grondig wil wijzigen, wat doet de minister dan? Ik doe net of ik haar daarover nooit wat heb horen zeggen. NS Reizigers gaat alles inzetten op de intercitylijnen. Om de korte-afstandstrajecten in de Randstad rendabel te krijgen, gaat het businessplan van NS Reizigers uit van overheidscontracten.

Mijn tweede vraag aan de minister is of zij kan aangeven wat de gevolgen voor het woon-werkverkeer in de Randstad zijn en wat er begroot is om deze lijnen op contractbasis in stand te houden. Ik heb het dus over de lijnen in de Randstad.

Mijnheer de voorzitter! Treinen rijden op en worden begeleid met infrastructuur die wel van de overheid blijft. Dat is railinfrabeheer.

Daar zijn problemen mee. Er zijn al miljoenen gestopt in een uniek automatiseringssysteem om treinbewegingen interactief te sturen. Dat is het "vervoer per trein"-computersysteem, het VPT, dat door de NS samen met Siemens is ontwikkeld. Het werkt alleen nog niet. Volgens de VPT-computer passeren treinen elkaar soms op enkel spoor en blijven ook spoorwegovergangen open staan. Als er ergens iets fout gaat, dan is het hele systeem in grote delen van het land in de war. Treinen worden dan in de wacht gezet en er moet handmatig een oplossing gezocht worden. Daar zijn straks dus geen mensenhanden meer voor als het snijden in het personeel zo doorgaat. Dat is ook een van de oorzaken van de vele vertragingen van de laatste tijd. Volgens kenners moeten er nog zeer vele miljoenen bij, zo niet meer dan een miljard, om dit VPT-systeem te laten functioneren. Er wordt overigens nog getwijfeld of dat ooit zal lukken.

Een volgende vraag aan de minister is: wat heeft het VPT-systeem gekost en hoeveel is er nog nodig, gezien het niet functioneren ervan? Welke financiële risico's loopt de rijksoverheid bij een blijvend falen van dit systeem? Als de NS moeten betalen, wat gaat dat dan betekenen voor de rentabiliteit van de lijnen en eventueel de tarieven?

**Minister Jorritsma-Lebbink:** Kan de heer Poppe nog even zeggen wat het VPT-systeem is?

De heer **Poppe** (SP): Dat is het treinvolgsysteem waarmee het hele spoorwegspul gestuurd wordt. De afkorting staat eigenlijk voor "vervoer per trein". Het systeem is door de NS en Siemens ontwikkeld. Dat stuurt via die bekende kabeltjes de trein. Als het fout gaat, dan passeren zij elkaar op een spoor, en dergelijke.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): De mensen van de NS op de tribune kijken allemaal zeer verbaasd!

De heer **Poppe** (SP): Het gaat mij niet om de techniek, het gaat mij erom dat het niet functioneert. Het is een uniek systeem. Het functioneert nog niet en het kan nog zeer veel geld gaan kosten.

**Minister Jorritsma-Lebbink:** Ik

vraag mij af wat het met dit debat te maken heeft.

De heer **Poppe** (SP): Het gaat om de kosten voor de NS. Het gaat om de rentabiliteit van de lijnen en de tarieven. Daar heeft het allemaal mee te maken. Het kan nog vele miljoenen, zo niet miljarden, gaan kosten.

NS Reizigers en IME gaan er bij hun berekeningen van uit dat het gebruik van de infrastructuur gratis zal zijn. In antwoord op vraag 1, onder a, zegt de minister echter dat er sprake is van een heffing op het gebruik van infrastructuur. Kan zij aangeven hoe de gebruikskosten worden berekend, om welke bedragen het gaat en welke invloed deze hebben op de winstgevendheid en op de tariefstelling? Gaat de overheid 100% van de kosten doorberekenen aan de NS? Zo niet, wat gaat dit de overheid kosten en waar zijn de kosten begroot?

Een commerciële NS verliest z'n nutsfunctie. De overheid moet blijvend honderden miljoenen bijdragen aan infrastructuur en onrendabele maar wel gewenste lijnen, ook in de Randstad. De overheid subsidieert daarmee de winst van de commerciële NS zonder nog invloed te hebben op de tariefstelling en de dienstregeling. Het laten overnemen van onrendabele lijnen door derden breekt de samenhang binnen het openbaar vervoer per rail nog verder af. Op basis van de overeenkomst tussen NS en overheid blijft er een romp-NS over: een bedrijf dat alleen maar bestaat uit een romp, een invalide bedrijf zonder armen en benen dat door een overigens verder uitgeran-geerde overheid alleen maar vooruitgeduwd mag worden.

Wij vrezen dat het een ramp voor de reizigers wordt. Dat geldt ook voor de mobiliteit op de weg, voor de werknemers en voor de hele samenleving. Wij zijn van mening dat de nutsfunctie echt overeind moet blijven. Dat kan alleen maar als de overheid volledig verantwoordelijk blijft voor dat bedrijf. Er moet controle worden uitgeoefend door de Tweede Kamer. Dat is geen Sovjetsysteem, dat hebben wij jaren gehad. Als de heer Van Gijzel dat een Sovjetsysteem noemt, wil ik hem daarmee feliciteren. Daar heeft hij dan namelijk al die jaren mee gewerkt.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Het ging mij om het volgende. Ik heb aangetoond dat bij de Nederlandse Spoorwegen tot op dit moment geen rentabiliteitsberekeningen gemaakt worden. U zei daarvan: dat is op zichzelf goed. Daarvan heb ik gezegd: dat doet mij het meest denken aan het Sovjetsysteem. Klaarblijkelijk heb ik daar iets verkeerd geraakt.

De heer **Poppe** (SP): Dat zullen wij dan in de papieren moeten nakijken. Wij zijn er altijd voorstander van geweest dat ook de overheid gewoon efficiënt werkt en dat je niet zomaar wat inzet en wel kijkt waar het schip strandt. Natuurlijk niet! Daarom zei ik: als het niet goed gegaan is, dan heeft de Partij van de Arbeid daar in de afgelopen jaren een grote medeverantwoordelijkheid voor gedragen.

Voorzitter! Wat wij willen, is duidelijk. Wij willen een openbaar vervoer met een nutsfunctie onder verantwoordelijkheid van de overheid.

De heer **Schutte** (GPV): Mijnheer de voorzitter! Wat is eigenlijk het nut van dit debat? We discussiëren een lange dag en de vragen zijn vele, maar kan het resultaat iets anders zijn dan tussen de minister en de NS is overeengekomen? Formeel wel, maar feitelijk ook? De minister neemt geen blad voor de mond over de gevolgen van een eventueel afwijzend oordeel van de Kamer. Een mogelijke ministerscrisis is daarbij nog het eenvoudigste probleem. Daarvoor is in het verleden altijd een oplossing gevonden, maar wat betekent het beleidsmatig en financieel als wij de regering zouden vragen om terug te gaan naar af? Want dat zou het volgens de minister betekenen als de Kamer zou vragen om wijziging van het contract op onderdelen.

Als dat inderdaad het dilemma is waarvoor de Kamer staat, moet dan de conclusie niet zijn dat de minister niet goed onderhandeld heeft? Ik weet wel dat de minister bevoegd is om deze overeenkomst met de NS aan te gaan. Ook telt dat de Kamer tijdens het debat in 1993 groen licht heeft gegeven voor de richting welke nu wordt ingeslagen, maar uiteindelijk zal wetswijziging nodig zijn om de verzelfstandiging van de NS te kunnen effectueren. De heer Van den Berg heeft daar terecht op gewezen. Op dat punt is ook een formeel

voorbehoud gemaakt, maar juist omdat de eindbeslissing bij regering en Staten-Generaal samen ligt, kan het niet zo zijn dat de inhoud van de overeenkomst voor de Kamer feitelijk onaantastbaar is.

Wat moet ik mij in dit verband voorstellen van de voor 1999 voorziene evaluatie? Op onderdelen zou dan tot een andere koers kunnen worden besloten, aldus het antwoord op vraag 68. Welke ruimte heeft de Kamer dan? Meer ruimte dan nu het geval is? Of wordt de Kamer dan opnieuw geconfronteerd met het resultaat van gezamenlijke arbeid van de minister en vooral de NS? Die evaluatie komt op een cruciaal moment. Als het aan de minister ligt, komt er na afloop van de contractperiode geen vervolgcontract meer. De rijksoverheid is dan hooguit nog contractpartner met betrekking tot onrendabele diensten.

Als de weg ingeslagen wordt naar decentralisatie, kan zelfs die rol wel eens afgelopen zijn. Ik wil in dit stadium niet speculeren over de wenselijkheid van zo'n decentralisatie. Uit een oogpunt van integraal vervoersbeleid zijn er best argumenten vóór decentralisatie aan te voeren, maar het is nu nog veel te vroeg om daarover uitspraken te doen. Wie denkt aan decentralisatie, zal eerst een goed beeld moeten hebben van omvang en gevolgen van zo'n operatie. Provinciale besturen zullen ook zeker willen weten wat het Rijk er voor over heeft om verlost te worden van grote kostenposten.

Om vergelijkbare redenen meen ik dat wij nu ook niet kunnen uitspreken dat er na 2000 geen behoefte zal zijn aan een vervolgcontract. Kan de Kamer bij de evaluatie eisen dat er een vervolgcontract op bepaalde punten komt of kunnen de NS zich dan op het standpunt stellen dat dat niet is overeengekomen en dat er dus niets van komt? Ik kan mij dat laatste moeilijk voorstellen, gelet op de noodzakelijke wetgeving vóór 2000.

Nu naar de inhoud van het contract. Waartoe dient het contract eigenlijk? De minister zegt: om meer klantgericht te kunnen opereren. Dat is mooi, maar zegt nog niet veel over de hoeveelheid klanten. Hoofddoel moet zijn om, in samenhang met andere maatregelen, meer reizigers en meer bedrijven ertoe te brengen om voor de trein te kiezen. Om dat doel te bereiken, moet de kwaliteit

van het openbaar vervoer als geheel verbeterd worden, niet alleen in de Randstad en op het rompnet, maar in het gehele land. De feitelijke ontwikkeling in de laatste jaren staat daarmee op gespannen voet, terwijl de doelstelling van 15% à 20% extra reizigerskilometers in 2010 niet bepaald hoog gegrepen is. Alle reden dus om op twee fronten alle zeilen bij te zetten: èn meer reizigerskilometers èn een beter produkt. Zeker waar het gaat om de minder rendabele lijnen, vallen deze doelstellingen niet altijd samen.

Meer marktwerking is op zichzelf onvermijdelijk en kan een nuttig instrument zijn, maar wij moeten ons realiseren dat de vervoersmarkt geen echte markt is. De NS zullen nog geruime tijd en op een breed terrein een monopoliepositie bezitten. Dat maakt overheidsinvloed op cruciale punten onvermijdelijk. Dat geldt uiteraard voor de zogenaamde onrendabele lijnen. Het kan niet zo zijn dat de NS feitelijk bepalen welke lijnen als onrendabel worden beschouwd, terwijl de minister maar moet afwachten of zij over onvoldoende middelen beschikt om voor die lijnen afzonderlijke contracten te sluiten.

De rijksoverheid kan ook niet voorbijgaan aan het proces van opheffing van stations en sluiting van loketten. Openbaar vervoer is een vorm van publieke dienstverlening, met name voor mensen die van die vorm van mobiliteit afhankelijk zijn. Automaten kunnen dan vormen van persoonlijke dienstverlening niet zomaar vervangen. De minister legt dat probleem te gemakkelijk op het bordje van NS. Een commercieel bedrijf zal primair vragen naar het prijskaartje van een sociale maatregel. Het karakter van een semi-overheidsbedrijf is nu juist dat de schaal naar de andere kant moet kunnen doorslaan. Het contract met NS biedt daarvoor onvoldoende aanknopingspunten.

Alle discussie over NS Reizigers zou bijna doen vergeten dat NS ook een belangrijke rol moet spelen bij het goederenvervoer. Het reorganisatieplan dat thans voorligt, is diep ingrijpend, zeker voor het personeel. De belangrijkste vraag is of deze reorganisatie de weg zal effenen voor een substantiële toeneming van het goederenvervoer per rail. Daarop is het beleid toch gericht en daarom hebben we toch

besloten tot aanleg van de Betuwelijn? De Kamer zal over de verdere gang van zaken worden geïnformeerd, maar wat kan de Kamer daarna met die informatie doen? Alleen "ach en wee" roepen en vervolgens ja knikken? Of, zo nodig, ook verlangen dat het anders moet?

Samenvattend, zal het duidelijk zijn dat ik niet toe ben aan instemming met het voorgelegde contract. Het is nu het moment om zekerheid te verlangen. Waar die ontbreekt, is het de taak van de Kamer die alsnog te verlangen, zo nodig door heropening van onderhandelingen. Na het jaar 2000 moet het niet mogelijk zijn dat de potentiële reizigers van dan verwijtend spreken over de politici van 1995.

De **voorzitter**: Tot slot is, wat de eerste termijn van de Kamer betreft, het woord aan mijnheer Verkerk.

De heer **Verkerk** (AOV): Mijnheer de voorzitter! Vanmorgen in de eerste klas van de IC-plus, die te laat aankwam in Den Haag, hoorde ik twee heren spreken over grootschalig bezig zijn en een klassieke "tour de force". Ik heb even gekeken of zij misschien een NS-speldje op de revers droegen, maar dat was niet het geval. Het zijn deze zaken waar wij mee bezig zijn. De verzelfstandiging van de NS is eigenlijk een internationale zaak. In deze tijd krijgt Brussel het steeds meer voor het zeggen. Dat is punt een. Punt twee houdt daarmee verband. NS moet de internationale markt op. De Kamer weet dat de heer MacKinnock, de vervoerscommissaris van de Europese Commissie, onlangs heeft gevraagd waarom NS en al die andere spoorwegen niet meer internationaal samenwerken.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Het is Kinnock zonder Mac!

De heer **Verkerk** (AOV): Oh, ja. Ik was bijna in de war met een andere Mac, die ongetwijfeld nog wel eens op een van de stations van de NS zal opduiken.

Waar gaan wij naartoe met de NS? Wij gaan internationaal. De kabelactiviteitenrelatie met British Telecom is een voorbeeld. Zet daar de Staat der Nederlanden tegenover, die bezit en controle uit handen geeft en eigenlijk ook moet geven. De verzelfstandiging van de NS is een zaak die zal moeten gebeuren. De

controle van het parlement zal echter uiteindelijk alleen achteraf gebeuren. Dat is nu net een van de zaken waar het AOV zich grote zorgen over maakt. Nederland moet bloeden voor de aspiraties en dwang van Brussel en misschien ook wel een beetje voor die van de NS-directie. De vraag blijft daarom hoeveel reizigers op hoeveel stations deze stem nog zullen horen: "Op dit station vindt ingangcontrole plaats. Wilt u zo vriendelijk zijn uw kaartje bij de hand te houden?". De verzelfstandiging van de NS, commerciële activiteiten en innovaties zullen moeten leiden tot een interessanter produkt en meer mensen. Daar lijkt het voorlopig nog niet zo erg op. Ook bij NS Cargo is het een zaak die zorgen baart, vooral ook internationaal.

Voorzitter! Ik sluit af met een aantal vragen aan de minister. Eerste vraag. Wat bedoelde de minister met haar opmerking dat wij, de Kamer, kunnen zeggen dat zij terug moet naar de onderhandelingstafel? Wat ons betreft is dat een belangrijk punt. Zo kan een aantal zaken beter geregeld worden. Tweede vraag. Pas in 1998 zal er wet- en/of regelgeving komen voor alle reizigers, zo hebben wij kunnen lezen in de antwoorden. Dat zal gebeuren op grond van de dan opgedane ervaringen, ook internationale ervaringen. De vraag van het AOV is of daarmee gewacht moet worden tot 1998. Wij zijn ervoor om die zaken nu zo goed mogelijk te regelen en ook beter dan nu het geval is. Derde vraag. Zijn wel alle integrale kosten in de contract-prijs meegenomen? Welke onderdelen niet? De vierde vraag gaat over de regionale lijnen. De zaak van de vervoerregio's is al meer aan de orde geweest. Ik verwijs naar het artikel van NRC Handelsblad. Ik heb geen reden om aan te nemen dat NRC Handelsblad foute dingen schrijft. Ik vraag mij af of het inderdaad waar is dat in de toekomst vervoerregio's ook een functie dienen te krijgen in treinvervoer. Of betekent het gewoon dat het treinvervoer wordt opgedoekt en dat het toch busvervoer wordt? Voorlopig lijkt het ons een voorschot op bestuurlijke herindeling, terwijl daar in ons land in de verste verte nog niets van te zien is. Ik ontvang ook daar graag een reactie op.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Doelt u op het artikel in NRC Handelsblad, voor zover er over vervoerregio's sprake was?

De heer **Verkerk** (AOV): Inderdaad.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Dat is een gepasseerd station. Dat is een voorbijgegaan verhaal en geen nieuw verhaal.

De heer **Remkes** (VVD): Het gaat om provincies.

De heer **Verkerk** (AOV): Ja, ja. Ik weet natuurlijk dat in elke krant de volgende dag wel iets verpakt wordt.

De vijfde vraag is of het juist is, zoals NRC Handelsblad schrijft, dat de regionale directies van het ministerie in de komende paar jaar de instandhouding van onrendabele lijnen zullen beoordelen. Of is dat nu ook een achterhaald verhaal?

Minister **Jorritsma-Lebbink**: De regionale directies bemoeien zich met alles, want dat zijn gewoon mijn armen in de regio. Ze doen dat werk in de uitvoerende sfeer en dat is maar goed ook; ze zorgen ervoor dat de Kamer goede informatie krijgt.

De heer **Verkerk** (AOV): Dan is de vraag dus of die armen nog wel aan uw lichaam zitten.

De vergadering wordt van 17.06 uur tot 18.45 uur geschorst.

#### **Eerste termijn van de zijde van de regering**

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Voorzitter! Ik stel het buitengewoon op prijs dat mij vandaag de gelegenheid wordt geboden met uw commissie te debatteren over de nieuwe marktordering bij het spoorvervoer en de verzelfstandiging van de Nederlandse Spoorwegen. Ik vind het van heel groot belang dat nog dit jaar duidelijkheid ontstaat voor de actoren op de vervoersmarkt, de Nederlandse Spoorwegen in het bijzonder, maar ook voor de overheden.

Als start van mijn reactie op de onderwerpen die de commissie heeft behandeld, wil ik eerst nog eens de doelen van het kabinetsstandpunt inzake het rapport van de commissie-Wijffels schetsen. Ik vind dat van groot belang, omdat die voor mij – maar ook voor mijn voorgangster, toen de onderhandelingen begonnen – maatgevend zijn geweest bij de onderhandelingen met de Nederlandse Spoorwegen. De reden daarvoor is dat de Kamer zich daar

ten principale en – ik heb het nog eens goed nagelezen – ook vierkant achter heeft gesteld bij de behandeling van dat kabinetsstandpunt in september 1993. De heer Rosenmöller kan gerust zijn: hij was toen inderdaad de enige uitzondering.

Eerlijk gezegd was toen, in tegenstelling tot wat ik vandaag heb gehoord, naar mijn gevoel het vertrouwen in de Nederlandse Spoorwegen aanmerkelijk groter. Overigens heb ik, met alle problemen waar ook de spoorwegen op dit moment mee te kampen hebben, dat vertrouwen nog steeds. Ik kom daar dadelijk op terug.

Ik maak hier een enkele opmerking over het tempo, een punt dat vooral door mevrouw Van 't Riet is aangezet. Zij vroeg zich af of het tempo niet veel te hoog is. Bij de onderhandelingen is daar discussie over geweest en zowel de Nederlandse Spoorwegen, als wij zijn tot de conclusie gekomen dat het inderdaad een hoog tempo is, maar wel een werkbaar tempo.

Het hoofddoel van de hele operatie was en is een beter openbaar vervoer, als bijdrage in het verkrijgen van een groter aandeel in de totale mobiliteit. Dat gaat dan niet in de eerste plaats over de NS of over de overheid, maar over het belang van de consument. De Kamer vond, bij de behandeling van het kabinetsstandpunt, dat de positie van de consument beter moest worden beschermd. Ik heb de Kamer daarover een brief toegezonden, en ook toegezonden, met mijn visie daarop. Ik heb die visie samen met de belanghebbende actoren in de samenleving uitgewerkt en kom daar in de verdere beantwoording nog op terug.

Over de vervoersontwikkeling merk ik het volgende op. Dat de NS met het verzelfstandigingstraject op het goede spoor zit, wordt mijns inziens duidelijk aan de hand van de ontwikkelingen in 1995. Het vervoer onder niet-studenten groeit. De NS komt met nieuwe produkten op de markt en de tarieven zijn niet méér verhoogd dan de markt kan dragen. Naar mijn stellige overtuiging is dat een voorbode van verdere groei na 1995, aangezien met ingang van 1996 NSR gebruik kan maken van een aantal uitbreidingen van de infrastructuur in het kader van Prorail en later ook, als dat gereed is, in het kader van het Tweede tactisch pakket. Een groei van jaarlijks 1 à

2%, passend bij het SVV-2-beleid, acht ik dan ook zeker haalbaar en misschien wel wat aan de voorzichtige kant. Hierbij plaats ik de effecten van de studentenkaart apart, omdat juist het niet-studentenkaartvervoer van belang is, om de rol van het spoorvervoer bij de mobiliteitsaanpak te kunnen beoordelen.

Meer groei is naar mijn mening zeker niet uitgesloten, mede gestimuleerd door de mogelijkheid van nieuwe toetreders op het spoorwegnet in de toekomst, die bijvoorbeeld ten aanzien van de railontwikkelingen in stadsgewesten lijkt te zijn weggelegd. Ook het versterken van de relatie tussen ruimtelijke ordening en openbaar vervoer zal zeker kansen bieden voor vergroting van het marktaandeel van het spoorvervoer in de mobiliteit. De visie van Verkeer en Waterstaat op verstedelijking en mobiliteit heeft dat ook duidelijk gemaakt. Een marktgericht bedrijf zal op zulke ontwikkelingen heel goed kunnen inspelen en dat komt de consument ten goede.

Het eerste subdoel van de operatie was het geven van maximale flexibiliteit aan bedrijven om hun markt goed te bedienen, en aan de overheid om haar verantwoordelijkheid voor het verkeers- en vervoersbeleid een betere inhoud te geven. Het instrument bij dat doel is de ontvlechting van de verantwoordelijkheden. Met de inwerkingtreding van de Europese verordening, nr. 189391, is daarom een nieuwe weg ingeslagen. Op grond van die verordening kan de Staat niet langer meer een openbare-dienstverplichting, dat wil zeggen voorzieningen en tarieven, bij wet opleggen aan de spoorvervoerder. Hiervoor in de plaats is een meer zakelijke relatie gekomen op basis van tweezijdige contracten. Concreet betekent dit dat vervoerbedrijven meer worden gestuurd door de wensen van consumenten, dus reizigers, of verladers dan door de overheid. De vervoerder is dus niet langer meer een, zoals wij dat eigenlijk wel eens noemden, subsidie-ontvanger die vooral naar de overheid moet buigen, maar is een zich op de markt richtende ondernemer. De overheid heeft alleen directe invloed op het vervoer via contracten die zij kan sluiten voor het in stand houden van onrendabele diensten die niet meer op de markt tot stand komen. Een grote contractsector leidt overigens de

vervoerder af van het zich richten op de echte wensen van de consument en is mede daarom alleen al niet gewenst. De vervoerder moet zich tot het uiterste inspannen om rendabel vervoer mogelijk te maken.

Op het gebied van de infrastructuur en het capaciteitsmanagement is de situatie ten principale anders. Vroeger deed de NS met Rail 21 een aanbod aan de samenleving, zoals ook door de heer Van Gijssel en mevrouw Van 't Riet werd aangegeven. De overheid nam dat aanvankelijk integraal over, zonder dat toen een eigen visie bestond op de wenselijkheid ervan, waarbij alternatieven konden worden afgewogen in het kader van het integrale verkeers- en vervoersbeleid.

Bij het Tweede tactisch pakket is het wel de overheid die afweegt en besluit uit een waaier van aangedragen alternatieven. De werkwijze rondom de totstandkoming van het Tweede tactische pakket beschouw ik in dat licht als een gunstige ervaring. Ook op het gebied van het capaciteitsmanagement bepaalt de overheid de regels. Op het gebied van de infrastructuur en het capaciteitsmanagement is de zeggenschap derhalve veel uitdrukkelijker bij de overheid geplaatst dan voorheen. De beleidsvoorbereidingen en de uitvoering daarvan worden door de taakorganisaties van de NS uitgevoerd in opdracht van en aangestuurd door de overheid. Concluderend zou ik willen zeggen dat bij deze operatie sprake is van "meer markt" en "anders overheid".

Het tweede subdoel van de gehele operatie is het bevorderen van de oriëntatie op de klanten en van de efficiëntie door het bedrijf. Het instrument bij dit doel is ook concurrentie in de sector, zowel in het vervoer als bij de aanleg en bij het onderhoud van de infrastructuur. Het contract biedt concurrenten van NS-vervoerbedrijven de mogelijkheid om toe te treden tot de spoorvervoermarkt. Ik kom straks over het realiteitsgehalte nog nader te spreken. Met de taakorganisatie RailNed wordt de toetreding ook gefaciliteerd. Ik verwacht op korte termijn echt geen stormloop van concurrenten.

Op de goederenvervoermarkt verwacht ik binnen afzienbare tijd zeker wel concurrenten, zeker als de Betuweroute zijn schaduwen vooruit begint te werpen. Op de personenvervoermarkt verwacht ik

wel degelijk initiatieven bij het regionale spoorvervoer. Een grote concurrentie voor NS Reizigers als nationale carriers verwacht ik echter helemaal niet op korte termijn. Ik vind concurrentie absoluut nodig om de oriëntatie op de klanten en ook de efficiëntie te bevorderen. Dat zijn maatschappelijk zeer nastrevenswaardige doelen die bij een monopolist zelden goed genoeg gerealiseerd worden. Toch kan ik heel goed leven met een situatie waarin voorlopig nog geen sprake zal zijn van grote concurrenten op het spoor, van spoorvervoerders derhalve. In de markt is immers een kleine concurrent of de dreiging van concurrentie vaak al toereikend om heel positieve effecten te bereiken.

U weet dat ik mij bij mijn visie op de wenselijkheid van concurrentie ook in het goede en zelfs onverdachte gezelschap bevind van bijvoorbeeld de voorzitter van de raad van bestuur van de Nederlandse Spoorwegen.

De heer **Remkes** (VVD): Natuurlijk is het mogelijk iedereen te citeren, maar de voorzitter van de raad van bestuur van de Nederlandse Spoorwegen lijkt mij in dit verband niet de meest geloofwaardige persoon om te citeren, waarmee ik niets ten nadele van de directeur van de Nederlandse Spoorwegen wil zeggen.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Ik moet u zeggen dat ik tijdens het debat toch al wel eens gedacht heb: hoe groot is nu eigenlijk het vertrouwen van deze Kamer in het bedrijf de Nederlandse Spoorwegen?

De heer **Remkes** (VVD): Nee, daar gaat het mij niet om. Dat staat niet ter discussie. Maar het gaat erom dat de minister net de directeur van de Nederlandse Spoorwegen citeert, die in het verleden gezegd heeft dat hij niet verwacht dat er binnen afzienbare tijd concurrentie op het spoor zal ontstaan. En de minister conformeert zich daaraan.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Nee, dat heb ik niet gezegd. Ik heb gezegd dat zelfs de heer Den Besten vindt dat het wenselijk is dat er wel degelijk concurrentie gaat ontstaan. Dat heeft hij gezegd. Overigens, daar ben ik het mee eens.

De heer **Poppe** (SP): Is het niet zo,

dat op het moment van de verzelfstandiging ook het salaris van de voorzitter van de raad van bestuur is verdubbeld? Dat zegt misschien iets over het geheel van de commercialisering.

**Minister Jorritsma-Lebbink:** Ik had geen invloed op de salarissen van de directie van de NS. Die had ik voorheen niet en die heb ik nu nog steeds niet. Ik heb trouwens op het hele bedrijf geen invloed.

**De heer Van Gijzel (PvdA):** Voorzitter! Ik ben er de eerste keer niet op ingegaan. Maar de minister herhaalt de opmerking: toen was het vertrouwen in de NS aanmerkelijk groter dan nu. Ik vind die opmerking niet gepast. Wij spreken over een zakelijk contract, waarbij de verhouding tussen de NS en de Staat der Nederlanden geregeld dient te worden. Wij maken opmerkingen over het mobiliteitsbeleid en de manier waarop de NS op commerciële basis haar positie in de toekomst mogelijk vorm. Wij geven daarbij aan dat er gevaren in zitten voor de maatschappelijke functie. Daarmee spreek ik niet uit dat ik geen vertrouwen heb in de NS. Ik vind het dan ook niet gepast om, gelet op de opmerkingen die ik eerder heb gemaakt, van de minister te horen dat het vertrouwen in de NS wat ons betreft aanzienlijk is gedaald.

**Minister Jorritsma-Lebbink:** Ik ben blij dat u die opmerking maakt. Ik moet bekennen dat bij het horen van uw inbreng bij mij dergelijke gevoelens wel naar boven zijn gekomen. Als u wel degelijk een groot vertrouwen heeft in de wil van de NS om de markt goed te gaan bedienen, doet mij dat alleen maar deugd.

**De heer Van Gijzel (PvdA):** Wij spreken vandaag niet over een motie van vertrouwen of wantrouwen in de NS. Ik wil er eigenlijk niet veel woorden meer aan vuil maken. Ik vind het bezijden de agenda. Wij spreken kritisch over het resultaat van de onderhandelingen. Daarbij is op zichzelf niet de vraag aan de orde of wij wel of geen vertrouwen hebben in de NS. Misschien kan wel worden gezegd: wij hebben zoveel vertrouwen in de NS dat wij bang zijn dat de NS op basis van creativiteit en inzet en op basis van

de verworven positie te veel aan de weg gaat timmeren, waardoor uiteindelijk een aantal van de maatschappelijke functies teloor kan gaan. Daarop heeft de zorg van de Kamer betrekking. Het heeft niets te maken met het vertrouwen in de raad van bestuur van de NS.

**Minister Jorritsma-Lebbink:** Ik heb niet gesproken over de raad van bestuur. Ik heb over het bedrijf de Nederlandse Spoorwegen gesproken. Maar nogmaals, ik proef toch iets anders. Als u wenst dat vrijwel alles in het contract wordt geregeld, zegt dat iets over het vertrouwen dat u in het bedrijf zelf heeft. Ik kom dadelijk nog te spreken over een aantal specifieke onderwerpen.

**De heer Van Gijzel (PvdA):** U maakt het tot een echt thema. Wij spreken over de tarieven. Wij spreken daarbij over de noodzaak dat de NS aan de inkomstenkant aanzienlijke stappen voorwaarts zet. Tegelijkertijd zien wij – zoals ook beschreven door de commissie-Wijffels – dat daarbij de positie van reizigers in de spits kwetsbaar is.

**Minister Jorritsma-Lebbink:** Ik kom daarover nog te spreken.

**De heer Van Gijzel (PvdA):** U werpt nu de knuppel in het hoenderhok door over het vertrouwen in de NS te spreken. Het enige wat wij constateren – ik meen dat ik namens alle collega's spreek – is dat het niet om het vertrouwen in de NS gaat, maar om de procesmatige kant van de uitwerking van dit contract op het mobiliteitsbeleid.

**De heer Van Dijke (RPF):** Als wij hierover spreken in de Kamer, gaat het tegelijkertijd om de vraag: hebben wij vertrouwen in de minister, ja of nee? Dat zal daarna moeten blijken.

**Minister Jorritsma-Lebbink:** Ik zal het nuanceren. Ik heb iets meer vertrouwen in het nieuwe krachtenveld waarin de NS moet opereren. Op dat punt verschillen wij in nuance. Het gaat om de vraag: in welke situatie komt de NS straks terecht en zal de NS daarin opereren zoals wij dat wensen? Ik kom hierover dadelijk nog uitgebreid te spreken.

Voorzitter! De heer Remkes heeft gevraagd waarom er nu eigenlijk pas

wordt gestart met het concurrentiebevorderend beleid en het wegnemen van een aantal drempels. De heer Van Dijke heeft hierover ook vragen gesteld. De ontvlechting van de Nederlandse Staat en de NS heeft ook als doel om te komen tot concurrentie op het railnet. De afspraken die met de NS zijn gemaakt, maken die concurrentie pas mogelijk. In zoverre is nu dus begonnen met het starten van concurrentiebevordering. In Europees verband wordt overigens ook gewerkt aan het wegnemen van drempels voor de internationale concurrentie. Dat richt zich meer op het wegnemen van de technische verschillen tussen de verschillende spoorwegnetten en op het vergroten van de toegang tot elkaars netten. Op beide punten liggen er voorstellen van de Commissie, waarover echter nog besluitvorming moet plaatsvinden. Als dat niet in het komende jaar gebeurt, zullen wij tijdens ons voorzitterschap proberen nieuw elan te geven aan de voortgang van die voorstellen. Dat gaat namelijk allemaal niet zo snel.

De heer Remkes sprak ook nog van de wederkerigheid als een soort harde randvoorwaarde. Ik heb de wederkerigheid inderdaad in mijn antwoord op de kamervragen niet geformuleerd als een heel harde randvoorwaarde. Ik heb wel aangegeven dat ik bij de beoordeling van een verzoek om toetreding tot de Nederlandse markt wel rekening zal houden met het belang van concurrentie maar ook met de toegankelijkheid van het desbetreffende buitenlandse net voor Nederlandse vervoerders. Juist vanwege het belang dat ik hecht aan het optreden van concurrentie, is het geen harde randvoorwaarde. De heer Remkes wees zelf immers ook op het gevaar van een monopoliepositie van de Nederlandse Spoorwegen. Tegelijkertijd realiseer ik mij dat het onjuist zou zijn als het Nederlandse net voor iedereen toegankelijk zou zijn en de NS belemmerd zouden worden om waar dan ook tot buitenlandse netten toe te treden. Daarom zal ik in mijn afweging natuurlijk ook het belang van de huidige vervoerder meenemen. Overigens heb ik zelf het gevoel dat de soep niet zo heet gegeten wordt als die wordt opgediend. Er is immers in een aantal landen precies hetzelfde proces bezig. Sommigen zijn daarin zelfs al veel verder dan

wij. Het Verenigd Koninkrijk, Zweden, Denemarken en Duitsland zijn allemaal op dezelfde weg bezig; de een is daarin iets verder dan de ander en de een doet dat op een iets betere manier dan de ander. Maar de noordelijke landen zijn wel degelijk op weg naar dit soort afspraken.

In de schriftelijke voorbereiding zijn wij al uitgebreid ingegaan op de verwachtingen over de concurrentie. Deze verwachtingen zijn natuurlijk verschillend. Bij het goederenvervoer ben ik ervan overtuigd dat wij verschillende aanbieders zullen krijgen. Bij het internationale personenvervoer zullen wij een aantal vervoerders krijgen, overigens vaak in samenwerking met de Nederlandse Spoorwegen. Bij het nationaal personenvervoer ben ik het volstrekt eens met al diegenen die hebben opgemerkt dat het niet in de lijn der verwachtingen ligt dat wij daar op korte termijn een grote concurrent zullen krijgen. Voor het regionale personenvervoer zie ik wel degelijk enige mogelijkheden tot concurrentie.

De heer **Reitsma** vroeg nog of meer vervoerders per segment wel verstandig is, gegeven de samenhang tussen internationaal, nationaal en regionaal vervoer. Als andere vervoerders dan NS Cargo goederenvervoer willen aanbieden, lijkt mij dat alleen maar positief. Dat geldt overigens ook voor de personenvervoermarkt. Ik betwijfel overigens wat de sturingsmogelijkheden van de minister op dit punt zijn. Immers, als de markt zich zo ontwikkelt dat er vervoerders komen die bijvoorbeeld alleen regionaal personenvervoer willen aanbieden, dan is ook dat een gegeven. Ik kan natuurlijk wel stimuleren dat er concurrentie ontstaat.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): De minister ziet wel bij het regionaal personenvervoer snel concurrentie ontstaan. Daarover is ook enige verwarring ontstaan naar aanleiding van het artikel in NRC Handelsblad. Bedoelt zij met regionale concurrentie dat regionaal in het spoorvervoer wordt geconcurrereerd? Of bedoelt zij de concurrentie met een andere vervoersmodaliteit in de vorm van een bus.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Beide kunnen aan de orde zijn.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Verwacht

de minister dus dat er regionale spoorwegmaatschappijen komen?

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Nee, geen aparte maatschappijen.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Maar hoe moet dat dan vorm krijgen?

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Wij hebben natuurlijk op dit moment al een aantal stadsvervoerders die railvervoer hebben. Ik mag ook herinneren aan het feit dat wij midden in de discussie over Randstadrail zitten. Voor mij staat niet bij voorbaat vast dat dit door de NS moet worden uitgevoerd. Het is best mogelijk dat een van de tegen die tijd inmiddels verzelfstandigde stadsvervoerbedrijven zegt: ik wil ook wel graag mijn vleugels uitslaan.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Misschien moeten wij dan toch een onderscheid maken tussen de uitbouw van railnetten (tram, metro) in het grootstedelijk gebied en datgene wat zich presenteert in meer landelijk gebied. Ik herhaal mijn vraag, toegespitst op Friesland, Groningen en Overijssel. Verwacht de minister dat afzonderlijke spoorwegmaatschappijen, eventueel in relatie met de TET of de GADO, op dat net gaan rijden?

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Ik sluit geenszins uit – ik weet namelijk dat zulke initiatieven ook al in ontwikkeling zijn – dat er een enkele streekvervoerder is die zegt: ik wil ook wel een spoorlijn exploiteren. Dat sluit ik geenszins uit.

De heer **Reitsma** (CDA): Ik wil nog even doorgaan over het goederenvervoer. In eerste termijn heb ik gezegd dat ook ik inzie dat daar wel een mogelijkheid van concurrentie bestaat, zij het dat ik erop gewezen heb dat de zorg van de CDA-fractie is dat bijvoorbeeld Duitsland thans nog een goederenvervoerbedrijf heeft dat nog steunt op de overheid. Als NS Cargo daarmee moet concurreren, zit Nederland altijd in een nadeliger situatie. Moet er, zolang dat niet gelijkgetrokken is, wel concurrentie komen, omdat je dan je eigen goederenvervoerbedrijf uit de markt prijst?

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Voor mij is het niet zeker dat de Deutsche Bundesbahn een concurrent moet

worden. Het zou best commercieel aantrekkelijk kunnen zijn, omdat we bijna altijd door dat land heen moeten, om met die belangrijke vervoerder een soort samenwerkingsverband aan te gaan. Maar ik sluit zeker niet uit dat heel andere bedrijven zich op deze markt zullen gaan richten; wij weten dat ook buitenlandse bedrijven geïnteresseerd zijn om goederenvervoerdiensten te gaan aanbieden op de Europese markt.

De heer **Reitsma** (CDA): Is het dan niet reëel om te stellen dat, waar er landen zijn die in een andere concurrentiepositie zitten omdat ze nog op de overheid kunnen leunen, deze nog geen toegang op het goederennet hebben, en dat landen die in een vergelijkbare situatie verkeren dat wel hebben? Hoe gaat de minister daarmee om?

Minister **Jorritsma-Lebbink**: De Deutsche Bundesbahn zit natuurlijk in precies hetzelfde proces als NS. Ik moet zeggen dat wij eerder geluiden uit Duitsland krijgen dat men daar vindt dat Nederland hen valse concurrentie aandoet, omdat wij geen heffing op de infrastructuur kennen. Met andere woorden: zij vinden eigenlijk dat wij op dit moment onze Nederlandse Spoorwegen indirect subsidiëren, omdat we geen heffing op de infrastructuur kennen. Zo'n heffing kennen zij wel, wat weer wordt gecompenseerd door bijdragen. Wij hebben die keuze om geld rond te pompen niet gemaakt, maar dit is de praktische situatie. Overigens krijgt de Kamer nog ruim de gelegenheid om apart over NS Cargo te discussiëren, want tot mijn grote spijt hebben we de procedure niet kunnen afronden voordat dit debat plaatsvond; de Kamer is daar schriftelijk over geïnformeerd. Daarbij komt dit punt natuurlijk uitgebreid aan de orde.

De heer **Reitsma** (CDA): De minister zegt, wel bepaalde mogelijkheden te zien voor een regionale vervoerder op het net. Vindt u dan niet dat daardoor indirect de kosten voor de rest van het net van de spoorwegen worden verhoogd, omdat men vele jaren vastzit aan de vaste lasten? Is het uiteindelijk in het belang van het totale produkt dat de reiziger straks kan kopen?

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Dat is



typisch iets wat in contract-onderhandelingen moet worden afgewogen. Ik ga ervan uit dat het voor NS buitengewoon onaantrekkelijk is dat soort lijnen niet meer te exploiteren. Dat moet ik toch terug kunnen zien in de prijs die vervolgens wordt gevraagd voor de exploitatie van zo'n lijn? Als ik dat niet kan zien, betekent dat per saldo dat ik dan geen rekening hoef te houden met dat feit. Als een andere vervoerder het goedkoper zou kunnen doen dan de Nederlandse Spoorwegen, kan ik wijzen op het feit dat die toch net zo goed vaste lasten heeft.

De heer **Reitsma** (CDA): Dat begrijp ik, maar het probleem blijft dat je dan in een bepaalde regio misschien wel een goed contract hebt gesloten, maar het totaal van de vaste lasten moet drukken op het totale net, waarop u en de Kamer geen enkele invloed hebben. Dat zal voor de rest prijsverhogend werken.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Ik vind dat een heel vreemde conclusie. Dat is typisch een afweging die gemaakt hoort te worden binnen het bedrijf, dat geld vraagt voor een bepaalde lijn. Ik vind dat geen vraag die ik in een contractonderhandeling hoef af te wegen.

De heer **Reitsma** (CDA): Ik begrijp dat u dat een vreemde conclusie vindt, maar het gaat uiteindelijk om de vraag, welk produkt tegen welke prijs de reiziger straks krijgt op het grote rompnnet. Als dat door dit type ontwikkelingen prijsverhogend werkt, is dat voor de regio misschien wel een verstandige beslissing, maar voor het totaal misschien wel een negatieve beslissing.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Nu moeten we de kerk toch wel in het midden houden. Waarover hebben wij het? Wij hebben geconcludeerd dat zo'n 90% van het totale aantal kilometers normaal gedraaid kan worden. Het onrendabele deel in reizigerskilometers is maar 10%. Met u weet ik dat dat heel veel is in plaatskilometers, maar dat betekent natuurlijk niet dat de vaste lasten automatisch heel veel hoger worden op het moment dat een ander de exploitatie van dat regionale deeltje doet. Die verhoging van de vaste lasten wordt immers voor een deel ook veroorzaakt door de mogelijk-

heid dat men vervolgens niet per trein verder reist. Zeker als dat in regionaal verband een andere spoorvervoerder zou zijn, ga ik ervan uit dat men hetzelfde gedrag zal vertonen dat men daarvoor vertoende.

Mevrouw **Van 't Riet** (D66): Ik heb begrepen dat de NS in ieder geval de intentie hebben om alle lijnen te blijven rijden. Nu is er in de regio beweging. Er zijn ook ideeën om de exploitatie van bepaalde treinseries over te nemen. Er is onder andere een aardig initiatief van de GADO geweest die een uitgewerkt model heeft neergelegd dat goedkoper is dan het exploitatiemodel van de NS. Naar mijn weten, hebben de NS dat echter gelijk naar de prullenbak verwezen. Hoe gaat dat dan in de toekomst?

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Ik zal daarop straks specifiek ingaan wanneer ik spreek over de huidige en de toekomstige betrokkenheid van decentrale overheden, hetgeen mijns inziens een heel belangrijk onderdeel is van de omgang met de contract-sector.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Maar...

De **voorzitter**: Ik wil de leden verzoeken om korter te interrumperen, want ik wil echt de tweede termijn ook nog vanavond afronden.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Ik probeer op dit punt helderheid te krijgen, voorzitter. De minister is vanmorgen zelf begonnen met een toelichting op datgene wat er in het afgelopen weekend in NRC Handelsblad heeft gestaan. Daarbij was de kop "Minister wil regionale spoorwegbedrijven in Nederland". Die kop was onzinnig, zei de minister vanochtend.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Ja, dat geldt nog steeds.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Op mijn vraag of de minister het mogelijk acht dat de regionale spoorwegmaatschappijen treinen gaan rijden op delen van het net, antwoordde ze met ja. Dan spreken wij toch over regionale spoorwegmaatschappijen?

Minister **Jorritsma-Lebbink**: De suggestie die gewekt werd, was dat de Nederlandse Spoorwegen als

bedrijf opgesplitst zou worden, zoals ook in Engeland is gebeurd met de Britse spoorwegen. Dat is niet mijn bedoeling. Ik sluit geenszins uit dat er straks een vervoerder is die wel een van die regionale lijntjes wil exploiteren. Als u dat een regionaal spoorvervoerbedrijf wilt noemen, dan noemt u dat zo, maar ik vind het een gewone vervoerder die er ook nog een lijntje bij exploiteert.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Nou, dat is maar net de vraag. Als in bijvoorbeeld Friesland en Groningen alle nevenlijnen in handen komen bij een bedrijf, heb je wel degelijk een regionaal spoorwegbedrijf.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Dan hadden wij ook een concurrent, dat zou mooi zijn.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Dan had u ook een concurrent en het is maar de vraag of er überhaupt mogelijkheden bestaan om op een dergelijke kleine schaal zo'n hoogwaardig OV-systeem goedkoper in de markt te zetten, los nog van de effecten ervan op het rompnnet en de kosten. Ik geloof dat de verwachting die de minister daarover heeft enigszins getemperd dient te worden.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Ik heb ook niet gezegd dat ik de verwachting heb dat dit zomaar zal gaan ontstaan. Ik sluit niet uit dat het op een enkele plek zal gebeuren, maar, eerlijk gezegd, vind ik dat u een veel mooier toekomstbeeld schetst dan ik ooit op papier heb durven zetten. Het zou namelijk heel goed zijn als het wel zou gebeuren, maar ik denk dat het niet gebeurt.

Vervolgens kom ik te spreken over de veranderende omstandigheden waardoor het contract ook iets anders is geworden dan wij oorspronkelijk beoogden toen het standpunt van de commissie-Wijffels werd geformuleerd, vooral in financiële zin. Toen wij begonnen met de onderhandelingen waren de omstandigheden natuurlijk anders dan vandaag de dag. Dat heeft te maken met de markt van de NS en met het feit dat wij tot de conclusie zijn gekomen dat de taakorganisaties meer geld vergden dan wij oorspronkelijk hadden verwacht. Die hebben natuurlijk overigens wel een prijskaartje. Dat heeft de Kamer ook gekregen. In het kabinetsstandpunt was nog verondersteld dat uit de

afbouw van de subsidies ook al meteen de eerste jaren geld zou vrijkomen ten behoeve van extra investeringen in de infrastructuur. Door de hogere uitgaven wordt dat tot het jaar 2000 niet of nauwelijks gerealiseerd. Dat betekent dus dat bij een hogere kapitaaldotatie dan thans voorzien, het oorspronkelijke budget waarschijnlijk onvoldoende zal zijn om het geheel te dekken. Een budget voor extra investeringen komt pas na 2000 structureel voorhanden. Er is dan overigens ook meer ruimte. Ik kom daar bij de contractsector dadelijk nog even op terug.

Ik constateer dat de commissie een flink aantal van de principes, zoals twee jaar geleden gehanteerd bij het kabinetsstandpunt en ook toen geaccordeerd, nog steeds ondersteunt. Ik constateer ook dat, als je kijkt naar de inhoud van de onderwerpen die op de 200 bladzijden van het contract staan, een groot aantal daarvan niet heeft geleid tot kritische opmerkingen. Maar op sommige onderdelen is dit echter wel het geval. Ik kom daar dadelijk uitgebreid op terug.

De commissie heeft niet gesproken over de dominante positie van de overheid met betrekking tot de zeggenschap over de infrastructuur en het capaciteitsmanagement, het exclusieve exploitatierecht van NS Stations en NS Vastgoed op en rond de publieke infrastructuur, de indirecte staatsgarantie in de vorm van de Eurofima-leningen, de intentieverklaring over de bodemverontreiniging, de vermogenstoedeling en de afscherming tussen markt- en taaksectoren, de missie van de Nederlandse Spoorwegen – niet onbelangrijk dunkt mij – met als primaire functie vervoer ingebed in een ketenfilosofie en ook met een daarop gericht investeringsbeleid, en ten slotte ook nog de opdracht aan de vervoerbedrijven om ondernemend te groeien en te bloeien.

De commissie heeft zich mede door zich te bedienen van een onafhankelijk adviseur heel goed voorbereid op dit debat. Ik heb dat goed begrepen. Dat betekent dat ik me wat dat betreft in de rest van mijn beantwoording kan beperken tot een aantal onderwerpen waar alle commissieleden uitgebreid over hebben gesproken. Ik doel dan op de contractsector, de onrendabele diensten, de onzekerheden ten aanzien van het voorzieningsniveau en de tarieven, de taaksectoren als

onderdeel van de NS, de eigendom van de infra bij NS, de consumentenbescherming en het contract en de relatie met het SVV. Ik zal en marge op een aantal terreinen graag nog andere vragen meenemen.

Ik begin met een aantal opmerkingen over de contractsector onrendabele diensten. De NS hebben inderdaad al enkele jaren geleden beweerde dat een contractsector van 200 mln. nodig is om het volledige voorzieningsniveau in stand te houden. In het kabinetsstandpunt over het werk van de commissie-Wijffels wordt conform het advies uitgegaan van een bedrag oplopend tot zo'n 60 mln. in het jaar 2000. Daarbij wordt rekening gehouden met een sanering van voorzieningen waarvan weinig gebruik wordt gemaakt en waarop verlies wordt geleden. Zo stond het in het rapport en het advies van de commissie-Wijffels. Ik beschouw de contractsector echt als een sluitpost van een lange reeks activiteiten door de Nederlandse Spoorwegen. NS zal binnen het bedrijf alle denkbare maatregelen moeten nemen om een voorziening voldoende rendabel te maken, van optimalisatie van de voorziening voor de reiziger tot een efficiëntere inzet van mens en materieel. Wellicht is het nog belangrijker om de afstemming van die voorzieningen binnen de keten van verplaatsingen te optimaliseren. Ik doel dan op de zorg voor goede aansluitingen, op voor- en natransport met bussen, auto's en fietsen. Dat betekent voor NS Reizigers een intensief onderhandelingstraject met andere openbaarvervoermaatschappijen, maar soms ook met andere overheden. Pas als een uiterste inzet op die terreinen nog onvoldoende rendabele diensten oplevert, kan er sprake zijn van een contractsector. Ik hecht groot belang aan een verantwoord voorzieningsniveau. Vooruitlopend op de feitelijke prijsonderhandelingen heb ik dan ook zo'n 20 mln. extra gereserveerd.

De heer **Poppe** (SP): De contractsector als sluitpost. De NS moeten er alles aan doen om rendabel te draaien, maar wij zien nu al dat er gesneden wordt in dienstregelingen en in de personele bezetting. Stations gaan dicht. Er staat een automaat in plaats van personeel. Hoeveel slechter moet de aan de klant geboden service nog worden? Ik heb ook begrepen dat invaliden

voor 10.00 uur eigenlijk niet welkom zijn, omdat hun dan geen hulp kan worden geboden. Hoeveel slechter moet het nog gaan, willen zij kunnen voldoen aan dat onrendabel zijn? Wij voorzien nu toch al de problemen?

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Ik vind dat de Nederlandse Spoorwegen de afgelopen jaren een fantastische ontwikkeling hebben doorgemaakt en gigantisch veel hebben gerealiseerd. Dat gebeurde met heel veel problemen, laat daarover geen misverstand bestaan. Het is natuurlijk niet eenvoudig wat dat bedrijf de afgelopen jaren heeft gepresteerd in een poging om de kosten voor de bedrijfsvoering te verlagen. Dat proces zal de komende jaren doorgaan. Ten finale zal de overheid moeten bepalen hoeveel zij over heeft om vervolgens te betalen voor de dienstverlening. Dat is een politieke afweging die je moet maken.

De heer **Poppe** (SP): Dat fantastische klinkt wel aardig, maar in werkelijkheid zien wij dat er al duizenden mensen uit zijn en dat er nog meer mensen uit moeten. In dienstregelingen wordt gesneden. Het aantal reizigerskilometers neemt af. Er wordt een stijging verwacht.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Dat is niet juist.

De heer **Poppe** (SP): Het aantal is de afgelopen tijd afgenomen.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Nee, het is in de afgelopen periode omhoog gegaan.

De heer **Poppe** (SP): Er zit nu weer een stijging in, maar straks zakt het misschien weer af. Er gaat immers nog veel meer gesneden worden. Dat heeft natuurlijk effecten.

De **voorzitter**: Wilt u uw vraag stellen?

De heer **Poppe** (SP): Hoe kan de minister zonder te blozen zeggen dat de NS en rendabel moeten zijn en een nutsfunctie kunnen behouden die kwalitatief goed wordt ingevuld? Hierbij let ik op de cijfers en de tekorten.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Als wij daarover contracten afsluiten, zullen de NS die functie behouden.

De heer **Poppe** (SP): Het gaat toch niet alleen maar om contracten? Het gaat toch om de werkelijkheid, om wat er gaat gebeuren? Als het niet lukt, zijn er toch grote problemen? Die zien wij nu toch aankomen?

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Ik ga dadelijk in op de vraag in hoeverre wij zekerheden voor alles kunnen geven.

Het ligt eraan wat de heer Poppe wil.

De heer **Poppe** (SP): Ik wil de zekerheid dat de overheid garant staat voor de nutsfunctie. Die zie ik verdwijnen.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Nee. De nutsfunctie is mijns inziens datgene wat in de contractsector wordt afgesproken, want al het overige kan op de markt gebeuren. Kan een traject via de markt niet gereden worden en vinden wij dat dit traject ondanks dit feit toch gereden moet worden, dan wensen wij dat te regelen in de contractsector. Dat is, dunkt mij, de nutsfunctie.

Voorzitter! De afgelopen tijd is overal veel aandacht besteed aan de problematiek van de onrendabele lijnen. Ik moet bekennen dat die bezorgdheid ook bij mij aanwezig is. Laat helder zijn, dat dit een heel belangrijk probleem is. De kernvraag is hoe wij tegen dit probleem, dat volgens mij in essentie toch een korte-termijnprobleem is, aankijken tegen de achtergrond van de ontwikkelingen in het spoorvervoer op de langere termijn. Ik wil daar graag nog eens even bijilstaan.

De kern van de Wijffels-operatie is: hoe komen wij in dit land tot een beter openbaar spoorvervoer? Dat houdt naar mijn opvatting in: hoe krijgen wij een zodanig inrichting en besturing van het openbaar vervoer dat daarmee vooral aan de wens van de toekomstige reiziger wordt voldaan? De bedrijven zijn in dezen verantwoordelijkheid voor de exploitatie en de overheden – ik zeg met nadruk: overheden; daarop kom ik dadelijk terug – voor onder meer de infrastructuur en het voorzieningsniveau. Het openbaar spoorvervoer dient consequent te worden toegesneden op de wensen van de reiziger. Dat was en is voor mij het leidende principe bij de hele operatie. Dat leidende principe geldt voor mij ook – en dan kom ik

onmiddellijk op de onrendabele lijnen – voor de inrichting van de “contractsector”, zoals het sinds Wijffels is gaan heten. Het is dus niet mijn bedoeling om de huidige situatie per definitie, in alle gevallen te conserveren. Om een aantal redenen is er in een aantal gevallen sprake van onrendabele diensten. Natuurlijk gaat het in de perifere regio's soms om dunne lijnen met weinig vervoersvolume, maar daarnaast zijn er andere belangrijke factoren waar wel degelijk wat aan gedaan kan worden.

Ik noem een aantal daarvan. De eerste is of er sprake is van toepassing van verkeerde, bijvoorbeeld te zware techniek voor de markt. Dat kan een reden zijn waarom het op dit moment gaat zoals het gaat. De tweede kan zijn dat de specifieke treindienst niet of onvoldoende is ingebed in het hele regionale netwerk van openbaarvervoervoorzieningen. Hierbij verwijst ik naar een heel aardige reportage die afgelopen zaterdag door NOVA werd uitgezonden, waarin dat heel helder aan de orde kwam. De NS zijn al begonnen met een heel behoorlijke efficiëncyslag, bijvoorbeeld met de routemanagers, maar het kan zijn dat er door het bedrijf een onvoldoende efficiënt product wordt geleverd. Dat kan ook verbeterd worden. Wij hebben daar in het verleden voorbeelden van gezien.

De heer **Van Dijke** (RPF): Wat verstaat de minister onder te zware diensten op een lijntje waar alleen maar twee staven ijzer liggen en een boemeltje rijdt?

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Nee, ik sprak over een te zware techniek. In een aantal gevallen rijdt er een trein, maar dat kan misschien beter een systeem van light rail of een tram-achtige voorziening worden. Dan praat je over het overgaan van een zware treintechniek naar een lichtere tram of light rail-achtige techniek. Dat kan grote voordelen hebben bij de exploitatie.

De heer **Verkerk** (AOV): Verwacht u dat dit bijvoorbeeld tussen Koudum en Leeuwarden zal gebeuren?

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Ik verwacht helemaal niets, want toevallig heb ik daar geen verstand van en ik wil daar ook helemaal geen verstand van hebben. Ik doe dat

soort onderhandelingen niet zelf, maar daar heb ik mensen voor. Ik vind eerlijk gezegd ook niet dat u dat zou moeten proberen. Dat zijn typisch dingen die je uit moet laten onderhandelen door mensen die er echt verstand van hebben.

De heer **Verkerk** (AOV): Ik stel alleen maar een vraag aan u.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Ja, ik verwacht dus niets.

De heer **Reitsma** (CDA): Voorzitter! Ik kan mij voorstellen dat alle wegen worden bewandeld om bij dunne lijnen optimaal personeel en materieel in te zetten. Ik acht de Nederlandse Spoorwegen er zelf toe in staat om die keuzes te maken. Het kernpunt is dat je vanuit een maatschappelijke invalshoek tot de conclusie kunt komen dat die lijnen moeten blijven, ook al zijn zij dun. Als die lijn verdwijnt, en er komt alleen maar een buslijn voor in de plaats, dan heeft dat een negatieve uitstraling voor de werkgelegenheid en voor het maatschappelijk functioneren van zo'n regio.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Dat is toch de reden waarom wij de contractsector gaan invoeren?

De heer **Reitsma** (CDA): U hebt drie punten genoemd waarop verbetering mogelijk is. Daar zijn wij het allemaal mee eens. De kernvraag is of er een trein blijft rijden op de rail die er ligt. Ook al is dat een heel dunne lijn, zo'n regio heeft daar alle belang bij. Maatschappelijk gezien vinden wij het van grote betekenis dat er een trein blijft rijden, ook al is die fors onrendabel.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: De suggestie dreigt te worden gewekt dat ik vind dat alles wat onrendabel is maar weg moet, terwijl u vindt dat alles moet blijven bestaan. De waarheid ligt niet helemaal in het midden. Er moet zoveel mogelijk blijven bestaan, maar in het verleden hebben wij soms ook met heel veel tranen afscheid moeten nemen van een enkel lijntje, omdat er echt geen mens meer in zat. Ik heb vorig jaar zo'n besluit genomen, omdat er echt niemand in zat, en dat heeft de Kamer goedgekeurd. Je moet elkaar wel eerlijk in de ogen kunnen kijken. Ik vind het winst van de nieuwe situatie dat wij inzicht krijgen in de

kostenopbouw en dan ook een afweging kunnen maken. Het zou best kunnen dat wij in een enkele regio samen met andere overheden moeten bekijken wat wij eigenlijk willen. Zodra wij verder zijn met de operatie rond het streekvervoer en de uitvoering van de voorstellen van Brokx en De Boer zijn er misschien andere overheden die hierover gaan.

De heer **Reitsma** (CDA): Dat begrijp ik best, maar ik neem dit kaartje voor mij, waarop heel duidelijk is aangegeven wat de regionale en de stadsgewestelijke lijnen zijn. Ik vind het terecht dat de Tweede Kamer alle aandacht vraagt voor die grote regio's waar die lijnen, ook al zijn het dunne lijnen, van vitaal belang zijn voor de ontwikkeling van zo'n regio. De Kamer krijgt echter niet de zekerheid of de rijksoverheid voor al die regio's wel voldoende middelen uittrekt, zodat wij kunnen zeggen dat het spoorproduct gehandhaafd blijft. Natuurlijk moet het zo efficiënt mogelijk gebeuren. Dat staat niet ter discussie.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: U suggereert nog een keer dat dit niet mijn wens zou zijn. Ik sta echter aan het begin van een onderhandelingsproces. Ik kan u ook precies vertellen hoe ik het onderhandelingsproces in wil gaan. Waar ik precies uitkom, kan ik op dit moment niet garanderen. Er is vorige week een brief van de NS bij ons bezorgd, waarin gemeld wordt: voor 150 mln. per jaar vanaf 1996, mind you, zijn wij bereid alles te blijven rijden, ook alle onrendabele lijnen. Zo wil ik dus niet onderhandelen! Laat ik daarover helder zijn. Als ik dat serieus moet nemen, dan zou dit betekenen dat ik volgend jaar meer betaal dan ik de afgelopen jaren heb betaald. Ik neem dus aan dat er een vergissing in het spel is. Dat lijkt mij niet de bedoeling. Het was de bedoeling dat de contractsector langzamerhand afgebouwd wordt tot een eind-situatie.

De leden kennen deze brief niet. Ik heb hem niet echt serieus genomen. Daarom heb ik hem de Kamer ook niet toegestuurd. Ik denk echt dat het een vergissing is. Op deze manier moeten wij niet onderhandelen. Ik wil de komende tijd heel serieus met de Nederlandse Spoorwegen rond de tafel gaan zitten om alles af te wegen. Ik wil dat wel in de goede

volgorde doen. Men moet niet snel over de band willen spelen.

De heer **Remkes** (VVD): De minister komt nog te spreken over het thema waarover ik wilde interrumperen. Daarom zie ik er nu van af.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): De minister schetst een beeld langs welke lijn naar haar mening die contractsector tot stand moet komen.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Het liefst zie ik die verdwijnen.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Precies. De minister vindt het eigenlijk een sluitstuk binnen het geheel. In dat proces wil zij een aantal drukpunten aanbrengen en zien of zij het goedkoper kan krijgen. Als ik het contract goed gelezen heb, bepalen echter de Nederlandse Spoorwegen welke lijnen op welk moment voorgedragen worden voor de contractsector. Zij heeft helemaal niet de gelegenheid om te drukken.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Ik heb nog een heel jaar de tijd.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): U hebt een jaar de tijd. De NS dragen voor. U kunt dan tegen de Nederlandse Spoorwegen zeggen dat zij nog maar eens op efficiency moeten drukken, maar vervolgens doen zij er niets aan. Na een jaar staat die lijn gewoon bij ons op de agenda. U heeft helemaal niets te drukken met dit contract!

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Dan zeg ik: dat is jammer, maar dan sluit ik met u geen contract af. Dan gaan wij aanbesteden.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Wie is daarvan uiteindelijk de dupe?

Minister **Jorritsma-Lebbink**: In de eerste plaats vermoed ik dat de NS zich niet zo zullen gedragen. Ik ben daarvan overtuigd. De NS hebben er geen belang bij met zo'n houding naar de rijksoverheid te komen. Dat komt natuurlijk in de publiciteit. De NS zijn niet plotseling een bedrijf met gesloten deuren dat geen enkele publieke verantwoordelijkheid meer heeft.

In de tweede plaats merk ik op dat ik zelf kan gaan onderhandelen met de regio om te bekijken wat wij gezamenlijk kunnen doen om meer

reizigers in die trein te krijgen. Dat is overigens ook de eerste verantwoordelijkheid van de Nederlandse Spoorwegen zelf. Kijkt u maar wat op dit ogenblik gebeurt bij een aantal onrendabele lijnen. Zij stellen zelf alles in het werk om een zodanige organisatie te krijgen van het openbaar vervoer in een gebied, dat het wel gaat.

Ten slotte kun je voor de vraag komen te staan of het bedrag dat de NS nu vragen voor die en die lijn een redelijk bedrag is en of wij vinden dat dit bedrag in verhouding staat tot de kosten die gemaakt moeten worden dan wel het aantal passagiers en of het maatschappelijk belang ermee gediend is. Al zouden wij op een gegeven moment nee zeggen, als wij vanuit politieke overwegingen of vanuit sociale overwegingen nog steeds vinden dat die lijn gereden moet worden, dan zal het contract dus gesloten worden.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): De minister gaat voorbij aan mijn punt.

De **voorzitter**: Ik wijs de leden erop dat er nog een tweede termijn komt. Ik zag de interrupties graag wat korter.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Ik probeer een beeld te krijgen.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Misschien mag ik nog wat aanvullen. Je kunt je natuurlijk ook voorstellen dat je een contract afsluit waarin een prikkel is ingebouwd die ertoe leidt dat het voor beide partijen interessant wordt om het beter te gaan doen. Dat soort contractvormen zijn er natuurlijk ook. Incentives geven aan het bedrijf, bijvoorbeeld doordat men er per reizigerskilometer iets meer aan mag overhouden naarmate men meer passagiers vervoert... Dat soort contracten zijn natuurlijk te maken.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Ja, maar...

De **voorzitter**: Nee, mijnheer Van Gijzel. Ik stel voor dat het woord nu aan de heer Van Dijke is. Anders kan ik het nauwelijks meer over de leden verdelen. U hebt al behoorlijk wat interrupties gehad.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Nou, dat valt wel mee.

De **voorzitter**: Welgeteld zes interrupties, mijnheer Van Gijzel.

De heer **Van Dijke** (RPF): Ik heb slechts een vraag over de volgorde van behandelen. Wij hebben het over de bestaande onrendabele lijn; ik weet niet of de minister nog komt te spreken over de door mij opgevoerde eventuele nieuw aan te leggen lijnen die ook als zodanig geduid kunnen worden. Daar komen wij natuurlijk helemaal niet meer aan toe als wij in de contractsfere gaan denken. Of wel?

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Op het moment dat wij nu met nieuwe infrastructuur beginnen, zal van tevoren helder zijn of het infrastructuur is die daarna bijdragen of een contract gaat vragen. Ik kan mij bijna niet voorstellen dat wij heel veel infrastructuur voor spoorvervoer zullen aanleggen die bij voorbaat onrendabel is.

De heer **Van Dijke** (RPF): Maar is het antwoord op de vraag of het maatschappelijk nut als zodanig nog een betekende rol in de discussie zal gaan spelen, ja of nee?

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Ja. Ik kan mij op enig moment best voorstellen dat je ergens infrastructuur aanlegt die in de beginfase wellicht niet volledig rendabel zal zijn. Dat gebeurt in het openbaar vervoer op andere plekken natuurlijk net zo goed, maar ik kan mij bijna niet voorstellen dat je infrastructuur aanlegt waarvan je zegt dat het tot sintjuttentis duurt voordat in de exploitatie van enige rentabiliteit sprake kan zijn of dat dat nooit gebeurt.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Er zijn mensen die een Zuiderzeespoorlijn aan willen leggen.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Ja, maar ik sluit helemaal niet uit dat bijvoorbeeld goederenvervoer op zo'n spoorlijn op wat langere termijn heel rendabel kan zijn.

De **voorzitter**: De heer Rosenmöller had het woord gevraagd.

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): Dank u wel. Ik wacht keurig op mijn beurt. De minister heeft in diplomatieke termen over onze hoofden heen gezegd dat zij niet zo gecharmeerd

was van de brief van de Nederlandse Spoorwegen over die 150 mln., mind you: vanaf 1996. De vraag die ik daarover heb, is deze: die opmerking drukt uit dat zij aan het begin van een onderhandelings situatie met de Nederlandse Spoorwegen staat over de contractsector en de onrendabele lijnen. Datgene wat ik nu allemaal van haar hoor, betekent niets meer of niets anders dan dat wij als Kamer – en waarschijnlijk ook de minister zelf – daar eigenlijk nog niets, maar dan ook echt helemaal niets over weten.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Dat klopt. Er is nog niets aan mij voorgedragen.

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): Precies. Wat is uw reactie op mijn stelling dat wij, daar waar ik – laat ik voor mezelf spreken – gezegd heb dat dit contract en de situatie van de onrendabele lijnen, ook later in te vullen in een contractsector, onlosmakelijk aan elkaar verbonden zijn, daar inzicht in moeten hebben alvorens wij een oordeel kunnen vellen over de verzelfstandiging van de Nederlandse Spoorwegen?

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Ik ben het daar niet mee eens, omdat ik denk dat wat voor oordeel u ook aan het eind over de contractsector zal hebben, uw oordeel over het verzelfstandigingsproces niet zal veranderen, tenzij u terug wilt. Dat zou namelijk betekenen dat de contractsector groter zou zijn dan datgene wat wij de afgelopen jaren en tot nu toe via FOR en de VRONS in onze huidige verantwoordelijkheid aan de NS hebben betaald. Ik moet zeggen dat ik het geheel met u eens ben als de contractsector aan het eind inderdaad die omvang zou hebben, maar dan moeten wij aan het eind van de rit niet zeggen...

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): Maar dat kan dan niet meer.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Jawel. Dat kan wel.

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): Nee, dat kan dan niet meer, want u vraagt ons om vandaag in te stemmen met het contract zoals wij het vandaag bespreken. Als straks uit die contractsector en uit uw onderhandelingen met de NS zou blijken dat daar 37 van die treinseries

in zitten – zoals wij nu via de rapporten tot ons krijgen; dat is meer dan een derde van het aantal treinseries – is dat een geweldig omvangrijke contractsector. Dan kunnen wij daar in relatie tot de principe-uitspraak niets meer aan doen. Ik vind dit een kernpunt in dit debat, omdat het door meerdere woordvoerders naar voren is gebracht, en mijn vraag aan u is deze: wat is uw reactie als de meerderheid van de Kamer – laat ik het dan zo formuleren, want ik heb het voor mijzelf genoteerd en gevraagd, maar er zijn er meer die dat gedaan hebben – zou zeggen: "minister, onderhandel met de Nederlandse Spoorwegen over de onrendabele lijnen; wij en u weten daar nog niets over, omdat de NS over die onrendabele lijnen nog niet bij u is geweest; geef ons inzicht in de situatie van de onrendabele lijnen in een contract – welke lijnen neemt de overheid eventueel over, welke worden onverhoopt uit de dienstregeling gesneden en wat kost het? – om ons vervolgens te laten oordelen over het totaalcluster van contracten, verzelfstandiging plus onrendabele lijnen"? Wat is dan uw reactie?

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Ik kom daar dadelijk heel uitgebreid op terug, met name op de gevolgen die dat standpunt met zich brengt. Mag ik dat doen? Dat zegt dan ook voldoende over de wenselijkheid of onwenselijkheid van een dergelijke uitspraak. Dit is namelijk een tamelijk cruciaal onderdeel van het hele debat van vandaag.

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): Daarom stel ik die vraag als zevende interruptie. Ik heb rustig op mijn beurt gewacht. Er waren veel collega's die vragen stelden over de onrendabele lijnen. Ik had deze vraag in mijn hoofd. De minister is uitgebreid ingegaan op de vragen en de knelpunten daarbij. Mijn conclusie was dat ik in dit debat niet het begin van inzicht krijg hoe het met de onrendabele lijnen gaat. Dat kan de minister goed begrijpen en dat kan zij ook billijken. Op dit moment is dan toch wel in het debat de vraag aan de orde wat de minister zegt op het moment dat de Kamer in meerderheid om dat inzicht vraagt, op termijn, omdat het voor ons van cruciaal belang is, ook voor het oordeel over het totale contract zoals het vandaag voorligt. Nu is het toch,

dunkt mij, het moment om daar een standpunt over te formuleren?

**Minister Jorritsma-Lebbink:** De heer Rosenmöller krijgt dadelijk van mij alle duidelijkheid over wat ik daarvan vind. Overigens is er wel een begin van duidelijkheid. Wij zijn een stuk verder dan zelfs ik een paar maanden geleden was. Wij weten nu waar wij het over hebben. Wij hebben het over 10% van het aantal reizigerskilometers. Wij hebben het over een bedrag van maximaal zo'n 200 mln. Dat is een ander bedrag dan destijds rond de commissie-Wijffels werd genoemd. Dit bedrag is volstrekt anders van samenstelling. Het zit dus ergens tussen wat ik gereserveerd heb en die 200 mln. Misschien is het bedrag dat ik gereserveerd heb wel voldoende. Daar kom ik overigens nog op terug.

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): Voorzitter!...

**Minister Jorritsma-Lebbink:** U krijgt dadelijk een antwoord op de vraag wat de gevolgen zijn als wij het contract niet in laten gaan per 1 januari. Daar moet u dan uw eigen conclusies uit trekken.

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): Dat zullen wij ook doen! Ik doe een laatste poging mijnerzijds. Ik vind het eerlijk gezegd jammer – dat gebeurt onder elkaar ook een beetje – dat lastige vragen naar achteren geschoven worden.

**Minister Jorritsma-Lebbink:** Tja!

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): Dat is een zaak van de minister. Ik vind het heel jammer. Ik nodig haar uit dat antwoord toch nu te geven. Het onderwerp is nu aan de orde. Dat is tot daar aan toe. De minister moet zich het volgende voorstellen. Ik wil overwegen om voor de verzelfstandiging van de Nederlandse Spoorwegen te stemmen. Wat vragen de mensen in Friesland, Drenthe en Groningen dan? Die vragen wat er gaat gebeuren met het lijntje waar zij elke dag op aangewezen zijn.

**Minister Jorritsma-Lebbink:** Daar zou ik wel een antwoord op weten.

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): U misschien wel, maar ik niet.

**Minister Jorritsma-Lebbink:** Ik weet wat ik zou zeggen als ik u was: wij zullen alles in het werk stellen om het lijntje in stand te houden en vervolgens gaan wij wel kijken hoe wij het lijntje meer rendabel kunnen maken.

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): Dat is toch geen zekerheid? Natuurlijk kunt u zeggen dat wij alles zullen doen om te bekijken of wij het lijntje in stand zullen houden. Het is echter bepaald niet uitgesloten dat als gevolg van de onderhandelingen tussen de minister en de Nederlandse Spoorwegen het lijntje straks, onverhoopt, uit de dienstregeling wordt geschrappt. Ik wil hier niet alleen geconfronteerd worden met honderd pagina's contract over de rendabele lijnen. Ik wil ook een contract zien over de onrendabele lijnen.

**Minister Jorritsma-Lebbink:** Dat krijgt u.

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): Dat krijg ik. Ik wil een oordeel vellen over de verzelfstandiging van de Nederlandse Spoorwegen op het moment dat ik inzicht heb in de rendabele lijnen en op het moment dat ik inzicht heb in de onrendabele lijnen. En dat, minister, is niet te veel gevraagd!

De **voorzitter:** De minister heeft aangekondigd dat zij hier uitgebreid op terugkomt. Ik stel nogmaals aan de leden voor niet te veel te interrumperen.

De heer **Van Gijssel** (PvdA): Volgens mij zit er in één zinnetje, dat een beetje weg dreigt te vallen, een kernpunt van het debat. De minister stelde net dat wanneer de onrendabele sector zodanig groeit dat het boven een bepaalde marge uitkomt, dit grond kan zijn om het contract op te zeggen.

**Minister Jorritsma-Lebbink:** Nee.

De heer **Van Gijssel** (PvdA): U zei dan kan het contract...

**Minister Jorritsma-Lebbink:** Nee. Dan is de operatie mislukt en dan heb ik instrumenten. Dat heb ik gezegd. Daar kom ik dadelijk op terug.

De heer **Van Gijssel** (PvdA): Dat

betekent dus dat het contract geen bestaansrecht meer heeft. De minister reserveert daarmee in de kern een positie voor zichzelf die zij niet aan de Kamer kunt.

**Minister Jorritsma-Lebbink:** Nee.

De heer **Van Gijssel** (PvdA): Ja, zeker!

**Minister Jorritsma-Lebbink:** Vindt u het erg als ik mijn verhaal afmaak, om te laten zien waar het over gaat? Zal ik het u op papier laten sturen? Dan leest u het maar en dan kunnen wij verder gaan.

De **voorzitter:** Ik stel voor dat de minister nu verder gaat met haar betoog. Ik merk dat de leden steeds vragen willen stellen. Ik zie echter ook het lijstje met de vragen die de minister wil beantwoorden. Daarbij zal ongetwijfeld op de hoofdpunten worden ingegaan.

De heer **Van Gijssel** (PvdA): Nee, de minister sprak die zin tussendoor uit. Ik vind die van vitale betekenis. Wij worden in de situatie gezet, in te stemmen met het contract zonder de onrendabele sector te kennen. Stel dat die tegenvalt, dan is er voor de Kamer geen positie meer om op basis van die tegenvallende contractsector het contract op te zeggen. De minister reserveert die positie wel voor zichzelf.

**Minister Jorritsma-Lebbink:** Nee.

De **voorzitter:** Als er ook op bijzinnen wordt geïnterrupteerd, wordt het te veel. Ik stel voor dat de minister haar betoog vervolgt.

**Minister Jorritsma-Lebbink:** Voorzitter! Ik heb zoëven een aantal manieren genoemd om ervoor te zorgen dat kan worden gesproken van een verbeterde en rendabeler exploitatie. Eerlijk gezegd ga ik ervan uit dat NS er alles aan zal doen om onrendabele zaken rendabel te maken. Dan zal er iets overblijven. In mijn ogen is dat op dit moment waarschijnlijk minder dan in de ogen van degene die het contract aan wil gaan; dat is normaal bij onderhandelingen.

De bestaande vorm van het openbaar vervoer zullen wij niet altijd en hoe dan ook en precies veilig kunnen stellen. Wij gaan ervan uit dat het openbaar vervoer beter

zal worden. Ik wil de contractsector dan ook mede gebruiken om structurele verbetering aan te brengen. Dat kan soms resulteren in het toepassen van andere technieken dan de trein, al is dat niet mijn eerste doel. Afhankelijk van de specifieke regionale situatie zal er dan sprake zijn van de trein, de bus, light rail, soms vraagafhankelijk vervoer, en dat is soms weer de trein. Ik stel daarbij nadrukkelijk vast dat er ook in genoemde situaties steeds sprake zal zijn van goed, aan de omstandigheden aangepast openbaar vervoer, dus van maatwerk. Als dat om meer financiële middelen vraagt dan op dit moment voorzien, bestaat daar uiteraard de mogelijkheid toe. Maar dat zal ten nadele gaan van de middelen voor de infrastructuur; laat ik daar ook heel helder over zijn. Toen het kabinet zijn standpunt over het advies van de commissie-Wijffels bepaalde, is besloten om datgene wat overbleef uit de exploitatie over te hevelen naar de infrastructuur. Als aan het eind van de rit blijkt dat de exploitatie iets meer geld vergt, gaat er een stroom terug. Dat vind ik niet wenselijk, maar het kan wel een gevolg van beleidskeuzen zijn. In de huidige situatie kunnen extra middelen voor de exploitatie dus ten koste van het investeringsbudget gaan.

De heer **Remkes** (VVD): Zegt de minister nu dat zij, rekening houdend met de mogelijkheid in een enkel geval om systemen te wijzigen en de efficiency te verbeteren, na harde onderhandelingen, bereid is om de bedragen die de essentie van de voorziening moeten garanderen te zijner tijd eventueel beschikbaar te stellen, even los van de omvang daarvan?

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Ja, natuurlijk. Daar zeg ik volmondig "ja" op. In het kabinetsstandpunt Wijffels is afgesproken om, zodra het mogelijk is, minder in de exploitatie te steken, dus minder te subsidiëren, en meer in de infrastructuur. Dat geldt voor de komende tijd en zelfs al voor de overgangperiode; alleen halen wij het daarvoor helaas niet, omdat het overgangscontract iets duurder is geworden. Ik herinner mij nog dat de heer Reitsma er zeer blij over was. Het doel was om meer te investeren. Als nu blijkt dat er iets meer nodig is om de exploitatie rond te krijgen, gaat dat gedeeltelijk ten

koste van infrastructuur-investeringen. Natuurlijk is het wenselijk om in de jaren daarna een ultieme poging te doen om de investeringsbegroting weer op orde te krijgen en liefst uit te breiden. Sterker nog, als ik dat moet doen omdat ik nu eenmaal wat meer aan de exploitatie moet uitgeven, is de stimulans des te groter om de investeringsbegroting te verruimen. Ook zonder dat moeten wij trouwens proberen om de investeringen te vergroten, maar in dit geval is het heel duidelijk dat ik daartoe bereid moet zijn, als de verschuiving die wij hebben afgesproken bij het bepalen van het kabinetsstandpunt Wijffels niet voor 100% kan plaatsvinden. Anders zou ik bij voorbaat zeggen dat ik niet bereid ben om bijvoorbeeld zo'n contract op een goede manier af te sluiten. Dat lijkt mij ook geen goede weg.

De heer **Van Gijssel** (PvdA): Het is wat vreemd, want u begon uw verhaal met de mededeling dat de groei van de Nederlandse Spoorwegen wordt veroorzaakt door realisering van de investering van Prorail, en dat de investeringen in de komende jaren doorgaan met het Tweede tactisch pakket. De investeringen zijn, met andere woorden, de basis voor de toekomstige kostendekkendheid van de Nederlandse Spoorwegen.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Ja.

De heer **Van Gijssel** (PvdA): Bij gebrek aan middelen voor de exploitatie voor de afdekking van de contractsector grijpt u dus uit de investeringen. U ondergraaft dus structureel de kostendekkendheid van het Nederlandse spoorwegnet. Dat betekent dat daarmee opnieuw lijnen afgestoten zullen worden, de contractsector groter zal worden en de greep in de investeringen weer zal stijgen, waarmee de contractsector weer groter wordt.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Het is iets te makkelijk om onmiddellijk die directe link te leggen. In de eerste plaats hebben we te maken met instandhoudingskosten, waar je ook nog eens heel kritisch naar kunt kijken. In de tweede plaats hoort er ook een rechtstreeks belang bij de Nederlandse Spoorwegen te zijn, om die contractsector zo klein mogelijk te houden. Laten wij eerlijk zijn: ook

de NS moet een belang hebben om niet zo verschrikkelijk veel aan te bieden en om zelf eerst die rentabiliteitsslag te maken. Immers, op het moment dat de NS heel veel gaat aanbieden bij de rijksoverheid, heeft dat ook gevolgen voor de investeringen.

De heer **Van Gijssel** (PvdA): Zeker, maar in die methodiek zijn de Nederlandse Spoorwegen niet de dupe, want die krijgen alleen maar een krimpnet dat wel rendabel is. Maar uiteindelijk wordt de prijs daarvoor betaald door de overheid, door de belastingbetaler.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Nee, sterker nog: dan zouden wij die lijntjes, waar nauwelijks reizigerskilometers op zitten en ook nauwelijks winst te halen is, tegen veel betaling aan de NS in stand moeten houden ten koste van rendabele investeringen in stukken van het railnet waar heel veel mensen in de trein zullen stappen en een rendabele exploitatie te realiseren is. Dat kan nooit de wens van de Nederlandse Spoorwegen zijn en ik durf u te garanderen dat dit ook niet de wens is van de Nederlandse Spoorwegen.

De **voorzitter**: Ik wijs erop dat interrupties bedoeld zijn voor vragen en een tweede termijn voor een nieuw betoog. Ik verzoek de minister haar beantwoording te vervolgen.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Voor de goede orde merk ik op dat wij inmiddels hebben vastgesteld – dat gaat een stuk verder dan wij een paar maanden geleden waren – dat NSR op grond van het contract maximaal zo'n 35 treinseries mag aanbieden. Ik zeg nog eens "maximaal", want ik beschouw dat getal als een bodem voor slechtweersituaties. Daarom ga ik ervan uit dat de NS in werkelijkheid ook een aanzienlijk kleiner aantal dan de 35 zal aanbieden in de contractsector.

Over de vraag of die 80 mln. toereikend is, heb ik al het nodige gezegd. Overigens geeft wat mij betreft de vervoersgroei van ook dit jaar aanleiding te verwachten, dat NSR meer uit de markt kan halen dan tot nu toe in het treinseriemodel is geraamd. Ik ben er ook van overtuigd dat er vóór 2000 nog forse efficiencywinsten gerealiseerd moeten worden. Door nogal wat partijen, ook door mijzelf, zijn

inderdaad vraagtekens gezet bij de kostenberekening, met name wat betreft de gehanteerde return on investment van 10% in het model, waarvan ook ik vind – ik las vandaag nog dat de heer Rinnooy Kan daar een opmerking over maakte – dat dit niet terecht is. Maar ik vind dat dit zaken zijn waarover je juist moet onderhandelen en daarom heb ik het gevoel dat er nog enige onderhandelingsruimte is.

Misschien mag ik een blik werpen op de wat langere termijn. Als in de praktijk zou blijken dat NSR in strijd met het kabinetstandpunt te veel kosten afwentelt op de rijksoverheid – ik kom daarmee tevens bij de opmerking van de heer Rosenmöller, dat wij dan niet meer van het contract af zouden kunnen – dan beschik ik natuurlijk vanaf 2000, na de overgangssituatie, nog wel degelijk over een aantal mogelijkheden om NSR bij te sturen. Ik kan bijvoorbeeld met een gedifferentieerde infraheffing de winsten op de rendabele lijnen afromen ten behoeve van de contractsector onrendabele diensten. Maar ook kan ik de infraheffing zo hoog maken, dat spoorwegvervoerders met hun hele dienstverlening weer afhankelijk worden van de overheid, omdat zij alles moeten aanbieden voor contracten. Dat kan, maar ik vind dat wel een heilloze weg. Laat NS Reizigers dat vooral niet over zich afroepen door onverstandig om te gaan met de contractsector onrendabele diensten.

Ik denk dat de heer Rosenmöller zich goed moet realiseren, dat de Europese richtlijnen, die gericht zijn op een gezonde bedrijfsvoering, ons voorschrijven dat wij wel contracten moeten afsluiten met NS over openbare dienstverlening en dat wij niet meer ten langen leste datgene vol kunnen houden wat wij tot nu toe hebben gedaan. De oude situatie moet dus sowieso gewijzigd worden. Ik denk dat ik nog steeds voldoende instrumenten voor slecht weer heb, om het zo eens te zeggen.

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): Voorzitter! Ik heb hiermee misschien nog maar een begin van een antwoord op mijn vraag gekregen. Waar het bij mijn interruptie om ging, is dat ik hier constateer dat wij het, met alle opmerkingen die je kunt maken over de belangen van de overheid bij een grote of kleine of geen contractsector of over de

belangen van de Nederlandse Spoorwegen bij een grote of kleine of geen contractsector, niet weten. We weten maar zeer beperkt dat het mogelijkwijds uit een bepaald deel van het aantal reizigerskilometers gaat en wij weten iets over de bandbreedte van de prijs. Maar daarmee weten wij bij lange na nog niet wat dit betekent voor maximaal die 35 of 37 treinseries. Mijn vraag aan u, waar ik nu echt een antwoord op hoop te krijgen, was: Wat zou u als minister zeggen of doen, hoe zou u reageren, als de meerderheid van de Kamer zou zeggen: minister, het gaat in dit verzelfstandigingstraject om rendabele en onrendabele lijnen; wij wensen ook informatie over de onrendabele lijnen te hebben alvorens een oordeel te kunnen vellen over het contract dat voorligt?

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Ik zal u melden welke gevolgen het heeft als wij het contract niet laten doorgaan. Want dat is ook voor u van belang om een eindconclusie te kunnen trekken.

Als de meerderheid van de Kamer als haar mening zou uitspreken dat het contract niet per 1 januari in werking moet treden, dan moet u het voor het gehele contract laten gelden, want alles heeft met alles te maken. Ik zou het onwenselijk vinden als er een deel van het contract zou worden afgesplitst, bijvoorbeeld alleen het reizigersdeel. Dat zou heel onwenselijk zijn. Zoals u weet, kan, als ik het contract niet laat ingaan, weer over alles onderhandeld worden. Dus er is niet per saldo sprake van winst voor de rijksoverheid. Een aantal onderdelen van het contract, met name die onderdelen die betrekking hebben op de relatie met de taakorganisaties, hebben terugwerkende kracht tot 1 januari 1995. Zo is het nu geformuleerd. Als goedkeuring aan het contract wordt onthouden, betekent dat dat daaraan de financiële en inhoudelijke basis voor de bedrijven die als voornaamste taak hebben de aanleg en instandhouding van de infrastructuur en de toedeling, komt te ontvallen. Het in stand houden van het contract met uitzondering van de afspraken over het reizigersvervoer is dus ook geen haalbare optie. Het betekent namelijk dat de gehele financiële en inhoudelijke samenhang van de operatie verloren gaat. Verzelfstandiging beoogt immers een nieuwe verdeling van de verantwoordelijk-

heid tussen alle betrokken partijen: de overheid zelf, de nieuw gecreëerde taakorganisaties binnen de NS, de NS-vervoerbedrijven en de andere marktbedrijven binnen de NS. Juridisch betekent ook het afsplitsen van het reizigersdeel dat zal moeten worden teruggevallen op de dan weer herlevende exploitatie-overeenkomst en ronscontract, zoals dat voor de verzelfstandigingsoperatie bestond. Dat contract regelde veel meer dan alleen het reizigersvervoer en dus behoort dat er ook bij. Zo werd ook een financiële bijdrage geregeld voor een deel van de taken die nu inmiddels door de taakorganisaties worden uitgevoerd en waarvoor het nieuwe contract een nieuwe regeling geeft.

Met andere woorden, als wij terugvallen, vallen wij ook terug tot 1 januari 1995 en zullen wij over het gehele contract, ook voor het lopende jaar, opnieuw moeten onderhandelen.

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): Met alles respect voor de aanloop, maar dat lijkt mij eerlijk gezegd niet zo ernstig. Dan vallen wij terug naar de situatie van voor 1 januari 1995. Als u ons over een aantal maanden, waarschijnlijk geen twee, de situatie van de onrendabele lijnen kunt voorleggen, waarover u met de Nederlandse Spoorwegen nog een contract moet sluiten, zodat wij ook inzicht hebben in wat er met die onrendabele lijnen gebeurt en tegen welke prijs, vind ik dat u op dat moment van ons kunt eisen dat wij een oordeel geven. Daar hebt u ook recht op. Want het gaat mij er niet om de zaak te vertragen,...

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Maar dat gebeurt dus wel. Op het moment dat u mij terugstuurt, ontstaat er automatisch vertraging. Want dan gaat het overgangscontract niet in.

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): Nee, ik zeg dat het doel voor mij niet is, te vertragen. Het gaat mij erom dat er een zorgvuldige besluitvorming plaatsvindt, die inzicht geeft in de rendabele en de onrendabele lijnen. Als het voor de Kamer zo belangrijk zou zijn dat heden, of deze week of in ieder geval deze maand niet tot besluitvorming in positieve zin over het voorliggende contract kan worden overgegaan, dan is het toch niet zo ernstig dat wij terugval-



len tot de situatie van voor 1 januari 1995...

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Ach, het kan een paar honderd miljoen kosten.

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): ...als je het afweegt tegen de verantwoordelijkheid die je als individuele parlementariër moet nemen en die wij hier, denk ik, allemaal even serieus belijden, ook met betrekking tot die onrendabele situatie. Ik denk dat het spoor iedereen even na aan het hart ligt. Je moet iedereen in de ogen kunnen kijken als het gaat om de consequenties daarvoor.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Mag ik u een tegenvraag stellen? Stel dat er aan het einde van de rit een contract ligt à raison van 150 mln. per jaar, zoals nu aan ons aangeboden. Stel dat ik ook op mijn begroting aangeef dat ik dat ga doen. Ik breng verschuivingen aan in de infrastructuur. Stel dat de Kamer vervolgens zegt: dat vinden wij niet zo'n mooi contract. Wat betekent dat dan? Moet ik dan gaan heronderhandelen over het basiscontract? Ik denk van niet. Ik denk dat u mij altijd zult terugsturen om te onderhandelen over het deel dat in het contract moet zitten. Ik kan mij eigenlijk geen situatie voorstellen waarin u, als het contract over de onrendabele diensten is afgerond, nog een discussie wilt over het basiscontract. Dat geldt zelfs als u het niet eens bent of als de Kamer het in meerderheid niet eens is met datgene wat ik daarin heb afgesproken. De Kamer zou mij naar de onderhandelingstafel kunnen terugsturen, de Kamer zou mij een motie aan de broek kunnen doen, de Kamer zou een amendement bij de begroting kunnen indienen waarin wordt voorgesteld om er meer geld voor uit te trekken of om meer te rijden. Maar dan nog kan ik mij nauwelijks voorstellen dat u met betrekking tot het basiscontract, waarover wij het vandaag hebben, tot een andere conclusie komt.

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): Ik wil die vraag graag beantwoorden. Uw reactie aan het adres van enkele collega's was al duidelijk. In september 1993 heeft de hele Kamer, behalve de fractie van GroenLinks, ja gezegd tegen het kabinetsstandpunt Wijffels. Je ziet welke reacties de

uitwerking bij u en sommige collega's oproept. Die collega's komen tot standpunten die in ieder geval u niet had verwacht als uitwerking van het kabinetsstandpunt. Zo gaat het ook met dit contract. Op het moment dat je hier ja tegen zegt, is de speelruimte beperkt om met betrekking tot onrendabele lijnen nog iets te veranderen of om u terug te sturen naar de onderhandelingstafel. Er moet inzicht worden verkregen in een situatie waarin er een route is geformuleerd voor de rendabele lijnen en er nog geen route is geformuleerd voor de onrendabele lijnen. Dat zou u als voormalig ervaren parlementariër moeten weten. Dat meen ik in alle ernst.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Mag ik vragen welke grotere speelruimte de Kamer heeft als zij het contract nu niet goedkeurt?

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): Ik wil als volksvertegenwoordiger verantwoording afleggen aan de mensen die niet alleen zijn aangewezen op de rendabele trein. Wij zullen hierover trouwens niet van mening verschillen. Wij hebben terechte zorgen over de onrendabele lijnen. Dan gaat het om de mensen die wonen in dat groene gebied, in de schil van Nederland. Die lezen ook de krant, maar niet van A tot Z. Die kennen dit contract niet. Zij hebben Reitsma, Van Gijzel, mij en de anderen gekozen om dat te beoordelen.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Daar hebben zij hartstikke spijt van!

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): Niet als je volhoudt, maar wel als je niet volhoudt!

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Dank u voor uw steun!

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): Nogmaals in alle ernst, als wij daar geen inzicht in hebben, kan er geen fatsoenlijk oordeel over dit totale mega-project worden geveld.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Ik ben het daar niet mee eens. Het is natuurlijk aan de Kamer om ten finale dat oordeel te vellen. Dat u die opvatting heeft, mag zo zijn. Maar ik durf te beweren dat wij over 90% van alles waarmee wij bezig zijn nu

al duidelijkheid hebben. Ik ben ervan overtuigd dat met een goede inzet van mijn kant en zeker ook van de kant van de NS – en ik verwacht niet anders dan dat ook van die kant een goede inzet wordt gepleegd – ook voor het overige deel tot een bevredigende oplossing kunnen komen. Ik kan slechts zeggen dat mijn inzet zal zijn om dat goed te doen en om dat zodanig te doen dat de onrendabele lijnen in het algemeen gewoon in stand blijven. Dat zeg ik verkeerd. Ik wil graag dat zo min mogelijk onrendabele lijnen onrendabel blijven en zoveel mogelijk lijnen rendabel worden. Voor zover het in mijn macht ligt, zal ik dat op een goede manier vastleggen in het contract. Uiteindelijk zal men mij daarop moeten afrekenen: doe ik het goed of niet?

De heer **Van Dijke** (RPF): Voorzitter! De minister zei: als het ingaan van het contract een paar maanden wordt uitgesteld, de tijd die nodig is om helderheid te krijgen over het totaal en dus ook over de onrendabele lijnen, kan dat misschien wel een paar honderd miljoen kosten. Ik heb in eerste termijn al expliciet gevraagd naar de financiële consequenties van een paar maanden uitstel.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Ik kan dat niet precies overzien. Ik moet dan namelijk terug naar de situatie van vóór 1 januari 1995. Het is een contract met terugwerkende kracht. Bovendien gaat de overgangssituatie dan niet in, en dat is nogal wat. Dat moet men zich ook realiseren. Wij hebben nu in het overgangscontract een aflopende rijksbijdrage geregeld. Die gaat dan dus niet in. Dit betekent dus dat de rijksbijdrage op het huidige niveau zal moeten blijven.

De heer **Van Dijke** (RPF): Maar toch is er voor u reden om te zeggen: het kost een paar honderd miljoen. Dat cijfer moet wat harder worden.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Ik zeg nogmaals dat het contract dan niet geldt. Wij zullen dan nieuwe onderhandelingen moeten voeren en nieuwe berekeningen moeten maken. Ik kan dat niet zomaar even zeggen.

De heer **Reitsma** (CDA): Het is aardig dat de minister de gevolgen schetst van de situatie dat het contract niet per 1 januari a.s. ingaat.

Maar dat is niet de hoofdvraag. De minister geeft namelijk aan welke gevolgen dat gedurende één jaar heeft. Wij staan nu echter voor de vraag welke gevolgen het contract voor een reeks van jaren heeft. Het is niet onterecht dat de Kamer zicht wil hebben op de effecten ervan gedurende een reeks van jaren. Ik geloof best in de forse inzet van de minister op dit punt. Dat is ook mooi, maar het gaat erom dat de Tweede Kamer het totaal moet kunnen beoordelen. Als het aanvullende contract over de onrendabele lijnen straks volgens de Kamer toch onvoldoende is, dan kan dat tot gevolg hebben dat de Kamer zegt: in het basiscontract moet een ander uitgangspunt worden geformuleerd ten aanzien van de bodemregeling. Die twee zaken hangen voor 100% met elkaar samen voor het kunnen beoordelen van het totaal.

**Minister Jorritsma-Lebbink:** De Kamer kan vandaag tegen mij zeggen: wij vinden dat de bodemregeling in het overgangscontract niet goed is en gaat u maar heronderhandelen. Ik durf de Kamer dan te garanderen dat dit geld kost. Dat mag ook, want de huidige onderhandelings situatie kost ook geld. Het overgangscontract is immers niet voor niks zo geformuleerd als het is geformuleerd. De Kamer moet beoordelen of het huidige contract, inclusief de bodemregeling, goed is. De bodemregeling heeft ook te maken met hetgeen de rijksoverheid de komende jaren nog zal betalen. Als die bodemregeling omhoog moet, gaat natuurlijk ook het met het overgangscontract gemoeide bedrag omhoog. Het is maar zeer de vraag of dat vervolgens een rechtstreekse relatie heeft met de onrendabele lijnen. Dat zou kunnen. Maar het zou ook kunnen dat ik in het contract inzake de onrendabele lijnen aanvullende afspraken maak over de bodem.

De heer **Reitsma** (CDA): Voorzitter!...

De **voorzitter:** Wilt u wel korter interrumperen, want uw interrupties zijn echt te lang?

**Minister Jorritsma-Lebbink:** Voorzitter! Mag ik er eerst nog iets aan toevoegen? Als ik zeker wist dat ik binnen twee maanden een uitonderhandelde contractsector aan

de Kamer zou kunnen voorleggen, dan zou ik er geen enkel probleem mee hebben om nog eens aan de NS te vragen, dat twee maanden op te schuiven. Maar voor het goed uitonderhandelen van een contractsector die duurzaam is, waarbij wij niet elke keer over één lijntje hoeven te praten maar dit ook in groepen kunnen bekijken, heb ik meer voorbereidingstijd nodig. Dan zeg ik dat ik ook nog een klein beetje rekening wil houden met de situatie waarin de Nederlandse Spoorwegen zich nu bevinden. Ik moet er, eerlijk gezegd, niet aan denken dat ik dan weer helemaal opnieuw zou moeten beginnen. Maar je kunt eigenlijk niet anders als je zegt dat je veel meer tijd nodig hebt. Dan gaat het pas echt heel veel later dan per 1 januari in. In dat geval kun je de huidige situatie bij de NS niet laten voortbestaan. Dat brengt mij ook in een prisoners' dilemma. Daarover wil ik geen misverstand laten bestaan.

De heer **Reitsma** (CDA): Voorzitter!...

De **voorzitter:** Ik wijs de leden erop dat wij nu al meer dan 45 minuten aan interrupties kwijt zijn. Ik vind het prima, maar zo komen wij natuurlijk nooit tot een goed einde.

De heer **Reitsma** (CDA): Voorzitter! Ik was bezig, maar de minister nam het over.

De **voorzitter:** Dat kan ook.

**Minister Jorritsma-Lebbink:** Ik dacht, eerlijk gezegd, dat ik een termijn had.

De **voorzitter:** Ik vind wel dat ook uw interrupties korter moeten zijn, mijnheer Reitsma.

De heer **Reitsma** (CDA): Ik zal een poging doen.

De **voorzitter:** Nee, niet een poging, maar u doet het!

De heer **Reitsma** (CDA): Dat doe ik. De CDA-fractie heeft niet gezegd dat de bodemregeling anders moet. Ik zeg alleen dat wij pas als wij het contract over de onrendabele lijnen krijgen, kunnen bezien of dat onderdeel ook in het basiscontract moet worden gewijzigd. Ik pleit ervoor om het geheel op tafel te hebben alvorens een definitief oordeel te moeten geven.

**Minister Jorritsma-Lebbink:** Het is buitengewoon interessant. Stel dat u aan het eind van de rit zegt: de contractsector staat mij niet aan en dus vind ik dat de bodemregeling omhoog moet. Dan is het gewoon een communicerend vat. De contractsector wordt dan misschien wel iets goedkoper, maar de bodemregeling wordt dan duurder. Wat dat betreft, zal het naar mijn gevoel nooit een direct gevolg kunnen hebben voor het basiscontract.

De heer **Poppe** (SP): Volgens mij zit er een nog grotere adder onder het gras. U zegt dat het gaat om 90%; dat is duidelijk. Van de 10% die onduidelijk is, is het de vraag, hoe onrendabel is. Het gaat immers niet alleen om de schil, maar ook om de korte trajecten in de Randstad, dus om het spitsverkeer. Volgens NS hoort dat bij de contractsector. Een volgend adertje onder het gras heeft er mee te maken dat onder een publieke zaak ook de infrastructurele heffing valt. Duitsland is boos dat Nederland die heffing niet heeft, maar na 2000 zal het toch waarschijnlijk wel gaan gebeuren.

**Minister Jorritsma-Lebbink:** Misschien.

De heer **Poppe** (SP): En dan is de vraag natuurlijk, hoe onrendabel dan nog is. Dan zou het wel eens veel minder dan 90% kunnen worden. Maar dan is alles al geschied, dan is er geen weg meer terug. Wat gaat het kosten?

**Minister Jorritsma-Lebbink:** Ten eerste is het een bedrijf dat voor 100% in handen is van de rijksoverheid. Als het bedrijf gigantische winsten gaat maken, is de overheid daar als aandeelhouder altijd nog bij, en krijgt daarvan meestal ook wel iets terug, wat weer kan worden gebruikt voor investeringen in het openbaar vervoer, bijvoorbeeld bij het afsluiten van contracten met de Nederlandse Spoorwegen. Zo werkt dat natuurlijk wel. Het zou mij welkom zijn, hoor, als ze met winst gingen draaien, maar dan wel graag op de enige manier waarop dat mogelijk is. McKinsey heeft namelijk klip en klaar aangetoond dat de enige manier waardoor NS ooit veel geld kan gaan verdienen, is ervoor te zorgen dat er èn veel treintjes rijden, èn dat er in die treintjes ook nog

ontzettend veel mensen zitten. Dat is de enige manier om veel geld te verdienen.

De heer **Poppe** (SP): Dat is geen antwoord op mijn vraag. Wordt, als de infrastructuurheffing er komt, niet meer dan 90% onrendabel? Er moet dan meer geld bij van de overheid, maar we hebben dan niets meer te vertellen over de dienstregeling of de tarieven. Dat is het probleem.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Mijn doel is, zo min mogelijk geld rond te pompen. Anders had ik onmiddellijk moeten doen wat de Duitsers hebben gedaan: invoering van een heffing op de infrastructuur. Dat betekent dat de rijksoverheid geld had geïnd, en vervolgens had ze dat weer in de vorm van subsidies aan NS gegeven. Dat was een mogelijkheid geweest. Wij hebben daar niet voor gekozen; wij hebben gezegd dat we dat in elk geval tot het jaar 2000 niet doen. Ik vind dat we daarna gewoon moeten kijken wat wijsheid is. Het is niet mijn doel, in 2000 te zeggen: nu gaan we dat wèl doen, want dan is alles onrendabel. Nee, natuurlijk niet! Het doel is, op een zodanige manier te werken dat dit niet gebeurt, zodat we niet gaan rondpompen.

De heer **Remkes** (VVD): Wat ik voor mijn oordeelsvorming belangrijk vind, is het volgende. De minister heeft net aangegeven dat een termijn van twee maanden naar alle waarschijnlijkheid niet lukt. Hoe stelt zij zich de procedure voor? Omstreeks de jaarwisseling zal het verzoek van de Nederlandse Spoorwegen komen, zo is aangegeven. Vervolgens wordt er onderhandeld. Ik neem aan dat dan ook het totaalpakket van de groene sector aan de orde is. Dat hoeft toch geen maanden te duren?

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Mijn inschatting is dat ik in de loop van het voorjaar een behoorlijk zicht heb op de consequenties. Voor 1 januari zal het verzoek van NS worden aangeboden; daarna moet er een accountantscontrole op de cijfers worden gepleegd. Dan gaat overleg plaatsvinden, ook met de regio, om te bekijken wat we kunnen verbeteren. Na onderhandelingen daarover leidt dat op enig moment tot een uitkomst. Het is niet mijn wens om daarmee langer te wachten dan

nodig is. Ik voel er niet veel voor om gedwongen door de klok een slecht contract af te sluiten.

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): Met alle respect: u zegt dat een periode van twee maanden overkomelijk zou zijn geweest. U zou dan naar NS zijn gegaan met de vraag of een uitstel van twee maanden mogelijk was. U zegt verder dat u in de loop van het voorjaar daar waarschijnlijk goed zicht op zult hebben. Dat mag dus betekenen dat grofweg, dus niet gekeken op een paar weken, op 1 mei of 1 juni die zekerheid daaromtrent ontstaat. Als een termijn van twee maanden voor u een overkomelijk probleem is, en u merkt aan de Kamer dat zij iets verder wil gaan – inzicht in de contractsector, wat vier à vijf maanden duurt – zou u dan toch nog eens willen overwegen de Kamer op dit punt tegemoet te komen?

Minister **Jorritsma-Lebbink**: U moet uiteindelijk tot een conclusie komen. Maar waar ik verdraaid weinig voor voel is, omdat ik verschrikkelijk veel haast heb om de contractsector zo snel mogelijk rond te krijgen, aangezien er nog geen goedkeuring is van het basiscontract, om met het zwaard in mijn nek naar de Nederlandse Spoorwegen te worden gestuurd. De Kamer moet aan het eind afwegen of zij dat een verantwoorde beslissing vindt. Ik ben er echt van overtuigd dat aan het basiscontract niets zal veranderen, welke opvattingen er aan het eind over de contractsector ook zullen liggen. De Kamer zal de contractsector uiteindelijk moeten beoordelen met betrekking tot vragen zoals hoe die sector er uitziet, wat er voor gaat rijden en welke middelen de minister daarvoor beschikbaar stelt. De vragen hebben op zichzelf geen directe relatie met het basiscontract.

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): Omdat ik niet weet hoe die contractsector er uitziet, kan ik ook niet beoordelen of dat in mei van invloed is op dat basiscontract. Natuurlijk moet de Kamer de afweging zelf maken, maar misschien kan de minister zich ook iets voorstellen bij een Kamer die niet alleen inzicht wil hebben in de rendabele lijnen maar die ook inzicht wil hebben in de onrendabele lijnen, waarvoor zij dan

in politieke zin van de minister een prijs vraagt.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Zeker. Ik wijs erop dat wij vandaag al 200% meer inzicht hebben in hetgeen er aan eisen en vragen op tafel ligt vergeleken met een paar maanden geleden. Overigens was het niet mogelijk om eerder over de contractsector te onderhandelen dan nadat het overgangcontract gereed was. Je moet eerst overeenstemming over dat contract hebben om werkelijk te kunnen beginnen met onderhandelingen over de contractsector. Je kunt in het kader van de contractsector en wat aangeboden gaat worden, alleen spreken over datgene wat niet al in het overgangcontract verder is geregeld. Ik denk aan de relatie met de reductie met 15% van het aantal plaatskilometers. Vervolgens was het nodig om duidelijkheid te verkrijgen over de kostentoerekening per treinserie. Dat werk kon ook pas in gang gezet worden nadat wij duidelijkheid hadden over de overgangssituatie. Ook al had ik het gewild, het was niet mogelijk geweest om nu al over een afgerond pakket te beschikken. Niettemin onderschrijf ik op zichzelf het belang om zo snel mogelijk duidelijkheid te krijgen over de contractsector. Overigens moet ik erop wijzen dat ik nooit aan de Kamer heb gemeld dat ik voor 1 januari een afgeronde contractsector gereed zou kunnen hebben.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Ook de Kamer moet dat zwaard niet in zijn nek voelen. In dat opzicht zitten wij precies in een contrapositie ten opzichte van die welke de minister schetst. Ik geloof dat er wel degelijk een relatie is met het contract. De aanbidding van de NS om voor 150 mln. het gehele net te rijden met een reductie van 10% tot 15% plaatskilometers, heeft alles te betekenen voor artikel 7 in bijlage 10. In dat opzicht is er een directe relatie met het aangeboden produkt. Wat belangrijker in dit kader is, is de betekenis van de datum. Het contract zou eigenlijk in februari 1994 aan de Kamer zijn aangeboden met de intentie om 1 januari 1995 ermee aan de gang te gaan. Dat is niet gelukt door vertraging in de onderhandelings sfeer. Vervolgens is een nieuwe datum geïntroduceerd, namelijk 1 december 1995. Die is verschoven naar 31 december 1995.

Het is dus op zichzelf een arbitraire datum. Als de minister nu tegen ons zegt dat het niet halen van die datum honderden miljoenen gaat kosten, dan vraag ik mij af of het wel zo verstandig was om zo'n fatale datum in het contract op te nemen.

Overigens is het in dat kader wellicht wel zo verstandig om die honderden miljoenen in de knip te houden en goed te kijken naar het aanbod van de NS met betrekking tot die 150 mln., want dan ben je nog goedkoper uit.

**Minister Jorritsma-Lebbink:** Voorzitter! Misschien zei de heer Van Gijzel het zonet correct. Het contract over de onrendabele lijnen is natuurlijk een aanvullend contract en gaat dus onder meer over dingen die meer zijn dan datgene wat in het basiscontract geregeld is. Maar wij kunnen bepaald niet zeggen: kijk, nu ligt er een leuk onrendabel contract. Dat vinden we wel mooi, maar wij vinden dat het ten opzichte van het basiscontract niet goed is, dus nu gaan wij over het basiscontract heronderhandelen. Zo werkt dat natuurlijk niet. Op het moment dat we zouden zeggen dat we niet akkoord gaan met het basiscontract, komt ook het verhaal van het onrendabele-lijnencontract anders te liggen.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): De Kamer heeft met name in eerste termijn op artikel 7 een aantal bezwaren geuit, zoals dienstverlening etcetera.

**Minister Jorritsma-Lebbink:** Ik kom daar overigens nog op.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Indien er in het contract onderhandeld zou kunnen worden over de onrendabele lijnen die een werking hebben naar dat artikel, is er een nieuwe bodem geformuleerd. Deze zou aanzienlijk beter kunnen zijn dan wat er nu in het contract staat en waar de Kamer haar bezwaren over heeft geuit.

**Minister Jorritsma-Lebbink:** Het zou kunnen zijn dat we aan het eind tot zo'n contract komen, maar dan kost het ook meer. De Kamer moet zich dat goed realiseren. Dat is natuurlijk een van de dingen die dan gebeuren.

De **voorzitter:** Ik heb nog twee interruptanten.

**Minister Jorritsma-Lebbink:** De heer Van Gijzel zegt: het geld is er dus niet.

De **voorzitter:** Dat hoorde ik hem niet in de microfoon zeggen.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Het geld is er dus niet.

**Minister Jorritsma-Lebbink:** Misschien denk ik hier te simpel over. Als u vandaag geen ja zegt tegen dit contract en ik vervolgens verder ga met onderhandelen, wat heb ik dan voor betere mogelijkheden dan wanneer u wel ja zegt? Want dat is natuurlijk de vraag. Welke kans heb ik dat ik tot een beter onderhandelingsresultaat kom aan het eind van de rit dan wanneer u wel ja zegt? Ik denk dat het risico alleen maar groter is dat ik tot een slechter onderhandelingsresultaat kom aan het eind van de rit. Er blijven zeer grote onzekerheden bestaan de komende tijd, namelijk gaat de Kamer aan het eind van de rit wel akkoord met het eerste deel van het contract? Het bedrijf zal dus ook meer zekerheden willen inbouwen. Dat is een inschatting van wat er gebeuren gaat. Ik kan natuurlijk ook geen garanties geven.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Ik wil graag...

De **voorzitter:** Eerst een punt van orde. Op deze manier lukt het a. niet dat de minister een betoog opbouwt en b. niet om nog een tweede termijn te krijgen. Ik stop echt om of rondom 23.00 uur. Ik heb een uitloopdatum laten reserveren, maar niet met de bedoeling om die bij voorbaat te gebruiken. Ik wil er dus toch naar streven om die tweede termijn vanavond af te ronden. Ik heb gezien dat er nog twee interruptanten zijn. Ik stel voor dat deze het woord krijgen, dat de minister daar nog kort op reageert en dat zij dan haar betoog vervolgt.

Mevrouw **Van 't Riet** (D66): Voorzitter! We krijgen diverse antwoorden van de minister. Dit is wat ons betreft het belangrijkste, namelijk dat het contract geen onderdeel is van het contract van de overgangsfase. Het begint zo langzamerhand een toneelstuk of eerder een drama te worden. Het is duidelijk dat er een verbintenis is tussen het contract voor de

verzelfstandiging per 1 januari en het contract over de onrendabele lijnen. Dit wordt er uiteindelijk nu naast gelegd, terwijl het oorspronkelijk helemaal de bedoeling niet was dat deze contracten zo'n verbintenis met elkaar hebben. Als wij het overgangscontract per 1 januari niet goedkeuren omdat er een essentieel deel ontbreekt, dan moet de minister terug naar de onderhandelingstafel. Dat is de eerste conclusie van de minister. Dat zou honderden miljoenen gaan kosten.

Vervolgens zegt de minister dat zij geen probleem zou hebben als het contract over de onrendabele sector binnen twee maanden gerealiseerd kan worden. Waarom is twee maanden dan arbitrair en bijvoorbeeld vier maanden niet? Waarom zegt de minister vervolgens...

De **voorzitter:** Ik stel voor dat u niet alle betogen van de minister herhaalt. Uw vraag is of twee maanden arbitrair is en vier maanden niet. U had ook nog een tweede vraag.

Mevrouw **Van 't Riet** (D66): Als de contractsector substantieel hoger uitpakt dan de bedoeling was, een bedrag gaat uitmaken wat de minister niet verantwoord vindt, denkt zij dan dat zij dat geld weer terugkrijgt via de infrastructuraanleg of via de kosten die geheven worden op de infrastructuur na het jaar 2000? Dat zouden de oplossingen kunnen zijn.

**Minister Jorritsma-Lebbink:** Aan het eind van de rit.

Mevrouw **Van 't Riet** (D66): Ik wil daar graag duidelijkheid over. Het is voor mij echt een cruciaal onderdeel van dit debat om überhaupt met de minister mee te kunnen gaan. Het wordt steeds moeilijker en het wordt me niet duidelijker.

**Minister Jorritsma-Lebbink:** Laat ik proberen nog een keer te zeggen waarom ik het zelf niet wenselijk vind. Maar de Kamer moet aan het eind van de rit de eigen verantwoordelijkheid daarin nemen. Ik denk echter dat het niet goed is om, als je niet zeker weet of het basiscontract wordt geaccepteerd door de Kamer, terug te gaan naar de NS en de onderhandelingen verder te gaan starten over het contract rond de onrendabele lijnen. Ik meen dat mij

dit per saldo geen voordelen oplevert, maar alleen maar nadelen, al is het maar dat voor het bedrijf onzekerheid blijft bestaan. En die wil ik eigenlijk graag kwijt. Ik wil ook niet dat het bedrijf die onzekerheid heeft; laat daarover geen misverstand bestaan. Verder ben ik er helemaal niet van overtuigd, dat het voor de rijksoverheid financiële voordelen oplevert als wij het contract nu nog niet definitief afsluiten en aan het eind van de rit bezien of wij dat voor elkaar kunnen krijgen. Ik meen dat het aan het eind van de rit in vervoerskundig opzicht ook geen beter contract oplevert als die onzekerheid blijft bestaan. Ik zie er eerlijk gezegd alleen maar nadelen in. En dan denk ik vooral aan de onzekerheid, ook voor het bedrijf de Nederlandse Spoorwegen. Ten slotte lijkt het mij buitengewoon onwenselijk voor mijn eigen positie als ik met het zwaard in de nek – wij moeten nog maar zien of het basiscontract aan het eind van de rit wordt goedgekeurd – met het bedrijf de onderhandelingen moet starten. Dat lijkt mij dus een onwenselijke situatie, maar het is aan de Kamer om daarover een eindoordeel te vellen. Durft zij dat aan of niet? Er is overigens pas sprake van honderden miljoenen als het contract wordt verworpen. Dat behoort altijd nog tot de mogelijkheden. Zolang de Kamer geen ja heeft gezegd tegen dat contract, is die mogelijkheid steeds aanwezig.

De heer **Remkes** (VVD): Het wordt nu wel duidelijk dat dit het kernprobleem van de discussie is. Verder is duidelijk dat de Kamer bereid is om ja tegen het contract te zeggen als er zekerheid is over de onrendabele sector. De Nederlandse Spoorwegen zitten ook op tribune. Die horen dat ook. Die weten ook dat dit het kernprobleem is. De opmerking van de minister begrijp ik daarom niet goed. Waarom zegt zij dat zij de reeds ingeboekte termijn van twee maanden niet met twee maanden wil verlengen, omdat er nog onduidelijkheid en onzekerheid bestaat over het antwoord op de vraag of de Kamer eigenlijk wel bereid is om het hoofdcontract te accepteren?

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Die onzekerheid blijft toch bestaan? Als de Kamer aan het eind van de rit de onrendabele sector nog niet goedkeurt, weet ik nog steeds niet

zeker of zij het basiscontract niet goedkeurt.

De heer **Remkes** (VVD): Komt er een bevredigend contract over de onrendabele contractsector op tafel te liggen, dan zijn daarmee naar mijn inschatting de politieke problemen van de Kamer weg. Dat probeer ik aan te geven.

Mevrouw **Van 't Riet** (D66): Voor een deel.

De heer **Remkes** (VVD): Maakt u het nou niet erger.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Het vervelende is dat er in dit soort zaken altijd twee onderhandelaars zijn. Daardoor loop je een risico. Het is echter een inschatting van de risico's die gelopen worden.

Voorzitter! Dan kom ik op de tarieven en de voorzieningen. Er zijn nogal wat vragen gesteld over de verantwoordelijkheden en de verdeling van de verantwoordelijkheden van de rijksoverheid in en na de overgangperiode bij het tarieven- en voorzieningenniveau. In de schriftelijke gedachtenwisseling hebben wij uitgebreid over de tarieven gesproken. Misschien mag ik hierover nog iets in algemene zin zeggen. Ik wil hiervoor even teruggaan naar het debat over het kabinetsstandpunt in 1993.

De inrichtingsprincipes van het overgangscontract zijn gebaseerd op de hoofdlijnen van de Europese regelgeving op het gebied van de liberalisering van de spoorvervoermarkt, maar ook op de hoofdlijnen van het kabinetsstandpunt over Wijffels. De kern daarvan is dat wij een andere verdeling van bevoegdheden en verantwoordelijkheden tussen het vervoerbedrijf en de overheid zullen krijgen, ook op dit terrein. De vervoerbedrijven worden in die nieuwe verantwoordelijkheidsverdeling als commerciële ondernemers verantwoordelijk voor de exploitatie van het vervoer. Daar hoort ook vrijheid ten aanzien van een aantal essentiële ondernemingsvoorwaarden bij, te weten: de vrijheid van de tarieven, de vervoersvoorwaarden en het niveau van de door het bedrijf te leveren diensten. Het overgangscontract geeft uitvoering aan die principes en regelt via een overgangperiode dat de Nederlandse Spoorwegen per

2000 geheel zelfstandig worden. Dat is in lijn met het kabinetsstandpunt.

Overigens maak ik mij geen zorgen over de ontwikkeling van de tarieven de komende jaren, gezien het feit dat de Nederlandse Spoorwegen de afgelopen twee jaar, of in ieder geval het afgelopen jaar, al heel wat zelfstandige tarieven hebben bepaald. Om die reden heeft dit punt nauwelijks een rol gespeeld in onze onderhandelingen met de NS. Ik ben ervan overtuigd dat de NS er geen enkel belang bij hebben om de tarieven sterk te verhogen. Misschien mag ik van deze gelegenheid gebruik maken om de NS te vragen om de komende dagen helderheid te geven over de intenties om met de tarieven om te gaan.

Misschien is het naïef na wat ik er vandaag over heb gehoord, maar ik ben ervan overtuigd dat de NS alleen belang hebben bij het zeer gematigd en marktconform ontwikkelen van de tarieven. Als zij werkelijk een rol willen spelen in de concurrentieslag met de andere vervoersmodaliteit die er is, namelijk de auto, dan zullen de NS ervoor zorgen dat de tarieven niet te sterk groeien. Daar moeten zij uiteindelijk de meeste passagiers vandaan halen.

Voor zover ik kan zien, zijn de NS zich zeer bewust van hun maatschappelijke verantwoordelijkheden. Zij zijn heel druk bezig met vernieuwingen aanbrengen in het treinenaanbod. Ik noem de spitspendel, die ik heel interessant vind, en de intercity-plus. In alle businessplannen die er liggen, is aangekondigd dat de NS zeer beheerst optreden wat de tarieven betreft. Geen enkele ondernemer heeft er immers belang bij om zich uit de markt te prijzen tegenover potentiële klanten?

Ik kan natuurlijk geen absolute garanties geven over hoe de Nederlandse Spoorwegen na 2000 zullen handelen, maar het is denkbaar dat wij afspreken te bezien hoe de NS zich de eerstkomende jaren zullen opstellen. Mocht dat echt tot een voor het openbaar vervoer, maar ook voor de reizigers onbevredigende situatie leiden, waar ik niet van uitga, dan kunnen de Kamer en ik samen bezien wat ons in dat onverhoopte geval te doen staat.

Met dit afsprakencomplex geven wij niet alle instrumenten bij het spoorvervoer uit handen. Ik denk bijvoorbeeld aan het gebruiken van de gebruikersheffing om zaken beter

te regelen. De overheid kan zich altijd tot de NS wenden om te vragen om een contract te mogen afsluiten over bijvoorbeeld de hoogte van de tarieven, zoals is geregeld in de Europese richtlijn. Dat is de manier waarop je daarmee omgaat.

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): Dan is de overheid nauwelijks een gelijke gesprekspartner of onderhandelingspartner met de Nederlandse Spoorwegen. Laat ik het anders formuleren. In essentie regel je het nu. Als je vindt dat de Nederlandse Spoorwegen volstrekte tariefvrijheid moeten hebben, moet je nu instemmen met het contract. Vele woordvoerders en ik zelf hebben gezegd dat zij het anders willen. Ik heb dat beargumenteerd in eerste termijn, maar ik denk dat wij het hierover niet eens zijn. Ik vind dat de rol van de overheid bij de tarieven in dat contract geregeld moet zijn, in algemene zin, maar ook specifiek, bijvoorbeeld gericht op het spitsverkeer, en vanuit de algemene mobiliteitsdoelstellingen en het flankerend beleid. Dat is het tweede kernpunt van het debat van vandaag. Het eerste waren de onrendabele lijnen. Ik vraag u of u de onderhandelingen met de Nederlandse Spoorwegen hierover zou willen heropenen.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Via dit publieke debat wil ik de NS vragen wat hun intentie voor de komende jaren is. Als je daarover een contract wilt afsluiten, moet je je realiseren dat bij elke vraag die de overheid stelt om iets te doen, een prijs hoort. Europa heeft ons ontnomen dat wij bij wet op kunnen leggen wat de tarieven van de Nederlandse Spoorwegen mogen zijn. Wij kunnen daarover natuurlijk een contract opstellen, maar ieder contract heeft zijn prijs. Ik vind het eerlijk gezegd niet nodig om zo'n contract te sluiten, als het bedrijf mij voldoende zicht biedt op het niet te zwaar aanzetten van de prijs.

Overigens zegt Wijffels dat ook in zijn conclusies. Daarin staat: De vraag is derhalve of enige vorm van tarief- en voorzieningenregulering door de overheid nodig blijft. De inschatting van kwalitatieve argumenten is dat dit niet het geval behoeft te zijn. Via de publieke opinie, belangenorganisaties en de politiek zal altijd de nodige druk op NS kunnen worden uitgeoefend, als

het bedrijf te arbitraire maatregelen neemt.

In de consumentenorganisatie heb ik nu ook een heel behoorlijk instrument gegeven, waardoor een discussie met het bedrijf over een tariefverhoging moet volgen.

De heer **Remkes** (VVD): Dat gaat over de eindsituatie.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: U hebt gelijk als u zegt dat dit voor de eindsituatie geldt. Het woord concurrentie is zelfs niet genoemd, zoals ik een van de woordvoerders hoorde zeggen.

De **voorzitter**: Ik verzoek de leden tussendoor geen dingen te roepen. Zo kunnen wij niet met elkaar debatteren.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Als de NS aangeven dat zij voor de komende jaren helemaal niet van plan zijn de tarieven sterk te verhogen, is die mededeling voor de Kamer dan voldoende? Het gaat immers over de overgangssituatie die duurt tot het jaar 2000. Wij praten over de korte termijn. Als wij daarover duidelijkheid kunnen krijgen, dan kunnen wij daarmee rekenen voor de korte termijn. Voor de definitieve situatie houden wij altijd de mogelijkheid, zelfs in de overgangssituatie, mocht het tegendeel blijken, een contract te sluiten. Dan moeten de onderhandelingen wel heropend worden.

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): Voorzitter! Is de minister het met mij eens dat als gevolg van de Europese regelgeving het niet zo behoeft te zijn dat er volledige tariefvrijheid is voor de Nederlandse Spoorwegen?

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Er is volledige tariefvrijheid, tenzij je een contract sluit om dat anders te doen. Je kunt in een contract maximale tarieven vastleggen. Ik moet er dan wel op wijzen dat je bij voorbaat de ondernemersvrijheid inperkt. Daar zul je voor moeten betalen.

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): Dat betekent dus, dat een contract waarbij de overheid een rol heeft en invloed heeft op de tarieven, misschien slechts binnen een bepaalde bandbreedte, niet in strijd is met de Europese regelgeving. De vervolgvraag is dan of dit niet geldt

voor een situatie tot het jaar 2000. Als wij via een contract de Nederlandse Spoorwegen tariefvrijheid geven, dan geven wij die vrijheid in principe tot 2050 en later. Daarom gaat het mij. Het gaat mij niet om de komende twee jaar.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Ik mag erop wijzen dat wij op elk moment dat wij dat willen naar de NS kunnen gaan om een afspraak te maken over de tarieven. De vraag is of je dat nodig acht. Ik ga ervan uit dat de NS ook in de overgangssituatie er alleen maar belang bij heeft de tarieven zeer gematigd te doen ontwikkelen. De afgelopen jaren hebben ons geleerd toen de overheid de tarieven vaststelde, dat er een zeer ongewenste ontwikkeling voor de Nederlandse Spoorwegen uit volgde, namelijk een verhoging van de tekorten. Dat is niet het doel waarnaar de NS streeft. Lees McKinsey, lees alle onderzoeken die dat uitwijzen. Zeker de komende jaren hebben de NS maar één belang, ik herhaal dat, en dat is om zoveel mogelijk mensen in die treintjes te krijgen. Er is dan ook maar één manier voor de NS om dat te doen. Zij moeten ervoor zorgen dat de tarieven niet explosief uit de pas gaan lopen.

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): Voorzitter! Mag ik hierover nog een vraag stellen? Ik houd mijn vragen kort.

De **voorzitter**: Daarover wil ik met u twisten. Als u die vraag tot een zin beperkt, is het prima.

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): Vindt de minister niet dat haar onderhandelingspositie drastisch verzwakt is op het moment dat na aanvaarding van dit akkoord zij nog eens op hangende pootjes naar de Nederlandse Spoorwegen moet om te zeggen: jongens het is fout gegaan, wij zouden nu een contract met jullie over de tarieven willen afsluiten? Zij gelooft toch zelf niet in het echte succes daarvan?

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Mag ik tegen de heer Rosenmöller zeggen dat de NS zich in dit contract ook verplichten om 400 mln. op de exploitatiekosten te bezuinigen? Dat is een geweldige opgave voor dat bedrijf.

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): Misschien...

De **voorzitter**: Nee, dit was uw laatste vraag op dit punt.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Wij weten toch dat via een sterke tariefverhoging de positie van het bedrijf niet beter wordt.

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): ...

De **voorzitter**: Nee, mijnheer Rosenmöller, dit was echt uw laatste vraag op dit punt.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): De minister heeft de eindsituatie uit het rapport-Wijffels geformuleerd. Daarin staat ook een waarschuwing voor de periode dat er geen concurrentie is. Dat betreft de korte en de middel-lange termijn. De normale, gezonde redenering van de Nederlandse Spoorwegen is dat zij tot een rendabele positie of meer rendabele positie moeten komen op belangrijke delen van het net. De minister zegt dat ook. De NS moeten immers 400 mln. zien te bezuinigen door efficiëncymaatregelen. Hebben wij de afgelopen jaren niet de ervaring gehad onder andere met de bediening van het station Hilversum waaruit gebleken is dat de Nederlandse Spoorwegen voor het spitsvervoer een ander optie hebben dan vanuit het maatschappelijk belang gewenst is? De minister moet dat maar eens vragen aan de mensen in Hilversum.

De **voorzitter**: Wilt u zich beperken tot uw vraag?

De heer **Van Gijzel** (PvdA): In dat kader bevindt zich de discussie over de spitsheffing. Wijffels zegt daar dus over dat die juist voor het onrendabele spitsvervoer sterk zal worden verhoogd. Dergelijke maatregelen zouden indruisen tegen de beleidsdoelstelling en er dienen dus meerjarige afspraken te worden gemaakt, ook – dat zeg ik er dan maar bij – voor de situatie na 2000.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Voor de situatie na 2000 moet je weer een contract sluiten.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Nee, dat kan in dit contract.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Nee, dat kan niet in dit contract, want dit overgangcontract loopt tot 1 januari 2000.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Je kunt daarvan zeggen...

De **voorzitter**: Mag de minister even uitpraten?

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Als je na 2000 iets anders wilt, zul je op dat moment een contract moeten sluiten met de Nederlandse Spoorwegen. Hilversum is overigens natuurlijk een boeiend voorbeeld, want naar mijn gevoel hebben de NS het dus kunnen doen. Ik denk eerlijk gezegd dat het in de nieuwe relatie, waarin ook nog een heel forse en echte reizigersinvloed komt, minder makkelijk wordt voor de Nederlandse Spoorwegen om te handelen zoals zij het afgelopen jaar hebben gehandeld. Daar hebben wij vervolgens, op een enkeling na, ook goedkeurend op gereageerd. Wij hebben het in ieder geval niet afgekeurd en wij hebben niet gezegd: wij willen dat u dat niet doet.

De **voorzitter**: Ik constateer dat er in de vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat zo langzamerhand meer I.A. Diepenhorsten zitten dan mij lief is, want de zinsbouw van een ieder is langzamerhand zo lang.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Mag ik nog even een aanvullend antwoord geven? Ik zou heel graag zien dat de NS via de Kamer of via het publieke debat bereid zijn om de doelstellingen voor de komende jaren ten aanzien van de spitsstarieven aan te geven. Nogmaals: ik heb daar het volste vertrouwen in, maar misschien zijn de NS bereid om ook de Kamer te overtuigen van hun ideeën over dat onderwerp voor de komende jaren, tijdens de periode van het overgangcontract.

Mevrouw **Van 't Riet** (D66): Eigenlijk is dat de enige periode waarop wij nog enige invloed hebben. Uw vertrouwen dat de NS redelijke tarieven zullen hanteren, is bijna aandoenlijk. Ik snap het ook wel in deze fase – ook de aanpassing van Hilversum heeft daar trouwens mee te maken – want wij zitten nu in een uiterst gevoelige en kwetsbare periode, ook voor de NS. De Kamer kan gewoon zeggen: wij doen het

niet; de verzelfstandiging gaat niet door en wij gaan op de oude voet verder. Dat zien de NS ook; dat willen zij absoluut niet en daar zullen zij op alle fronten hun beleid en strategie op plannen. Dat vind ik heel begrijpelijk.

De heer **Remkes** (VVD): Het is de vraag of sommige krachten binnen de Nederlandse Spoorwegen niet precies andersom redeneren en andersom handelen dan mevrouw Van 't Riet nu suggereert. Ik vind dit geweldig naïef.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Naïef, ja.

De **voorzitter**: Maar mevrouw Van 't Riet was bezig met het formuleren van een vraag.

Mevrouw **Van 't Riet** (D66): Ik kan het mij zo voorstellen; dat kan naïef zijn, maar ik houd dat vol. Het lijkt mij dat gematigde tarieven nu aan de orde zijn. De kans bestaat – dat is onze grote zorg en dat heb ik ook in eerste termijn ingebracht – dat met name in de spits moet worden gekozen voor een trein met hoge spitstarieven, omdat de consument daar in bepaalde gevallen weinig keuze heeft: alleen tussen de auto en de trein. Het kan best zijn dat dat nu niet het geval is, maar het kan best zijn dat dit binnen een aantal jaren wel het geval is, omdat het een heel onrendabele sector is voor het geheel van de Nederlandse Spoorwegen.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Nogmaals: ik moet zeggen dat ik op basis van alle onderzoeken die wij hebben gezien, ook van McKinsey, het volste vertrouwen heb dat de NS zeer wijs zullen omgaan met de tariefontwikkeling. Via u zou ik echter graag van de NS horen hoe zij tegen dit onderwerp aankijken. Dan kunt u daar ook uw consequenties uit trekken. Dat lijkt mij een heel verstandige weg. Ik moet er overigens op wijzen dat wij ook de afgelopen jaren natuurlijk behoorlijke differentiaties hebben gezien tussen de tariefverhogingen in de spits en de verhogingen buiten de spits, waarbij de Kamer zich, door de bank genomen, alleen bemoeide met de gemiddelde verhoging van de tarieven. Soms waren er dan wel eens bandbreedtes, maar die waren heel hoog, in ieder veel hoger dan

datgene waar de NS voor de komende jaren aan denken; en dat is terecht.

De **voorzitter**: Ik stel voor dat de minister haar betoog vervolgt.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Ik kom op het voorzieningenniveau. De heer Van Gijzel heeft met name gevraagd naar artikel 7, de 15% ruimte voor de afname van het voorzieningenniveau, terwijl het SVV-beleid er juist van uitgaat dat wij groei regelen. Er moet natuurlijk wel een wezenlijk verschil gezien worden tussen een beleidsnota en een contract. Het SVV geeft aan wat wij met z'n allen willen in de toekomst; dat wil ik nog steeds en ik ben ervan overtuigd dat dit het allerbeste is om dat ooit te bereiken. Het overgangscontract geeft regelingen aan bij eventuele slecht-weersituaties die voor kunnen komen, maar die niemand – zeker ik niet en ook de Kamer niet – wil. Een mogelijke daling in de plaatskilometers geldt dus vooral bij een zeer terugvallende economie. Dan is het ook zinloos om lege treinen te gaan rijden. De NS wil structurele groei. Kijk maar naar de inspanningsverplichting. In artikel 8 staat dat in het jaar 2010 de NS een volume van 17 miljard reizigerskilometers wil bereiken. Dat lijkt de heer Van Gijzel wellicht niet een al te hoge ambitie, maar in vergelijking met het SVV is dat precies conform hetgeen in dat SVV is opgeschreven.

Ik maak een enkele opmerking over het overgangscontract en de situatie richting het jaar 2000. Ik proef bij de Kamer überhaupt over het voorzieningenniveau de nodige zorgen. Waarom staat de regeling van 15% er in? Ik heb geprobeerd dat duidelijk te maken. Dat heb ik overigens ook een paar maal schriftelijk gedaan. In een contract zet je altijd de worst-case-situaties en je gaat er vervolgens van uit dat het allemaal veel beter gaat. Wij hebben afgesproken dat wij naast de reguliere, financiële controle ook periodiek meten in welke mate de Nederlandse Spoorwegen de verplichtingen onder het contract nakomt. Die afspraken betreffen onder meer de werkelijke hoeveelheid aangeboden plaatscapaciteit in de treinen, het aantal stations dat wordt bediend en het aantal geleverde plaatskilometers. Ik kan mij voorstellen dat ik wellicht een stukje van de zorg van de Kamer kan

wegnemen door af te spreken dat ik de periodieke rapportages die de Nederlandse Spoorwegen aan mij stuurt ook aan de Kamer toe zal sturen. Dat maakt het niet alleen voor mij, maar ook voor de Kamer mogelijk de vinger aan de pols te houden voor wat betreft de uitvoering van het overgangscontract. Denkbaar is overigens om daarin tevens de reacties van de consumentenorganisaties te betrekken.

De heer **Remkes** (VVD): De kernvraag in deze politieke discussie vind ik hoe het heeft kunnen gebeuren dat het rapport van de commissie-Wijffels en ook de kamerdiscussie in 1993 uitgingen van een zekere zeggenschap in het contract gedurende de overgangperiode en dat dit kennelijk niet daarin verwerkt is. De minister heeft nog steeds geen antwoord gegeven op de vraag waarom dat punt van Wijffels, vanuit de politieke intenties die toen bestonden, gewoon is blijven liggen. Tenminste, zo heb ik het maar vertaald.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Bij het voorzieningenniveau zijn er wel bepaalde eisen gesteld, namelijk minimale eisen voor "slecht weer" en in het contract is een groot aantal kwaliteitseisen wel degelijk geregeld, bijvoorbeeld ten aanzien van de stations, het aantal diensten dat in elk geval uitgevoerd moet worden en de zitplaatsgaranties. Dat soort zaken is allemaal in het contract geregeld. Dat zijn ook allemaal dingen die afgesproken zijn. Zo hebben wij het tenminste uitgewerkt.

De heer **Remkes** (VVD): Als de minister leest wat de teneur van de bespreking was, ziet zij dat toen de bedoeling was en dat bij de Kamer ook het beeld bestond dat gedurende de overgangperiode de goedkeuringsbevoegdheid op het punt van de tarieven en op het punt van de dienstregeling zou blijven bestaan.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Nee, hoor. Bij mij is nooit blijven hangen dat dit een van de eisen zou zijn voor de overgangssituatie.

De **voorzitter**: Ik stel voor dat de minister doorgaat met het volgende onderwerp.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Ik ga in op de eigendom van de infrastructuur. Daarbij moet ik terugkomen op hetgeen bij Wijffels aan de orde is geweest. Daar is het niet heel "outspoken" of uitgebreid aan de orde geweest. In eerste instantie was er nauwelijks discussie over. In het kabinetsstandpunt is opgenomen dat het voor de middellange termijn binnen de NS zou moeten kunnen blijven.

Ik moet wel zeggen dat, nog meer dan bij de uitplaatsing van de taakorganisaties, uitplaatsing van eigendom van de infrastructuur mijns inziens niet goed mogelijk is zonder medewerking van de Nederlandse Spoorwegen. De juridische middelen voor uitplaatsing van de eigendomsituatie zijn heel beperkt en overigens is ook het effect daarvan weer discutabel. Het betreft zeer ingrijpende middelen, waarvan de toepassing slechts onder uitzonderlijke omstandigheden mogelijk is. Ik denk bijvoorbeeld aan de ontbinding van de NV Nederlandse Spoorwegen, toepassing van de Onteigeningswet of van een bijzondere wet die het mogelijk maakt de eigendom van de railinfrastructuur buiten de Nederlandse Spoorwegen te brengen. Ook in geval van ontbinding is de Staat aangewezen op medewerking van het bestuur en de raad van commissarissen van de Nederlandse Spoorwegen. Toepassing van de Onteigeningswet en de genoemde bijzondere wet kan ook op grondwettelijke of internationaalrechtelijke problemen stuiten. Alleen als daartoe werkelijke noodzaak vanwege het algemeen belang bestaat, kan gedacht worden aan hantering van dit soort wetgevingsinstrumenten als uiterste middel. Ik wijs erop dat alle infrastructuur in het normale bezit van de Nederlandse Spoorwegen was. In de nieuwe verhoudingen hebben wij het bezit zodanig geregeld, dat in elk geval de publieke taken van de overheid goed kunnen worden georganiseerd. Zoals is afgesproken met NS, wordt bij de evaluatie bekeken of dat ook de eindsituatie moet zijn. De Kamer weet wat mijn opvatting daarover is. Ik vind inderdaad zelf ook dat het bezit misschien wel beter bij de rijksoverheid zou kunnen berusten. Dat is tot nu toe niet de opvatting van de Nederlandse Spoorwegen en ik heb aangegeven wat de consequenties zouden zijn als je het met alle



juridische middelen toch zou willen afdwingen.

De heer **Reitsma** (CDA): Voorzitter! Volgens de richtlijn moet er een scheiding komen tussen infrastructuur en exploitatie. Dat betekent dat NS onder alle omstandigheden anders ingericht moet worden.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Ja.

De heer **Reitsma** (CDA): En dat regelt de minister in dit contract. Dan is het toch ook reëel om te menen dat de juridische eigendom in feite bij de rijksoverheid behoort te liggen? Dit geldt te meer omdat de waarde blijkens de stukken gelijk aan nul is en dus geen enkel effect heeft op de werkgelegenheid. Ik vind het verhaal van de minister daarom zwak.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: U mag het zwak vinden, maar de jure is het wel een feit. De facto bepaalt de rijksoverheid natuurlijk wat er met de infrastructuur gebeurt. Maar als NS, in wiens juridische eigendom de infrastructuur tot nu toe is, niet bereid is om mee te werken, dan zijn er nogal botte middelen nodig om daar iets aan te veranderen. Dat is het enige waar ik op heb gewezen, en het is de vraag of het nadeel, dat de rijksoverheid niet zelf de infrastructuur in eigendom heeft, even groot is als dat van het gebruik van zulke botte middelen. Over de wenselijkheid op zichzelf, over het feit dat het wellicht zou kunnen, verschillen wij waarschijnlijk niet van mening.

De heer **Reitsma** (CDA): Het is de intentie van de minister dat er op het spoor concurrentie ontstaat; dat heeft zij helder verwoord. Dan is het toch een gekunstelde situatie als een van de concurrenten de juridische eigendom in handen heeft en de overige concurrenten op het spoor een andere positie innemen? Hoe je het ook wendt of keert, dat is een gewrongen situatie. De minister moet nu toch de zaak op z'n kop zetten en de NS wil graag verzelfstandigen, wat ik best begrijp. Waarom houdt de minister er dan niet aan vast dat dit punt een onderdeel moet zijn van de totale deal?

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Ik meen u te hebben horen zeggen dat

ik dat aan het eind van de overgangssituatie niet moet willen. U weet wat mijn inzet is. Ik vind dat wij bij de evaluatie ook zeker moeten bezien hoe een en ander heeft gefunctioneerd in de afgelopen jaren: is het nodig om op deze wijze verder te gaan of is het verstandiger om een andere keuze te maken? Nogmaals, er zitten twee partijen rond de tafel en u weet wat mijn inzet is.

Mevrouw **Van 't Riet** (D66): Uw inzet klonk mij zeer positief in de oren, want u vindt ook dat de juridische eigendom bij de rijksoverheid zou moeten berusten. Maar in de toekomst gaan wij infraheffingen betalen over een bezit van de NS, waar de NS ook weer infraheffing over moet betalen. Dat is eveneens een gekunstelde constructie.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Het komt bij de taakorganisatie binnen en die zit natuurlijk op een andere plek. Op zichzelf is het allemaal te regelen. De vraag is of het verstandig is om het in de eindsituatie ook zo complex te willen regelen. Dat moeten wij bij de evaluatie nog eens goed bezien en het kan best zijn dat ook de NS tegen die tijd tot de conclusie komt dat het geen enkel voordeel heeft om vast te houden aan de bestaande regeling. Er is immers tamelijk ingewikkelde regelgeving nodig om het publieke belang te kunnen garanderen.

Capaciteitsmanagement is ook een zelfstandige, afgezonderde juridische en organisatorische eenheid binnen het NS-concern. Ook in dit geval geldt dat het snel buiten het concern plaatsen van die taakorganisatie een ingrijpende en gecompliceerde zaak is. Ik denk bijvoorbeeld ook aan de financiële en personele gevolgen. Het ligt tegen die achtergrond voor de hand dat zo'n operatie, zeker op dit moment, in goed overleg met NS zijn beslag krijgt.

Ik heb het vertrouwen dat, als de voorziene evaluatie in 1999 uit zou wijzen dat uitplaatsing de aangewezen weg is, ook NS, in goed overleg, aan zo'n uitplaatsing zal willen meewerken. Maar zonder medewerking van de Nederlandse Spoorwegen is uitplaatsen van ook deze taakorganisatie wel een uiterste middel. Voor een dergelijke noodsituatie moet je weer dezelfde instrumenten gebruiken die ik net al genoemd heb, waar het gaat over de

infrastructuur. Het is zeer de vraag of de toepassing daarvan ook het beoogde resultaat oplevert.

Denkbaar is ook – maar daarmee is feitelijk geen sprake van uitplaatsing – dat de wetgever de taken die op dat moment door de taakorganisatie worden uitgeoefend, opdraagt aan een zelfstandig bestuursorgaan; dan wordt het uiteraard buiten de NS geplaatst. Maar dat is zonder de medewerking van NS een theoretische oplossing, want de nodige know-how over de toedeling en de verkeersleiding bevindt zich immers binnen dat bedrijf. Ik denk, met andere woorden, dat je een uiterste poging moet wagen om dat gezamenlijk op te lossen, waarbij wel degelijk aan de orde hoort te zijn, dat er niet-discriminerend toegelaten wordt op het spoor op het moment dat er sprake is van concurrentie.

De heer **Van den Berg** (SGP): Voorzitter! Dit geeft mij aanleiding tot een iets algemenere vraag. Voortdurend merk ik in de discussie dat de minister zich afhankelijk stelt van onderhandelingsituaties en zegt: daar hebben wij de medewerking van NS voor nodig. Maar dan kom ik bij mijn meer fundamentele vraagstelling, of deze operatie, die toch duidelijk publieke aspecten heeft en daarmee ook via publiekrechtelijke weg geregeld zou moeten worden, niet veeleer een wetgevingsoperatie eist. Voor dit soort punten is dat zeer essentieel, want ik proef nu een benadering die ik op zich wel begrijp, maar waarvan ik me afvraag of dat vanuit de publiekrechtelijke verantwoordelijkheid de meest juiste invalshoek is. Ik kan best begrijpen dat de minister zegt: via die weg kom ik misschien het verst op dit moment. Maar als wij praten over een zuivere afbakening van verantwoordelijkheden en bevoegdheden van overheid en spoorwegbedrijf, dan vraag ik mij af waarom de minister het wetgevingsinstrument zo ver weg plaatst als zij dit nu doet.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Kijk, wij zaten in een bepaalde verhouding met de Nederlandse Spoorwegen; een overigens zelfstandig bedrijf, zij het met 100% van de aandelen bij de rijksoverheid, hetgeen voorsnog ook zo moet blijven. Als je dan naar een andere verhouding met zo'n bedrijf toe gaat, is het eerste wat je

moet doen, daarover onderhandelen met dat bedrijf. Dat is niet iets dat je als wetgever in je eentje kunt beslissen. Op het moment dat wij met NS samen tot de conclusie zouden zijn gekomen, dat het beter ware om de eigendom van NS van de infrastructuur over te hevelen naar de rijksoverheid, zou dat gevolgen gehad hebben voor het wetgevingsproces. Immers, dan maak je een andere wet dan wanneer je zegt: nee, we laten het de jure weliswaar onder NS vallen, maar via een aantal regelingen moeten er wel publieke waarborgen worden gesteld. Met andere woorden: je zult het eerst met het bedrijf uit moeten onderhandelen, alvorens je tot wetgeving kunt komen. Ik kom daar dadelijk nog verder op terug, als het ook over andere aspecten gaat.

De heer Rosenmöller heeft gevraagd, voorzitter, wanneer er duidelijkheid komt over de toedelingenregels. Het beleidsdocument inzake toedeling en concretisering door RailNed ontvangt de Kamer in het voorjaar van 1996. In dat document zullen de toedelingsprincipes worden opgenomen.

De heer Remkes heeft gevraagd hoe het zit met de bezwaarprocedure bij RailNed voor wat betreft het capaciteitsmanagement. De bezwaaren beroepsprocedure voor capaciteitsbesluiten is een tijdelijke. Zodra de wettelijke regeling voor het capaciteitsmanagement er is, zullen de besluiten over de capaciteitstoeiding vallen onder de Algemene wet bestuursrecht en de daarin opgenomen bezwaar- en beroepsmogelijkheden. Volgens de AWB wordt bezwaar ingediend bij de organisatie die het besluit heeft genomen. Daar is met de nu afgesproken bezwaarprocedure ook op vooruitgelopen. Na het bezwaar kan overigens beroep worden ingesteld bij een onafhankelijk college van arbiters. Eigenlijk hebben wij nu alvast gekozen voor de procedure die ook aan het einde van de rit, als de wet klaar is, wordt gekozen.

De heer Remkes heeft gezegd dat in het contract iets staat over de evaluatie van de taaksectoren en heeft daarbij een pleidooi gehouden om er een onafhankelijke evaluatie betreffende het samenstel van verantwoordelijkheden en functies op los te laten. De vormgeving van de relatie tussen de minister en de taakorganisaties – daar heeft de heer

Remkes wel gelijk in – draagt de trekken van een ZBO-model. Ingevolge het recente kabinetsbesluit neergelegd in de concept-aanwijzingen voor de rijksdienst, kan ook een ZBO-model onder andere overwogen worden wanneer de uitvoering van bepaalde publieke taken een specifieke deskundigheid vergt. De concept-aanwijzingen sluiten niet uit dat zulke publieke taken worden opgedragen aan een privaatrechtelijke organisatie.

Tot een evaluatie van de taaksector in 1999 hebben wij ons inderdaad beide gecommitteerd. Ik hecht daaraan, omdat de betrokken partijen daarmee ook bij voorbaat de afspraken over de taaksector voor discussie vatbaar stellen, zodra het inzicht bestaat in het feitelijk functioneren van die sector. Vanuit de commissie is om een onafhankelijke evaluatie gevraagd. Daar ben ik het van harte mee eens. Het contract biedt mijns inziens ook helemaal geen aanknopingspunten voor de vrees dat de evaluatie niet onafhankelijk zou kunnen worden uitgevoerd. Ik kan u toezeggen dat wij haar ook graag onafhankelijk zullen willen uitvoeren. Ik zie dat de heer Remkes mij nu verbaasd aankijkt.

De heer **Remkes** (VVD): Zeer hartelijk dank. Tel je zegeningen. Dat komt niet zo vaak voor. Maar in het contract was op enkele onderdelen vrij nadrukkelijk sprake van bepaalde werkzaamheden in het kader van de evaluatie door de taaksector zelf.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Dat zal ook wel moeten.

De heer **Remkes** (VVD): Nee, je kunt best bouwstenen aanleveren, als de uiteindelijke totaalbeoordeling of totaalevaluatie maar onafhankelijk is.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Die toezegging doe ik u graag.

De heer **Schutte** (GPV): Het is prima dat er een onafhankelijke evaluatie zal plaatsvinden op basis van aangeleverd materiaal. Maar dan komt het erop aan welke conclusies dan door wie getrokken kunnen worden en geëffectueerd kunnen worden. Het zijn toch weer die twee partijen die het met elkaar eens moeten worden over de politieke en bestuurlijke consequenties daarvan.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Zo werkt het altijd.

De heer **Schutte** (GPV): Ja, precies, maar dat betekent dus wel dat als je nu ja zegt tegen het contract, je ook ja zegt tegen die procedure en dat je dan niet, tenzij met medewerking van beide partijen, tot andere conclusies zou kunnen komen dan je nu vastlegt.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Ja, waarbij ik erop moet wijzen dat, ook al zouden wij nu geen contract afsluiten, datzelfde zou blijven gelden. Wij moeten ons goed realiseren dat de NS natuurlijk een positie heeft. Het is geen bedrijf zonder enige macht of invloed op dit moment. Vanuit de oude situatie heeft de NS een bepaalde positie. Wij gaan die nu veranderen en als wij aan het einde van de rit graag nog veranderingen willen, maar de NS zou daar niets voor voelen, dan is er weer een onderhandelingspositie aan de orde. Zo werkt dat nu eenmaal met een bedrijf dat je hebt.

De wat meer fundamentele vraag die gesteld zou moeten worden, en die, meen ik, ook door de heer Van Gijzel is gesteld, is of de verzelfstandiging van de Nederlandse Spoorwegen wel goed is voor de uitvoering van het SVV-beleid. Dat is in feite ook wat wij aan het einde zullen moeten controleren. In het oude stelsel, wat in feite nog het huidige stelsel is en ook blijft als het contract niet wordt geaccepteerd, was sprake van verhoudingen waarbij de overheid zeggenschap had over de tarieven, de voorzieningen en dergelijke. Het spoorboekje werd vastgesteld door de overheid. De NS was een rendementsloze onderneming die geen commercieel risico behoefde maar ook niet durfde te nemen. De NS was een bedrijf dat voor nieuwe investeringen haar hand moest ophouden bij de rijksoverheid. Er was sprake van staatsgegarandeerde leningen. De NS verleende ongedifferentieerd voor 1,5 mld. vervoersdiensten aan de samenleving en had bovendien geen eigen verantwoordelijkheid voor het bedrijfsresultaat. Winsten werden afgeroomd en tekorten werden aangevuld.

Die relatie heeft mijns inziens niet goed gewerkt, zoals ook wel blijkt uit de situatie in de afgelopen jaren. Dat was ook de belangrijkste reden waarom het vorige kabinet een paar

jaar geleden de commissie-Wijffels heeft ingesteld, juist omdat er een noodzaak was om tot een verandering te komen. Dat is ook de reden waarom ik denk dat het niet goed is terug te grijpen op elementen van die oude verhouding en dan te denken dat de prestaties daar beter van zullen worden. Toen werkte het immers niet naar behoren, terwijl de nieuwe verhouding de NS veel meer mogelijkheden geeft om in te spelen op de wensen van de markt. Dat moet leiden tot meer reizigers en zal daarmee ook een bijdrage leveren aan het realiseren van het SVV-beleid. Dat wordt ook aangetoond en dat zal zich, dunkt mij, ook gaan bewijzen.

Ik denk dat het veranderingsproces dat bij de Nederlandse Spoorwegen in gang is gezet een ontwikkelings- en ook een leertraject is. Dat zal voor beide partijen gelden. Maar de kern daarvan is wel: breng de NS in een nieuw krachtenveld met meer eigen verantwoordelijkheden, maar ook met de daaraan verbonden risico's. Het feit dat er sprake is van een ontwikkelings- en leertraject betekent dat er voor beide partijen momenten zullen zijn om ook de effecten en de bereikte resultaten te beoordelen en om waar nodig tot veranderingen te komen. Natuurlijk zal de Tweede Kamer daarbij vervolgens betrokken worden. De NS is, volgens mij, ook in de toekomst: NSR. En NSR is alleen maar veel vervoer. Anders zal NSR niet bloeien. Dan zal blijken dat het niet goed gaat.

Over de ontwikkeling van de mobiliteit heeft de heer Van Gijzel een aantal vragen gesteld. Hij vroeg waarom de groei van de NS niet de afgelopen jaren tot stand is gekomen. Is de prijsverhouding openbaar vervoer/auto hiervoor van belang? Na de invoering van de studentenjaarkaart in 1991 is er inderdaad niet van groei sprake geweest. De redenen waren: stijging van de NS-tarieven als gevolg van de tussenbalansmaatregelen en kwaliteitsproblemen, zoals vertragingen. Na 1991 is de prijsverhouding NS versus auto verslechterd ten nadele van de NS. Overigens was die verhouding in de jaren voor 1991 ten voordele van de NS gewijzigd, mede door het kwartje van Kok. Over de hele periode 1986-1994 is de ontwikkeling van de brandstofprijzen en de NS-tarieven in evenwicht gebleven.

Mevrouw Van 't Riet heeft gevraagd of met de vervoersontwikkeling, zoals opgenomen, nog wel wordt voldaan aan de doelstellingen van het SVV. In de schriftelijke voorbereiding ben ik hierop reeds ingegaan. Volgens mij spoort het contract op het punt van de vervoersgroei tot en met 2000 met het beleid zoals voorgesteld in het SVV 2. In de periode 1995-2010 is de verwachte groei bij het treinvervoer met 17 tot 18 miljard reizigerskilometers zelfs groter dan de beoogde ontwikkeling van de automobiliteit volgens de SVV-streefbeeld. Het aandeel van het treinvervoer in de personenmobiliteit zal volgens die verwachting dan ook toenemen. Zeker als wij kunnen doorgaan met variabilisatie heb ik goede hoop dat op de middellange termijn de groei een stuk groter kan zijn. Dat geldt zeker als wij het rekeningrijden kunnen invoeren.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Volgens het Meerjarenprogramma infrastructuur en transport 1994-1998 behoren wij in 2000 met betrekking tot de trein te zitten op ruim 16,5 miljard reizigerskilometers. Los daarvan is er in het SVV op basis van het afremmen van de automobiliteit van uitgegaan dat zo'n kleine 10% van de afgeremde groei van de automobiliteit uiteindelijk moet neerslaan bij de treinen. Op basis van de 166 miljard reizigerskilometers die nu in de auto worden afgelegd, kunt u uitrekenen om welke omvang het gaat.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Neemt u mij niet kwalijk, maar ik heb het niet helemaal kunnen volgen.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): In het SVV staat dat van de af te remmen groei van de automobiliteit uiteindelijk 10% zou moeten neerslaan bij de treinen. Op basis van de huidige 166 miljard reizigerskilometers die met de auto worden afgelegd, kan worden uitgerekend wat dat betekent. Ik heb dat vanochtend aangegeven. De optelsom van het behoud van marktaandeel en de taakstelling van het SVV betekent dat er een additionele groei van 10 miljard reizigerskilometers moet zijn ten opzichte van 1986.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Ik moet er nu voor zorgen dat ik u niet een verkeerd antwoord geef. Volgens

mij betrof het een verschuiving naar het totale openbaar vervoer en niet alleen naar de treinen.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): De verwachting was destijds dat een verschuiving van 15% voor het totale openbaar vervoer gerealiseerd zou worden. 15% van de afroom van de groei van de automobiliteit zou in het openbaar vervoer terecht komen. Vanuit de gedachte dat er meer lange-afstandsverkeer was, werd verondersteld dat uiteindelijk 10% in de trein terecht zou komen.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Ik zal hierop in tweede termijn terugkomen. Overigens merk ik op dat de groei die wij tot nu toe prognostiseren zonder flankerend beleid is. En ik ben ervan overtuigd dat wij de komende jaren wel degelijk het flankerend beleid kunnen intensiveren. Wij gaan per 2000 het rekeningrijden invoeren. Wij hebben een aantal zaken gedaan. De steden zijn hun parkeerbeleid aan het intensiveren. Dat is prima. Dat moet vooral zo doorgaan. En wat mij betreft gaan wij het ruimtelijk beleid verder intensiveren. Het is heel goed als wij die kant opgaan. Als wij dat soort dingen niet doen, gebeurt er dus niets. Als wij dat soort dingen wel doen, ben ik ervan overtuigd dat een heleboel stappen in de goede richting worden gezet.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): U laat het nu bewust weg. Maar als u dit introduceert, zal de rentabiliteit van de NS aanzienlijk gunstiger uitpakken dan tot nu toe was aangenomen. Daarmee komen de meerjarencijfers dan in een ander perspectief te staan.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Ja.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Maar dat is wel een ingrijpende conclusie. Ik heb nooit begrepen waarom u de effecten van het flankerend beleid buiten de prognoses van het aantal reizigerskilometers bij de NS heeft gehouden.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Maar je moet natuurlijk wel precies weten wat er gaat gebeuren voordat je daarmee rekening kunt houden. Ik vind dat ook geen zaak die wij in een contract moeten regelen. Het is immers een zaak die de overheid zelf moet regelen.

De heer Reitsma vroeg nog naar de ontwikkeling van de mobiliteit: jaarlijks 1 mld. investeren in de infrastructuur, maar de reizigers-aantallen nemen nauwelijks toe. Ik ben er echter van overtuigd dat de komende jaren het gebruik van de trein van jaar tot jaar zal stijgen. Voor de periode 1995-2000 is de schatting 10% stijging bij het niet-studentenvervoer. Vooral daar waar de Prorail-investeringen gereed komen, zal de groei wellicht wat hoger uitvallen. Dat spoort ook met de doelstellingen uit het SVV. Bovendien dienen de investeringen ook om de reeds opgetreden groei van 8,9 miljard reizigerskilometers in 1986 naar 14,4 miljard reizigerskilometers in 1994 goed te kunnen verwerken. Met het Tweede tactisch pakket zal de groei verder kunnen doorzetten tot de 17 à 18 miljard reizigerskilometers in 2010. Ik vind dat wel degelijk verantwoorde investeringen. Ook ik zou liever zien dat wij er nog meer uit halen. Daar waar wij dat kunnen stimuleren, moeten wij dat zeker niet nalaten. Maar de beste kans om meer binnen te kunnen halen, is mijns inziens wel een zodanige verhouding tussen NS en rijksoverheid, dat de NS ook gedwongen worden om meer passagiers in die treinen te krijgen.

Er is gevraagd of de consumentenbescherming niet in het overgangscontract reizigers moet worden opgenomen. Ook is gevraagd naar de rol van de wet- en regelgeving op dit punt. Wat moet er hierbij per 1 januari a.s. gebeuren? Ik vind niet dat dit aspect in het overgangscontract moet worden opgenomen. Het is van groot belang dat de consumentenbescherming zich ontwikkelt in samenspraak tussen de consumentenorganisaties en de Nederlandse Spoorwegen. Het verheugt mij dan ook dat de partijen, dus ook de NS, ten volle bereid zijn om daaraan mee te werken. Dat heeft wel enige tijd nodig. Bovendien ben ik bereid om de opgedane ervaring, zo nodig, om te zetten in wet- en regelgeving. Ik denk dat dit nodig zal zijn. Dat biedt betere condities om tot een goede invulling van de consumentenbescherming te komen dan wanneer ik daarover nu met de NS zou gaan onderhandelen. De resultaten dienen zodanig te worden vastgelegd, dat zij gelden voor alle ondernemers die zich op de spoorwegmarkt gaan begeven en dus niet alleen voor de NS. Het

vastleggen in bilaterale contracten is daarom alleen al geen goed middel, wet- en regelgeving wel. Wat de inhoud betreft, wil ik overigens niet te veel vooruitlopen op het nog te voeren overleg tussen partijen. Mij spreekt het Engelse model, waarbij de regering de hoofdlijnen vastlegt en de branche die verder uitwerkt, wel aan. Maar het kan ook anders. Voor mij is niet de vorm doorslaggevend, maar de effectiviteit in de Nederlandse situatie. Per 1 januari a.s. gaat een onafhankelijke projectorganisatie van start waarin de NS, Rover, de Consumentenbond en de ANWB participeren. In dat project wordt de consumentenbescherming verder uitgewerkt. Aan het eind van het volgend jaar dient dat klaar te zijn. Ik denk dat dit ook op tijd is. Ik heb overigens inmiddels van de consumentenorganisaties bericht gekregen, dat zij dat een goede werkwijze vinden. Zij willen ook graag het tarief onder de werking van de consumentenbescherming laten vallen. Ik heb daar op zichzelf geen enkel bezwaar tegen, maar dat is een zaak die partijen vervolgens uitwerken. Ik krijg dat dan op enig moment terug.

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): Voorzitter! Ik was een van degenen die vonden dat de consumentenbescherming in het contract moest komen. De wetgeving, waar ik in eerste termijn overigens positief over was, geldt natuurlijk pas op z'n vroegst over een jaar of vier. Moet er voor de tussenliggende tijd, los van de onderhandelingen tussen de organisaties en de NS die het komend jaar plaatsvinden, niet in het contract een bepaalde voorziening worden opgenomen, opdat de reizigersinvloed daadwerkelijk van meet af aan kan worden geëffectueerd?

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Die regeling komt er en daarna leggen wij haar vast in wetgeving. Maar zo gauw de regeling, waar de NS bij betrokken zijn, er is en nu de NS vooralsnog de enige aanbieder zijn, lijkt het mij geen bezwaar om de regeling dan ook gewoon te hanteren. Sterker nog: dat zou mijn wens zijn. Je moet dan niet zeggen: wij gaan nu nog eens wachten op wetgeving. In de wet moeten uiteindelijk de algemene bepalingen worden vastgelegd. De regeling zelve

is evenwel de uitkomst van het project dat wij nu gaan starten.

De heer **Verkerk** (AOV): Ik heb ook een vraag over regelgeving gesteld. De minister heeft gezegd dat de wettelijke en de andere regels pas na 1998 kunnen komen. We kunnen van de jaren waar het nu om gaat, zeggen dat de reizigers eigenlijk niet beschermd zijn. Dat is het probleem van de onrendabele lijnen. De reizigers, en de nieuwe organisatie, waarvan hoge verwachtingen bestaan bij onder andere Rover, zijn afhankelijk van de Nederlandse Spoorwegen. Het is altijd een ondergeschikte positie. Mijn stelling is daarom dat het aanbeveling verdient, die bescherming toch breder te maken en wèl in het contract op te nemen.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: U versmalt haar door opnemings in het contract, en u verbreedt haar door te pleiten voor een wettelijke maatregel. Dan geldt ze immers ook voor andere dan de Nederlandse Spoorwegen. Daar pleit ik voor. Er moet in het project een regeling worden gemaakt, die uiteindelijk vertaald kan worden in wet- en regelgeving, maar die natuurlijk niet vrijblijvend is in de zin van: als die regeling in oktober klaar is, geldt ze verder niet totdat de wet klaar is. Dat is natuurlijk niet waar; op dat moment ga ik ervan uit dat partijen die zo'n regeling hebben gemaakt, zich daaraan ook zullen houden. Dat lijkt mij een zeer goede zaak. Volgend jaar verandert er overigens nog niets; we weten dat volgend jaar de dienstregeling wordt gehandhaafd. Het is dus wel nodig dat de regeling er komt, maar er kunnen in dat jaar geen geweldige ongelukken gebeuren.

Ik wil een paar opmerkingen maken over NS Cargo. Ik heb al aangegeven dat het contract er nog niet is. Het is niet zo dat het bedrijfsplan van NS Cargo naar de Kamer komt; het contract komt uiteindelijk naar de Kamer, en datgene wat wij daarin afspreken. Ik wil er geen misverstand over laten bestaan dat ik het van groot belang vind dat NS Cargo goed wordt "weggezet", en goed "in de markt wordt gezet", en wel zodanig dat het een bedrijf is dat met partners goed in de markt kan gaan opereren. De partnerkeuze zal het bedrijf overigens zelf moeten doen.

Herstructurering is echt nodig voor een goede uitgangspositie. Door die herstructurering kan de onderneming ook sneller groeien, waardoor ze uiteindelijk ook weer meer werkgelegenheid kan bieden. Daardoor heeft ze een goede concurrentiepositie. Dat is het doel waarnaar wij in de onderhandelingen streven.

Op dit moment toetsen we het bedrijfsplan, dat bestaat uit vertrouwelijke gegevens. Het plan vormt de basis voor het besluit tot kapitaaldotatie. Zodra dat echt is afgerond, krijgt de Kamer dat ook toegestuurd; wij kunnen daarover apart verder spreken.

Over de richtlijn 91/440 hoeft de Kamer zich geen zorgen te maken: NS Cargo is een onderneming die internationaal gecombineerd vervoer verricht, en daarom recht heeft op toegang tot de infrastructuur, ook in andere landen.

De heer Van Gijzel heeft nog gevraagd hoe geloofwaardig de prognose van NS Cargo is, en of het eigenlijk niet de andere kant opgaat. In 1994 en 1995 is het vervoer van NS Cargo gegroeid. De prognose blijft realistisch. Ook onzerzijds is de verwachting dat NS Cargo na herstructurering sneller zal kunnen groeien. Overigens is het ook de verwachting dat in het goederenvervoer eerder dan bij reizigers nieuwe aanbieders zich op de markt zullen laten zien. Ik denk dat juist een gezonde bedrijfseconomische uitgangssituatie NS Cargo in staat zal stellen ook een maatschappelijk nuttige bijdrage aan het railvervoersysteem te leveren. In Europa is voor commissaris Kinnock de openstelling van het railnet, vooral voor het goederenvervoer en het intermodaal vervoer, een speerpunt van beleid. Wat dat betreft zullen wij hem graag steunen om daarin snel verder te opereren.

De heer Reitsma heeft gevraagd of NS Cargo niet teruggedrongen kan worden door buitenlandse concurrenten die goedkoper kunnen produceren en, zo ja, wat wij dan aan het probleem denken te doen. Ik kan hem melden dat NS Cargo niet teruggedrongen zal worden. Na de herstructurering zal het echt de meest efficiënte spoorwegmaatschappij van Europa zijn. Het is uiterst onwaarschijnlijk dat de concurrentie dan goedkoper zal kunnen produceren.

De heer **Van Dijke** (RPF): Niet op de

rails misschien, maar wanneer ik mijn gedachten laat gaan over de concurrenten over de weg, lijkt mij dat het wel degelijk mogelijk is dat NS Cargo teruggedrongen gaat worden.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Geen sprake van! Wij hebben daarover toch een aantal afspraken gemaakt? U weet toch ook wel dat op dit moment de groei in bijvoorbeeld het containervervoer over het spoor zeer groot is? Dat gaat de goede kant op. Als het gaat om het langeafstandsvervoer dan is het spoorvervoer daar nu al concurrerend bij. Door het meer commercieel te maken wordt er vooral voor gezorgd dat het nog concurrerder wordt met het wegvervoer. Waar nodig zullen wij dan ook nog een aantal flankerende maatregelen nemen om dat verder te bevorderen. Zo ben ik bijvoorbeeld in discussie met mijn Duitse collega om te zien hoe snel wij road-pricing voor vrachtauto's kunnen invoeren ter vervanging van het vermaledijde Eurovignet dat helemaal niet stimulerend in die richting werkt. Met andere woorden: wij zijn al op een aantal terreinen bezig om te zien hoe snel en goed wij het spoorvervoer kunnen stimuleren. De allerbelangrijkste manier daarbij is om ervoor te zorgen dat het commercieel wordt, ook internationaal gezien. Als het niet commercieel wordt, kunnen wij doen wat wij willen in de sfeer van flankerend beleid maar dan komt er geen pest van terecht!

Mevrouw Van 't Riet heeft nog gevraagd naar Spoor 2000. Het betreft hier een werkdocument van de projectorganisatie Mover van maart 1995. Op basis van dat interne document is een interne gespreksronde gehouden die is uitgemond in de notitie Decentralisatie regionaal spoorvervoer die vanmorgen is uitgereikt. Dat stuk is de basis voor verdere gesprekken met externen. In 1996 zullen wij onze verdere gedachtenvorming daarover uitwerken, maar voorlopig is er nog geen besluitvorming over aan de orde. Er zal eerst op rijksniveau helderheid moeten zijn over de contractsector alvorens je verder kunt spreken over mogelijke decentralisatie van welke lijn dan ook. Het is niet mijn bedoeling om alvorens ik een helder beeld heb, mede over de omvang van de benodigde bedragen, ook maar te

denken aan decentralisatie van dit soort verantwoordelijkheden. Wel moet straks goed bekeken worden of je in samenhang met andere voorzieningen van openbaar vervoer in een gebied kan komen tot een verbetering van de structuur daarvan. Dat is een zaak die wij samen met de regionale overheden verder vorm en inhoud moeten geven.

De heer Van Gijzel en mevrouw Van 't Riet hebben gevraagd of het nu gehanteerde schema niet te snel is. Er moeten inderdaad nog een aantal zaken verder worden uitgewerkt, zowel bij de NS als bij Verkeer en Waterstaat. In het antwoord op vraag 83 heb ik daarover een aantal dingen gezegd. Ik noem nog een paar hoofdzaken die op het bordje van het ministerie van Verkeer en Waterstaat liggen. Het gaat om het capaciteitsmanagement, het toedelingsprincipe, de concretisering van het toelatingsbeleid en de toedeling van de infrastructuur aan het RIT, een vooral technisch complexe operatie waarmee drie jaar gemoeid zal zijn. Verder krijgt de Kamer binnenkort een totaaloverzicht van de uit te werken onderwerpen. Die uitwerking is een verantwoordelijkheid van het ministerie van Verkeer en Waterstaat, met uitzondering van de onderwerpen die betrekking hebben op de NS-marktsector. Daarop kan de Kamer mij vervolgens wel aanspreken. Ik zal haar daarover verder informeren. Volgend voorjaar is het beleidsdocument over de toedelingsprincipes en de uitwerking daarvan gereed. Wij moeten zorgen voor een totaaloverzicht en zullen daartoe regulier overleg met de NS en vooral de betrokken taakorganisaties voeren en uiteindelijk ook met de Tweede Kamer.

De heer Van Gijzel heeft nog gevraagd of er op termijn een ander spanningssysteem komt. Een besluit over een overgang naar 25 KV is primair de verantwoordelijkheid van de rijksoverheid. Het heeft echter heel grote consequenties voor de vervoerder. Als wij het doen, zal dat zijn vanwege de voordelen in de energievoorzieningen en de exploitatie. Of de vervoerbedrijven zelf alle kosten kunnen en moeten dragen die samenhangen met de materieelaanpassingen, moet dan natuurlijk onderwerp van overleg zijn. Als het systeem van 25 KV ingevoerd zal worden, zal er altijd

sprake zijn van een gefaseerde invoering, bijvoorbeeld in lijn met vervangingsinvesteringen van de NS. Het zou echt te gek zijn als je nu in een keer tot vervanging zou overgaan. Het is dan niet alleen het vervangen van de elektriciteit, maar ook van alle locomotieven. Dat lijkt mij een beetje vreemd. Dat soort investeringen moet natuurlijk altijd in overleg gebeuren. Er moet ook bekeken worden of alle kosten die bij het materieel liggen door het bedrijf gedragen kunnen worden.

Voorzitter! Ik kom aan het eind van mijn betoog. Ik wil nog een paar opmerkingen maken over de wetgeving. De heer Van den Berg heeft heel indringend gevraagd of de wetgeving niet meteen voor had moeten liggen in plaats van een contract, mede met het oog op de positie van de Kamer. Ik heb zonet al een paar opmerkingen hierover gemaakt. Ik ben het daarbij overigens volstrekt met hem eens dat de wetgeving van groot belang is om de relatie tussen overheid en taaksector en ook de nieuwe verhouding op de markt van het spoorvervoer verder te verankeren. Die wetgeving is ook nodig. Alleen al de implementatie van Europese richtlijnen brengt de noodzaak van wetgeving mee. Het gaat om de functies infrabeheer, toedeling van verkeersleiding, gebruiksheffing, toegangsrechten, derde vervoerders, vergunningen, veiligheidsattesten etcetera. De Europese richtlijn brengt de noodzaak van een heel vernieuwd juridisch kader met zich mee. Ook vanuit het oogpunt van het beginsel van de wetmatigheid van bestuur dient wetgeving tot stand te worden gebracht. Dat beginsel brengt mee dat de uitoefening van overheids-taken op een wettelijke grondslag moet berusten uit een oogpunt van rechtszekerheid en bescherming van rechten van derden. Voorts brengt de beoogde exclusieve positie van de taakorganisaties de noodzaak van een wettelijke uitvoeringsplicht mee als keerzijde van exclusiviteit. De wetgeving verankert de sturingsrelatie tussen de rijksoverheid en de taakorganisatie op een publiekrechtelijke basis in plaats van op contractuele wilsovereenstemming.

Aan de orde is dus niet zozeer de vraag naar contract of wetgeving, maar de vraag of het zinnig is om vooruitlopend op wetgeving een contract als het onderhavige af te sluiten. Ik heb eerlijk gezegd net al

aangegeven waarom ik denk dat het niet anders zal kunnen en waarom het wenselijk is. Wij hebben met dit contract onszelf verzekerd van de medewerking van de NS op weg naar de toekomst zoals Wijffels ons die heeft geschetst. Ik denk dat dit sneller gebeurt dan wanneer van meet af aan prematuur de inspanningen op het formuleren van wetteksten zouden zijn gericht. Ik denk dat ervaring met de uitvoering van het contract ook inzichten oplevert waar de wetgever voordeel van heeft bij de totstandkoming van goede maar ook uitvoerbare wetgeving.

Samenvattend: de nieuwe verhoudingen zijn thans in hoofdlijnen contractueel overeengekomen, vooruitlopend op de totstandkoming van wetgeving. Nu moeten die contracten natuurlijk uitgewerkt worden in wetgeving. Dat wetgevingstraject zal in samenhang en niet verbrokkeld, zoals door sommigen gesuggereerd werd, tot besluitvorming leiden. Daarbij lijkt het me goed om nogmaals te benadrukken dat de Kamer onverkort alle rechten als medewetgever toekomen. In het antwoord op vraag 13 heb ik aangegeven op welke onderdelen de wetgeving betrekking zal hebben. Het is zeker niet zo dat ik de wetgeving ook in dat soort brokjes naar de Kamer toe zal sturen.

Wat het tijdpad aangaat, de implementatie van de richtlijnen zal medio 1997 voltooid moeten zijn. Dat is een Europese verplichting. Dat betekent dat in elk geval voor die activiteiten waarop de richtlijnen betrekking hebben, de positie van de taakorganisaties zichtbaar wordt in de wetgeving en dat ook de gebruiksheffing en toedelingsregels een wettelijke grondslag hebben. De Kamer weet dat we formeel een gebruiksheffing invoeren maar dat we deze vooralsnog op nul stellen. Dat moeten we van Europa. Parallel aan dat implementatietraject zal het contract worden uitgewerkt tot op het voor wetgeving vereiste detailniveau. Dat zijn de onderwerpen voor de tweede fase. Dat zal in een bredere herziening van de spoorwegwetgeving worden neergelegd. Het contract heeft een werkingsduur tot en met 31 december 1999. Wij zijn er dan ook van uitgegaan dat rond de eeuwwisseling de totale resultaten van de verzelfstandiging ook wettelijk zijn ingebed in een geheel nieuwe wetgeving. Volgend jaar zullen de

inspanningen erop gericht zijn om het contract uit te werken en ook in ontwerp-teksten voor wetgeving neer te leggen. Afhankelijk van de voortgang hiervan zullen de resultaten hiervan de Kamer zo eind 1997 bereiken, na behandeling in de ministerraad en advisering door de Raad van State.

Tot zover over het wetgevings-traject. Ik moet hierbij meteen opmerken dat dat nog een zeer gecompliceerd en ingewikkeld traject is, waarover we met zijn allen nog regelmatig zullen spreken.

De heer **Van den Berg** (SGP): Voor de periode tot 2000 hebben wij het overgangscontract. Komt de definitieve situatie waarvan na 2000 sprake is, in de vorm van een samenhangend wetgevingspakket in de Kamer aan de orde, opdat de Kamer op een ordentelijke manier, namelijk via wetgeving, over de definitieve situatie een oordeel kan geven? Mag ik het zo interpreteren?

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Wij zullen ervoor zorgen dat de dingen die na 2000 wettelijk geregeld moeten zijn, voor 2000 geregeld worden.

De heer **Schutte** (GPV): En voor 2000? De minister zei twee dingen die van belang zijn. Zij zei dat de hoofdlijnen van de nieuwe verhouding nu contractueel worden vastgelegd vooruitlopend op wetgeving. Verder zei de minister dat de procedure geen afbreuk doet aan de rechten van de Kamer.

Deze twee zaken worden nu gecombineerd. Om op zichzelf plausible redenen is ervoor gekozen, eerst de weg op te gaan van het contract. Maar dan zullen de rechten van de Kamer toch gehonoreerd moeten worden? Er is immers een doorwerking voor de periode na 2000. Daarna kun je immers alleen via contracten tussen twee partijen eventueel tot wijzigingen overgaan. Als de Kamer nu als medewetgever – in feite wordt via deze procedure een beetje gepreludeerd – duidelijke wensen heeft over het contract, zou je in dezelfde geest moeten handelen. Dan zou je moeten stellen dat daarvoor ruimte moet zijn voor de uiteindelijke versie van het contract.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Een aantal zaken wordt bij wet geregeld:

de onderlinge verhoudingen, de verhouding met de rijksoverheid, eigendomsrelaties, publiekrechtelijke zaken, enz. Die zaken moeten allemaal in de wet worden geregeld. Dienstregelingen, dienstverlening en dat soort zaken dienen bij contract geregeld te worden als je dat wilt. Die mogen wij namelijk niet bij wet regelen.

De heer **Schutte** (GPV): Dat is juist. Er zijn natuurlijk grensgebieden en daarbij kun je je afvragen – de wetgever en medewetgever kan daarover op een gegeven moment een politieke beslissing nemen – wat de minimumzaken zijn die wij bij wet hadden willen regelen, ware het dat de procedure nu niet via de privaatrechtelijke koers gegaan zou zijn. Nu de weg van het contract wordt gegaan, wordt ons een totaalpakket voorgelegd. Daarvan zegt de minister met een zeker recht: dit is het, zeg daar ja of zeg daar nee tegen. Maar dat recht had zij niet in die vorm gehad als de publiekrechtelijke weg was bewandeld. Dan hadden wij immers het recht van amendement gehad.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Daar heeft de heer Schutte gelijk in. Voor de eindsituatie verandert dat echter niets. Vindt de Kamer dat een aantal dingen in de eindsituatie bij wet anders geregeld moet worden dan nu wordt voorgesteld of dan ik straks voorstel, dan heeft zij daartoe het volste recht.

De heer **Schutte** (GPV): Dan zou ik op dat moment de minister van Verkeer en Waterstaat wel eens willen horen. Die zal dan ongetwijfeld herinneren aan de debatten van deze dagen en zeggen dat er toen over gesproken is en dat de Kamer zich er toen bij neergelegd heeft.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Ik vermoed dat de heer Schutte het nu weer heeft over de dienstverlening en over de tarieven. Die zaken mogen niet meer bij wet geregeld worden. Die mogen alleen maar bij contract worden geregeld.

De heer **Schutte** (GPV): Dat is zeker. Er zijn zaken die wij niet bij wet kunnen regelen, maar er is ook een middenreijn. Daarover is discussie mogelijk. Wat kan dan wel en niet bij wet geregeld worden? Dat regelen wij nu in het totaalpakket voorlopig

privaatrechtelijk en dat is misschien voor een deel definitief. Als wij daarover straks, in 1999, bij de behandeling van het wetsvoorstel over spreken, dan spreken wij daarover niet vrij meer. Dan hebben wij ons, hoe dan ook, neergelegd bij een contract waarin al veel geregeld is.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Dat is zeer de vraag. In het begin van mijn betoog heb ik zelf gezegd dat dit ook een periode van leren is. Ik sluit daarbij zeker niet uit dat wij aan het eind van die periode, aan het eind van de overgangssituatie, tot een andere conclusie komen. Wil een meerderheid van de Kamer bepaalde dingen anders geregeld zien in de wet dan de regering of de minister voorstelt, dan heeft zij daartoe altijd mogelijkheden, zij het dat ons Europeesrechtelijk een aantal beperkingen wordt opgelegd. Zo is het in het wetgevingsproces altijd. De Kamer moet zich ook goed realiseren dat bepaalde dingen privaatrechtelijk zijn geregeld, maar dat heeft te maken met de positie van het bedrijf dat de Nederlandse Spoorwegen nu eenmaal is. In een wetgevingstraject kunnen daarover vervolgens andere opvattingen worden gegeven. Het debat daarover wil ik graag met de Kamer aangaan op het moment dat deze wetgeving aan de Kamer wordt gepresenteerd. Die kan zij natuurlijk altijd wijzigen, zeker voor de definitieve situatie.

De heer **Reitsma** (CDA): Eén punt blijft voor mij toch onduidelijk. De minister zegt dat wij de zaak in de komende jaren bij wet kunnen regelen. Het gaat dan om zaken die bij wet geregeld kunnen of moeten worden. Dat is juist. Maar contract is contract. Dat speelt hierbij ook een rol. Dat geeft een aanzienlijke belemmering van de mogelijkheden van de Kamer om zaken op een andere manier te regelen, bijvoorbeeld als zij strijdig zijn met het contract.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Noemt u eens een voorbeeld.

De heer **Reitsma** (CDA): U hebt zelf net een aantal punten genoemd, waarop u met wetgeving komt. Als u met wetgeving komt, kunt u niet met andere wetgeving komen dan wetgeving die niet strijdig is met het contract. Dat is mijn punt. Dan is niet

bepalend wat de stand van zaken in 1999 is. Dit contract is voor bepaalde onderdelen een overgangscontract, maar voor het merendeel is het gewoon een contract voor de verre toekomst. Wij hebben de handen in 2000 niet vrij. Dat hebt u ook meerdere keren gezegd.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Het is slechts voor de dingen die volgens Europees recht geregeld moeten worden, een definitief contract. Voor het overige kunt u altijd weer contracten blijven sluiten. Ik kan mij overigens niets bedenken wat u in wetgeving vast zou kunnen leggen dat contrair is aan het contract, behalve als het gaat om de juridische situatie van de eigendom van de infrastructuur. Dat zou je in een wet anders kunnen neerleggen. Daarvan heb ik gezegd dat u daarover dan een heldere uitspraak moet doen. Daarbij meld ik u dat ik daarvoor afhankelijk ben van de medewerking van bijvoorbeeld de Nederlandse Spoorwegen. Ik heb wel instrumenten om deze af te dwingen, maar dat zijn in mijn ogen nogal botte instrumenten waar ik liever geen gebruik van zou willen maken. U kunt mij daartoe dwingen, laat daarover geen misverstand bestaan.

De heer **Reitsma** (CDA): Op dit moment hebt u bijvoorbeeld de mogelijkheid om de juridische eigendom op een bepaalde manier te regelen.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Ik heb die mogelijkheid niet.

De heer **Reitsma** (CDA): Dat begrijp ik wel, want u hebt al toegelicht dat u dat in de onderhandelingspositie voorlopig niet hebt gered. Als er een moment is om het juridisch te regelen, dan is het nu. Als de Kamer bij wet regelt dat het juridisch eigendom straks anders wordt, dan is de Kamer ervan afhankelijk of u dat via onderhandelingen zo ver kunt krijgen.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: In artikel 4 van het contract staat: Deze overeenkomst beperkt de Staat op geen enkele wijze in zijn bevoegdheid om langs publiekrechtelijke weg regels te geven welke verband houden met een publiek belang die de in deze overeenkomst of de in artikel 1 genoemde documenten, etcetera, etcetera.

Artikel 2: Indien de Staat overeenkomstig het gestelde in het eerste lid gebruik maakt van zijn bevoegdheid en dit gebruik directe gevolgen heeft voor de rechten en verplichtingen uit hoofde van deze overeenkomst of de in artikel 1 genoemde documenten, zullen de Staat en NS overleg voeren. De Staat zal zich inspannen de gevolgen voor NS als bedoeld in de vorige zin zoveel mogelijk te beperken.

Dat legt ons alleen op dat wij moeten overleggen in zo'n situatie, maar er staat niet dat dit de wetgever beperkt in zijn mogelijkheden.

In het derde lid staat: de verplichting tot het voeren van het overleg, bedoeld in het tweede lid, doet in geen enkel opzicht af aan enig recht van partijen, waarbij partijen zich realiseren en aanvaarden dat op de voet van het bepaalde in het eerste lid de enkele omstandigheden dat de publiekrechtelijke regeling afwijkt van deze overeenkomst of de in artikel 1 genoemde documenten, geen grond biedt om voor de rechter de onverbindendheid van die regeling in te roepen of buitenwerkingstelling te verzoeken.

Met andere woorden, naar mijn gevoel is de publiekrechtelijke verantwoordelijkheid van de wetgever hiermee voor honderd procent gegarandeerd.

De heer **Schutte** (GPV): Inclusief het maatschappelijke voorzieningenniveau, dat u bij de publieke zaak hebt genoemd?

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Dat mag u niet meer in de wet regelen. De Europese richtlijn schrijft voor dat wij over dit soort zaken dienstcontracten afsluiten met de spoorwegen, of dat nu de Nederlandse zijn of andere. Gebruikersheffingen moeten ook in de wet geregeld worden. Die kunnen wij in eerste instantie op nul zetten.

Mevrouw **Van 't Riet** (D66): Bij de beantwoording van vraag 13 staat bij het lijstje van de wettelijke verankering ook de contractsector genoemd. Hoe moet ik dat zien?

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Dat zijn de spelregels die je hanteert om tot een contractsector te komen. Die kun je in een wettelijke regeling vastleggen. Ik mag niet de contractsector zelf in de wet zetten.

De **voorzitter**: Hiermee is de minister gekomen aan het eind van haar beantwoording in eerste termijn. Ik heb begrepen dat er behoefte is aan een schorsing van enkele minuten, alvorens de tweede termijn aanvangt.

De vergadering wordt enkele ogenblikken geschorst.

De **voorzitter**: Wij hebben de schorsing gebruikt om even te beraadslagen over de verdere afhandeling van dit overleg. Ik heb geconstateerd dat een aantal fracties behoefte heeft aan nader beraad in eigen kring. Dat betekent dat op dit moment de commissie afziet van een tweede termijn. Ik stel voor, de plenaire afhandeling van dit overleg volgende week te doen plaatsvinden.

Daartoe wordt besloten.

Sluiting 21.50 uur.