

Vergaderjaar 1995–1996

**18 986**

**Verhouding Rijksoverheid–NS**

**Nr. 34**

**VERSLAG VAN EEN NOTA-OVERLEG**

Vastgesteld 20 december 1995

De vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat<sup>1</sup> heeft op 18 december 1995 overleg gevoerd met de minister van Verkeer en Waterstaat over **de verzelfstandiging van de Nederlandse Spoorwegen**.

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) en 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), Rosenmüller (GroenLinks), Boogaard (groep-Nijpels), Valk (PvdA), Hoekema (D66), Klein Molekamp (VVD), Te Veldhuis (VVD) en Van der Linden (CDA).



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

Maandag 18 december 1995

Aanvang 11.15 uur

## Voorzitter: Biesheuvel

Aanwezig zijn 10 leden der Kamer, te weten:

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

alsmede mevrouw Jorritsma, 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:  
- **de verzelfstandiging van de Nederlandse Spoorwegen (18986, nrs. 12 t/m 18).**

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Voorzitter! Ik bedank de minister voor haar antwoord in eerste termijn en voor de brief die wij de afgelopen week hebben ontvangen, overigens met de kanttekening dat ik bij het laatste iets warmere gevoelens heb dan bij het eerste.

Mijn fractie is positief over het feit dat de minister in de afgelopen week tijd heeft genomen om nog eens de argumenten te wegen die de Kamer naar voren heeft gebracht. Zij heeft zelf het initiatief genomen om tot een werkbare oplossing te komen, waarbij meer recht wordt gedaan aan de positie van de reizigers, de uitgangspunten van het proces en de positie van de Nederlandse Spoorwegen. Het had echter mooier gekund: het vertoont ook sporen van een compromis, maar gelet op de ontstane situatie is het in de ogen

van mijn fractie een verdedigbaar en werkbaar voorstel. Daarmee zijn echter niet alle problemen opgelost, want veel zal afhangen van de nadere uitwerking. Er zijn wel voorwaarden gecreëerd om tot oplossingen te komen en daarvoor ben ik de minister erkentelijk.

Voorzitter! De punten die vorige week ter sprake zijn gekomen, loop ik nog eens na. Het meest in het oog springen de tarieven, de onrendabele lijnen, het voorzieningsniveau en de consumentenbescherming. Met betrekking tot de tarieven heeft mijn fractie er altijd voor gepleit om een bandbreedte vast te stellen. Dat is nu gebeurd, zij het op voorstel van de Nederlandse Spoorwegen. Er is gekozen voor gemiddeld 2% tariefstijging, met een maximum van 4% differentiatie per jaar, gemeten over de gehele periode. Mijn fractie acht die 2% aan de hoge kant. Het structuurschema Verkeer en vervoer gaat uit van 1,5% boven de kosten van het levensonderhoud en daar is ook een goede reden voor, als de totale verhouding tussen de kosten van de automobiliteit en het openbaar vervoer wordt bezien. Mijn vraag is dan ook of deze 2% op zichzelf verantwoord is in relatie tot de door ons gewenste verschuivingen in de modal split, of of hier de engere bedrijfseconomische afwegingen van de Nederlandse Spoorwegen de doorslag hebben gegeven.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: De heer Van Gijzel moet zich wel goed realiseren dat het gaat om maximale tariefstijgingen. Het is niet zeker dat de NS die ook zullen gebruiken en ik hoop, waarschijnlijk met de NS, dat dit niet zal gebeuren.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Daar ga ik maar van uit, want anders was het misschien nog beroerder geweest. Gelet op de bedrijfseconomische afwegingen waar de Nederlandse Spoorwegen de komende jaren voor staan, geeft het hun echter wel de mogelijkheid om die maximale tariefstijgingen volledig te benutten zonder dat daar problemen mee zijn.

De vorige keer heeft mijn fractie in het bijzonder een punt gemaakt van de spitslijnen. Ik heb aangegeven dat de NS er alles aan gelegen is om in de spits een gedifferentieerd tarief te hanteren, ook al geeft de minister aan dat het gaat om maximale stijging. Ook de commissie-Wijffels heeft op dat gevaar gewezen. Ook door publikaties in de krant begrijp ik dit nog niet helemaal. Kan de minister mij dan ook uitleggen wat precies wordt bedoeld met "maximaal 4%". Is dat: kosten van levensonderhoud plus 4% per jaar, gemeten over de gehele periode? Of is dat: 4% plus 2% gemiddeld plus kosten van levensonderhoud? Die laatste uitleg ben ik in de kranten tegengekomen en als dat ook de uitleg van de minister zal zijn, geef ik nu vast aan dat wij daar uitdrukkelijk problemen mee hebben.

De minister zegt dat er geen gebruik van gemaakt hoeft te worden, maar de vraag blijft of dit wel een verantwoord en begaanbaar pad is, gezien het structuurschema Verkeer en vervoer en gezien de wens die wij hebben om te komen tot de modal-split-verschuiving. Ik geloof dat wij met deze marge echt langs het randje gaan. Mijn fractie wil in de komende periode dit punt dan ook uitdrukkelijk toetsen op de effecten, want het is echt aan de hoge kant. De minister zegt dat de cijfers getoetst worden aan het

verkeers- en vervoersbeleid, maar als ik het goed lees, betekent dit dat alleen maar wordt getoetst wanneer de stijging boven de marge uitkomt. Wij vinden echter dat er juist binnen die marge controle zou moeten plaatsvinden.

De heer **Poppe** (SP): Als in de praktijk blijkt dat de NS zeggen dat zij hogere tarieven moeten hanteren omdat zij het anders niet halen, wat denkt de heer Van Gijzel dan nog te kunnen doen als de overeenkomst eenmaal getekend zal zijn?

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Vorige week hebben wij het uitvoerig gehad over de tariefvrijheid als beginsel dat is vastgelegd op grond van de Europese richtlijn. Wij hebben dus niet de mogelijkheid om dat eenzijdig voor te schrijven. Ik heb ook gezegd dat het mij een lief ding waard is om dat nu in het contract te regelen. Nu is een bandbreedte bepaald die ik aan de hoge kant vind. Ik zal die dus in de gaten houden. Dat kan ertoe leiden dat aanvullende maatregelen genomen moeten worden als daaruit echt effecten voortkomen die wij niet gewenst achten.

De heer **Poppe** (SP): Welke aanvullende maatregelen denkt de heer Van Gijzel dan te kunnen nemen?

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Dat houdt in dat de minister met de Nederlandse Spoorwegen om de tafel moet gaan zitten om te bezien of de tariefstijging op een andere manier kan worden ingekleed. Het uiteindelijke resultaat daarvan is mogelijk een aanvullend contract.

De heer **Poppe** (SP): Juist, dat laatste.

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): In de eerste termijn van dit debat is de concurrentiepositie van de trein ten opzichte van de auto aan de orde geweest. De heer Van Gijzel heeft daarover ook gesproken. De bandbreedten die nu in de brief van de minister worden genoemd, zijn zeer breed. Daarmee is er een heel grote beleidsvrijheid op het gebied van de tarieven van de Nederlandse Spoorwegen. Vindt de heer Van Gijzel dat de verhouding tussen de prijzen van de trein en de auto gemiddeld genomen mag verslechter-

ren? Mag als gevolg van de beleidsvrijheid op het gebied van de tarieven de trein in vergelijking tot de auto duurder worden? Die situatie moet als een gevolg van deze brief niet ondenkbaar worden geacht als die beleidsvrijheid maximaal wordt gebruikt.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Daar kan ik gewoon "nee" op zeggen.

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): Dat vindt u niet?

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Dat vind ik niet. Ik heb goed naar de woorden van de heer Rosenmöller geluisterd. Op de zojuist door hem gegeven formulering zeg ik gewoon "nee".

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): Vindt de heer Van Gijzel niet dat je dat op een bepaalde manier moet vastleggen? In het regeerakkoord is immers alles vastgelegd inzake de stijging van de prijs voor de auto. In dit contract of in de aanvullingen daarop zijn de bandbreedten geformuleerd voor de mogelijke stijging van de tarieven voor de trein. Dat kan toch conflicteren?

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Dat kan.

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): Vindt hij niet dat de Kamer moet uitspreken dat de prijsstijging van het autogebruik op z'n minst niet minder mag zijn dan de stijging van de prijs voor reizen met de trein?

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Ik maak hierbij twee kanttekeningen. Het gaat om de tarieven van de Nederlandse Spoorwegen aan de ene kant en de stijging van de variabele autokosten aan de andere kant. Over de variabele autokosten is afgesproken dat deze zullen worden geïndexeerd. Die gaan dus zonder meer met de kosten van levensonderhoud omhoog. Daarenboven staat in het regeerakkoord een additionele verhoging van de benzineaccijns. Ik ga ervan uit – de heer Rosenmöller sprak over de gemiddelde tariefstijging van de Nederlandse Spoorwegen in verhouding tot de autokosten – dat deze binnen de marges liggen. Misschien vind ik dat nog niet eens voldoende, en daarom markeer ik dit punt. Zeker gelet op de tariefdifferentiatie vind ik dit een punt van zorg.

Overigens wijs ik erop, dat in de tijd dat de Staat der Nederlanden de volledige zeggenschap over de tarieven had, het ook niet altijd even mooi ging. De bandbreedten tussen de kosten van de auto versus de kosten van het openbaar vervoer zijn wel eens heel ruim ten nadele van het openbaar vervoer geïnterpreteerd. In het verleden hebben wij wel gesproken over tariefstijgingen van 10%. Dat is nu in ieder geval niet meer aan de orde. Wat dat betreft, is er dus winst ten opzichte van de afgelopen jaren. Gelet op de effecten daarvan, meen ik dat er alle reden aanwezig is om dit punt goed in de gaten te houden.

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): De contractperiode loopt tot het jaar 2000 en er wordt gesproken van gemiddelden van jaarlijks 2%, of voor de spits mogelijk 4% of daarboven op nog 4%. Daarover heeft de heer Van Gijzel ook een vraag aan de minister gesteld. Dat kan letterlijk genomen betekenen dat het mogelijk is dat voor 1997, als je daarna niks meer doet tot 2000, de spitstarieven met 16% omhoog gaan. Dat is misschien een beetje absurd, maar dat kan.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): De heer Rosenmöller zegt het zelf al: het klinkt absurd. Dat zal het volgens mij ook zijn.

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): Maar die brief biedt die mogelijkheden. Ik meen dat wij het debat op een zodanige manier moeten voeren dat de maximale mogelijkheden van de bandbreedten van commentaar moeten worden voorzien.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Maar dat doe ik ook.

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): Ik meen dat je in 1998 nauwelijks meer "ach en wee" kunt roepen als dat is gebeurd.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Als dat echt aan de orde is, zitten wij hier weer snel bij elkaar.

De heer **Poppe** (SP): En dan?

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Dan zullen wij aanvullende maatregelen moeten nemen om dat weer keurig netjes in het gelid te krijgen. Een tariefstijging van 16% in een jaar

voor de spits: ik meen dat de Nederlandse Spoorwegen niet daarop uit zijn, ik meen dat de minister daarop niet uit is en ik meen dat wij daar niet op uit zijn. Ik zie bevestigende blikken vanuit de zaal. Dat betekent dus dat er dan iets gebeurt waar wij geen van allen op uit zijn. Ik meen dat dan een oplossing die ervoor zorgt dat dit niet gebeurt, echt heel snel in zicht is.

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): De kernvraag is wat er in de optiek van de heer Van Gijzel moet gebeuren als er binnen de zeer forse bandbreedte door de NS een tarievenpolitiek wordt gevoerd die wij niet zien zitten. De heer Van Gijzel wil de beleidsvrijheid meer naar de kant van de overheid trekken. Dat is, getuige de brief, nauwelijks gelukt. De beleidsvrijheid blijft bij de NS liggen.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Datgene wat er voorheen stond, namelijk volledige tariefvrijheid, is thans in marges ingekaderd. Over de modaliteiten en de hoogte kan worden gesproken, maar ik vind het winst dat wij thans met elkaar een commitment hebben, dat niet boven de maximale tariefdifferentiatie van 4% uitgekomen mag worden. Dat is een forse stap voorwaarts. Ik houd daarover zorgen. Als er problemen gaan ontstaan, dan hoef ik niet eens de Kamer te verzoeken bij elkaar te komen.

De heer **Poppe** (SP): De heer Van Gijzel heeft gezegd, dat als het niet lukt, met aanvullende contracten zal worden gewerkt. Waar komt dat geld vandaan? Hier is sprake van een verhaal van pappen en nathouden tot 2000. Na 2000 komt die volledige vrijheid er wel. Het is toch alleen maar een poging om de heer Van Gijzel zover te krijgen, dat hij zijn oppositie staakt tegen het overgangscontract? Of zie ik dat verkeerd?

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Ik heb geen aanmoediging nodig om mijn oppositie te staken, want ik voer geen oppositie. Ik wil proberen een goed contract eruit te krijgen. Het gaat mij erom, tot een constructief overleg te komen, waarbij wij met elkaar heldere afspraken maken. De afspraken over wat er na 2000 zou moeten of kunnen gebeuren bieden

langs de lijn die er nu ligt onvoldoende waarborgen.

De heer **Reitsma** (CDA): In de brief staat dat er een gemiddelde tariefverhoging komt van maximaal 2%. Die komt wel bovenop de index, de inflatie. Dat betekent dat er een gemiddelde tariefstijging van 5% zal komen.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Sinds er een paars kabinet is, is de inflatie aanzienlijk gedaald.

De heer **Reitsma** (CDA): Prima. Ik heb het ook toegejuicht, dat de tarieven de laatste keer zo weinig omhoog gingen. Vindt de heer Van Gijzel het aanvaardbaar dat de NS jaarlijkse de ruimten hebben om de tarieven gedurende de spits met 6% à 7% te verhogen? Dat is de materiële inhoud van de brief.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Het betekent materieel, op basis van de huidige inflatiecijfers van 1,5%, dat de mogelijkheid bestaat om maximaal tot 5,5% te stijgen. Als daarvan gebruik wordt gemaakt en het heeft effecten op de modal split, dan moet daarnaar opnieuw worden gekeken. Wij hebben met z'n allen het structuurschema Verkeer en vervoer geaccordeerd. Het uitgangspunt daarvan was: kosten van levensonderhoud plus 1,5%. Daar zit het nu 0,5% boven. Ik vind die 0,5% aan de ruime kant. Ik had liever 1,5% gezien met een tariefdifferentiatie, ook al zou die 4% zijn geweest. 2% plus 4% is echt aan de ruime kant. Ik kijk daar met zorgen naar. De minister zegt, dat als dit een probleem oplevert, zij dat zal toetsen aan het verkeers- en vervoersbeleid. Voor mij vindt dit daarbinnen plaats. Ik heb aan de minister gevraagd hoe zij denkt dat zich dit binnen de modal split gaat verhouden.

De heer **Reitsma** (CDA): In de brief staat, dat de NS de mogelijkheid hebben om een tariefdifferentiatie van maximaal 4% door te voeren. Gemakshalve neem ik voor de komende jaren een inflatiepercentage van 2,5. Dat is niet veel en het is eigenlijk ook de verwachting. Dat betekent een tariefstijging van 6% à 7% gedurende de spits. De minister heeft alleen maar recht om de NS aan te spreken als het daarbuiten valt en niet erbinnen. De heer Van Gijzel vindt de marge van

6% à 7% al groot. Hij wil zelfs met de minister kunnen spreken als de marge kleiner is, bijvoorbeeld 4% of 5%.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Afhankelijk van de effecten.

De heer **Reitsma** (CDA): Ik lees niet uit de brief dat de Kamer dan de gelegenheid heeft, ook niet afhankelijk van de effecten, om er met de minister over te spreken; de minister timmert dat dicht.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Nee, wij markeren dat punt zelf. Ik vind het overigens wel aardig dat de heer Reitsma mij hier de maat neemt over de tarieven. Dat is terecht en ik heb ook geen bezwaar tegen kritische vragen daarover. Ik heb al gezegd dat de tarieven mij zorgen baren. Maar ik roep ook even in herinnering dat de tarieven drie, vier jaar geleden stegen met 10% per jaar en dat daar van de CDA-fractie absoluut niet aan gemorrelt mocht worden. Het is dankzij de inbreng van de VVD-fractie indertijd – ik heb het al vaker mogen zeggen – dat wij de tarieven in het openbaar vervoer in brede zin daadwerkelijk naar beneden hebben kunnen bijstellen. De heer Reitsma ging destijds akkoord met tariefstijgingen die ver uitgingen boven datgene wat hij nu neerlegt.

De heer **Reitsma** (CDA): Dat is onjuist en onwaar. De CDA-fractie heeft na discussie uiteindelijk ingestemd met alle voorstellen van het vorige kabinet, samen met de PvdA-fractie. Het is wel waar dat er aanvankelijk verschillende signalen zijn afgegeven, maar materieel komt het erop neer dat allebei onze fracties uiteindelijk de lijn van het kabinet hebben gesteund. Maar daar gaat het in dit debat niet om.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Nou, een beetje wel.

De heer **Reitsma** (CDA): Nee, collega, het gaat nu om de toekomst.

De **voorzitter**: Ik heb sterk de indruk dat de zaak nu ettelijke malen besproken is. De heer Reitsma mag nog één vraag stellen. De heer Van Gijzel geeft antwoord en vervolgt dan zijn betoog.

De heer **Reitsma** (CDA): Mijn heldere vraag is, of de heer Van

Gijzel deze brief voldoende vindt of dat hij vindt dat er met de minister moet worden afgesproken dat de Kamer het recht heeft om ook binnen de genoemde marges over de tarieven te spreken.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Ik vind dat wij altijd het recht hebben om over de tarieven te spreken. Ik wilde voorkomen – en dat is ook gebeurd – dat er in het contract geregeld wordt dat er volledige tariefvrijheid zou bestaan voor de Nederlandse Spoorwegen, uitgaande van de mogelijkheid dat er zich economische of bedrijfseconomische ontwikkelingen zouden voordoen die leiden tot extreme tariefontwikkelingen in de spits. Ik vind dat er in de brief een marge wordt genoemd – al vind ik haar ruim – waardoor dergelijke, extreme tariefontwikkelingen zich niet zullen voordoen. Overigens was de stijging met 10% indertijd de reële stijging; daar kwam ook de inflatie bovenop. Wij spraken toen dus over stijgingen met 12% of 13%, want de inflatie bedroeg 2% à 3% en daar bent u, mijnheer Reitsma, toen mee akkoord gegaan.

De heer **Reitsma** (CDA): Maar u ook.

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

De heer **Reitsma** (CDA): U moet geen mooi weer spelen. U bent uiteindelijk akkoord gegaan met alle voorstellen die in de Kamer besproken zijn. Natuurlijk heeft de minister bepaalde bijstellingen gepleegd waarvan u mede de initiator bent geweest, maar die heeft de CDA-fractie ook ondersteund.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Uiteindelijk wel.

De heer **Reitsma** (CDA): Dat moet u niet bagatelliseren. Het is makkelijk om te vluchten in het verleden, zoals ik al heb gezegd, maar het gaat nu om de komende jaren. U wilt meer reizigers in de trein hebben en dat wil ik ook. Dan is het onverantwoord om een tariefpolitiek te voeren die leidt tot hoge tarieven; daar zijn wij het ook over eens. De principiële vraag is of u tariefstijgingen in de spits van 6% of 7% per jaar in achtereenvolgende jaren verantwoord vindt. Zo nee, dan moet u piketpaaltjes slaan om de minister duidelijk te maken dat zij de

Nederlandse Spoorwegen te veel ruimte geeft.

De **voorzitter**: Deze vraag is nu ettelijke malen aan de orde gesteld door diverse sprekers. De heer Van Gijzel geeft nog één keer kort antwoord en vervolgt dan zijn betoog.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Ik heb al gezegd dat ik met bezorgdheid kijk naar de twee marges. Ik vind ze aan de ruimte kant en er is dus alle reden om de tarieven goed in de gaten te houden. De heer Reitsma gebruikte het woord "principiële". Ik heb genoteerd dat een en ander volgens hem principiële geen pas zou geven, en dus breng ik nog even het verleden in herinnering.

De **voorzitter**: Ik stel voor dat wij het bij het heden houden. De heer Van Gijzel vervolgt zijn betoog.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Ik vind altijd dat u... Laat ik zo zeggen: ik vind dat u, voorzitter, in dit opzicht niet helemaal waardevrij bent. Maar goed, het maakt verder niet uit.

De **voorzitter**: Wij hebben tien minuten over het verleden gesproken. Ik stel voor dat wij nu verder gaan met hetgeen op de agenda staat.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Over de onrendabele lijnen is in de brief van de minister aangegeven dat artikel 7.3 buiten werking wordt gesteld tot er een akkoord met de Kamer is over nadere afspraken rondom de contractsector. Dat lijkt mij een werkbare oplossing. Er is gekozen voor een veel zorgvuldiger werkwijze, waarbij het uitgangspunt, geen reiziger gaat er met deze ingrijpende structuurwijziging op achteruit, met meer waarborgen omkleed wordt. Ook de relatie met Brokx wordt nu voor het eerst direct aangegeven en in de tijd neergezet. Dat betekent dat ook de opvattingen van de Kamer die wij geuit hebben met betrekking tot de discussie over de voorstellen van de commissie-Brokx, beter tot hun recht kunnen komen. Toch wil ik een paar kanttekeningen maken.

De eerste is dat ik graag van de minister een expliciete uitleg zou willen hebben – ik meen dat dat belangrijk is voor een later moment – over de 15% plaatskilometerreductie in relatie tot de onrendabele lijnen.

Geldt voor alle in de toekomst door de Nederlandse Spoorwegen voor te dragen treinseries dat deze in mindering komen van de 15%-regeling of geldt dat alleen voor dat deel dat door de rijksoverheid vervolgens niet aan de Nederlandse Spoorwegen wordt gegund? Ik krijg hier graag een helder antwoord op van de minister.

De tweede kanttekening is dat wij nu, dan wel in de toekomst, zullen constateren dat er te weinig geld is. De minister schrijft daarover in haar brief dat meerkosten gedekt kunnen worden door de herschikking van NS-middelen. Ik heb eerder opgemerkt dat wat ons betreft dat niet uit de investeringen kan. Investeringen zijn nodig om in de toekomst tot een betere kostenstructuur te komen. De minister laat in de brief die mogelijkheid wel degelijk open. Ik wil nu al vast gemarkeerd hebben dat wij dat geen verstandige insteek vinden.

De derde kanttekening betreft het voorzieningenniveau. Ook hier geldt dat artikel 7.3 buiten werking treedt tot de Kamer akkoord is. Mijn fractie heeft in dat opzicht dus ook eenzelfde oordeel als met betrekking tot de onrendabele lijnen. Ook hier een kanttekening en die betreft de formulering: mogelijkheid de meest noodzakelijke rationaliseringsmaatregelen toch te treffen. Ik zou van de minister daar graag het volgende over willen horen. Wat betekent dat precies? Maakt zij daar afspraken over? Hoe wordt voorkomen dat via de achterdeur dingen gebeuren die wij via de voordeur afgegrensd hebben?

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): Ik heb een vraag over de onrendabele lijnen. Ik begrijp de vragen van de heer Van Gijzel wel, maar ik begrijp niet wat hij in essentie de verbetering vindt in deze brief ten opzichte van de forse kritiek die hij had op het punt van die onrendabele lijnen. De kern van zijn eerste termijn was dat wij als overheid forse bevoegdheden gaan weggeven, terwijl wij niet weten wat dat betekent voor die onrendabele lijnen. Die situatie is toch in essentie absoluut hetzelfde?

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Dan moet de heer Rosenmöller de brief nog maar eens lezen. Het buiten werking stellen van artikel 7.3 waarin de bevoegdheden voor de NS

geregeld worden, betekent dus dat die niet geëffectueerd kunnen worden tot het moment waarop de Kamer akkoord gaat met het pakket onrendabele lijnen en met het pakket over het voorzieningenniveau. Intussen kunnen er dus wel, in de marge, een paar dingen gebeuren. Ik heb aan de minister gevraagd hoe zij dat gaat afbakenen. Wij zullen hier over een halfjaar terugkomen. In dat halfjaar kan er misschien iets gebeuren, marginaal, gelet op hetgeen in het verleden is afgesproken. Over een halfjaar zullen wij dus weer met elkaar spreken en dan kunnen wij een oordeel geven over wat er uitonderhandeld is met betrekking tot de onrendabele lijnen, alsmede met betrekking tot het voorzieningenniveau.

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): De heer Van Gijzel wilde echter juist meer weten over die onrendabele lijnen, voordat hij in zou stemmen met dit contract. Je kunt dan zeggen dat artikel 7.3 met betrekking tot die stations en plaatskilometers buiten werking wordt gesteld voor de periode dat er nog geen zicht is op dat contract met betrekking tot de onrendabele lijnen, maar de kleine lettertjes geven duidelijkheid. Die zeggen dat er ten hoogste voor enkele procenten van het plaatskilometrage aanpassingen kunnen gebeuren. In vijf maanden – de minister verwacht voor 1 juni overeenstemming te hebben met de NS over dat contract – mag er aan de ene kant niets gebeuren, maar aan de andere kant mag wel ten hoogste van enkele procenten een verlaging van het plaatskilometrage plaatsvinden.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Ik geloof niet dat u een correct beeld schetst.

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): Zeg maar op welk punt dan niet.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Er is afgesproken dat de dienstregeling die er in 1995 lag, zal gelden tot juni 1998. Daarop is van toepassing de formulering waar ik net vragen over gesteld heb. Ik heb gevraagd hoe de minister denkt afspraken daarover te maken in verband met die enkele procenten? Mijn verwachting is de volgende. De minister gaat nu onderhandelen met de Nederlandse Spoorwegen. In de tussentijd zijn de vrijheden en de bevoegdheden die

oorspronkelijk bij de overheid lagen en die via dit contract bij de Nederlandse Spoorwegen terechtkomen, buiten werking gesteld. De minister komt over een halfjaar hier terug met een contract over de onrendabele lijnen aan de ene kant en het voorzieningenniveau aan de andere kant. Die afspraken treden in plaats van de formulering die er nu ligt. Dan wordt definitief geregeld wat er gebeurt met de contractsector, zowel met betrekking tot de onrendabele lijnen als met betrekking tot het voorzieningenniveau. Wij spreken helemaal niet over een aantal procenten tot juni 1998. Als het goed is, spreken wij hier medio 1996 over een definitieve regeling. Je kunt constateren dat het niets is. Dat snap ik ook wel, want u constateerde indertijd bij Schiphol ook dat het allemaal niets was.

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): Dat is een flauwe opmerking. Ik voer een debat, bij Schiphol en ook bij de Nederlandse Spoorwegen, op basis van de brieven die ik van de minister heb gekregen en op basis van uw eigen uitspraken in eerste termijn.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Daar mag u mij ook aan houden. Ik heb gesproken over de insteek dat wij dingen uit handen zouden geven met dit contract, zonder dat wij wisten wat ervoor terugkomt. Wat nu wezenlijk is veranderd, is dat hetgeen uit handen wordt gegeven buiten werking wordt gesteld. De artikelen die daarop betrekking hebben, worden buiten werking gesteld. Eerst komt het resultaat van onderhandelingen hier. Die worden dan besproken en goedgekeurd door de Kamer. En dan kunnen die artikelen pas weer in werking treden. Ik ben ervan overtuigd dat het karakter en de inhoud van de artikelen die hier buiten werking worden gesteld, een andere inhoud krijgen op basis van de contractafspraken dan zij voor verleden week maandag hadden.

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): Dan moet collega Van Gijzel niet overdrijven. Dit wordt niet buiten werking gesteld.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Die artikelen die hierin zaten...

De **voorzitter**: Ik stel voor dat wij elkaar niet interrumperen in

interruptions, want dan wordt het zo langzamerhand niet meer te notuleren.

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): De vraag die ik aan collega Van Gijzel heb, betreft het volgende. De brief verschaft duidelijkheid over het feit dat het betreffende artikel 3 over de stations die misschien gesloten moeten worden of over de daling van het aantal plaatskilometers gedurende de onderhandelingen niet in werking treedt. Dat staat er. Vervolgens vraag ik uw commentaar op de zin "Zolang die beperking geldt, bestaat voor de NS wel de mogelijkheid om de meest noodzakelijke rationaliseringsmaatregelen door te voeren, ter grootte van ten hoogste enkele procenten van het plaatskilometrage". Dat is precies wat u wilde voorkomen door in te stemmen met het contract.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Misschien ligt het aan mijn uitleg, maar volgens mij maakt u hier een punt van iets wat er niet is. Zoals u in het contract heeft kunnen lezen en zoals is afgesproken, wordt de dienstregeling 1995-1996 gereden zoals die er ligt. Dat betekent dat er tot juni 1996 niets verandert. Deze procentpunten hebben alleen maar betrekking op de periode juni 1996 tot juni 1998.

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): Nee, dat niet.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Natuurlijk wel. Er ligt een afspraak dat er tot juni 1996 niets verandert. Dat kunt u zelfs in dit contract onder artikel 7 terugvinden. Die procentpunten hebben alleen maar betrekking op de periode van juni 1996 tot juni 1998. In juni 1996 krijgen wij door de minister een contract voorgelegd, een contract met betrekking tot onderhandelingen over de onrendabele sector en de dienstverlening dat zij heeft afgesproken met de Nederlandse Spoorwegen. Daar spreken wij dus met elkaar over medio volgend jaar. Dan zijn dus die procentpunten waar u het over heeft, helemaal niet van toepassing. Het is dus een soort van escapeformulering, waar ik op zichzelf nog wel begrip voor heb. Ik sta er niet bij te juichen. Daarom vraag ik ook welke afspraken erover zijn gemaakt. Indien mocht blijken dat wij in juni van het komende jaar

niet tot afspraken kunnen komen, zit dan alles tot 1998 op slot voor de Nederlandse Spoorwegen of niet? Als wij de Nederlandse Spoorwegen vragen om te proberen in exploitatie-zin een beter beeld neer te leggen, wat een enorme taakstelling is, en aan de andere kant zeggen dat er niets mag gebeuren, wat u zou willen, zijn die twee dingen niet met elkaar te rijmen. Ik begrijp wel dat u dat niet wilt, maar het ligt wel in de logica der dingen. Wij willen dat de minister efficiënter omgaat met datgene wat als produkt wordt aangeboden en tegelijkertijd waarborgen overeind houdt voor datgene wat er aangeboden wordt. Met de formulering die de minister nu gekozen heeft, met de afspraken die in het verleden zijn gemaakt over de dienstregeling 1995-1996, en met de afspraak dat hier medio volgend jaar een contract voor onrendabele lijnen en de dienstregeling aan de orde komt, heeft de minister het naar mijn mening redelijk dichtgetimmerd. Ik zie hierin geen groot punt van zorg. Wel wil ik van de minister horen hoe zij denkt de afspraken over die enkele procentpunt voor juni 1996 tot juni 1998 als uiteindelijke terugvalpositie vorm te geven.

De heer **Poppe** (SP): Heeft de heer Van Gijzel niet zelf de indruk dat hij zich blij laat maken met een dooie mus? Net heeft hij tien minuten over het verleden gesproken met de heer Reitsma, maar nog geen seconde over de toekomst verder dan 1998. Alles wat er in de brief staat, geldt voor de overgangperiode, dus tot 1998-1999.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Ik heb net al aangekondigd dat ik over de periode daarna nog kom te spreken.

De heer **Poppe** (SP): In eerste termijn maakte u zich grote zorgen over de nutsfunctie van het openbaar vervoer.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Dat doe ik in tweede termijn ook.

De heer **Poppe** (SP): Nu wordt artikel 7.3 heel tijdelijk buiten werking gesteld om u te pappen en anderen misschien nat te houden. Welke garantie wilt u op basis van uw eerste termijn geven dat de nutsfunctie van het spoor ook na 2000 blijft bestaan?

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Ik begrijp dat het zuur is voor u dat er nu een werkbare oplossing is gevonden.

De heer **Poppe** (SP): Die is onwerkbaar, maar dat leg ik straks wel uit.

De **voorzitter**: Mag de heer Van Gijzel nu reageren op uw interruptie?

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Wat ik te doen heb, is om op basis van de kritiek die ik in eerste termijn had, te bekijken of datgene wat de minister nu neergelegd heeft en wat geen mooi beeld is, zoals ik al heb gezegd, een werkbare oplossing is. Met andere woorden: is ermee te werken om de garanties die ik in eerste termijn wilde hebben, boven tafel te houden? Ik meen dat de minister hierin geslaagd is. Ik zeg tegelijkertijd dat ik over de situatie na 2000 nog kom te spreken.

De heer **Van den Berg** (SGP): De heer Van Gijzel gaat ervan uit dat er al bepalingen opzij zijn gezet en zegt nu dat de minister erin geslaagd is. Ik wijs er wel op dat voor het vormgeven aan de afspraken in de brief twee partijen nodig zijn. Ik heb van de andere kant nog niets gehoord. Ik wijs er bovendien op dat volgens de bestaande contracten, als er voor 1 januari niets gebeurt, de ontbindende clausule in werking treedt, ook met deze brief. Hoe kijkt de heer Van Gijzel tegen deze formele situatie aan?

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Ik vind dit niet zo'n problematische vraag. Ik heb er ook al over nagedacht. De minister legt nu haar voorstel aan de Kamer voor. Zij heeft de argumenten van de Kamer gehoord en komt nu met wijzigingen en aanvullingen op het contract, onder andere het buiten werking stellen van een paar artikelen. Vervolgens is het aan de minister, gehoord onze beraadslaging en ons eventueel ja of nee op deze brief, om het definitief te regelen. Ik ga ervan uit dat er niets aan de hand is als zij het definitief regelt. De situatie is anders als zij het niet regelt. Dan heeft de minister geen groen licht van de Kamer. Wij zeggen vandaag eventueel ja tegen dit pakket. Mocht het pakket er echt anders uit komen te zien, dan is er dus geen ja van de Kamer. Zo simpel is het volgens mij.

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

moet wel voor 1 januari helder zijn. Dat betekent nogal wat gezien de datum waarop wij nu vergaderen. Ik neem aan dat u dat formele voorbehoud maakt. Dat formele voorbehoud moeten wij ook als Kamer maken.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Ja. Het zou zo geregeld moeten worden met de contractpartner. Kan dit niet, dan is er geen contract per 1 januari.

De minister heeft nu, meer dan in haar brief over de consumentenbescherming, meer dan in de antwoorden op de vragen en meer dan vorige week, expliciet aangegeven dat zij ertoe bereid is, de consumentenbescherming in de wet te regelen, en hierbij het overleg over de tarieven. Hiervoor spreken wij lof uit, want het was ook een wens van mijn fractie.

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): Ik begrijp dat er soms enige lenigheid nodig is om dingen naar je toe te trekken, maar over de consumentenbescherming staat echt niets nieuws in de brief, maar dan ook echt helemaal niets. Er staan twee zinnen in, waarin de minister steeds refereert aan datgene wat zij eerder in de Kamer of in een brief aan de Kamer gezegd heeft. Als u uw zegeningen telt, doe het dan goed.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Omdat wij daar bij de behandeling van het rapport van de commissie-Wijffels al een zwaar punt van maakten, ben ik dat heel zorgvuldig nagegaan zowel bij de brief over de consumentenbescherming als bij de antwoorden en de behandeling vorige week. De minister heeft elke keer gezegd, dat de marktpartijen het dienen te regelen. Het had namelijk geen zin om het in het contract vast te leggen, omdat er door concurrentie meer partijen komen. De minister heeft altijd in het midden gelaten of het uiteindelijk wettelijk geregeld zou moeten worden. Zij achtte de mogelijkheid aanwezig, maar zij heeft het in het midden gelaten. De heer Rosenmöller mag mij nu een citaat voorleggen waaruit blijkt, dat de minister dat definitief in de wet regelt. En dat kan hij niet vinden, want ik heb het namelijk ook niet kunnen vinden.

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): Het staat in de brief zelf!



De heer **Van Gijzel** (PvdA): Maar dat is geen officieel stuk!

De **voorzitter**: De heer Rosenmöller komt nu met een citaat!

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): Uw positie de vorige week maandag was, dat het ook in het overgangscontract moest worden opgenomen, terwijl het in de optie van de minister bij wet geregeld moest worden.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Nee!

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): Nu zit er een andere Van Gijzel: in de brief van de minister is er voor het eerst een toezegging, dat het in de wet wordt opgenomen. Op bladzijde 4 van de brief van de minister stelt zij namelijk vast, dat zij reeds in het verleden de Kamer heeft toegezegd dat de consumentenbescherming zal worden verankerd in wet- of regelgeving, bij voorkeur op basis van een voorstel van de betrokken maatschappelijke actoren. Dat staat er en daarmee zegt de minister dus helemaal niets nieuws. Nogmaals, dat je allerlei kunst- en vliegwerk nodig hebt om je zegeningen te tellen, begrijp ik allemaal best maar doe het dan goed! Hier slaat de heer Van Gijzel de plank echt mis!

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Ik vind het heel flauw, dat u dat op deze manier doet. Ik daag u uit om één citaat te vinden in de brief van de minister, in de antwoorden op de vragen dan wel in het stenogram van de vorige week, waarin de minister zegt dat zij het wettelijk zal regelen! En dat doet u niet nu maar dan maar na de middagpauze! Ik ben benieuwd naar uw antwoord!

De heer **Verkerk** (AOV): Voorzitter! Ik geloof ook, dat onze geachte oppositieleider zich hier een beetje vergist. In het vorige overleg is inderdaad...

De **voorzitter**: U interrumpeert nu de heer Van Gijzel?

De heer **Verkerk** (AOV): Ja. Weet de heer Van Gijzel dan niet, dat al in het vorige overleg is gezegd, dat het 1997 of 1998 wordt voordat die wet- en regelgeving er is?

De heer **Van Gijzel** (PvdA): De minister heeft gezegd, dat zij het

traject inging waarbij de partijen in de markt met elkaar een regeling met betrekking tot de consumentenbescherming proberen te treffen.

Mevrouw **Van 't Riet** (D66): Dat is niet waar!

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Dat is wèl waar! Vervolgens: indien noodzakelijk zal zij in 1998 met wetgeving komen. Nu staat er expliciet, dat de minister in 1998 met wetgeving komt. Er staat overigens geen datum bij, maar wel staat er dat het in de wet verankerd zal worden.

De heer **Reitsma** (CDA): Voorzitter! Ik kan dit niet helemaal volgen als ik de laatste brief van de minister lees, waarin zij vaststelt dat zij de Kamer heeft toegezegd dat de consumentenbescherming zal worden verankerd in wet- en regelgeving. Of de minister meldt hier iets nieuws in de brief, of het heeft in eerdere stukken gestaan, of zij schrijft het hier niet goed. Kan de heer Van Gijzel uitleggen wat hij nu eigenlijk onder deze zin verstaat?

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Omdat de heer Castricum in het eerste debat daarover met nogal veel zorgen sprak, heb ik heel zorgvuldig elke zinsnede en elke tekst van de minister daarover in de gaten gehouden. De minister heeft waarschijnlijk in dezelfde veronderstelling geleefd als de heren Reitsma en Rosenmöller. Naar mijn mening is in eerdere teksten nergens terug te vinden, dat de minister expliciet stelt dat het in wetgeving verankerd wordt.

De heer **Verkerk** (AOV): Voorzitter! Ik wil een citaat geven uit de brief van de minister van 23 november. Op bladzijde 2 staat: "Ik zal daarom na een ervaringsperiode van twee jaar overgaan tot wet- en/of regelgeving."

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Kunt u mij het paginanummer geven?

De **voorzitter**: Er wordt mij ingefluisterd dat het op pagina 2 staat en ook nog op pagina 4. Maar ik stel voor dat u toch uw betoog verder vervolgt.

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks):

Nee, voorzitter! Dat vind ik eerlijk gezegd een beetje flauw.

De **voorzitter**: Maar anders moet ik een leespaauze inlassen en dat is ook wat lastig.

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): Maar collega Van Gijzel zei dat hij alles gelezen had.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Ja, dat heb ik ook.

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): Tja, het is mogelijk dat het een keer niet goed wordt gedaan, maar dan moet dat wel duidelijk worden.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Ik heb het gevonden. Er staat: "Ik vind het dan ook niet passend om de overheid nu al dwingend te laten bepalen hoe de actoren zouden moeten handelen. Van producenten en consumentenorganisaties mag een actieve, naar oplossingen zoekende opstelling worden verwacht. Tegelijkertijd ben ik mij ervan bewust dat de spoorwegmarkt niet perfect is, zodat consumentenbescherming nodig is. Ik zal daarom na een ervaringsperiode van twee jaar overgaan tot wet- en regelgeving."

Ik geef toe dat ik dit punt over het hoofd heb gezien. Het spijt mij. Maar desalniettemin vind ik dat wij deze zegening wel moeten tellen.

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): Nee, dan moet je zeggen: het is geen zegening meer. Want de zegening was er al.

De **voorzitter**: De heer Van Gijzel vervolgt zijn betoog.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Tot zover de meest pregnante elementen in het debat van vorige week en in de brief van de minister. Het is een compromis dat niet op alle punten even mooi is. Maar het is voor mijn fractie een verdedigbaar resultaat in het licht van hetgeen er lag en de kritiek die wij erop hadden. Vraag is wel wat de vorm van de voorstellen wordt. De minister schrijft in haar brief dat een en ander in aanvulling op het voorliggende contract zal worden geregeld. Ik zou graag van de minister willen horen hoe dat precies vorm gaat krijgen.

Buiten de brief blijven er nog een aantal andere punten van belang. Dat betreft het mobiliteitsbeleid, de

concurrentie, de privatisering en de situatie na 2000. Mijn fractie blijft met zorg kijken naar de mobiliteitsontwikkeling. Verzelfstandiging van de Nederlandse Spoorwegen is op zichzelf onvoldoende om die mobiliteitsontwikkeling, die modal-split-verschuiving, tot stand te brengen. Hoewel het op zichzelf noodzakelijk is, blijven er vragen over de huidige situatie. De allereerste vraag gaat over de selectieve groei van de Nederlandse Spoorwegen, een vraag die ik ook vorige week al heb gesteld. Het punt is dat de Nederlandse Spoorwegen aangeven, uit te willen gaan van een selectieve groei in de komende periode. Dat betekent dat sommige reizigers bij voorkeur in de trein terechtkomen, maar dat anderen bij voorkeur niet in de trein terecht zouden moeten komen. Misschien dat de minister ons nog eens precies kan uitleggen wat daarmee wordt bedoeld.

Ik ben ook de vorige keer al uitgebreid ingegaan op de SVV-doelstelling. Ik geloof niet dat het beeld zou moeten ontstaan of het gevoel ontwikkeld zou moeten worden dat het nu goed is, omdat het op een gegeven moment op het bordje van iemand anders terecht zal komen. Met zorg bekijken wij nog steeds hoe die modal-split-verschuiving daadwerkelijk tot stand gebracht kan worden. Ook op dat punt blijft een actief beleid van de minister noodzakelijk.

Ik heb al aangegeven dat mijn fractie inschat dat op korte en middellange termijn geen concurrentie zal plaatsvinden, dus ook niet na 2000. De minister vertrouwt in haar methodiek wel op concurrentie, onder andere op het punt van tarieven en op het punt van het voorzieningenniveau, zeker voor de langere termijn. Ik geloof dat het onverstandig is om concurrentie als uitgangspunt te kiezen voor de onderhandelingen met de Nederlandse Spoorwegen. Het blijft een nutsfunctie die de Nederlandse Spoorwegen vervullen. En waarschijnlijk blijft NS ook gedurende lange tijd een monopolist. De heer Remkes heeft daarover gezegd: Waar geen marktwerking is, is het noodzakelijk de democratische controle overeind te houden.

De heer **Reitsma** (CDA): Voorzitter! De heer Van Gijzel wijst concurrentie op het spoor af. De minister noemt

in haar brief vier punten waarop zij overeenstemming met de Nederlandse Spoorwegen wil bereiken. Als de heer Van Gijzel concurrentie van de hand wijst, betekent dat dan ook dat hij dan ook niet instemt met die vier punten die de minister naar voren brengt? Eén van die vier punten is, dat de minister gebruik wil maken van het aanbestedings-instrument. U wijst dat af zowel voor 2000 als voor na 2000. Dat betekent dus dat u tegen de minister zegt dat zij op die vier punten geen overeenstemming met de Nederlandse Spoorwegen behoort te verkrijgen.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Ik ben daar de vorige keer explicieter over geweest. Dat ik dat nu niet deed, komt ook een beetje door de tijd. Waar het om gaat, is of er op het rompnat dat de Nederlandse Spoorwegen daadwerkelijk zelf gaan rijden zonder contractsector, sprake zal zijn van concurrentie. Daar zal geen concurrentie plaatsvinden. Ik sluit echter op termijn niet uit dat er mogelijk aan de uiteinden van het net wel concurrentie zal zijn. Wij spreken dan over bus in plaats van trein, met een op zichzelf gelijkwaardig of beter voorzieningenniveau. Wat het contract betreft, kijk ik met zorg naar hetgeen er na 2000 gebeurt. Wij dragen namelijk veel van de verantwoordelijkheden op het gebied van tarieven en voorzieningenniveau over aan de Nederlandse Spoorwegen. Naar mijn mening moet daarvoor iets in de plaats komen.

De heer **Reitsma** (CDA): Voorzitter!...

De **voorzitter**: Ik wil best ruimte geven voor interrupties. Ik moet echter ook de eindtijd in de gaten houden. Als ik de sprekers hierna ook zoveel ruimte geef, wordt het iets te veel.

Er moet korter geïnterrupteerd worden en er moeten ook korte antwoorden gegeven worden.

De heer **Reitsma** (CDA): Vindt de heer Van Gijzel dat er tussen nu en 2000 aanbesteding moet plaatsvinden op het regionale spoor?

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Ik vind dat er door de afspraken die nu gemaakt worden – wij spreken ook over de relatie met de commissie-Brocx – onzekerheid bestaat over de

vraag, of wij er vanaf 1998 in zullen slagen dat aan te besteden. Ik heb geen principiële bezwaren om bij de uiteinden van het net te bekijken, of daar op zorgvuldige wijze concurrentie tot stand te brengen is. Mijn bezwaren richten zich tegen de mogelijkheid, dat de minister aanbestedingen aan het uiteinde van het net zou overwegen zonder dat de Kamer daarvoor in een afgewogen oordeel en langs een verantwoord traject toestemming gegeven heeft. Ik geloof dat de brief die waarborgen in voldoende mate geeft, mede vanwege de relatie met de implementatienota van de commissie-Brocx.

De heer **Poppe** (SP): De heer Van Gijzel heeft geen bezwaren tegen het regionaal regelen van de uiteinden van het net. In het businessplan van de NS wordt echter zeer duidelijk gesteld dat ook de korte trajecten in de contractsituatie terecht gaan komen. Ik wijs met name op het woon-werkverkeer in de Randstad. Is de heer Van Gijzel daar wel tegen?

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Ik geloof niet dat u dat zo moet zien, mijnheer Poppe. De Nederlandse Spoorwegen bieden aan om het rompnat – dus alle intercitylijnen met daarop de stoptreinen en de sneltreinen – gewoon in haar eigen dienstregeling onder te brengen.

De heer **Poppe** (SP): Dat is geen antwoord op mijn vraag. De Nederlandse Spoorwegen zeggen dat het korte woon-werkverkeer in de Randstad niet rendabel is en alleen binnen de contractsector kan blijven bestaan.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Dat betekent dus, dat op korte afstanden in het woon-werkverkeer die onderdelen uitmaken van het rompnat, gewoon door de Nederlandse Spoorwegen gereden worden. Er zijn daarentegen een aantal lijnen – wij hebben die beelden gezien, onder andere van de Zoetermeerlijn – waarbij nader afgewogen moet worden of die via de contractsector aangeboden moeten worden. De onderhandelingen daarover zullen komend jaar plaatsvinden. Wij zullen daarover met de minister nader van gedachten wisselen.

Ik sluit niet uit dat er zelfs een aanzienlijk beter pakket uit kan komen wanneer een en ander

gezamenlijk met andere vervoersbedrijven wordt uitgevoerd. Ik denk bijvoorbeeld aan streekvervoerbedrijven en gemeentelijke vervoerbedrijven. Bij het SVV hebben wij al gezegd dat met light-railmodellen synergie-effecten bereikt kunnen worden.

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): Gewoon samenhang.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Het betekent dat je samen dingen doet, de Nederlandse Spoorwegen aan de ene kant en gemeentelijke vervoersbedrijven dan wel streekvervoerbedrijven aan de andere kant, waardoor wij tot een beter voorzieningenniveau kunnen komen dan er nu is, ook gelet op de nieuwe investeringen in nieuwe lijnen in de Randstad.

De heer **Poppe** (SP): Mijnheer de voorzitter! Als de NS in het businessplan nou duidelijk stellen...

De **voorzitter**: Mijnheer Poppe, ik stel voor dat u zo dadelijk uw vraag in uw eigen termijn herhaalt. Wij kunnen nu blijven interrumpen totdat u een u bevredigend antwoord hebt gekregen, maar dan blijven wij hier tot vanavond elf uur en dat wil ik niet. Wij stoppen om vijf uur.

De heer **Poppe** (SP): Met eromheen draaien komen wij ook nergens.

De **voorzitter**: Ik heb uw vraag en de toelichting daarop toegelaten. De heer Van Gijzel is daarop ingegaan. Ik stel voor dat u in uw eigen termijn daarop doorgaat en dat de heer Van Gijzel zijn betoog vervolgt.

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): Voorzitter! Mag ik een korte vraag stellen op dit punt?

De **voorzitter**: Als het kort blijft. Ik zou de geïnterrupteerde willen verzoeken om ook kort te beantwoorden.

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): Voorzitter! Ik begrijp niet – ik vraag hem dat nader toe te lichten – dat collega Van Gijzel in eerste termijn zei: wij zijn als PvdA voor een bepaalde vorm van verzelfstandiging, maar wij zijn tegen concurrentie en privatisering. Hoe kan hij nu de stelling betrekken dat hij in een bepaalde constructie toch voorstan-

der is of geen tegenstander meer is van concurrentie vanaf 1998?

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Ik heb de vorige keer gezegd dat wij geen voorstander zijn van concurrentie dan wel privatisering. Ik heb erbij gezegd dat dit niet uitsluit dat er op de uiteinden, zeg maar de regionale voorzieningen, aanbesteding zou kunnen plaatsvinden. Mijn punt zit hierin dat dit contract op basis van de Europese regelgeving ervan uitgaat dat de concurrentie op het hoofdnetaal zal plaatsvinden. De minister heeft met betrekking tot de tarieven, het voorzieningenniveau en dergelijke gesteld: op zichzelf komt dat wel goed, omdat partijen met elkaar moeten concurreren om de klanten. Mijn insteek was: op korte en middellange termijn is er geen enkele reden om aan te nemen dat die concurrentie er komt. Als je dat constateert, moet je er niet van uitgaan dat de marktwerking, de tucht van de markt die heilzame werking zal hebben, want die tucht van de markt zal er niet op loskomen. De heer Remkes zei dat de vorige keer: marktwerking zal niet plaatsvinden bij het rompnetaal en dient dus vervangen te worden door democratische controle. Ik ben het daarmee eens. Ik sluit niet uit dat op sommige stukjes aan het uiteinde van het net in het kader van de discussie over Broxk aanbesteding zou kunnen plaatsvinden. Ik heb er overigens wel bij gezegd dat ik het niet snel zal zien gebeuren dat trein door trein wordt vervangen.

Voorzitter! Na 2000 is niks geregeld. In 1998 zou wat ons betreft een nieuwe ronde met betrekking tot tarieven, voorzieningenniveau, onrendabele lijnen en gebruikersheffing moeten plaatsvinden om te voorkomen dat wij in 2000 in dezelfde situatie terecht komen als nu, namelijk dat de Nederlandse Spoorwegen volledige vrijheid hebben om na 2000 dingen te regelen zonder dat daaraan goede contracten en afspraken tussen de rijksoverheid en de NS ten grondslag liggen. Daarom zou ik van de minister willen horen of zij wil toezeggen om vanaf 1998 een onderhandelingsronde in te lassen met de Nederlandse Spoorwegen om uitgewerkte voorstellen die kunnen worden voorgedragen in een contract ruim voor 2000 in de Kamer te brengen, zodat wij daarover ons oordeel kunnen geven.

Mijn conclusie is dat het voorstel dat de minister nu voorlegt een werkbaar voorstel is. Het is werkbaar, omdat het de werkwijze aangeeft. De problemen zijn nog niet opgelost. Er hangt dus veel van af hoe dat het komend halfjaar verder wordt uitgewerkt. Het prisoner's dilemma waarvoor de Kamer vorige week stond, is opgeheven omdat de belangrijkste artikelen buiten werking zijn gesteld tot aan het moment van overeenstemming met de Kamer. Ik heb eerder aangegeven hoe het in wezen mogelijk zou kunnen zijn dat de Kamer instemt met een contract dat bevoegdheden weggeeft zonder dat wij weten wat er in de praktijk voor terugkomt. Nu is de volgorde omgekeerd. Eerst krijgen wij de contracten en dan pas kunnen wij spreken over de inwerkingtreding van de artikelen die in dat contract zijn geformuleerd. In dat opzicht is de gedachtenwisseling vorige week tussen de minister en de Kamer vruchtbaar geweest. Of zoals de consumentenorganisatie Rover het zelf formuleert: de slotfase van het debat over het Nederlandse spoorwegcontract wordt gekenmerkt door onverwachte wendingen, maar dan wel positieve.

De heer **Reitsma** (CDA): Voorzitter! Ik dank de minister voor de beantwoording in eerste termijn. Die eerste termijn is achter de rug. De vraag die nu moet worden gesteld, is: wat heeft het debat tot op heden opgeleverd? Ik constateer dan drie dingen.

Ten eerste is de benodigde informatie hortend en stotend bij de Kamer gekomen. Ik kan niet anders dan concluderen dat dit niet tot een makkelijke voorbereiding heeft geleid. De voorbereiding is gebrekkig geweest. In het begin hadden wij geen toegang tot de rekenmodellen. In de loop van het debat hebben wij de nota Spoor 2000 en een brief van de NS gekregen. Je vraagt je af waarom de Tweede Kamer deze informatie niet aan het begin van de behandeling heeft gekregen. Al met al verdient dit niet de schoonheidsprijs.

Daarom komt bij mij de volgende vraag aan de minister op: heeft de Kamer nu alle informatie die zij nodig heeft om vandaag of deze week een definitief oordeel over het contract te kunnen geven? Komen er de komende weken, via welke kanalen dan ook, niet weer nieuwe

nota's of informatie op tafel? Wij hebben uit de laatste weken namelijk lering moeten trekken. Daarom stel ik deze vraag. Hebben wij nu alle relevante informatie die nodig is voor de besluitvorming in dit debat?

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Vindt u de nota Spoor 2000, wat een ambtelijke notitie van de projectgroep is, relevante informatie die u nodig heeft om tot een besluit te kunnen komen?

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

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Waarom? Dan moet ik u zeggen: ik heb dan waarschijnlijk nog 150 dingen in de kast liggen die u niet heeft. Dat is nu eenmaal het nadeel van het feit dat mensen werken, namelijk dat zij dingen voorbereiden die niet tot politieke besluitvorming aanleiding geven.

De heer **Reitsma** (CDA): Maar zal ik eens op uw vraag naar het waarom antwoorden? In de brief van de NS, die wij gelukkig het afgelopen weekend van de minister hebben gekregen, wordt gesteld dat de afgelopen maanden diverse malen overleg heeft plaatsgevonden over onder andere de onrendabele lijnen. In die brief komt naar voren dat de NS bezwaren hebben tegen de benadering van het toekomstperspectief van de regionale en de stadsgewestelijke treindiensten. In de brief zeggen de NS zelfs dat zij een andere aanpak wensen. Ik concludeer daaruit dat in de gesprekken tussen de ambtenaren van de minister en de NS wel degelijk een inhoudelijke discussie heeft plaatsgevonden over de aanbestedingsproblematiek van het regionale spoor. Als dat het geval is, dan moet dat gebeuren op basis van een beleidslijn die binnen het ministerie ontwikkeld is. Die beleidslijn is helder verwoord in de nota Spoor 2000. Daarom kom ik tot de conclusie dat het voor de Tweede Kamer wel degelijk noodzakelijk is om deze informatie te hebben. Wij hebben de nota inmiddels ook gekregen, en daarvoor zeg ik de minister dank. Maar ik wil de komende weken niet graag voor nieuwe verrassingen worden gesteld. Daarom stelde ik in alle eerlijkheid mijn vraag.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Maar u had toch ook de notitie Decentralisa-

tie regionaal spoorvervoer, het rapport van de commissie-Broxx en het regeringsstandpunt daarover gekregen? Ik geloof niet dat ik of mijn voorgangster op enig moment geheimzinnig heeft gedaan over het feit dat wij onderdelen van het net, zoals de uiteinden waarover de heer Van Gijzel net sprak, uiteindelijk willen decentraliseren. En denkt u dan dat de ambtenaren daar vervolgens nooit over praten? Dat hoort natuurlijk zo te gaan.

De heer **Reitsma** (CDA): Dat begrijp ik heel goed. Maar u kunt niet ontkennen dat wij vorige week tijdens de eerste termijn de notitie Decentralisatie regionaal spoorvervoer hebben ontvangen. Wij konden dus pas na de eerste termijn kennis nemen van de lijnen die daarin genoemd staan.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Die overigens nog niet tot besluitvorming hebben geleid.

De heer **Reitsma** (CDA): Zeker. Dat heeft u de vorige keer ook gezegd. Maar ik constateer wel dat de discussie met de NS, gegeven de brief van de NS, wel degelijk al op gang is gekomen. Het ligt anders als de NS jokken, maar daar ga ik niet van uit. Dit proces heeft met de besluitvorming over de onrendabele lijnen te maken. Daarom stel ik de minister de vraag – dat lijkt mij een heel realistische vraag – of wij de komende weken niet opnieuw geconfronteerd worden met nieuwe nota's en beleidslijnen waardoor wij achteraf tot de conclusie komen dat wij eigenlijk een ander besluit hadden moeten nemen ten aanzien van het contract. Daar gaat het mij om.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Dit is heel interessant. Ik ben ook blij dat u die brief nu kent, maar niet omdat ik vind dat u die eigenlijk had moeten hebben. Eerlijk gezegd, vind ik dat namelijk niet terecht. Als er onderhandeld wordt met de minister en er wordt vervolgens een besluit genomen, dan wordt de Kamer daarna op de hoogte gesteld van alle relevante informatie. Die brief betreft echter slechts een aanbod van één kant. Gezien de manier waarop de NS hier gebruik van maakt, wil ik erop wijzen dat dit te maken heeft met het feit dat de NS graag een vijfjarig contract wil sluiten. Ik kan u

zeggen dat wij dit al bedacht hadden. Wij hadden echter ook al bedacht dat wij in de loop van de komende jaren wellicht tot besluiten rond decentralisatie zouden kunnen komen. Daarom vind ik het niet juist om mij nu in 1995 voor vijf jaar vast te leggen. Ik weet namelijk nog niet zeker – zelf weet ik het eigenlijk wel zeker, maar wij moeten daar nog verder over praten en er moet nog een kabinetsbesluit over genomen worden – of wij ook delen van de bevoegdheden willen decentraliseren. Daar gaat het om. Daar gaat die informatie ook over. Ik heb hier nooit geheimzinnig over gedaan. In februari vorig jaar heb ik daar in een speech bij het Railforum zelfs heel duidelijke dingen over gezegd. Ik geloof dat daar ook kamerleden bij aanwezig waren. De krant heeft daar in elk geval over geschreven.

De heer **Reitsma** (CDA): Voorzitter! Misschien heeft de minister dit onderschat bij het contract, maar als wij een beleidslijn inzetten, willen wij die ook volgen. In eerste termijn is kamerbreed duidelijk gemaakt dat de Kamer zeer zwaar tilt aan het in stand houden van het voorzieningen-niveau. Er moet ook meer zicht zijn op de onrendabele lijnen dan de minister noodzakelijk acht. Verder moet duidelijk zijn wat de minister daar de komende tijd mee gaat doen. Wil je hier een zinvolle discussie over hebben, dan is het volgens mij noodzakelijk dat er een kabinetsstandpunt komt over de decentralisatie van het regionale spoorvervoer. Als er onderhandelingen of gesprekken met de NS plaatsvinden over die decentralisatie...

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Voorzitter!...

De **voorzitter**: Ik snap dat de minister op alles zou willen reageren, maar ik stel voor dat zij daar ook haar eigen termijn voor gebruikt. Anders wordt het een tweespraak tussen de minister en de heer Reitsma.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Het vervelende is wel dat de heer Reitsma elke keer suggestieve opmerkingen maakt. Uit het verleden herinner ik mij helaas dat die meestal leiden tot misverstanden. En die wil ik graag direct rechtzetten.

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

De heer **Reitsma** (CDA): Met alle respect, voorzitter, maar als parlementariër mag je toch vragen stellen om een goed oordeel over het totaal te kunnen vellen. De minister heeft er ook belang bij om ten aanzien van dit contract een zo breed mogelijk draagvlak te krijgen in de Kamer. De Tweede Kamer heeft de afgelopen weken ervaren dat er, nadat er druk was uitgeoefend door de voorzitter van de vaste commissie, nog stukken binnenkwamen en dat er nog brieven opgesteld moesten worden. Daarom vind ik dat je in tweede termijn de vraag mag stellen of dit nu alles is en of wij de komende weken niet opnieuw geconfronteerd worden met nota's die eigenlijk noodzakelijk zijn voor de standpuntbepaling. Ik heb hier dus zorgen over.

De minister heeft in eerste termijn gereageerd op de inbreng van de Kamer. Er was kamerbreed massieve kritiek. De ene fractie leverde misschien wat meer kritiek dan de andere, maar met name vanuit bepaalde coalitiepartijen was de kritiek niet mals. En terecht; dat is vandaag opnieuw gebleken. Waarom heeft de minister in eerste termijn zo vastgehouden aan de beleidslijnen, terwijl zij de afgelopen week een brief heeft gestuurd waaruit een paar fundamentele wijzigingen in haar standpunt blijken? Ik juich dat natuurlijk wel toe, maar ik vraag mij af waarom dat niet in de dialoog in eerste termijn naar voren kon komen.

De CDA-fractie blijft van oordeel dat de verzelfstandiging van de NS op zichzelf een goede zaak is. Dat hebben wij altijd betoogd en dat zullen wij ook blijven betogen. Ontvlechting is noodzakelijk voor dit bedrijf, want het moet zakelijker gerund worden.

Mijn fractie heeft grote twijfels of het voor de korte, middellange en zelfs lange termijn wenselijk is dat er concurrentie op het spoor komt. Wij erkennen wel dat het bij het goederenvervoer noodzakelijk is, maar wij zien de toegevoegde waarde op dit moment nog niet bij het personenvervoer. Voor het rompnets behoudt de NS namelijk de monopoliepositie en als je werkelijk concurrentie op het spoor wilt hebben, kun je er niet aan ontkomen dat ook dat rompnets ter discussie

komt. Wij vinden dat geen wenselijk ontwikkeling. Verder heeft de minister in verschillende commentaren, brieven en stukken naar voren gebracht dat zij in de periode 1997-2000 ook marktwerking en concurrentie in het regionaal spoorvervoer wil hebben. Mijn fractie heeft bezwaren tegen die benaderingswijze. Het vloeit namelijk niet expliciet voort uit het rapport van de commissie-Wijffels. Verder worden op deze wijze de filosofie van Brokx en die van Wijffels in elkaar geschoven. De implementatie van de concurrentie in het regionaal spoorvervoer vindt op deze wijze wel plaats, terwijl de minister van Verkeer en Waterstaat van een kamermeerderheid niet het groene licht heeft gekregen om over te gaan tot aanbesteding, alvorens een aantal dingen uitgewerkt zijn. Bij dit dossier gaat zij, zonder die principiële discussie en zonder een formeel kabinetsstandpunt – het zijn namelijk alleen ambtelijke nota's – die weg wel in. Wij hebben daar bezwaren tegen. Ons grootste bezwaar is dat er op dit moment nog onvoldoende waarborgen zijn voor het voorzieningenniveau en er onvoldoende zicht is op de financierings-systematiek.

Indien wij zouden overgaan tot concurrentie en aanbesteding van het regionaal spoorvervoer, wenst mijn fractie eerst met de minister over een helder kabinetsstandpunt te spreken, zodat wij de voor- en nadelen op een rijtje krijgen. Dan kunnen wij concluderen of concurrentie nationaal of regionaal een wenselijke zaak is. Nu is de nota Spoor 2000 het uitgangspunt bij de discussie, zo heb ik begrepen uit een brief van de Nederlandse Spoorwegen, terwijl er nog niet eens een kabinetsstandpunt ligt.

**Minister Jorritsma-Lebbink**: Misschien is dat het uitgangspunt van de NS, maar het is niet mijn uitgangspunt. De nota 2000 is al lang ingehaald door andere inzichten.

De heer **Reitsma** (CDA): Ik beschouw dat als winst. Ik begrijp dat de minister van mening is dat eerst met de Tweede Kamer een fundamenteel debat gevoerd moet worden over de vraag of overgegaan moet worden tot concurrentie en aanbesteding.

**Minister Jorritsma-Lebbink**: Wij moeten contracteren. Vindt de heer

Reitsma het wenselijk dat er altijd gecontracteerd wordt, terwijl je weet dat er aan de andere kant van de tafel maar één partner zit?

De heer **Reitsma** (CDA): Ik ben in eerste termijn redelijk helder geweest. De CDA-fractie is, zonder dat wij eerst een fundamenteel debat over dit onderwerp in de Kamer hebben gehad, geen voorstander van het overgaan tot aanbesteding ten aanzien van het spoornet. Daarom lijkt het mij ook beter dat de minister op korte termijn over alle onrendabele lijnen met de spoorwegen een deal sluit. Ik begrijp best dat dat haar onderhandelingspositie er niet gemakkelijker op maakt. Ik wil echter voldoende waarborgen hebben dat het voorzieningenniveau kwalitatief in stand gehouden wordt. Daarom kiezen wij voorlopig voor deze lijn. Wij willen namelijk eerst een debat voeren. Wij gaan akkoord met concurrentie bij het goederenvervoer, maar er moeten voorlopig geen nieuwe toetreders op het regionale net komen. Eerst moet er een fundamentele discussie worden gehouden over verdergaande decentralisatie, moeten er meer waarborgen voor het voorzieningenniveau komen en meer zicht op de financieringssystematiek. Daarom dien ik de volgende motie in.

---

#### Motie

---

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende, dat de regering voor de "non-captive"-categorie gebruik wenst te maken van het aanbestedingsinstrument;

van mening, dat eerst in de Kamer een fundamentele discussie dient plaats te vinden omtrent het aanbesteden van lijnen;

van oordeel, dat eerst waarborgen voor het voorzieningenniveau en de financieringssystematiek ontwikkeld dienen te worden;

verzoekt de regering deze knelpunten nader uit te werken en de Kamer daarover te rapporteren alvorens gebruik te maken van het aanbestedingsinstrument,

en gaat over tot de orde van de dag.

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

Zij krijgt nr. 20 (18986).

De heer **Reitsma** (CDA): Voorzitter! Het tweede punt dat ik aan de orde stel, betreft de taaksector. In eerste termijn heb ik al naar voren gebracht dat de CDA-fractie van mening is dat RailNed op grotere afstand van de Nederlandse Spoorwegen dient te komen. Het behoort een onafhankelijke positie te hebben en daarom zal het, zeker na enkele jaren, niet meer onder de verantwoordelijkheid van de spoorwegen behoren te vallen, maar onder die van de rijksoverheid. Ik was van plan hierover een motie in te dienen, maar ik heb de motie medeondertekend die mijn collega's van VVD en D66 zullen indienen.

Hetzelfde geldt voor de juridische eigendom. In eerste termijn heb ik al helder aangegeven dat dit behoort bij de rijksoverheid. De minister heeft daarop gezegd dat zij wel wil, maar de Nederlandse Spoorwegen niet. Daar neem ik kennis van, maar constateer wel, zeker omdat er ook nog een wettelijk kader komt, dat het noodzakelijk is dat de juridische eigendom over enige jaren gewoon in handen behoort te komen van de rijksoverheid. Ook hierover had ik een motie voorbereid, maar mijn collega's zijn op dit punt ook inventief geweest; ik sluit mij dus weer bij hen aan.

Voorzitter! De CDA-fractie heeft in eerste termijn gepleit voor nadere afspraken over het tariefbeleid. De minister hield in eerste termijn vol dat de Nederlandse Spoorwegen de volledige vrijheid moesten hebben. Ik ben er verheugd over dat de minister in haar brief daar wat van heeft teruggenomen: een deel van die vrijheid wordt de spoorwegen nu ontnomen. Ik vind echter, met alle respect, de marges wel groot, zoals ook is gebleken uit het debat met collega Van Gijzel. Zeker als de NS deze grote marges volledig benutten, is het de vraag of met een dergelijke inspanningsverplichting de kwetsbaarheid van de lijnen in de spits wel verantwoord is. Kan de minister hierop een nadere reactie geven?

Er bestaat onvoldoende zicht op hetgeen er na 2000 gebeurt. Mijn fractie is van oordeel dat er voor het voorzieningenniveau en de onrendabele lijnen mogelijk een opening zit voor 2000, maar daar zit een aantal

haken en ogen aan, want na 2000 blijft de kwetsbaarheid van dit contract volledig bestaan. Nu zit er een bodempercentage in van 85 en dat zal gelukkig gedeeltelijk worden teruggedraaid. Ik sluit mij aan, ook gezien mijn korte spreektijd, bij de zorg die collega Van Gijzel hierover reeds naar voren heeft gebracht. Mijn fractie is van oordeel dat er eigenlijk nog te veel openingen in het contract zitten die het voorzieningenniveau in gevaar brengen. De grootste zorg van mijn fractie is dat er in deze brief helemaal niets is geregeld voor de periode na 2000. Daarom dien ik de volgende motie in.

---

#### Motie

---

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende, dat er bij de verzelfstandiging van de Nederlandse Spoorwegen voldoende waarborgen dienen te zijn voor het handhaven van het huidige maatschappelijk aanvaardbare minimumvoorzieningenniveau;

van oordeel, dat het zowel voor als na 2000 maatschappelijk gewenst is, te komen tot afspraken omtrent een bodemvoorziening;

verzoekt de regering nadere afspraken te maken met de Nederlandse Spoorwegen om het maatschappelijk gewenste minimumvoorzieningenniveau meer structureel te regelen,

en gaat over tot de orde van de dag.

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

Zij krijgt nr. 21 (18986).

De heer **Van den Berg** (SGP): Voorzitter! De heer Reitsma spreekt ook over de situatie na 2000. Daar kom ik straks ook even op terug. De vorige keer heb ik daar ook mijn zorg over uitgesproken. Hij vraagt nu om een nader contract. Is hij niet net als ik van mening dat wij voor de definitieve situatie wetgeving zouden moeten hebben? Ook daarop kom ik nog terug. Nadere afspraken zijn natuurlijk nodig, ook in de contrac-

tuele sfeer. Is hij niet met mij van mening, dat wij ook behoefte hebben aan een samenhangend wettelijk kader?

De heer **Reitsma** (CDA): Het antwoord daarop is ja. Ik was overtuigd door het pleidooi van de heer Van den Berg in eerste termijn.

Voorzitter! Ik rond af. De openingen die de minister geeft in de brief en het nader overleg dat nog zal plaatsvinden, ziet mijn fractie als winst. Wij zijn echter van mening, dat hierin een open einde zit, zowel na 1998 voor wat betreft de aanbestedingsproblematiek als na 2000. Daarover hebben wij grote zorgen. Wij vragen de minister op die onderdelen in dit debat een heldere toelichting te geven. Hoe meent de minister die problematiek – en dat geldt zeker voor het voorzieningenniveau – op te lossen? Afhankelijk van dat antwoord zullen wij ons oordeel over dit contract in een derde termijn of in een kamerdebat geven.

De heer **Remkes** (VVD): Voorzitter! De kern van het bezwaar dat ik in eerste termijn tegen de systematiek uit het contract naar voren heb gebracht, was dat wij het bedrijf en inzake de voorzieningen en inzake de tarieven de volledige vrijheid geven. Hoe verhoudt zich dat met het antwoord op de vraag of er op korte of op middellange termijn concurrentie ontstaat? Is het, uitgaande van de onwaarschijnlijkheid dat dit op korte en middellange termijn het geval zal zijn, niet wenselijk dat op beide punten vooralsnog een grotere zeggenschap van de overheid in stand blijft?

De minister heeft daar in eerste termijn op gereageerd. Ik dank haar voor die beantwoording. Zij heeft nu een aanvullende brief geschreven waarin dat antwoord nog wat verder wordt aangekleed. Voor mijn fractie is die brief een adequate reactie op de bezwaren die de Kamer naar voren heeft gebracht. De minister spreekt over aanvullingen op het contract. Heeft de minister zich ervan vergewist, dat ook de Nederlandse Spoorwegen met de lijn die nu in de brief is aangegeven, kunnen leven? Dat is onze kernvraag. Met andere woorden: zijn de Nederlandse Spoorwegen bereid om in te stemmen met deze aanvullingen op het contract?

Dan maak ik een paar opmerkingen over de tarieven. Aangezien de Nederlandse Spoorwegen er alle belang bij hebben om in de concurrentie met de auto de tarieven zo gematigd mogelijk te laten verlopen, kan mijn fractie instemmen met de bandbreedte die nu in de brief is geschetst. Ik ga er overigens wel van uit – daarin voorziet de brief niet – dat de Tweede Kamer wordt geïnformeerd als de in de brief genoemde afwijking zich voordoet. Ik ga er ook van uit dat de in de brief geschetste bandbreedten de maxima aangeven. De minister heeft dat zojuist bij interruptie in feite al aangegeven en benadrukt. Naar het oordeel van de VVD-fractie is op die wijze een goed evenwicht tot stand gekomen tussen aan de ene kant een redelijke zekerheid voor de Kamer over de ruimte waarbinnen de tariefontwikkeling zal plaatsvinden en aan de andere kant een bedrijfsmatige vrijheid die het bedrijf nodig heeft. Als het bedrijf op geen enkele wijze kan spelen met de tarieven, is van deze verzelfstandigingsoperatie de facto absoluut geen sprake. Dat zou de Kamer tegen de achtergrond van de Europese regelgeving naar mijn opvatting ook niet moeten willen.

De heer **Poppe** (SP): De heer Remkes is zeer bezorgd over de ontwikkeling van de tarieven, maar daar moet wel mee gespeeld kunnen worden. Het blijkt dat dit spelen altijd tot een stijging zal leiden en nooit tot een daling.

De heer Remkes stelt dat de Kamer geïnformeerd moet worden als men boven de bandbreedte uitkomt. Wat denkt hij nog te kunnen doen met die informatie als deze overeenkomst is getekend?

De heer **Remkes** (VVD): In de brief schetst de minister het model. Als kamerbreed bezwaar bestaat tegen de politiek van de NS ten aanzien van voorzieningen en tarieven, dan neem ik aan dat een verstandig bedrijf zijn verantwoordelijkheden kent en bereid is daar nog eens goed naar te kijken. Als dit mechanisme werkelijkheid wordt, heeft de Kamer formeel geen instrumenten om het af te dwingen. Zo simpel is het wel. Daarover moet geen misverstand bestaan. Anders houden wij de illusie in stand dat het bedrijf zelfstandig wordt, terwijl wij tot in de details aan de knoppen blijven zitten.

Vanuit het vertrekpunt dat de operatie moet doorgaan heeft de fractie van de VVD hieraan geen behoefte. Wij hebben er in de toekomst ook geen behoefte aan – ik formuleer het misschien wat denigrerend, maar zo is het niet bedoeld – om millimeter-achtige discussies te gaan voeren over de tarieven.

De heer **Poppe** (SP): Hebben de NS niet een erg grote machtspositie om de overheid delen van lijnen op contractbasis op te dringen?

De heer **Remkes** (VVD): Over de contractsector kom ik nog te spreken.

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): Als wij komen te spreken over een rigide uitwerking van de bandbreedte dan wel het overschrijden van die bandbreedte, kan dat op zichzelf een interessant gesprek met de minister zijn. Het kan mogelijk van invloed zijn op datgene wat de NS doen. Stellen de commerciële NS straks de tarieven formeel vast binnen en buiten de bandbreedte?

De heer **Remkes** (VVD): Ik heb al een antwoord op deze vraag gegeven. Binnen de bandbreedte heeft het bedrijf de vrijheid met de tarieven te spelen. Ik ga ervan uit, dat de NS hiermee op een verstandige manier zullen omgaan, omdat zij daarbij alle belang hebben. De bandbreedte staat er niet voor niets. Ik wil niet de illusie wekken dat binnen de bandbreedte nog allerlei zeggenschap van deze Kamer bestaat.

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): Is elke mogelijkheid die de NS binnen de bandbreedte hanteren voor de heer Remkes een gematigd tarievenbeleid?

De heer **Remkes** (VVD): Ja, dat is een gematigd tarievenbeleid vanuit twee invalshoeken. Die 2% en 4% staan helder aangegeven. Dat mechanisme houdt in dat indien de NS gebruik maken van een uitslag naar boven gedurende de spits, tegelijkertijd gebruik wordt gemaakt van de mogelijkheid om de tarieven in het dal te verlagen.

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): Er wordt niet voor niets gesproken over een gemiddelde stijging van 2% of 4% in de spits. Wordt elke manier waarop de NS dat in enig jaar

toepassen, door de heer Remkes als een gematigd tarievenbeleid gekenschetst?

De heer **Remkes** (VVD): Ik heb erbij gezegd dat ik ervan uitga, dat de NS vanuit een bedrijfseconomisch en maatschappelijk verantwoord opereren verstandig gebruik maken van die vrijheid. De NS hebben geen belang bij een zeer schoksgewijs, fors opereren gedurende de spits.

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): Maar die mogelijkheid wordt nu wel gecreëerd. Ik wil best een heel eind met de heer Remkes meegaan, als het gaat om het vertrouwen in de NS. Zouden de bandbreedtes niet moeten worden versmald, omdat dit in het belang van de NS is en nodeloze onrust voorkomt bij degenen die straks in 1996 het kaartje moeten betalen?

De heer **Remkes** (VVD): Nee, het is van tweeën één. Of je hebt vertrouwen in een verstandige bedrijfspolitiek van de Nederlandse Spoorwegen – de heer Rosenmöller heeft dat vertrouwen kennelijk ook – en dan is een zeer gedetailleerde bandbreedte dus niet nodig. Of je hebt dat vertrouwen niet, en naarmate je minder vertrouwen hebt, zijn er strakkere voorschriften van de overheid noodzakelijk. Uit die twee mogelijkheden moet een keuze worden gemaakt, en wat mij betreft is er sprake van een evenwichtig geheel.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Voorzitter! Ik heb er behoefte aan om nu even iets te zeggen. Wij praten over een contract dat met NS is gesloten en ik zie nu aan de kant van NS beweging. Mag ik erop wijzen dat de NS voor het komende jaar de spitstarieven heeft verhoogd met 1% nominaal, dus alles bij elkaar, en de overige tarieven met 1,5% gemiddeld? Wij spreken dus wel degelijk over maxima en niet over iets dat elk jaar automatisch zal gebeuren.

Mevrouw **Van 't Riet** (D66): Dat is dan een extra argument om de stijging te beperken!

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): Voorzitter! Deze aanvulling van de minister roept meer vragen op dan erdoor beantwoord worden.

De **voorzitter**: Ik stel voor dat wij er

tijdens het antwoord van de minister op ingaan.

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): Dan moet u de minister net zo strak houden, wat ik op zich prima vind.

De **voorzitter**: Ik zal de minister vragen er straks nog eens op in te gaan en dan krijgt u de gelegenheid te reageren. Ik wil de eerste termijn van de Kamer graag afronden voor de lunchpauze. Ik stel voor dat de heer Remkes zijn betoog vervolgt.

De heer **Remkes** (VVD): Voorzitter! Ik ben toe aan de consumentenbescherming. Ik heb de desbetreffende passage in de brief gelezen als een onderstreping van de beantwoording door de minister in het eerste termijn, na enige aarzeling in de beantwoording van de schriftelijke vragen. Er is nu meer duidelijkheid ontstaan; mijn fractie leest de zinnen die daarover nu in de brief staan, als een bevestiging van datgene wat de minister in het eerdere overleg heeft gezegd.

De heer **Reitsma** (CDA): Voorzitter! Iedereen probeert nu de winst naar zichzelf toe te trekken, maar dit vind ik wat te kort door de bocht. De minister heeft gezegd... Wij hebben het nu toch over de tarieven?

De heer **Remkes** (VVD): Nee! Voorzitter! Als de heer Reitsma interrumpeert, moet hij dat wel op het juiste moment doen. Ik was al bezig met het onderwerp consumentenbescherming.

De heer **Reitsma** (CDA): Ik kreeg even argwaan, omdat de fractie van GroenLinks liet blijken dat zij het met de heer Remkes eens was. Ik plaats dus geen interruptie, voorzitter!

De heer **Remkes** (VVD): Voorzitter! Inzake het voorzieningenniveau ging het de VVD-fractie erom dat wij op het punt van de onrendabele sector vooralsnog, zolang er op dat punt geen contract is, mede aan de knoppen willen blijven zitten. Die doelstelling wordt nu gerealiseerd. Ik heb in eerste instantie geprobeerd om pragmatisch te opereren, door te benadrukken dat het uiteindelijk gaat om de doelstelling en niet om de vraag of wij nu al exact alle informatie hebben. Het gaat om de politieke bereidheid om handen en voeten te geven aan een en ander en

om te zijner tijd, zo nodig, aanvullende financiële middelen ter beschikking te stellen. Mijn fractie sluit overigens, gezien het verleden, niet uit dat, mocht die situatie ontstaan, dit in enige mate ten koste van het investeringsniveau kan gaan. Wij moeten niet doen alsof het investeringsniveau verhoogd had kunnen worden zonder deze verzelfstandigingsoperatie. Er bestaat een zeer duidelijke samenhang. Mocht het zo zijn dat de onrendabele sector wat meer kost dan er nu in de begroting voor staat, dan ligt het in mijn beleving redelijk voor de hand om daar dan weer naar te kijken.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Ik vind dat de VVD-fractie selectief winkelt als het gaat om investeringen voor de automobiliteit en andere investeringen. De minister en de commissie-Wijffels hebben geconstateerd dat, indien de investeringen niet worden gerealiseerd zoals in het Tweede tactisch pakket is voorzien, dit er uiteindelijk toe zal leiden dat de kostendekkendheid van de Nederlandse Spoorwegen zal worden afgeremd. Per saldo betekent dit dat de contractsector zal stijgen en dat daarmee de spiraal omlaag zal zijn ingezet. Ik ben benieuwd naar het oordeel van de heer Remkes hierover.

De heer **Remkes** (VVD): Volgens mij is er niet zo'n groot verschil van mening tussen ons. De schade moet zo beperkt mogelijk blijven. Ik steun de minister dan ook van harte in goede en strakke onderhandelingen van haar zijde met de Nederlandse Spoorwegen. Ik hoop ook dat de minister zo dicht mogelijk bij die 80 mln. blijft, die in de begroting is uitgetrokken.

Dat brengt mij tegelijkertijd wel op een andere vraag. Daarover staat een wat mistige zin in de brief. Dat is de vraag welke prijs voor deze brief betaald moet worden. Ik begrijp best dat dit nog niet uitonderhandeld kon worden, maar misschien kan de minister er toch iets over zeggen. Voor 1996 – ik interpreteer het maar even cijfermatig – is er 10 mln. uitgetrokken en voor 1997 is er 25 mln. uitgetrokken. Vindt de minister dat de prijs die betaald moet worden, in beginsel niet boven die 35 mln. moet uitgaan? Ik zou daarin ook graag de nodige ondersteuning geven. Ik vind overigens dat ook De Nederlandse Spoorwegen alle redenen

hebben om zich in de onderhandelingen met de minister redelijk op te stellen. Er is in het contract voorzien dat er vooralsnog geen heffingen betaald worden, terwijl er gedurende de overgangperiode wel sprake is van een aflopende overheidsbijdrage.

Wij zijn met de brief in feite terug bij Wijffels. Daar bleef in eerste termijn toch nog enige onduidelijkheid over bestaan. Daarom wil ik een citaat aanhalen uit de Handelingen van 29 september 1993, om duidelijk te maken dat de intenties van toen in feite waren wat nu in de brief is aangegeven. De toenmalige minister heeft het ook bevestigd. Collega Schutte is de gelukkige om geciteerd te worden: "Als de dienstregeling na de overgangperiode niet meer door de minister behoeft te worden goedgekeurd, dan rijst de vraag hoe kan worden voorkomen dat lijnen...". Dus toen bestond vrij nadrukkelijk de perceptie dat gedurende deze overgangperiode de greep van de overheid op tarieven en voorzieningenniveau nog groter zou zijn dan aanvankelijk in het contract was vastgelegd.

De heer **Reitsma** (CDA): U heeft nogal indringende vragen gesteld over de financiering en de mogelijke financiële consequenties van deze brief. Nu zullen wij niet speculeren waar het op uit komt, maar op bladzijde 3 van de brief blijkt wel degelijk dat de minister in feite zegt dat er een zekere herschikking binnen de voor de NS bestemde middelen, voor exploitatie en investeringen, plaats moet vinden. Ik destilleer daaruit dat uw conclusie is dat de minister loslaat dat het toch blijft binnen de financieringskaders die wij in de stukken hebben aangetroffen.

De heer **Remkes** (VVD): Ik heb mijn vraag niet voor niets gesteld. Ik wacht met buitengewoon grote belangstelling het antwoord van de minister af.

De heer **Reitsma** (CDA): Het is duidelijk dat u er ook uithaalt dat hier in feite een opening zit.

De heer **Remkes** (VVD): De passage was voor mij onduidelijk. Dat is precies de reden waarom ik de vraag stel.



De heer **Reitsma** (CDA): Dat antwoord wacht ik dan ook af.

De heer **Remkes** (VVD): Dat brengt mij bij het vervolgetraject. De minister heeft daar in haar beantwoording in eerste termijn ook iets over gezegd. Ik wil toch graag onderstrepen wat de heer Van den Berg in eerste termijn heeft gezegd over de koninklijke weg van de wetgeving. Kan de minister aangeven over welke termijnen wij dan met elkaar praten? Wanneer denkt de minister wetgeving aan de Kamer voor te leggen die dan ook een basis kan zijn voor de gesprekken over het vervolgetraject?

Ik kom bij de tweede vraag over het vervolg, naar de besprekingen over de contractsector zelf. Ik herhaal wat ik in eerste termijn heb gezegd, namelijk dat bij die besprekingen het uitgangspunt van de Nederlandse Spoorwegen van een ROI van 10% niet in alle opzichten een gegeven is voor mij. Wij hebben met veel belangstelling kennis genomen van de brief die de Nederlandse Spoorwegen ons hebben toege- stuurd en waarin een bedrag van 125 mln. wordt genoemd. Ik heb hieruit de conclusie getrokken dat dit vanaf nu het plafond in de onderhandelingen met de Nederlandse Spoorwe- gen is.

Er is overigens een vraag waarop ik in eerste termijn geen antwoord heb. Het is mogelijk dat de minister denkt dat het de Kamer niet echt interesseert, en op zichzelf is dat ook zo. Het betreft de financiële consequenties van het akkoord tussen de NS en de bonden. Zoals ik het mechanisme zie, kan dit financiële consequenties hebben voor de contractsector.

De **voorzitter**: Ik neem aan dat u nog moties wilt indienen. Denkt u aan uw spreektijd? U bent dicht bij het einde ervan, zo niet eroverheen.

De heer **Remkes** (VVD): Ik heb de minister horen zeggen dat er nog statuten voor de Nederlandse Spoorwegen opgesteld moeten worden. Ik ga ervan uit dat de aandeelhouder hiernaar zal kijken vanuit de invalshoek dat er de komende jaren zeker op het rompnet nog geen echte concurrentie zal zijn.

Dit brengt mij bij een punt waarover de heer Reitsma al iets heeft gezegd, namelijk de verhouding tussen de taaksector en de

exploitatie. Na de eerste termijn van de kant van de minister is hierover te veel onduidelijkheid blijven bestaan. Dat is voor mij de reden om de volgende motie in te dienen.

---

#### Motie

---

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende, dat de overheid verantwoordelijk is voor uitvoering en financiering van de taaksector;

overwegende, dat naast de NS ook toekomstige concurrenten gebruik moeten kunnen maken van de diensten van de taaksector, waardoor een onafhankelijke positie van de taaksector noodzakelijk is;

overwegende, dat de positie van de taaksector binnen de NS-holding de onafhankelijkheid van deze sector niet ten goede komt en daardoor de komst van concurrentie in de weg kan staan;

verzoekt de regering de mogelijkheden om de taaksector buiten de NS te plaatsen te onderzoeken, zodat na afloop van het overgangscontract de taaksector een meer onafhankelijke positie kan krijgen,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**: Deze motie is voorgesteld door de leden Remkes, Van 't Riet en Reitsma. Naar mij blijkt, wordt zij voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 22 (18986).

De heer **Remkes** (VVD): Ik maak nog enkele opmerkingen over de situatie na het overgangscontract. Wij hebben de brief van de minister zo geïnterpreteerd dat er in de loop van de komende paar jaar een brede evaluatie komt, zodanig dat de Tweede Kamer een aantal vrijheids- graden behoudt om dan te beoordelen of er eventueel vervolgafspraken gemaakt moeten worden en, zo ja, welke. Wij zullen dat dan beoordelen op basis van de ervaringen met de wijze waarop de NS met de ondernemingsvrijheid omspringt, op basis van het perspectief op concurrentie en op basis van de stand van de Europese regelgeving.

Ik onderstreep in dit verband wat de minister in het antwoord op vraag 46 schrijft, namelijk dat een beursgang van de Nederlandse Spoorwegen op dit moment niet aan de orde is. Ik zet een dikke streep onder "op dit moment", gelet op de concurrentie op het rompnet. Voor de toekomst wil de VVD een beursgang, onder die conditie, ook niet in absolute termen uitsluiten.

De **voorzitter**: Wilt u afronden?

De heer **Remkes** (VVD): Ik rond af met een opmerking over de decentralisatie en de marktwerking. De notitie bood ons weinig verrassends en weinig toegevoegde waarde. De gedachten daarin zijn in meer of mindere mate wel eens bij deze en gene gelegenheid ontvouwd. De gedachtenlijn die erin is neergelegd, spreekt de fractie van de VVD overigens zeer aan. Wij hebben ook met groot genoegen ervan kennis genomen dat nu ook de reizigersorganisatie Rover pleit voor een experiment met decentralisatie. Persoonlijk heeft het mij, gezien het verleden, meer dan deugd gedaan. Ik herinner mij namelijk nog de tijd, waarin ik in een andere hoedanigheid bij de kamercommissie moest bepleiten hoe het precies met spoorlijntjes en buslijntjes was.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Station Winsum!

De heer **Remkes** (VVD): Station Winsum! Ik vind het winst, dat kennelijk volgens de minister dergelijke gesprekken niet meer hier zullen plaatsvinden maar in de regio. Wij hebben er dan ook geen enkel probleem mee, dat de minister verder voortgaat op deze weg, met de door haar aangegeven inkadering in de implementatienota. Na vandaag kan voor het contract het licht op groen, maar dan wel inclusief de brief. Wij bezien namelijk de afspraken in zeer nauwe samenhang met elkaar. Ik verschil daarin niet van mening met collega Van Gijssel.

De heer **Poppe** (SP): Voorzitter! De VVD sluit beursgang in de toekomst niet uit. Dat is ook precies wat we moeten vrezen! Maar hoe zit het dan als het bedrijf onrendabel is? Als ze lijnen willen openhouden, moeten ze het bedrijf verkopen aan de overheid. Dan betalen wij dus mee aan de

winst van de aandeelhouders! Hoe denkt de heer Remkes dat te kunnen scheiden?

De heer **Remkes** (VVD): Dat hangt precies van de condities af, die je met elkaar afspreekt.

Mevrouw **Van 't Riet** (D66): Voorzitter! De afgelopen vrijdag ontving de Kamer een brief van de minister, waarin zij aan de belangrijkste bezwaren van de Kamer tegemoet kwam en wel het voorzieningenniveau, de onrendabele lijnen, de tarieven en de consumentenbescherming. Deze brief heeft heel veel kou uit de lucht genomen. De vorige maandag had namelijk een grote meerderheid in de Kamer problemen met de inwerkingtreding van het contract per 1 januari. De minister ging als een TGV recht op het kopstation af; gelukkig heeft de Kamer de wissels op tijd kunnen omzetten. Ik hoop echter, dat de Kamer niet elke keer moord en brand hoeft te schreeuwen voordat zij de door haar gevraagde informatie krijgt.

De brief van 15 december geeft twee wijzigingen in de contracten aan. Er komt een aanvullend contract, een side letter, over de tarieven en artikel 7.3 wordt buiten werking gesteld. Dat betekent, dat in ieder geval tot medio 1998 het voorzieningenniveau gehandhaafd wordt en er geen sprake is van min 15% plaatskilometers.

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): Interpreteert mevrouw Van 't Riet de brief wel goed? Zij zegt, dat tot medio 1998 het voorzieningenniveau wordt gehandhaafd en de min 15% plaatskilometers niet wordt gerealiseerd. Ik heb zojuist collega Van Gijssel een citaat voorgelegd waaruit blijkt, dat inderdaad een aantal procenten daling van het plaatskilometrage wel degelijk kan worden gerealiseerd. Het is nog een kwestie van interpretatie of dat voor half 1996 kan of voor 1998, maar mevrouw Van 't Riet kan daarmee toch niet zeggen, dat daarmee het voorzieningenniveau blijft gewaarborgd?

Mevrouw **Van 't Riet** (D66): De intentie van deze brief is om het voorzieningenniveau handhaven. Artikel 7.3 wordt buiten werking gesteld. In deze brief wordt inderdaad over enkele procenten

gesproken. Ik ga ervan uit, dat dit over de gehele periode is bedoeld en niet voor alleen het komende halfjaar.

Voorzitter! De grote onzekerheid blijft natuurlijk de contractsector. Het liefst had mijn fractie het basiscontract gelijktijdig met het contract voor de contractsector behandeld. Onduidelijk is ook wat deze aanpassingen gaan kosten. Kan de minister daar een indicatie van geven? Moeten wij inderdaad naar de door de heer Remkes aangegeven dekking kijken? Kan de minister daarover iets duidelijker zijn?

Wat de tarieven betreft, maakt D66 zich vooral ongerust over de tarieven in de spits. Het is voor de NS aantrekkelijk om vooral de dure spits extra te belasten. De minister geeft aan, dat er sprake zal zijn van een tariefdifferentiatie van maximaal 4% per jaar, gemiddeld over de gehele periode. Wat ons betreft, zit hier de gemiddelde tariefverhoging van maximaal 2% per jaar bij in en is het niet de bedoeling dat het 4% plus 2% reëel gaat. Ik wil dat benadrukken, want dat zou uit de brief gelezen kunnen worden. Dat zou namelijk kunnen betekenen, dat inclusief de inflatie de NS in de spits 8% zou kunnen stijgen over vier jaar. Dat is ons te veel. Daar wil ik graag duidelijkheid over.

De heer **Reitsma** (CDA): Die is een mooie stellingname van D66. Maar wat doet D66 nu als de minister het uitlegt zoals het in de brief staat, dat er een gemiddelde tariefstijging per jaar van ongeveer 4%, 4,5%, 5% kan zijn, afhankelijk van de inflatie en dat er sprake zal zijn van een tariefdifferentiatie in de spits van 6% à 7%? Welke consequenties trekt D66 als dat de uitleg van de brief is? Want naar mijn mening is dat de uitleg van de brief. Het staat er helder.

Mevrouw **Van 't Riet** (D66): Als de prijsverhoging in de spits niet meer is dan 4% plus inflatie, zou ik daarmee kunnen leven, zij het met zeer veel moeite. Maar ik wil hier in ieder geval duidelijk aangeven dat die 4% nog eens komt op de 2% tariefstijging over de gehele periode. Want ik hoor geluiden dat dat tot de mogelijkheden behoort.

De heer **Reitsma** (CDA): Dit is toch frappant binnen twee minuten: de ene keer uitspreken dat het een

percentage moet zijn inclusief de inflatie, terwijl u nu zegt...

Mevrouw **Van 't Riet** (D66): Nee, dat zei ik niet. De 4% is exclusief de inflatie, dat is reëel. Je zou kunnen bedenken dat de NS bovenop die 4% en de reële inflatie nog eens die 2% gemiddeld over de gehele periode zou kunnen rekenen. Dan zit je op 8% per jaar en dat is mij te veel. Dat wil ik afgrenzen. Het staat niet zo in de brief, maar je zou het eruit kunnen lezen. Maar 4% per jaar plus inflatie is voor mij acceptabel, zij het met moeite. Ik denk dat ik nu wel duidelijk ben. U kunt het er niet mee eens zijn, maar dat is wat anders.

Hoewel tijdens de eerste termijn bleek dat de minister wel tot een wettelijke regeling voor de consumentenbescherming wil overgaan, zijn wij er geruster op nu het ook in de brief staat geschreven. Het stond ook in de brief van 23 november en ook uit het verslag van vorige week was te lezen dat de minister in haar beantwoording in eerste termijn heeft aangegeven dat zij een wettelijke regeling wil. Ik vind goed dat dit gebeurd is, maar de minister heeft ook eerdere uitspraken gedaan dat een wettelijke regeling niet aan de orde behoort te zijn.

Ik vind het een probleem dat het nogal lang zal duren voordat de wet in werking kan treden. Vooral in de overgangperiode is het van belang dat de consument nauw bij het proces betrokken wordt. Hoe denkt de minister dat te regelen? Licht het niet voor de hand om hiervoor een passage in het contract op te nemen? In antwoord op een vraag van de heer Rosenmöller in eerste termijn heeft de minister gezegd dat er in de overgangperiode een regeling komt. Misschien kan zij daarop nog wat verduidelijking geven.

Uit signalen uit de samenleving hebt ik begrepen dat er veel ongerustheid bestaat over bijvoorbeeld de sluiting van de loketten. Mensen hebben ontzettend veel moeite met die pinautomaten en met het afbouwen van de dienstverlening. Wij gaan ervan uit dat dit een onderdeel is van het voorzieningenniveau dat de komende jaren niet mag afnemen. Of staat het de NS vrij om die loketten te sluiten? Als dat inderdaad het geval zou zijn, hebben de consumenten daarin dan inspraak?

D66 ziet de brief als een tegemoetkoming aan de zorg die bij de Kamer leeft. Dat betekent echter niet dat alle zorgen verdwenen zijn. Er ligt een ingewikkeld en ingrijpend contract waar adequate wetgeving had moeten liggen. Op dit punt ben ik het van harte eens met de heer Van den Berg. Er is nu nog veel wetgeving nodig. Een publiekrechtelijke verantwoordelijkheid wordt nu privaatrechtelijk geregeld. Dit heeft nogal wat consequenties. De vraag wat er nu met de spoorwegpolitie moet gebeuren, is een heel terechte. Misschien kan de minister daar ook nog op ingaan. De heer Van den Berg stelde deze vraag al in eerste termijn.

De doelstelling van deze gehele operatie was meer trein, minder auto. Om een toename van het aantal reizigers in de trein te bevorderen, is het van belang dat de prijs/kwaliteit-verhouding van de trein verbeterd wordt ten opzichte van de auto. De verzelfstandiging van het bedrijf NS draagt er op zichzelf niet toe bij dat er meer mensen de auto laten staan om de trein te nemen. Daar is meer voor nodig. Een flankerend beleid met push- en pull-maatregelen is volgens D66 van groot belang voor het mobiliteitsbeleid. Nederland slijbt dicht en alleen het duurder maken van het gebruik van de auto is volgens mijn partij een echte oplossing. Een duurdere auto in het gebruik versus kwalitatief hoogwaardig, betrouwbaar openbaar vervoer zal de keuze voor de consument gemakkelijker maken. Ik wil daarom de volgende motie indienen.

---

#### Motie

---

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende, dat de verzelfstandiging van de NS op zichzelf niet bijdraagt aan het vergroten van het aandeel van het openbaar vervoer in de totale mobiliteit;

overwegende, dat de keuze voor een vervoersmodaliteit afhangt van de prijs-kwaliteitverhouding van de verschillende modaliteiten;

overwegende, dat een flankerend beleid noodzakelijk is om de positie van het openbaar vervoer ten

opzichte van de auto te verbeteren;

verzoekt de regering een flankerend beleid voor het personenvervoer te ontwikkelen, waarin variabilisatie van de autokosten wordt meegenomen en hierover de Kamer te rapporteren,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**: Deze motie is voorgesteld door het lid Van 't Riet. Naar mij blijkt, wordt zij voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 23 (18986).

De heer **Remkes** (VVD): In het regeerakkoord is over dit onderwerp een aantal boeiende afspraken gemaakt. Mag ik mevrouw Van 't Riet vragen, of zij met de indiening van deze motie wil suggereren dat er gemorrel moet worden aan die afspraken? Of ziet zij deze motie meer als een onderstreping van hetgeen toch al in het regeerakkoord was afgesproken?

Mevrouw **Van 't Riet** (D66): Het gaat om een goede verhouding tussen auto en trein wat prijs en kwaliteit betreft, met name in de spits. Dat betekent dat de NS in de toekomst de tarieven niet zodanig kunnen verhogen dat de mensen weer in de auto stappen. Wij zijn derhalve van mening dat het flankerend beleid in overeenstemming moet zijn met de stijging van de tarieven van de trein. Daarover gaat de discussie. Het regeerakkoord vormt inderdaad het uitgangspunt voor de coalitie. Het denken moet echter niet stilstaan.

De heer **Remkes** (VVD): U geeft geen helder antwoord op mijn vraag, mevrouw Van 't Riet. Is deze motie een onderstreping van de afspraken in het regeerakkoord, of is deze motie bedoeld om het regeerakkoord voor de periode tot en met 1998 op dit punt open te breken?

Mevrouw **Van 't Riet** (D66): Deze motie is een ondersteuning van het regeerakkoord, in die zin dat de variabilisatie van de autokosten aan de orde moet zijn.

De heer **Remkes** (VVD): Ja, dat staat ook in het regeerakkoord.

Mevrouw **Van 't Riet** (D66): Ja, maar dat moet een keer vorm krijgen.

De heer **Remkes** (VVD): O, dan is het dus een slag in de lucht!

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): Dat zal nog moeten blijken.

De motie is ingegeven vanuit de zorg dat de prijsverhouding trein/auto de verkeerde kant opgaat, namelijk dat de auto minder duur wordt dan de trein en dat de prijsverhogingen in de trein sneller gaan dan in de auto.

Wij geven de Nederlandse Spoorwegen tariefvrijheid, weliswaar binnen een bepaalde grens, maar zij krijgen tariefvrijheid. Met betrekking tot de auto staat het geregeld in het regeerakkoord. Wat moet er gebeuren, wanneer de tariefvrijheid van de NS leidt tot een stijging van de prijs van de trein en tot een hogere stijging dan de kosten van de auto? Moet er dan ingegrepen worden bij de Nederlandse Spoorwegen of bij het regeerakkoord?

Mevrouw **Van 't Riet** (D66): Dat is nu juist onderdeel van het flankerend beleid. Dat moet ook in zo'n nota terecht komen. Misschien moeten wij ervoor zorgen, dat na 2000 gematigde tarieven in de spits aan de orde blijven. Ik maak mij ontzettend veel zorgen over die verhouding.

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): Dat is duidelijk. Maar de kernvraag moet u...

Mevrouw **Van 't Riet** (D66): Ik kan nu niet zeggen, wij doen hier een beetje af en daar een beetje bij. Zo kan dat niet.

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): Het gaat mij niet om de procenten, maar om de richting. Die vraag moet u met het indienen van deze motie helder beantwoorden. De kans is niet ondenkbeeldig dat de tarieven van de trein sneller stijgen dan die van de auto. Wij hebben tariefvrijheid aan de Nederlandse Spoorwegen gegeven. Voor de auto staat dat in het regeerakkoord. Als dat wringt – nogmaals, die kans is niet ondenkbeeldig – wat moet er dan gebeuren? Moet er dan ingegrepen worden bij de Nederlandse Spoorwegen of moet er dan ingegrepen worden in het regeerakkoord? Ik stel die vraag, omdat u net zo goed als ik weet dat beide uitermate gevoelig zijn.

Mevrouw **Van 't Riet** (D66): Daarom wil ik er niet zwart/wit op antwoord-

den. Ik vind dat dit juist in de nota van de minister moet komen. De minister regeert, de Kamer controleert. Daarom vind ik dit onderwerp aan de orde is. Dan hebben wij het over de balans: in hoeverre is het met elkaar in verhouding? Dat is aan de orde. Daarom maak ik hier ook een punt van.

De heer **Reitsma** (CDA): Voorzitter! Het gaat D66 om een balans. Dat wil zeggen dat er twee punten in evenwicht moeten zijn. D66 heeft net gezegd dat het denken niet stilstaat. Daarmee wordt bedoeld dat zij eigenlijk ongelukkig is met de formulering in het regeerakkoord. Dat blijkt ook uit deze motie. Laten wij eens een rekensommetje maken. De Nederlandse Spoorwegen krijgen op basis van de brief van de minister bijvoorbeeld voor de spitsstreinen de mogelijkheid, per jaar de tarieven met 6% à 7% te verhogen. Als zij willen, mogen zij in een bepaald jaar zelfs nog hoger gaan, tot wel 10%. Het regeerakkoord zegt dat de accijnzen met de inflatie meegaan; mogelijke extra verhoging is afhankelijk van het buitenland. Het regeerakkoord is dus helder: 2% à 2,5% accijnsverhoging per jaar en de spitsstarieven 6% à 7%. Hoe verhoudt de motie zich hiertoe? Wat wilt u met uw motie bewerkstelligen: het regeerakkoord openbreken? Anders kan ik het dus niet volgen.

Mevrouw **Van 't Riet** (D66): Ik denk dat het niet zo moeilijk is om het te volgen. Ik leg de minister nu de vraag voor om die balans te onderzoeken, met name de financiële verhouding tussen de stijging van de tarieven van de trein en de situatie ten opzichte van de auto, waardoor de keuze in de modal split zich ten gunste van de trein ontwikkelt. Ik vraag de minister met een verhaal te komen waarin die balans wordt aangegeven: in hoeverre kan het naar de ene of andere kant negatief uitwerken of is het in balans? Dat kan ik op dit moment zo niet aangeven. Daarvoor moet je inderdaad een rekenmodel hebben. Dan moet je ook zien hoe je dat kunt onderzoeken. Daarvoor heb ik geen ambtelijk apparaat. Ik vind het wel aan de orde op dit moment, omdat wij zorgen hebben over die ontwikkeling. Ik denk dat dit helder is.

De heer **Reitsma** (CDA): Dan blijft de

laatste vraag of het niet reëler is, omdat het regeerakkoord vrij hard is – wij kennen allemaal de opvatting van de VVD daarover; de heer Remkes is zonet heel helder geweest – dat D66 hier in alle eerlijkheid uitspreekt dat zij van mening is dat de gemiddelde tariefverhoging maximaal het inflatiepercentage mag zijn. Dat is materieel de betekenis van wat u wilt. Anders is het een motie die geen waarde heeft. Of het is een motie die oproept om het regeerakkoord open te breken.

Mevrouw **Van 't Riet** (D66): Ik vind dat meer een stelling dan een vraag. Ik neem er kennis van dat u er zo tegen aankijkt. Ik vind dat te ver gaan. Ik leg gewoon bij de minister neer: kijk naar die balans; wij maken ons daar zorgen over. Wij vinden dat ook aan de orde; bekijk dat in het perspectief van het regeerakkoord en de ontwikkeling van de tarieven zoals nu voorgesteld. Ik vind het nu niet aan de orde om te zeggen dat ik het regeerakkoord wil openbreken of de tarieven alleen naar inflatieniveau wil laten stijgen. Verder wil ik niet gaan.

De heer **Poppe** (SP): Mijnheer de voorzitter! Mevrouw Van 't Riet zegt dat zij de motie aan de minister voorlegt, maar ik heb altijd begrepen dat moties een uitspraak van de Kamer vragen. De motie wordt dus aan ons voorgelegd.

Ik heb er nog een vraag over. Ik begreep er echt niks van. Volgens mij is het geen slag in de lucht, maar is er een beetje luchtig over nagedacht. Wat betekent deze motie naar mijn mening? Er wordt een koppeling gelegd tussen de tarieven van de NS en de prijs van de auto. Dat betekent dat de NS met hun tariefvrijheid gaan bepalen wat de auto gaat kosten. Maar er is een regeerakkoord: de auto mag niet duurder, dus de tarieven moeten lager blijven. Dat betekent meer contractlijnen of contractdienstregelingen. Wat gaat het allemaal kosten? Heeft u daarover nagedacht in een situatie waarin zowel de Kamer als de overheid zitten met een zwart gat, namelijk dat zij straks niks meer te vertellen hebben over de NS?

Mevrouw **Van 't Riet** (D66): Over de NS hebben wij het gehad. Daarvoor hebben wij nu een bandbreedte afgesproken. Ik ben er op zichzelf tevreden over dat die tariefvrijheid er

nu niet meer is. Wat de auto betreft, hebben wij afspraken in het regeerakkoord opgenomen. In het regeerakkoord zit ook de afspraak over de variabilisatie van de autokosten. Daarbij kun je niet alleen het rekeningrijden halen, maar ook het duurder maken van het rijden van de auto en het goedkoper maken van het bezit van de auto. Dat zou ik graag ingevuld zien. Dat spreekt deze motie ook uit, waarvan ik van harte hoop dat u die ondersteunt.

De minister heeft in haar eerste termijn aangegeven dat zij het in principe wel eens is met de wens van D66 om de taaksector en de infrastructuur uit de NS-holding te halen. Zij heeft gezegd dat het de vraag is of het verstandig is om zo'n complexe situatie te creëren, waarbij overheidsverantwoordelijkheden bij een private onderneming komen te liggen. Wel gaf zij daarbij aan dat de uitplaatsing een gecompliceerde zaak is en dat dit daarom in goed overleg met de NS moet gebeuren. Zonder medewerking van de NS is dat zeer moeilijk en zullen zware instrumenten moeten worden ingezet. In haar beantwoording heeft de minister ook aangegeven dat in 1999 een evaluatie plaatsvindt van het functioneren van de taaksector, waarna duidelijk zal moeten worden of de verplaatsing van die taaksector uit de NS-holding noodzakelijk is. In 1999 zal er echter nog geen concurrentie zijn op het spoor. Of bijvoorbeeld het capaciteitsmanagement onafhankelijk opereert, is dan ook nog niet na te gaan. Ik heb daarover de motie van de heer Remkes medeondertekend. D66 vindt het van belang dat de overheidstaken niet onder de NS-paraplu worden uitgevoerd en wil de minister in haar onderhandelingen met de NS steunen door middel van de medeondertekening van die motie.

De **voorzitter**: Slaat dit nog op de vorige motie, of wilt u nog een motie indienen?

Mevrouw **Van 't Riet** (D66): Dit sloeg nog op de vorige motie. Maar ik heb nog een motie over de infrastructuur, die ik nu indien.

---

Motie

---

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende, dat de overheid verantwoordelijk is voor aanleg, onderhoud en financiering van de infrastructuur;

van mening, dat de eigendom van de infrastructuur bij de rijksoverheid behoort te liggen en niet bij een van de gebruikers;

overwegende, dat er een overgangsperiode nodig is om de eigendom van de infrastructuur te verplaatsen van de NV NS naar de overheid;

verzoekt de regering ernaar te streven dat na afloop van het overgangscontract de eigendom van de infrastructuur bij de overheid geplaatst kan worden,

en gaat over tot de orde van de dag.

**De voorzitter:** Deze motie is voorgesteld door de leden Van 't Riet, Remkes en Reitsma. Naar mij blijkt, wordt zij voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 24 (18986).

**Mevrouw Van 't Riet (D66):** Voorzitter! De nota's Spoor 2000 en Decentralisatie regionaal spoorvervoer geven aan dat het denken bij het ministerie over de toekomst van het spoor niet is blijven stilstaan. Hoewel de minister haar handtekening nog niet heeft gezet, zijn er uitgewerkte plannen om decentrale overheden de verantwoordelijkheid te geven voor het regionaal spoorvervoer. Op pagina 10 van Spoor 2000 staat dat de neergelegde visies zijn onderschreven door het directieteam van het directoraat-generaal voor vervoer. Er staat ook dat de te volgen koers vastligt. Het model lees ik als volgt. De NS stoten hun onrendabele lijnen af die buiten het rompnnet vallen. Indien de rijksoverheid deze lijnen in stand wil houden, dient zij daarvoor te betalen. Dat is de zogenaamde contractsector. De rijksoverheid kan echter ook in overleg met de regionale overheden bekijken of er alternatieven zijn voor een bepaalde vervoersvraag, zoals de eventuele vervanging van dikke spoorlijnen door light rail of bus. Tot zover gaan wij akkoord.

Echter, ik lees verder dat ook de regionale vervoersautoriteiten openbare-dienstcontracten kunnen aangaan voor openbaar vervoer per

trein en regionaal railvervoer. Nederland zal opgedeeld worden in twee strategische segmenten: een nationaal basissysteem voor de lange afstand en een aantal regionale systemen. De regionale vervoersautoriteiten zorgen voor de aansturing van het regionale rail- en openbaar vervoer.

**De heer Verkerk (AOV):** Voorzitter! Betekent dit dat de woordvoester van D66 nu een ambtelijk stuk gaat bekijken vanuit de politieke hoek? Hoe moet ik dit zien?

**Mevrouw Van 't Riet (D66):** Voorzitter! Ik maak mijn verhaal af. Ik geef gewoon weer wat de stelling van mijn fractie is over deze ontwikkeling.

Het regionaal spoor kan dan samen met de bus worden aanbesteed, waarbij denkbaar is dat de NS een van de aanbieders zijn. Dit past in de systematiek van Brokx.

D66 is nog lang niet zover. Voorlopig is oranje licht gegeven voor Brokx. De implementatienota moet nog worden afgewacht. Het gaat dan alleen om het streekvervoer en vooralsnog absoluut niet over het railvervoer. En wij gaan ook nog een experimentele fase in. In Brokx staat wel dat overigens op langere termijn de zware rail in de systematiek kan worden meegenomen. Ik geef daarbij aan: dat is op langere termijn mogelijk, maar niet nu. Eerst gaan wij het streekvervoer op experimentele basis aanbesteden. De TGV van de minister gaat zeer snel, maar zij moet ervoor oppassen dat zij haar wagons niet verliest.

Ik kom tot mijn conclusie. D66 staat voor de keuze tussen uitstel van het contract tot de contractsector voor de onrendabele lijnen is geregeld of nu akkoord gaan met inwerkingtreding van het basiscontract per 1 januari met de aanvulling die de minister in haar brief van 15 december heeft gegeven. De Nederlandse Spoorwegen is er veel aan gelegen om het proces per 1 januari te kunnen voortzetten. Wij nemen daarom aan dat de NS zal voldoen aan de voorwaarden die in de brief staan. Indien dat het geval is – anders hebben wij per 1 januari een probleem – en de minister in haar beantwoording in tweede termijn positief reageert op de door ons gesignaleerde knelpunten, kan het contract, wat ons betreft, per 1

januari in werking treden. Voor de periode na 2000 is niets geregeld. Kortheidshalve sluit ik mij aan bij het voorstel van de PvdA om ruim voor 2000 uitgewerkte voorstellen te doen.

**De heer Rosenmöller (GroenLinks):** Ik heb nog een korte vraag aan mevrouw Van 't Riet. Zij zei dat de minister in haar eerste termijn als een soort TGV op een kopstation afging. Het was in ieder geval een aardige beeldspraak. Vervolgens vroeg ik mij evenwel af hoe het in zo'n week nu gaat bij het uiteindelijk formuleren van een dergelijke brief. Mijn concrete vraag is of mevrouw Van 't Riet daar, misschien met z'n drieën, over onderhandeld heeft met de minister of mensen namens de minister. Ik weet dat gewoon niet, maar ik vind het wel aardig om het te weten.

**Mevrouw Van 't Riet (D66):** Ik vind het een rare vraag, maar ik kan zeggen dat daar niet met de minister over is onderhandeld.

**De heer Rosenmöller (GroenLinks):** Ik vroeg of de minister of mensen namens de minister daar met u over gesproken hebben.

**Mevrouw Van 't Riet (D66):** Er is wel een contact met de minister geweest. Toen heeft zij haar problemen voorgelegd en gevraagd hoe wij verder konden gaan. Wij hebben aangegeven dat met name het voorzieningenniveau, de onrendabele sector, de tariefstructuur en de consumentenbescherming voor ons zware punten zijn. Vervolgens heeft de minister een brief geschreven naar de Kamer. Ik vind dat zij daarin behoorlijk op onze bezwaren is ingegaan. Dat is wat er gebeurd is.

**De heer Verkerk (AOV):** Was de heer Van Gijssel toen misschien bij u op bezoek?

**Mevrouw Van 't Riet (D66):** Hij komt regelmatig bij mij op bezoek.

**De heer Rosenmöller (GroenLinks):** Voorzitter! In de zeer beperkte tijd die mij nog ter beschikking staat, maak ik nog graag een aantal opmerkingen. In de eerste plaats is het de vraag of er iets moet veranderen bij de Nederlandse Spoorwegen. Ja, is het antwoord van de fractie van GroenLinks. Moet er

als gevolg van nationale of internationale ontwikkelingen iets veranderen in de verhouding tussen de Nederlandse overheid en de Nederlandse Spoorwegen? Ook daar valt op een bepaalde manier bevestigend op te antwoorden. De kernvraag is of in de verhouding tussen de overheid en het toekomstige commerciële bedrijf de belangrijkste punten goed zijn geregeld. Het antwoord daarop van mijn fractie was in eerste termijn zeer kritisch, om niet te zeggen negatief. Vervolgens hebben wij weer een brief van de minister gekregen. Daar staat natuurlijk een aantal belangwekkende dingen in.

Allereerst gaat het om de vraag – ook dat is in eerste termijn gezegd – of te verwachten is dat er als gevolg van deze operatie meer mensen in de trein stappen dan in bijvoorbeeld de auto. Is te verwachten dat er een reële verschuiving gaat ontstaan van auto naar openbaar vervoer, in dit geval de trein? Als ik dit afmeet aan de tarievenpolitiek – in het verleden was dit een belangrijke reden om te beargumenteren dat de NS met een dalend aantal reizigers te maken had; ik noem de excessieve tariefstijgingen aan het begin van de jaren negentig – dan moet ik zeggen dat ik uitermate kritisch ben en blijf. Op het punt van de tarieven is niet het begin van een garantie gegeven dat hier sprake is van een gematigd tarievenbeleid. De bandbreedtes zijn zo ruim dat, als daar in belangrijke mate gebruik van gemaakt wordt, een commerciële Nederlandse Spoorwegen misschien wel node en misschien wel ten koste van de onrendabele lijnen moet komen tot een tarievenpolitiek die wij hier onwenselijk vinden. Je kunt de Nederlandse Spoorwegen natuurlijk je vertrouwen geven, maar in de loop van de jaren negentig zal ook al de marktwerking geïntroduceerd worden. Wij kunnen dan met de minister over de tarievenpolitiek spreken en misschien dat dat via de marge nog enige invloed heeft, maar in essentie gaat het dan niet meer om invloed. Er is twee jaar over dit contract onderhandeld. Wij hebben nu een week een discussie gevoerd die geleid heeft tot deze brief. In essentie is het echter zo dat de tarievenpolitiek bij de Nederlandse Spoorwegen ligt. Collega Remkes heeft het nog eens heel nadrukkelijk gezegd. Ook als buiten de bandbreedte die hier wordt aangegeven,

stappen worden ondernomen, zie ik nog niet dat de overheid daarin het laatste woord heeft. Ik vraag hierop een reactie van de minister. Dat is namelijk een vraag die de laatste passage onder punt A op bladzijde twee oproept.

De heer **Van Gijssel** (PvdA): Ik wil graag van de heer Rosenmöller horen welke oplossing hij dan in gedachte heeft, mede gelet op de voorschriften vanuit de Europese richtlijn.

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): Volgens mij is het voorschrift van de Europese richtlijn zeker geen voorschrift dat betekent dat de uiteindelijke tarievenpolitiek door het commerciële bedrijf wordt gevoerd.

De heer **Van Gijssel** (PvdA): Neen, maar dat moet je volgens de Europese richtlijn op een of andere manier in een contract vastleggen. Welke oplossing ziet de heer Rosenmöller? Dat hij niet tevreden is, wist ik de vorige keer al en dat weet ik nu ook wel – ik heb er zelf ook twijfels bij – maar ik ben zeer geïnteresseerd in de mogelijkheden die er volgens hem dan zijn.

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): Dat de heer Van Gijssel de vorige keer heel kritisch was en nu niet of nauwelijks, dat...

De heer **Van Gijssel** (PvdA): Daar heeft u het in de interrupties op mijn betoog al over gehad. Ik stel u nu een vraag en daar wil ik antwoord op hebben.

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): De oplossing die ik zie, is dat er bandbreedtes ontstaan waardoor de overheid echt een gematigd tarievenbeleid kan garanderen en dat, als er grote problemen ontstaan, de overheid degene is die de beslissende stem kan hebben. De onderneming moet wel een behoorlijke beleidsvrijheid hebben. Daar ben ik helemaal niet tegen. Een andere randvoorwaarde is dat de overheid een mobiliteitsbeleid voert dat zich richt op duurzaamheid en het bevorderen van het openbaar vervoer en dat doet vanuit een algemene visie en uitgaande van de maatschappelijke functie van het openbaar vervoer. Wij hebben daar een andere optie op dan het

commerciële bedrijf de Nederlandse Spoorwegen.

De heer **Van Gijssel** (PvdA): Zeker, daar zit bij mij ook de zorg. Nu is mijn vraag hoe wij dat dan gaan regelen. Wil u een aanvullend contract hebben, met daarin andere bandbreedtes? Of zegt u: laten wij deze bandbreedtes vaststellen en mocht er dadelijk gebruik van worden gemaakt, dan kunnen wij nog altijd, gelet op de mobiliteits-effecten, daar een correctie op laten plaatsvinden? Met andere woorden: wat beoogt u?

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): Wat ik beoog, is die niet door te laten gaan en de overheid een nadrukkelijker rol te laten spelen in de tarievenpolitiek die uiteindelijk gevoerd moet worden.

De heer **Van Gijssel** (PvdA): Niet door laten gaan? Mijn vraag was: wat wilt u op basis van de ruimte van de Europese richtlijn, waarin is geregeld dat de tarieven in principe onder de vrijheid van de ondernemer vallen, geregeld hebben, zodat de overheid uiteindelijk de volledige zeggenschap krijgt? Vindt u dat de Europese richtlijn aan de kant geschoven moet worden of dat de minister naar Europa moet worden gestuurd? Mij staat niet voor ogen hoe u het in het vat wilt gieten.

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): Dat heb ik net gezegd. U zou het daarmee eens moeten zijn.

De heer **Van Gijssel** (PvdA): Ik zoek naar oplossingen.

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): De slechtste oplossing voor dat vraagstuk is vandaag akkoord te gaan met dit contract en met deze bandbreedtes, want op het moment dat je met een discussie geconfronteerd wordt – het is misschien een doemscenario, maar ik houd er wel zeer serieus rekening mee, want alles is tot in punten en komma's vastgelegd; dus ook wat betreft de tarievenpolitiek moeten wij volstrekt serieus in zijn – over de tarievenpolitiek, die maatschappelijk zo onwenselijk is en waardoor de Nederlandse Spoorwegen wordt verdedigd, heb je dan het nakijken.

De heer **Van Gijssel** (PvdA): Maar was is uw voorstel?

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): Dat heb ik net gezegd. Ik vind dat de bandbreedtes veel kleiner moeten zijn en stringenter moeten worden vastgelegd. Ik vind dat als die bandbreedtes leiden tot een tarievenpolitiek waarbij de trein duurder wordt dan de auto, er ingegrepen moet worden. Kortom, de overheid moet in laatste instantie, vanuit de brede visie op mobiliteitsbeleid, de tarievenpolitiek vaststellen. Dat is wat ik zeg en dat is niet in strijd met hetgeen hierover in Europa is gezegd.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): De heer Rosenmöller wil dus smallere bandbreedten waarover ook een contract wordt gesloten.

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): En uiteindelijk moet de overheid beslissen over het tarievenbeleid met betrekking tot mobiliteit. Dat zal ook een aanpassing van het regeerakkoord vergen en daarover zal ik zo een motie indienen.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Dit is een wezenlijk punt. Op grond van de Europese richtlijn is er sprake van tariefvrijheid. De heer Rosenmöller wil echter de bandbreedten verkleinen en doet daartoe een voorstel. Daarnaast wil hij een aanvullend contract met de NS sluiten om dat te regelen.

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): Dat moet inderdaad nu worden geregeld, anders kan nooit met het contract akkoord worden gegaan. Dat is de essentie van wat ik zeg. Wat de heer Van Gijzel voorstelt, kan ik niet steunen omdat ik ervan overtuigd ben dat er straks een akkoord ligt en ik zeker weet dat wij dan deze discussie zullen voeren, zeker als het gaat om de spits. Wij moeten die discussie dus nu voeren en wij moeten nu insteken op mijn antwoord op de vraag van de heer Van Gijzel. Vanuit de brede visie op mobiliteit, die volgens mij door de heer Van Gijzel wordt ondersteund, is dat een veel beter begaanbare weg dan wanneer wij over twee of drie jaar moeten zeggen dat het wel erg vervelend is gegaan bij de Nederlandse Spoorwegen en dat wij ons dat niet hadden bedacht toen wij op 18 december 1995 dat tweede debat voerden.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Ik heb

zou juist al aangegeven wat volgens mij de beste weg zou kunnen zijn. Ik begrijp echter dat de heer Rosenmöller van mening is dat nu een contract moet worden afgesloten voor lagere tarieven dan die waar de NS zich nu aan verplichten. Voor dat contract moet de rijksoverheid geld op tafel leggen; dat spijt mij ook, maar dat is de Europese richtlijn. Gelet op de mobiliteitsontwikkeling waar wij samen op uit zijn, moet naar mijn mening echter worden bekeken of er een verantwoorde tarievenpolitiek kan worden gevoerd. De bandbreedten op zichzelf zijn nu maximaal geformuleerd, hetgeen nog niet wil zeggen dat zij volledig benut zullen worden. Als maximale invulling een negatief effect blijkt te hebben op het mobiliteitsbeleid, zal dat voor mij ook moeten leiden tot een aanpassing in contractuele zin. Maar ik geloof niet meer dat hier sprake is van een principieel punt, want volgens mij beogen wij uiteindelijk precies hetzelfde. De heer Rosenmöller wil het echter nu al, met kosten voor de rijksoverheid, in een contract laten vastleggen, terwijl wij die mogelijkheid op een later moment willen overwegen.

De heer **Reitsma** (CDA): Ik begrijp het nu niet meer. In de brief staat dat de minister nadere afspraken maakt met de Nederlandse Spoorwegen. Zij geeft in de brief aan wat haar inzet is en zij heeft de Kamer daarover een harde toezegging gedaan. Als het niet haalbaar is, moeten wij vóór 1 januari opnieuw praten. Er worden dus nadere afspraken gemaakt in aanvulling op het voorliggende contract, zoals in de brief staat. Collega Van Gijzel vraagt aan de heer Rosenmöller, aan te geven hoe dat technisch kan en op welke manier de tariefpolitiek beter bewaakt kan worden. Maar dat is heel eenvoudig, want in de nadere afspraken die de minister toch maakt, kan de bandbreedte geringer worden gemaakt. Dat was ook de lijn die collega Van Gijzel naar voren heeft gebracht.

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): Volgens mij is de vraag van de heer Reitsma vergelijkbaar met die van de heer Van Gijzel, en die vraag heb ik reeds beantwoord: er moeten stringentere bandbreedten worden gehanteerd. Ik had echter de vraag verwacht welke bandbreedte ik dan zou willen. Ik wil ook best antwoord

geven op vragen die niet zijn gesteld, dus dat zal ik doen. Zolang in het regeerakkoord staat dat wij voor de auto de inflatie volgen en eigenlijk niets meer doen, behalve het volgen van internationale ontwikkelingen, vind ik dat dit ook voor de trein de richting zou moeten zijn. Ook voor de trein zou sprake moeten zijn van een tarievenpolitiek die de inflatie volgt. Als wij het politieke lef hebben om voor de auto forse stappen verder te gaan, zou voor de trein ook iets moeten worden overwogen. Gezien de laatste jaren hebben wij echter nog een inhaalslag te maken. Ik vind eigenlijk dat het niet gelijk op moet gaan, maar dat de tariefontwikkeling bij het spoor moet achterblijven bij de tariefontwikkeling van de auto.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Dat doen ze dit jaar.

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): Ja, dat doen ze dit jaar. Maar je moet niet alleen naar dit jaar kijken. Dat is toch een beetje "narrow-minded", met alle respect.

De **voorzitter**: Ik stel voor dat u deze interruptie kort beantwoordt. U heeft aangekondigd dat u nog een motie wilt indienen. Dat zult u nu moeten doen, want u bent ver over uw spreektijd heen.

U heeft drie minuten spreektijd. U heeft meer dan zeven minuten voor de interruptie gebruikt. Ik heb u ruim de gelegenheid gegeven om anderen te interrumperen. Ik wil ook u om medewerking verzoeken. Wilt u deze interruptie met een kort antwoord afronden en uw motie indienen?

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): Voorzitter! Eerlijk gezegd, had ik die waarschuwing dan eerder willen hebben, want volgens mij – en dat meen ik uit de grond van mijn hart – was ik in mijn eigen betoog nog maar helemaal aan het begin van die heel korte periode.

De **voorzitter**: Dat waren drie minuten.

---

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende, dat ook de nadere

afspraken ruimte bieden voor aanzienlijke tariefstijgingen bij NS Reizigers;

overwegende, dat hiermee de concurrentiepositie van de trein ten opzichte van de auto, in het bijzonder in de spits, in gevaar kan komen;

spreekt als haar mening uit dat zodanige maatregelen genomen dienen te worden dat de prijs-verhouding auto/trein niet verder ten nadele van de trein verslechtert,

en gaat over tot de orde van de dag.

**De voorzitter:** Deze motie is voorgesteld door het lid Rosenmöller. Naar mij blijkt, wordt zij voldoende ondersteund.  
Zij krijgt nr. 25 (18986).

**De heer Rosenmöller** (GroenLinks): De volgende motie betreft de achterliggende gedachte bij de motie die vele collega's als bekend zal voorkomen.

---

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende, dat het contract tussen de rijksoverheid en de Nederlandse Spoorwegen niet concreet aanstuurt op realisering van de SVV-II-doelstellingen;

van mening, dat een inspanningsverplichting voor een groei van het aantal reizigerskilometers tot 17 miljard in 2010 in dit kader illustratief en dus onvoldoende is;

verzoekt de regering te streven naar afspraken met NS gericht op 18 miljard reizigerskilometers per jaar, exclusief OV-studentenkaartkilometers,

en gaat over tot de orde van de dag.

**De voorzitter:** Deze motie is voorgesteld door het lid Rosenmöller. Naar mij blijkt, wordt zij voldoende ondersteund.  
Zij krijgt nr. 26 (18986).

**De heer Rosenmöller** (GroenLinks): Voorzitter! Ook na de brief ben ik ontevreden over hetgeen er over de

voorzieningen op de korte en lange termijn is afgesproken. Ik kan dat op dit moment niet meer nader toelichten.

Gelet op mijn eerste termijn en op de interrupties in de richting van de minister en van de collega's in het debat van afgelopen maandag en van vandaag, meen ik dat het beslissen over dit contract en het beslissen over het contract over de onrendabele lijnen aan elkaar gekoppeld dienen te zijn en te blijven. Je weet immers niet welke invloed het contract over de onrendabele lijnen heeft op dit contract. Daarom leg ik de Kamer de volgende motie voor.

---

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende, dat de contractpartners zich inspannen om voor 1 juni 1996 te komen tot nadere afspraken over de contractsector;

van mening, dat een verantwoord en definitief oordeel over het contract "Over de wissel tussen de markt en overheid: de verzelfstandiging van NS en de nieuwe relatie tot de Staat" eerst gegeven kan worden op het moment dat ook de onderhandelingen over de contractsector zijn afgerond;

verzoekt de regering de inwerkingtreding van genoemd contract op te schorten tot het moment dat de Kamer haar oordeel heeft kunnen geven over dit contract in samenhang met de afspraken over de contractsector,

en gaat over tot de orde van de dag.

**De voorzitter:** Deze motie is voorgesteld door het lid Rosenmöller. Naar mij blijkt, wordt zij voldoende ondersteund.  
Zij krijgt nr. 27 (18986).

**De heer Rosenmöller** (GroenLinks): Voorzitter! Ik sluit mij aan bij de vragen die mijn collega's hebben gesteld over de opvatting van de Nederlandse Spoorwegen daarover en over hetgeen er na 2000 moet gebeuren.

Ik meen dat zeker de fractie van de Partij van de Arbeid in dit debat een

soort nederlagenstrategie heeft gevoerd. In eerste termijn werd heel hoog ingezet. Ik loop de punten langs. De concurrentie gaat wel ontstaan. De tariefvrijheid is toch heel groot. Collega Van Gijzel moeten erkennen dat er over de consument niets nieuws in staat. Voor het voorzieningenniveau zijn nauwelijks echt adequate maatregelen genomen en dan noem ik nog de financiering van de meerkosten, namelijk van de infrastructuur. Dat zijn punten waarop de heer Van Gijzel zijn gelijk niet haalt. Dat vind ik gelet op de inhoud daarvan zeer jammer, maar de grote broek hangt wel een beetje op de enkels.

**De heer Van Gijzel** (PvdA): Zulke grote broeken trek ik over het algemeen niet aan; zij zijn tamelijk strak.

Laten wij bekijken wat de afgelopen maanden een rol heeft gespeeld en daarbij het contract als uitgangspunt nemen. Ik denk dan ook aan de bezwaren die de heer Rosenmöller vorige week heeft geformuleerd. Dat had alles te maken met het zicht op wat er in de praktijk uiteindelijk gebeurt. Ik vind het in de politieke beoordeling te gemakkelijk – ik neem de heer Rosenmöller dit wat kwalijk – om te doen alsof datgene wat de minister in haar brief aan de Kamer heeft vastgelegd nul en generlei betekenis heeft voor de punten waarover wij vorige week hebben gediscussieerd, of het nu gaat over het onrendabele lijnennet, de dienstverlening of de tarieven. Als een deel van dit contract buiten werking wordt gesteld en pas vervangen kan worden door een contract dat de instemming van de Kamer heeft, dan doet de heer Rosenmöller niet alleen de fractie van de PvdA, maar ook hemzelf onrecht aan. Waar wij, inclusief de heer Rosenmöller vorige week voor hebben geknokt is dat de minister op dat punt echte concessies aan de Kamer zou doen. In het komende voorjaar krijgen wij volledige zeggenschap over de onrendabele lijnen en het dienstverleningsniveau. Ik snap best, dat het wat zuur voor de heer Rosenmöller is dat dit door de Kamer is binnengehaald en dat hij het liever op een andere manier had gezien.

Vorige week interrumpeerde de heer Rosenmöller mij na een uur en een kwartier over de vraag of ik



buiten de coalitie om met zijn motie akkoord zou kunnen gaan. Met de volledige coalitie en met de minister is een eensgezinde opvatting naar buiten te brengen die ik drie weken geleden voor onvoorspelbaar en onmogelijk had gehouden. Ik vind dat er heel veel gewonnen is. Die zegening mag ook wel eens geteld worden.

**De voorzitter:** Ik betreur de laatste zin. Ik heb de heer Rosenmöller vrij ruime spreektijd gegeven. Hij heeft een interruptie uitgelokt en ik heb die ruimte gegeven. Ik wil hierover geen nieuw debat.

**De heer Van den Berg (SGP):** Voorzitter! Ik dank u bij voorbaat voor uw coulance ter zake van de spreektijd. Er wordt veel over onrendabele lijnen gesproken, maar als ik vier uur moet reizen voor één minuut spreektijd, dan is dat ook onrendabel, misschien niet voor de NS, maar wel voor mijzelf.

Voorzitter! Ik ben de minister zeer erkentelijk voor de mogelijkheid om een nadere gedachtenwisseling te hebben. Er lijkt toch wat positiefs te kunnen groeien, hoewel wij daarop na een verwarrende eerste termijn weinig zicht hadden. Ik denk ook aan de voorgeschiedenis. De beschikbaarheid van gegevens kwam wat moeizaam op gang. Nu kan ik toch concluderen dat wij tot een bevredigend resultaat kunnen komen. Ik heb daar nog enkele kanttekeningen bij.

In de brief doet de minister een constructieve poging om uit een dreigende impasse te komen. Ik waardeer dat. Ik wil van onze kant – ik proef dat ook bij de gehele Kamer – ook een constructieve opstelling tonen om te voorkomen, dat er een impasse ontstaat. Er moet vóór 1 januari helderheid zijn, niet het minst voor de NS die recht hebben op duidelijkheid. Ik ben in grote lijnen redelijk content met de brief van 15 december. Ze schept in ieder geval uitzicht op een zorgvuldige behandeling van een aantal problemen die ons allen zwaar op de maag lagen. Ik denk aan de onrendabele lijnen. Hoe is nu precies de formele situatie? Ik heb het toch juist als ik aanneem dat de minister vóór 1 januari een aanvullend contract met de NS moet sluiten, omdat anders de ontbindende clausule van artikel 2 van het contract in werking treedt. Vorige week zei de minister dat zij niet

graag onderhandelde met de rug tegen de muur. In feite staat zij dat nu ook. Er moet natuurlijk vóór 1 januari wat gebeuren.

Hoe zullen de NS zich opstellen? Ik heb begrepen, dat het aanbod van de NS voor de komende jaren ten bedrage van 150 mln. nog steeds geldt. Ik heb vorige week gezegd dat ik dit een niet onaantrekkelijke optie vind. Wat de prijs die de NS thans vragen? Krijgt de Kamer daarop tijdig zicht?

Wat de wijze van dekking van de meerkosten betreft, ben ik er niet bij voorbaat enthousiast over dat dit ten laste zou kunnen gaan van de investeringen. Blijft overigens de afbouw van de overheidsbijdrage de komende jaren ook bij deze herziening ongewijzigd? Hoe moet het gaan met aanbestedingen in de non-captive-categorie? Moet er niet eerst een financieel en bestuurlijk kader voor de decentralisatie geschapen worden? Dit sluit aan bij de motie van de heer Reitsma.

Voorzitter! Ik maak nog een opmerking over de betrokkenheid van de Kamer. Die is voor mij niet onbelangrijk; ik heb er daar verleden week ook over gesproken. Wij zullen voortgangsrapportages ontvangen en zelfs zullen ons dienstregelingen worden toegestuurd. Dat laatste is wel aardig, maar is het echt een wenkend perspectief dat de Kamer zich moet gaan bezighouden met bijvoorbeeld concrete lijnen en stopplaatsen? Het lijkt mij dat wij dan niet met verzelfstandiging bezig zijn, maar juist verder van huis raken. Wat heeft de minister met de betreffende mededeling precies voor ogen?

Tot slot ga ik in op wat volgens mij de algemene problematiek is. Ik constateer een duidelijke verschuiving van publiek recht naar privaat recht, waar ik niet gelukkig mee ben. Ik heb vorige week uiteengezet waarom en dat zal ik niet herhalen. Ik vind het noodzakelijk dat de Kamer met de wetgeving die in het verdere traject vereist is, een kader in handen krijgt waarmee zij de eindsituatie kan beoordelen. Dat sluit niet uit dat er in de toekomst aanvullende contracten nodig zijn, maar ik wil graag bij wetgeving een totaalvisie voorgelegd krijgen. Dat sluit aan bij de instrumenten die de Kamer normaliter heeft en ik denk dat het ook recht doet aan het ingrijpende karakter van deze operatie. De verhouding tussen publiek recht en privaat recht is

volgens mij niet op alle punten doordacht. Vorige week heb ik het voorbeeld van de spoorwegpolitie gegeven en mevrouw Van 't Riet heeft dat aangehaald. De spoorwegpolitie zit volgens mij ten onrechte in de marktsector. Dat kan helemaal niet, gezien de publieke verantwoordelijkheden en taken van deze instantie, dus ik vraag daar helderheid over.

Voorzitter! Dit laatste onderdeel van mijn betoog rond ik af met de volgende motie.

---

#### Motie

---

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende, dat de verzelfstandiging van de Nederlandse Spoorwegen als een ingrijpende operatie moet worden beschouwd, waarbij grote maatschappelijke belangen betrokken zijn;

constaterende, dat deze verzelfstandiging tot stand wordt gebracht langs de weg van het afsluiten van contracten tussen het Rijk en de Nederlandse Spoorwegen, terwijl de benodigde wetgeving nog niet is gerealiseerd;

van oordeel, dat de instemming van de Kamer met de definitieve vormgeving van de verhouding tussen de overheid en de Spoorwegen slechts kan geschieden aan de hand van daartoe in te dienen wetsvoorstellen;

spreekt uit, dat de voorliggende contracten inclusief de beoogde aanvullingen als een regeling voor een beperkte overgangperiode kunnen worden aanvaard;

verzoekt de regering tijdig een samenhangend pakket wetsvoorstellen gericht op de definitieve vormgeving van de verzelfstandiging van de Nederlandse Spoorwegen aan de Kamer voor te leggen,

en gaat over tot de orde van de dag.

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

Zij krijgt nr. 28 (18986).

De heer **Schutte** (GPV): Voorzitter! Ook ik dank de minister voor haar antwoorden in eerste termijn en voor de aanvullende informatie die wij in enkele fasen daarna hebben ontvangen. Bij de behandeling in 1993 van het regeringsstandpunt over het advies van de commissie-Wijffels stonden wij in het algemeen positief ten opzichte van een mogelijke verzelfstandiging, maar wel met duidelijke randvoorwaarden. In de bespreking vorige week hebben vooral die randvoorwaarden de aandacht gekregen. Ook wat mijn fractie betreft was daarbij de ondertoon dat het voorgestelde onvoldoende was, met alle waardering overigens voor de bedoelingen. De nadere informatie, vooral die in de brief van afgelopen vrijdag, beoogt te voorzien in het gemis en dat is volgens mij in belangrijke mate gelukt. Ik ga in deze tweede termijn op nog enkele onderwerpen in.

De minister heeft de vorige keer over de brief van NS van 7 december gezegd, dat zij die niet serieus nam en dat die het gevolg moest zijn van een vergissing of iets dergelijks. Ik weet niet of zij dat standpunt nog steeds huldigt, nu ook wij kennis hebben kunnen nemen van de brief. Ik verzoek haar toe te lichten waarom zij dat vorige week vond.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Mag ik meteen zeggen welk onderdeel van de brief ik niet serieus vond? Dat men vanaf 1996 150 mln. zou willen ontvangen, vond ik toen niet serieus en dat vind ik het nog steeds niet.

De heer **Schutte** (GPV): Ik begrijp dat de rest van de brief het wel waard is om kennis van te nemen; dat hebben wij dan ook gedaan.

Mijn tweede opmerking betreft de dreiging met de consequenties van uitstel van besluitvorming. De minister zei vorige week dat dergelijk uitstel 100 mln. of nog wel meer zou kosten. Je zou kunnen zeggen dat er nu sprake is van een gedeeltelijk uitstel. Wat betekent dat voor de financiële risico's?

Een ondertoon in de pleidooien voor de totstandkoming van dit contract is, dat NS er zelf belang bij heeft om klantvriendelijk te handelen. Dat is natuurlijk zo, maar daarmee is het laatste woord niet gezegd. Klantvriendelijkheid heeft immers ook te maken met de vraag: aan welke klanten denk je dan? De

heer Rosenmöller en ik hebben enige ervaring op het gebied van klant-onvriendelijkheid van NS. Bijvoorbeeld het degraderen van een bepaald intercitystation kan, macro gezien, klantvriendelijk zijn in de zin dat er tijd wordt gewonnen. Maar ik garandeer de minister dat er een categorie klanten is die het als zeer klant-onvriendelijk kan ervaren. Zo zijn er meer zaken, bijvoorbeeld de bediening van stations. Een en ander kan, macro gezien, belangrijk zijn voor een rendabele exploitatie en het in stand houden van voorzieningen, maar voor bepaalde categorieën reizigers kan het zeer onvriendelijk zijn. Het is nu juist een taak van de overheid om ook die categorieën in de gaten te houden. Ik wil een paar opmerkingen maken over het voorliggende overgangcontract, dat aangevuld zal worden. Kan de minister nog eens precies aangeven wat het voor het voorzieningenniveau betekent dat dit contract wordt gesloten, toegespitst op onderwerpen zoals sluiting van stations en automatisering in plaats van bediening in persoon? Tot hoelang werkt dat dan? Geldt inderdaad tot juni 1996 de huidige dienstregeling en wat gebeurt daarna? Vormt de bediening van stations sowieso een onderdeel van de contracten die nader gesloten zullen worden? Wat de tarieven betreft is al gevraagd naar de mogelijkheid van afwijkingen boven het gemiddelde maximum van 2%. Ik neem zonder meer aan dat de Kamer daarvan gemotiveerd op de hoogte zal worden gesteld, zodat daar ook nog een discussie in de Kamer over kan plaatsvinden.

Wetgeving is natuurlijk de basis voor de situatie na het jaar 2000. Dat is duidelijk. De minister heeft gezegd dat zij geen behoefte heeft aan een vervolcontract. Zij heeft daarin ook niet voorzien. Ik denk dat ik goed proef wat in de Kamer leeft, als ik zeg dat in elk geval de Kamer de mogelijkheid van een vervolcontract zonder meer wil open laten. De vraag is dan wel welke basis daarvoor is, want voor een contract heb je twee partijen nodig. Als wij zonder meer afwachten tot de evaluatie en als de conclusie van de Kamer of van regering en Kamer zou zijn dat wij toch behoefte hebben aan een aanvullend contract, is mijn inschatting dat zo'n aanvullend contract alleen maar tot stand kan komen als de NS dan ook eraan

willen meewerken. Is het niet nodig dat wij nu in het voorliggende contract, respectievelijk het aanvullende contract dat nog voor 1 januari gesloten zal worden, een basis leggen voor een mogelijk vervolcontract na 2000, om te voorkomen dat wij afhankelijk zijn van de bereidheid van de NS om in een later stadium met ons daarin mee te gaan?

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Wat bedoelt de heer Schutte hiermee? Denkt hij dat het een fundamenteel verschil maakt of wij nu in het huidige contract zetten dat wij na 2000 nog iets willen ten opzichte van die situatie? Als u in 2000 zegt dat u over de tarieven of over de dienstregeling iets wilt regelen, wat ons nu bij richtlijn onmogelijk wordt gemaakt om bij wet op te leggen aan de Nederlandse Spoorwegen, dan is de uitgangssituatie toch niet anders, of wij dat nu op dit moment vastleggen of in 2000? Je bent toch altijd afhankelijk van de andere partij voor de uitkomst en voor de prijs die wordt betaald?

De heer **Schutte** (GPV): Als dat zo is, zou dat prachtig zijn. Mijn verwachting is dat dit wel verschil zal maken. Nu zijn wij nog aan het onderhandelen tot 1 januari over de voorwaarden voor de verhouding tussen NS en Rijk in de toekomst. Als dit contract gesloten is, is daarmee, afgezien van wetgeving, aangegeven hoe die verhoudingen zullen zijn. Als niet is voorzien in de mogelijkheid van besluitvorming over een vervolcontract, vraag ik mij af of je dit inderdaad in 1999 of wanneer dan ook kunt zeggen, als eenzijdig bij regering of Kamer de behoefte zou bestaan aan een vervolcontract. Dan zouden de NS misschien kunnen zeggen dat zij daar geen behoefte aan hebben.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Eenzijdig kunnen wij nooit contracten opleggen. Op welk moment dan ook, het zal altijd een contract zijn waar uiteindelijk beide partijen mee instemmen. Ik vind, eerlijk gezegd, niet dat ik nu al moet betalen voor iets wat ik misschien in 2000 wil. Als wij nu vastleggen dat wij dan misschien nog beperkende voorwaarden willen opleggen – want het zijn dan beperkende voorwaarden – gaan wij nu betalen in plaats van straks.

De heer **Schutte** (GPV): Het is de vraag of het een beperkende voorwaarde is als nu in een contract staat dat partijen overeenkomen om in het kader van de evaluatie mede te bezien of er aanleiding bestaat voor een vervolgcontract. Als je daar helemaal niets over zegt, moet je de NS sowieso overtuigen van de wenselijkheid om te praten over vervolgcontracten.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: U wilt dat ik ze er nu van overtuig dat het wenselijk is. Dat vraagt toch ook zijn prijs?

De heer **Schutte** (GPV): Het is de vraag of het een prijs kost als je een basis legt voor een mogelijkheid om later te spreken met elkaar. Dat lijkt mij erg ver gaan. Maar goed, ik hoor uw reactie straks graag. Ik vrees namelijk dat als wij helemaal niets zeggen, wij volledig afhankelijk zijn van de bereidheid van de NS dan om zelfs maar te praten over het onderwerp.

De heer **Reitsma** (CDA): Maar het kan toch ook een investering in de toekomst zijn?

De heer **Schutte** (GPV): Ja, maar als ik iets investeer in de toekomst, wil ik wel graag weten dat ik in die toekomst iets kan doen.

De heer **Reitsma** (CDA): Nee, ik bedoel het in positieve zin. Ik wil eigenlijk uw pleidooi ondersteunen. Het kan nu, omdat de Nederlandse Spoorwegen graag verzelfstandigd willen worden. Dat is ons gebleken in gesprekken. In die zin zit de minister nu in een betere onderhandelingspositie om bepaalde nadere afspraken te maken. Daarmee bedoel ik dat het ook een investering in de toekomst kan zijn als je dat nu voor een lange termijn vastlegt.

De heer **Schutte** (GPV): Daar ben ik het volstrekt mee eens. De regering en de NS zitten nu als gelijkwaardigen om de tafel. Als het contract loopt en er niet in is voorzien, is de positie anders. Dat kan inderdaad wel eens een prijs hebben.

Ik ben het uiteraard eens met de pleidooien dat je alleen met verzelfstandiging van de NS de doelstellingen van het SVV niet dichterbij haalt. Flankerend beleid en aanscherping ervan zijn uitstekend. De motie-Van 't Riet kan hiertoe een

bijdrage leveren, als zij geïnterpreteerd mag worden als een voorstel om verder te gaan dan het regeerakkoord op dit punt. Dat is nog onduidelijk en daarom is de motie van de heer Rosenmöller misschien toch beter.

De heer **Poppe** (SP): Hoeveel tijd heb ik nog, mijnheer de voorzitter?

De **voorzitter**: Twee minuten.

De heer **Poppe** (SP): Twee! Dan heb ik er één extra gekregen. Dank u wel.

Het lijkt er nu op dat het om de komende vijf jaar gaat, terwijl wij hier in feite praten over de toekomst van NS voor de komende honderd jaar. De discussie is dan ook erg beperkt. De brief van de minister is verbijsterend, als je ziet welke onmacht de overheid nu al heeft om wat te doen. Het is alleen maar een brief met informatie over pappen en nathouden om Van Gijssel en Van 't Riet de komende vijf jaar een beetje rustig te houden. Dit schijnt te lukken.

Voor de tarieven is er weinig vrijheid op de markt, maar desondanks is er een bandbreedte, van 4% of meer. Wat is echter de macht van de minister als de NS de tarieven verder willen verhogen dan de bandbreedte, omdat het nodig is voor de rentabiliteit? Dan zullen de NS eisen dat er op contractbasis aangevuld wordt of zullen zij bezuinigen op personeel of dienstverleningen.

Bij niets is rekening gehouden met het doorberekenen van de kosten van de infrastructuur aan de straks commerciële onderneming, terwijl de minister in de antwoorden schrijft dat deze een taak van de overheid is. Graag hoor ik wat dit gaat betekenen. Het is overigens een vraag uit mijn eerste termijn die niet beantwoord is.

Voor het voorzieningenniveau gaat de minister uit van een natuurlijke neiging tot verbetering van de kwaliteit. De enige natuurlijke neiging die ik nu heb gezien, is winstmaximalisatie en bezuinigingen op personeel en dienstverleningen en dienstregelingen. Voor dat soort verwachtingen van de minister kopen wij dus niet veel. In de aanvullende afspraken vermeld op bladzijde 3 van de brief, staat dat NSR geen gebruik maakt van artikel 7.3 totdat de Kamer akkoord gaat met de onrendabele lijnen. Hoeveel

lijnen dat zijn, om hoeveel geld het gaat en al die zaken meer is nog steeds niet duidelijk. Ondertussen mag NSR wel aan winstmaximalisatie doen en zelfs op reizigerskilometers interen.

Als het allemaal niet lukt, moeten er zelfs nadere afspraken en tijdelijke regelingen op jaarbasis komen. Het is allemaal dus nog heel vaag, maar kennelijk voldoende om de Partij van de Arbeid en D66 gerust te stellen of, zoals al gezegd is, de broek te laten afzakken.

Ik denk dat ik door mijn twee minuten heen ben.

De **voorzitter**: Die zijn nu voorbij.

De heer **Poppe** (SP): Dan heb ik nog een korte, afrondende opmerking.

Als ik dit debat goed volg en zie waar het om gaat, denk ik dat wij bezig zijn met het openbaar vervoer en de nutsfunctie ervan te grabbel te gooien, waarna de reiziger echt vogelvrij wordt verklaard. De NS kan de overheid aan alle kanten klem zetten als zij de nutsfunctie overeind wil houden. Zowel de overheid als het parlement zit na 2000 in een zwart gat te staren. Wij zijn absoluut tegen deze ontwikkeling en wij zijn dus absoluut tegen het overgangcontract.

Ik heb nog drie vragen van mijn eerste termijn niet beantwoord gekregen. Deze geef ik nu op papier aan u, voorzitter. Ik hoop er alsnog antwoord op te krijgen, voor mijn part op papier.

De heer **Van Gijssel** (PvdA): Na uw inbreng van vorige week en deze week vraag ik u waarom u de Kamer niet de uitspraak voorlegt om de minister te verzoeken, terug te gaan naar Europa om een andere Europese richtlijn tot stand te brengen.

De heer **Poppe** (SP): Wij hebben altijd al gezegd dat Nederland een provincie van Europa dreigt te worden. Ik krijg de indruk dat Nederland zelfs roomser is dan de paus in de uitvoering van Europese regelgeving. U hebt er gelijk in dat die Europese regelgeving de dood in de pot is voor de maatschappelijke dienstverlening en de nutsfunctie. De Partij van de Arbeid zit nu in de regering en het lijkt mij nuttig dat zij zich tegen de ontwikkelingen in Europa en in het Europees Parlement

had verzet in plaats van gemakzuchtig achterover te leunen.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Ik heb mijn oordeel gegeven over de verzelfstandigingsoperatie en ik refereer aan uw inbreng van zowel de vorige week als deze week. Als u zich ten principale verzet tegen dit proces, lijkt het mij logisch dat u dat ook maar eens met uitspraken aan de Kamer voorlegt.

De heer **Poppe** (SP): Voorzitter! Ik kan natuurlijk een uitspraak aan de Kamer voorleggen maar dan heb ik de zekere garantie, dat de vingers van de PvdA, D66 en CDA niet omhoog gaan en mogelijk wel een paar andere. Dus dat heeft niet zoveel zin. Ik wil duidelijk stellen, dat het gemakzucht is waarmee hier wordt omgegaan met de maatschappelijke nutsfunctie van zo'n belangrijk instrument als het openbaar vervoer per spoor, zeker in relatie tot de congestie op de weg. Iedereen zit alleen maar te steggelen om een winstpuntje te halen voor de komende vijf jaar, terwijl het om de komende 100 jaar gaat!

De **voorzitter**: Misschien kunt u in het stenografisch verslag dadelijk nog even nalezen welke coalitie u zojuist opsomde!

De heer **Verkerk** (AOV): Voorzitter! Ik dank de minister voor alle stukken die er na de toch al niet geringe papiermassa zijn bij gekomen. De brief heeft veel verheldering gebracht en het AOV is met een aantal toezeggingen wat gelukkiger.

Dat is het nog niet met de passage over de consumentenbescherming. Ik heb er in eerste instantie al op gewezen, dat pas na 1998 wetgeving in gang zal worden gezet. Dat wil zeggen, dat we minstens vier jaar zonder wetgeving op het gebied van de consumentenbescherming zitten. Om die reden dien ik de volgende motie in.

---

Motie

---

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende, dat de sluiting van een verzelfstandigingscontract met de NV Nederlandse Spoorwegen niet onmiddellijk voorziet in consumenten-

tenbescherming in het spoorweg-reizigersvervoer;

constaterende, dat na ingang van het overgangscontract per 1 januari 1996 de regering eerst na "een ervaringsperiode van twee jaar", dus na 1998 tot wet- en/of regelgeving wil overgaan;

constaterende, dat tot die wetgeving effectief wordt zo'n consumentenbescherming niet bestaat;

van oordeel, dat consumentenbescherming bij wet ook de komende jaren tot 2000 noodzakelijk is;

verzoekt de regering uiterlijk eind 1996 bij de Kamer een voorstel van wet in te dienen ten behoeve van de inrichting van de consumentenbescherming in het openbaar spoorwegvervoer,

en gaat over tot de orde van de dag.

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

Zij krijgt nr. 29 (18986).

De heer **Verkerk** (AOV): Voorzitter! De NS heeft de wens te kennen gegeven te mogen differentiëren op het prijsniveau van de kaartjes gedurende de dag. Dat lijkt niet ten goede te komen aan de grootste groep reizigers, de forensen. Zij zijn juist de groep die in de trein moet blijven om het fileprobleem niet nog meer te vergroten. Met een gemiddelde tariefverhoging en een tariefdifferentiatie van maximaal 4% per jaar gemiddeld over de gehele periode, komen wij sowieso boven de 4% uit. 4% is namelijk een gemiddelde over de gehele periode.

Voorzitter! De minister spreekt op pagina 3 over de meest noodzakelijke rationaliseringsmaatregelen die de NS mag nemen op het gebied van het voorzieningenniveau. Wat zijn de meest noodzakelijke rationaliseringsmaatregelen?

Is de prijs die hiervoor moet worden betaald toch 150 mln.?

De vergadering wordt van 14.05 uur tot 15.05 uur geschorst.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Voorzitter! Het is jammer dat nog niet iedereen terug is, maar ik begin

toch maar vast, omdat er nog wel de nodige antwoorden zijn te geven.

Ik dank de Kamer voor haar inbreng in tweede termijn en ik constateer met enig genoegen dat er op een groot aantal punten meer overeenstemming is dan in de eerste termijn over de te volgen lijn rondom de verzelfstandiging van de Nederlandse Spoorwegen. Ik ben er blij om dat de brief goed is ontvangen en dat er op een aantal punten afspraken lijken te ontstaan waarmee wij verder kunnen gaan. De heer Van Gijzel heeft gezegd: wij willen een goed contract. Nou, dat wil ik ook; een contract dat aan de ene kant NS in toenemende mate mogelijkheden geeft om als bedrijf goed te gaan opereren en dat tegelijkertijd ook een bijdrage zal leveren aan de mobiliteitsdoelstellingen. Want, daar mag geen misverstand over bestaan, de verzelfstandiging van de Nederlandse Spoorwegen doen wij niet zomaar, maar wordt ingezet om de Nederlandse Spoorwegen juist meer klantgericht te maken. Het moet ook echt leiden, en ik ben er ook van overtuigd dat dat ook echt zal gebeuren, tot meer reizigers. Want anders is de operatie gewoon mislukt.

Aan de andere kant vereist de bijzondere positie van de Nederlandse Spoorwegen ook een juiste balans tussen een aantal vrijheden en waarborgen, zodat die ook op een aanvaardbare wijze worden gehanteerd. Als ik terugkijk op het overleg van vorige week, kan ik constateren dat u toen op een aantal cruciale punten veel zorgen had, maar dat er ook overeenstemming was en is op een aantal andere punten. De grote meerderheid in de Kamer vindt de verzelfstandiging van de Nederlandse Spoorwegen en de ontvlechting van de relatie van groot belang. Ik heb vrij weinig woorden van kritiek gehoord op de hoofdlijnen van de inrichting van het concern. Over de verdeling van de verantwoordelijkheden voor de infrastructuur tussen de overheid en de NS is op zichzelf iedereen het eens. Ik kom dadelijk nog even op de specifieke moties die ter zake zijn ingediend. Dat laatste moeten wij zeker niet onderschatten.

De heer Reitsma heeft gevraagd waarom ik in eerste termijn heb vastgehouden aan mijn standpunt en pas in een brief een nadere insteek heb gekozen. In eerste termijn heb ik

een reactie gegeven op zijn inbreng en daarbij aangegeven wat mijn standpunt is. Zo is het, dacht ik, ook gebruikelijk, dat je als kabinet of als minister probeert een standpunt dat je hebt ingenomen, ook te verdedigen. Ik geef mij overigens tegelijkertijd rekenschap van de zorgen die door de commissie verwoord waren. Na afloop van de eerste termijn was het niet meer alleen aan mij, maar heb ik ook contact gezocht met de andere partijen waarmee een contract was gesloten, ook om te bezien of er nadere afspraken over de tarieven en het voorzieningenniveau mogelijk waren.

Op een aantal punten lijkt dat mogelijk en daarom heb ik die aanvullende brief geschreven, waarin ik ook aangeef nadere afspraken te willen maken, vooral over het voorzieningenniveau, en een nadere verduidelijking te geven over de tarieven, die dan ook goed en duidelijk kunnen worden neergeschreven.

Ik ben er heel blij over dat die afspraken goed ontvangen zijn. Mijns inziens zijn de afspraken zo geformuleerd, dat de algemene principes uit het kabinetsstandpunt naar aanleiding van de aanbevelingen van de commissie-Wijffels wel degelijk in stand kunnen blijven. Dat betekent dat de relatie tussen de Nederlandse Spoorwegen en de rijksoverheid ontvlochten wordt en dat de Nederlandse Spoorwegen zodanige vrijheden krijgen, dat ze verantwoordelijkheid kunnen dragen voor het bedrijfsresultaat. De vrijheden van de Nederlandse Spoorwegen met betrekking tot het voorzieningenniveau worden ingekaderd. Wat de tarieven betreft leggen wij de ruimte vast die door de Nederlandse Spoorwegen als een acceptabele bandbreedte wordt gezien. Ik kom dadelijk over de specifieke invulling nog te spreken.

De auto is immers de potentiële concurrent – ik vind het toch van belang dat nog eens te noemen – en dat betekent sowieso dat als de Nederlandse Spoorwegen groei willen realiseren, het bedrijf weet dat het zich niet alles kan permitteren. Want dan jaagt het de klanten uit de trein.

Maar wij moeten ons wel realiseren dat de nadere afspraken wel kunnen leiden tot een grotere contractsector en dat daar ook meer financiële middelen tegenover zullen staan. Over een aantal passages was

nog onduidelijkheid. Ik zal daarop nog terugkomen.

Ik wil eerst nog enkele opmerkingen maken over het proces tot nu toe. De heer Reitsma heeft gezegd, dat de informatie erg hortend en stotend op gang gekomen is. U heeft de afgelopen weken inderdaad gefragmenteerd informatie gekregen. Ik ben het erme eens, dat wij dat in de toekomst moeten voorkomen. Dat betekent dat ik in eerste instantie moet proberen te voorkomen, dat ambtelijke notities altijd in de krant te lezen zijn. Daarvoor zal ik mijn uiterste best doen. Overigens zou ik u willen vragen, nog eens goed na te denken over de vraag, hoe ik ervoor kan zorgen dat informatie tijdig bij u komt. Mijn ervaring is dat soms faxen weliswaar genoteerd staan, maar vervolgens niet te bereiken zijn omdat het knopje niet omgedraaid is. Als ik behulpzaam kan zijn in het beter toegankelijk maken van het materiaal voor de kamerleden, wil ik daaraan graag bijdragen. Het is heel jammer dat, wanneer ik mijn best doe, de informatie niet op tijd aankomt.

Natuurlijk ben ik er nooit op uit geweest informatie achter te houden, maar soms is er verschil van inzicht in de relevantie van ambtelijke stukken. Dat is dan aan de orde. Er wordt over ambtelijke stukken wel gesproken met betrokken partijen. Voor Spoor 2000 bijvoorbeeld is het logisch dat wij daarover met NS van gedachten hebben gewisseld. Het zou heel raar zijn als er ergens in ambtelijke breinen een stuk zou ontstaan dat te maken heeft met bijvoorbeeld de relatie met de spoorwegen en wij er vervolgens nooit met de spoorwegen over zouden spreken. Er hebben verkennende gesprekken plaatsgevonden, maar die hebben zeker niet het karakter van onderhandelingen. Zodra ik na het nodige ambtelijke overleg als politiek verantwoordelijke een oordeel heb gevormd, komt er een kabinetsbesluit en dan is overleg met de Kamer aan de orde. Ik kan dan ook zeggen, mijnheer Reitsma, dat u de komende weken geen informatie hoeft te verwachten die van belang is voor het beoordelen van het contract.

De heer **Reitsma** (CDA): Daar ging het mij om. Dat er nota's binnendwarrelen, is soms meegenomen en soms pech hebben. Het gaat mij erom dat de Kamer nu alle relevante

gegevens heeft om een zorgvuldig oordeel over het totaal te kunnen geven. De minister heeft nu gezegd, dat wij die informatie hebben. Daar ga ik dan van uit. Voor mij is dat punt op dit moment afgesloten. Ik wil hier in het debat helder neerzetten, dat de minister zegt dat wij de relevante informatie hebben.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: U mag het helder neerzetten. Ik zou daarbij willen herhalen, dat u naar mijn mening die informatie vorige week ook had. Het is echter niet zo dat u, zonder hetgeen u de afgelopen week hebt gekregen, onvoldoende informatie gehad zou hebben om tot een afgewogen eindoordeel te komen, behalve natuurlijk de brief die ik heb gezonden en waarin ik een aantal aanvullende mededelingen heb gedaan.

De heer **Reitsma** (CDA): Dat is uw oordeel. De fractie van het CDA is van mening dat hetgeen in de Nota 2000 staat voor ons wel degelijk relevante informatie was om de lijn van de minister te kunnen volgen en zelfs om de lijn te kunnen begrijpen die zij nu in de brief uiteengezet heeft. Er is wel degelijk sprake van een relatie met de nota. Daarover verschillen wij dan van mening. Het gaat mij erom dat wij de relevante informatie hebben.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Dan moet ik constateren dat u de afgelopen maanden slecht naar mij heeft geluisterd als u daaruit nu nog iets nieuws heeft kunnen leren.

Overigens is het natuurlijk wel zo, dat in een onderhandelingsproces – waar ik nog steeds midden in zit, bijvoorbeeld met de Nederlandse Spoorwegen – partijen een verschillend belang hebben bij het naar buiten brengen van informatie. Dat moet u zich goed realiseren. Ik constateer dat daar soms verschillend tegen aan wordt gekeken. Ik heb het nu overigens niet over de Nota 2000.

De heer **Reitsma** (CDA): De minister mag dan zeggen dat ik schijnbaar niet goed geluisterd heb, maar als hier collega's zijn die opmerken dat de Kamer moord en brand moet schreeuwen om stukken te kunnen krijgen, zijn er dus meer die mijn opvatting delen.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Ik deel die opvatting absoluut niet!

Mevrouw **Van 't Riet** (D66): De minister zegt, dat alle relevante informatie beschikbaar is en wij nu een besluit kunnen nemen. Op zichzelf is dat waar, wij zitten echter met één ommissie. Wij weten natuurlijk nog niet, hoe de NS reageren op deze brief. Ik verwacht dat de minister daarover nog wel iets zal zeggen.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Daar kom ik dadelijk graag op terug.

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): Ik heb nog een opmerking in de afdeling curiosa naar aanleiding van het debat tussen collega Reitsma en de minister. Wij hebben in maart dit jaar – dat bleek overigens pas deze week – het ministerie via een briefje verzocht om de nota Spoor 2000 en die ook keurig ontvangen. De nota ligt bij ons al negen maanden in de kast, maar dat merkten wij pas toen wij de officiële brief van de minister kregen. Toen dachten wij: oh, is dat hetzelfde?

Minister **Jorritsma-Lebbink**: U wist toen waarschijnlijk heel goed dat het een gewone ambtelijke notitie was.

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): Dat weten wij nu nog beter.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Prima.

De heer **Poppe** (SP): Binnen de NS circuleert het concernplan 2000. Ik heb daarom verzocht, maar ik krijg het niet.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Dat moet u aan de Nederlandse Spoorwegen vragen.

De heer **Poppe** (SP): Dat heb ik gedaan, maar die willen dat niet geven. Ik weet natuurlijk niet of er relevante dingen instaan, dus ik kan ook niet zeggen of ik wat mis. Dat is toch vervelend. Waarom wordt er zo geheimzinnig gedaan met het concernplan 2000 van de NS?

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Het concernplan is geen zaak van de rijksoverheid, maar van de Nederlandse Spoorwegen. Als u dat graag wilt hebben en de NS zouden bereid zijn om het aan u te geven, dan zal men dat ongetwijfeld sturen. Is dat

niet zo, dan krijgt u dat niet. Het is niet een zaak van de rijksoverheid.

De heer **Poppe** (SP): Maar als u het vraagt als grootaandeelhouder kan het toch?

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Neen, zo werkt het niet, gelukkig niet.

De heer **Verkerk** (AOV): Voorzitter! Ik wil de minister iets corrigeren, want Spoor 2000 is natuurlijk niet een gewone ambtelijke notitie. Het is een afgerond ambtelijk advies, dus op grond van de Wet openbaarheid van bestuur is het natuurlijk begrijpelijk...

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Neen, het is geen beleidsadvies. Als het een beleidsadvies zou zijn, zou u volstrekt gelijk hebben. Het is een verkenning, gemaakt door een projectgroep van mijn ministerie. Nogmaals, ik zeg niet dat er allemaal onzin instaat. Dat is natuurlijk niet zo. Op basis van wat daarin staat zijn wij gesprekken ingegaan. Voor een deel vindt u dingen terug in de tweede notitie die u van mij heeft gekregen. Als wij straks in de eindfase gaan praten over mogelijke decentralisatie en over mogelijk een andere wijze van werken, zult u ongetwijfeld dingen terugvinden die in deze nota zijn geschreven.

Door een aantal sprekers is gevraagd hoe het proces na 2000 eruit zal zien en hoe wij kunnen garanderen dat waarborgen die zijn neergelegd in de afspraken in dit contract ook na 2000 zullen gelden. Ik heb in de brief van vrijdag jongstleden aangegeven dat wij nog regelmatig met elkaar zullen spreken. Er zal een groot aantal zaken moeten worden uitgewerkt. Er komen rapportages van de NS over de uitvoering van het contract. Natuurlijk komt er, zoals de heer Van den Berg terecht heeft opgemerkt, ook nog een uitgebreid wetgevings-traject. Het streven is erop gericht om de complete wetgeving voor de eeuwwisseling in het Staatsblad bekend gemaakt te hebben. Met het oog daarop zullen de voorstellen daartoe de Kamer eind 1997 bereikt moeten hebben, zodat in 1998 besluitvorming door de Tweede Kamer mogelijk zal zijn. Dat is mijns inziens tevens een geschikt moment om met elkaar te bepalen of je nog nadere afspraken moet maken met de NS over bijvoorbeeld tarieven en

onrendabele lijnen in de periode na 2000. Ik denk dat het verstandig is om eerst te kijken hoe de huidige voorstellen in de praktijk uitwerken. Het lijkt mij niet verstandig om nu al vast te leggen dat en op welke wijze wij in 1998 zullen starten met onderhandelingen met de Nederlandse Spoorwegen. In de komende jaren zullen de ontwikkelingen van het spoorvervoer heel belangrijk zijn. Heel belangrijk is ook om op dat moment in te schatten hoe de ontwikkelingen na 2000 zullen zijn. Overigens hebben wij natuurlijk de mogelijkheid om op elk moment dat wij als rijksoverheid vinden dat iets anders gaat dan wij het zouden wensen, voor zover wij daarover niets bij wet hebben geregeld – met de Europese richtlijnen in de hand kent dat zijn beperkingen – met de NS te praten over de mogelijkheden voor het afkopen van bepaalde dingen die de NS misschien van plan zijn en die wij minder wenselijk vinden.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Tamelijk veel sprekers kijken met enige zorg naar wat er in 2000 kan gebeuren. Het betreft de tarieven, de onrendabele diensten, de dienstverlening en de gebruikersbijdrage, die dan ook geregeld zou kunnen worden. Ik vind dat wij niet moeten afwachten en kijken hoe de vlag erbij hangt, maar dat wij met elkaar moeten afspreken dat er in 1998 een moment komt waarop de minister in de richting van de Kamer aangeeft: ik ben voornemens op die en die onderdelen nadere gesprekken met de Nederlandse Spoorwegen om te kijken of er nadere contracten zouden moeten worden gesloten voor de periode na 2000. Ik wil voorkomen dat wij aan het eind van 1999 tot de conclusie komen dat het allemaal niet zo goed gaat. Ik wil daarvoor dus een goed georganiseerd en met afspraken onderbouwd traject uitzetten, zodat wij met elkaar weten wanneer de minister en wanneer de Kamer aan zet zijn, wanneer met de NS wordt gesproken en wanneer daarover een besluit wordt genomen. Ik verzoek de minister om in een tijdschema op te nemen, hoe wij daarmee omgaan.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Wij hadden al vastgelegd dat wij in 1999 zouden evalueren. Ik vind het echter prima om te proberen dat wat te vervroegen, bijvoorbeeld naar de

tweede helft van 1998. Dat lijkt mij een prima zaak. Ik wijs er echter conform de uitgangspunten van het rapport-Wijffels wel op, dat het niet voor de hand ligt om alles weer weg te contracteren dat wij tot nu toe zouden vrijgeven. Bij het rapport-Wijffels is namelijk afgesproken dat de NS na de overgangstermijn zonder meer grote tariefvrijheid zouden krijgen, dat de NS in principe zelf het voorzieningenniveau zouden regelen en dat er alleen een beperkte contractsector zou zijn. Over de gebruikersbijdrage moet sowieso apart worden besloten. Die moeten wij natuurlijk met elkaar vaststellen.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Het gaat er mij om dat dit adequaat gebeurt. Stabiliteit is immers belangrijk, ook voor de reiziger. Wij moeten in een vroegtijdig stadium inventariseren: tegen welke knelpunten lopen wij na 2000 aan, hoe moet dat geregeld worden, wat dient daarvoor in een contract te worden vastgelegd? Dat moet niet op het laatste moment, dus vlak voor 1 januari 2000, worden geregeld.

**Minister Jorritsma-Lebbink:**

Daarom vond ik het goed om af te spreken dat wij dat eind 1998 doen. De evaluatie van de toekomst van de taaksectoren zal dan echter wel, zoals afgesproken, in 1999 plaatsvinden.

Mevrouw Van 't Riet vroeg naar de stand van zaken bij de side letter, de afspraken die nog nader moeten worden gemaakt. Het overleg met de NS is gaande. Daar zit beweging in, maar het is nog niet afgerond. Het is immers in feite voor een deel een aanvullend contract. Ik ga ervan uit dat wij dit op korte termijn kunnen afronden. Ik wil de afspraken op hoofdlijnen in een aanvullende overeenkomst vastleggen. Ik streef ernaar om die dezer dagen te finaliseren, dus inderdaad voor 31 december a.s. Ik heb namelijk goed begrepen dat de Kamer zegt dat, als dit niet voor 31 december gebeurt, er gewoon geen contract is. Dat zou mij zeer spijten. Ik kan u echter melden dat dit ook voor de NS geen aantrekkelijke optie is. Dat is dan ook de reden waarom wij hierover met de NS hebben gesproken. Ik kan helaas, zoals de heer Remkes vroeg, nog geen helderheid geven over de financiële consequenties. Ik zal mijn uiterste best doen om die zo beperkt mogelijk te houden, maar ik kan op

dit moment niet zeggen wat daarvan ongeveer de omvang zal zijn.

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): Verstaat u de inhoud van de brief die wij afgelopen vrijdag hebben gekregen, onder de hoofdlijnen?

**Minister Jorritsma-Lebbink:** Ja.

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): Dit betekent dat wat in die brief in onze richting is gemeld, ook in dat contract moet staan.

**Minister Jorritsma-Lebbink:** Dat lijkt mij wel.

De heer **Reitsma** (CDA): Dit lijkt mij een belangrijk punt. Ik denk dat het goed is dat de Kamer voor 31 december de ruimte en mogelijkheid heeft om bijeen te komen, althans als dat noodzakelijk zou zijn. Ik hoop dat dit niet het geval is. Maar ik neem aan dat de minister met die mogelijkheid rekening houdt en dat het contract tijdig bij de Kamer is.

De **voorzitter:** Ik zie enige zenuwachtige gezichten.

**Minister Jorritsma-Lebbink:** Het spreekt vanzelf dat de Kamer op de hoogte wordt gesteld zodra de zaak rond is. Ik weet dat de Kamer woensdagavond met reces gaat, maar ik kan niet garanderen dat ik dit al woensdagavond bij de Kamer heb liggen. Ik zal wel mijn uiterste best doen om dat voor elkaar te krijgen. Het is echter ook een beetje afhankelijk van de vraag hoe snel wij er met de NS uitkomen.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Volgens mij moeten wij ook geen misverstand creëren. In de tweede termijn van de zijde van de Kamer is het althans door mijn fractie zo geformuleerd dat dit een compromis is dat op zichzelf werkbaar en verdedigbaar is. Dan moet het echter ook wel zo zijn. Als het niet zo is en het komt na woensdagavond, dan is er op 1 januari natuurlijk geen contract.

**Minister Jorritsma-Lebbink:** Neen. Het enige waar volgens mij nog onduidelijkheid over bestaat – daar geeft u terecht ook geen duidelijkheid over – is de prijs die wij ervoor moeten betalen. En er zal wel een prijs moeten worden afgesproken. Nogmaals, ik weet dat elke prijs die

ik betaal, ten koste gaat van investeringen. Daarom zal ik mijn uiterste best doen om de prijs zo laag mogelijk te houden. Ik kan echter geen garanties geven.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): En over de dekking komen wij nog te spreken?

**Minister Jorritsma-Lebbink:** De dekking moet uit mijn begroting komen. Ik herinner mij een discussie over dit onderwerp bij de begrotingsbehandeling, maar goed...

Ik wil even ingaan op een aantal elementen van de brief die ik de Kamer gestuurd heb. Ik begin met de tariefparagraaf. De NS hebben aangegeven dat dit, wat hen betreft, de maxima zouden zijn waar zij de komende jaren van uitgaan. Ik zeg dit nog een keer, omdat het niet de intentie van de NS is om daar ook gebruik van te maken. Het zijn dus de maximale uitslagen, de maximale verhogingen die zij zouden willen toepassen. Waar wij hebben afgesproken dat de NS in gradaties steeds meer vrijheid moeten krijgen, vind ik dat ik daar rekening mee heb te houden, in die zin dat zij op dat punt ook ruimte krijgen. Zoals ik net al zei, is de verhoging van de spitstarieven bijvoorbeeld minder dan die van de kosten van het levensonderhoud. De heer Rosenmöller vond dit een negatieve mededeling, maar ik vond het een heel goede mededeling. Ik sluit helemaal niet uit dat, gezien de capaciteit die de spoorwegen de komende jaren krijgen dankzij een aantal investeringen in zowel materieel als infrastructuur, zij er een groot belang bij hebben om meer goed betalende passagiers in de trein te krijgen – dat zijn bijna altijd passagiers met een abonnement die dus vast betalen – en dat zij er dus helemaal geen belang bij hebben om de spitstarieven meer te verhogen. Het zou best zo kunnen zijn dat zij voor bepaalde soorten vervoer iets meer ruimte nodig hebben, maar dat hoeft niet in de spits te zijn.

Ik zal overigens even uitleggen wat er precies staat. Daar bestond een misverstand over, terwijl dat er niet mag zijn. Er staat: gemiddeld maximaal 2% reëel per jaar. Er is een bepaalde formule voor wat reëel is bij de spoorwegen. Als ik kosten van levensonderhoud of index zeg, is het niet goed. Daar is in het contract gewoon een formule voor opgeno-

men. Wij noemen dat de ontwikkeling van IMOK. De mogelijkheid voor tariefdifferentiatie loopt tot maximaal 4% reëel. Zo heb ik het althans begrepen en zo wil ik het ook graag vastgelegd zien in de side letter. Dat betekent dat de uitslag is: de index plus 4% als maximum. Dat komt daar dus niet nog een keer bovenop, hetgeen mij ook wel erg ver lijkt te gaan. Het is overigens wel cumulatief.

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): In de tweede termijn van de Kamer deed de minister de suggestie dat ik ontevreden zou zijn met de tariefverhoging voor 1996 en dat herhaalt zij nu. Ik kan dat niet onweersproken laten. Zij kan dat natuurlijk nooit waarmaken.

Ik kom dan nog even op datgene wat hier staat. Er is duidelijkheid over de cumulatie. Ik had, eerlijk gezegd, ook niet anders verwacht, want dan was het wel heel erg fors geweest. De vraag is waarom de minister of de NS niet kunnen leven met een situatie waarin de percentages hetzelfde blijven. Dan nog vind ik de tariefverhoging te groot, maar dat is weer een kleine beperking. Dan zou evenwel gezegd worden: 2% per jaar in het algemeen en de differentiatie ook maximaal 4% per jaar. Dan wordt er ook niet gemiddeld over de gehele periode. Middelen over de gehele periode maakt het mogelijk dat het in één of twee jaar 10% zou kunnen zijn en dan twee jaar niets. Daarmee zou je echter zeer veel mensen uit de trein jagen of de trein zeer onaantrekkelijk maken.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Dit is nu precies het hart van de discussie. Als u dat zegt, wilt u geen NS als zelfstandig bedrijf. Dan gunt u NS geen enkele bedrijfsvrijheid. Realiseert u zich wel wat u nu zegt? U zegt dat wij NS in staat te stellen heel veel mensen de trein uit te jagen. Alle onderzoeken wijzen uit – ik heb dat deze maand al wel 100 keer gezegd – dat NS maar één belang hebben en dat is niet mensen de trein uit jagen, maar ervoor zorgen dat heel veel meer mensen in de trein komen. Als er één les uit het verleden is blijven hangen, is dat wel dat het slecht is voor het bedrijfsresultaat van de NS als ze via de tarieven proberen klanten de trein uit te jagen in plaats van ze erin te krijgen. U mag natuurlijk al de beperkingen opleggen die u wilt,

maar dan moet u zich wel realiseren, dat u daarvoor moet betalen. Als u zegt dat er een maximale verhoging moet zijn, krijgt u daar een som voor aangerekend.

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): In de eerste termijn van de Kamer is aangegeven dat een meerderheid van de Kamer meer garanties wil voor een gematigd tarievenbeleid. Nu is het van tweeën één: of hier staat echt helemaal niets, namelijk de bandbreedtes zijn zo groot en de NS doen het toch wel goed, of het verzoek van de Kamer wordt gehonoreerd. Als wij van het laatste uitgaan, moet een gematigd tarievenbeleid binnen beeld te brengen zijn. Als u hier spreekt over gemiddelden van 2% en 4%, betekent dat dat de tarieven in het ene jaar verdubbeld kunnen worden en in het volgende jaar gelijk blijven. Als die zorg wordt uitgesproken, is dat een reële invulling van de beleidsruimte die de NS krijgen. Ik vind dat verkeerd.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: U heeft gelijk dat de meerderheid van de Kamer die vraag heeft gesteld. Ik ben van mening dat ik daar een adequaat antwoord op heb gegeven, beter gezegd, dat de Nederlandse Spoorwegen daar een adequaat antwoord op hebben gegeven. Ik heb in eerste termijn gezegd dat ik er geen behoefte aan had om dat in het contract vast te leggen, omdat ik ervan overtuigd was dat NS zelf een gematigd tarievenbeleid zouden voeren. Op mijn verzoek hebben de NS aangegeven wat hun politiek de komend jaren zal zijn. Het gemiddelde van 2% per jaar mag niet gecumuleerd worden. Dat is dus nooit meer dan gemiddeld 2% per jaar. Dat moet u zich goed realiseren. De 4% is weliswaar cumulatief, maar heeft natuurlijk wel gevolgen voor de overige tarieven in enig jaar.

De heer **Van Gijssel** (PvdA): Stel nu eens dat het scenario van de heer Rosenmöller wordt gevolgd en dat ze de tarieven met 16% in één jaar zouden verhogen, wat betekent dat dan voor de niet cumulatieve 2%?

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Dat betekent dat er elders tarieven omlaag zullen moeten.

De heer **Van Gijssel** (PvdA): Dat kan toch niet?

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Dat weet ik niet, maar moeten wij ons daarmee willen bemoeien? Er wordt hier heel gemakkelijk de conclusie getrokken dat dat in de spits zal zijn en nooit ergens anders, maar ik kan mij heel goed voorstellen dat NS in hun tarievenseries scheefheid hebben zitten voor bepaalde tarieven, omdat de elasticiteiten anders zijn dan in het gemiddelde van de markt en dat ze zeggen: daar zouden wij best iets meer willen verhogen. Die vrijheid moet je ze niet bij voorbaat ontnemen. Veel belangrijker is dat NS de markt op kunnen en ook met nieuwe groepen tarieven kunnen afspreken. Daar zegt dit verhaal overigens niets over, maar het moet wel kunnen. Ik zou ze daar zoveel mogelijk vrijheid voor willen geven. Sterker nog, ik vind dat elke grens die wij daaraan stellen, het risico alleen maar groter maakt dat wij aan het eind van de rit een heel dure contractsector houden, in plaats van een gezond bedrijf dat heel veel zelf doet.

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): Dan zegt u dus dat de NS de tarieven maar moeten bepalen, omdat ze die op een zodanige manier zullen invullen dat de klant daar niet de dupe van wordt. Daar ben ik het niet mee eens, omdat ik denk dat als gevolg van het introduceren van die marktwerking de tarieven van de NS wel onder druk kunnen komen te staan. Dat is ons meningsverschil.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Ik ben van mening dat dat niet zo is. Ik heb het nu zelfs in een brief neergelegd. Daaruit blijkt dat dat in het geheel niet de intentie is van de NS. Het gaat om maxima waar de NS geen gebruik van zullen maken. In 1999 zal blijken wie er gelijk heeft gekregen. Ik durf er wat onder te verdedden dat ik gelijk krijg en niet u, mijnheer Rosenmöller. Daar zetten wij een fles wijn op.

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): Een fles wijn?

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Het mag ook meer zijn. Mijn geloof laat mij eigenlijk niet toe dat ik een weddenschap met u aanga, maar het is erg verleidelijk om het toch te doen.

De heer **Poppe** (SP): Misschien vergokken wij de NS wel.



Minister **Jorritsma-Lebbink**: Ik vergok de NS niet.

De heer **Reitsma** (CDA): De minister heeft in eerste termijn al gezegd: waar bemoeien wij ons mee. Nu heeft zij nadere voorstellen gedaan, maar zij blijft zeggen: waar bemoeien wij ons mee, omdat zij vertrouwen heeft in de NS. Dat heeft zij voldoende uitgestraald.

Maar stel, dat de NS wel gebruik maakt van de maximale grens die in de brief van de minister staat, wat voor consequenties heeft dat dan voor het mobiliteitsbeleid? Als dat er om bedrijfseconomische motieven toe leidt dat de inspanningsverplichting van de NS ten aanzien van het reizigersaantal aanzienlijk lager wordt dan de minister schetst, wat voor maatregelen zijn dan nodig om de overstap van auto naar trein wel te realiseren? Daarover staat immers een passage in het regeerakkoord.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Hoe wil de heer Reitsma het anders regelen? Wil hij Wijffels niet meer, wil hij de verzelfstandiging niet meer, wil hij geen vrijheid voor de NS? Dat is namelijk de keuze. Ik ben ervan overtuigd dat de wijze die wordt voorgestaan door de heer Wijffels en zijn commissie – van welke partij was hij ook al weer – de weg is die het beste garandeert dat de NS wel degelijk bijdragen aan het mobiliteitsbeleid. Betere garanties zijn er mijns inziens ook niet. Ik wil dan ook die "stel-discussie" helemaal niet aangaan, omdat volgens mij de enige manier waarop ervoor kan worden gezorgd dat de NS zich werkelijk tot de klant gaan richten en zij werkelijk zo goed mogelijk bijdragen aan het mobiliteitsbeleid, deze weg is.

De heer **Reitsma** (CDA): De vraag is niet wie Wijffels is en van welke partij hij is. De commissie-Wijffels heeft een rapport gemaakt en daarin een prima advies gegeven. Daarover heeft het kabinet vervolgens zijn standpunt ingenomen en op dit moment, nadat zich verdere ontwikkelingen hebben voorgedaan, wordt de minister ermee geconfronteerd dat er kamerbreed, dus ongeacht de partijen, wordt gezegd dat er over de tarievenpolitiek nadere afspraken moeten worden gemaakt met de Nederlandse Spoorwegen. Met terugwerkende kracht wordt dus

gezegd dat de lijn-Wijffels ten aanzien van dat onderdeel niet voor 100% wordt gevolgd. De minister stelt nu toch bepaalde bovengrenzen en dat doet zij op verzoek van de Kamer.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: De NS hebben mij die grenzen duidelijk gemaakt.

De heer **Reitsma** (CDA): Als dit toch leidt tot minder reizigers en dus tot meer automobiliteit, welke consequenties trekt de minister dan uit de passage die hierover is opgenomen in het regeerakkoord? Is dan aanvullend beleid op andere terreinen noodzakelijk?

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Dat kan natuurlijk altijd. Maar laten wij over één ding helder zijn: wij hebben met elkaar afgesproken dat wij zullen variabiliseren waar dat mogelijk is. Wij weten dat wij op dit moment grenzen hebben, heel letterlijke grenzen aan de mogelijkheid tot variabilisatie. Maar zodra er ruimte is, gaan wij verder met variabiliseren, bijvoorbeeld dankzij onze internationale inspanningen of dankzij het feit dat onze buurlanden eindelijk ook iets verstandiger omgaan met accijnzen. Op dat moment zou het voor de NS ook aantrekkelijk kunnen worden om iets meer aan de tarieven te doen. Zoals in mijn brief staat vermeld, is er een clause opgenomen waardoor overleg daarover mogelijk wordt. En willen wij minder tariefverhogingen, dan kan dat altijd, mijnheer Reitsma. Als wij minder tariefverhogingen willen, dan moeten wij een contract sluiten met de Nederlandse Spoorwegen, zoals in de Europese richtlijn keurig wordt voorgeschreven. Zo werkt dat.

Overigens vind ik het niet helemaal correct dat de heer Reitsma een directe lijn legt tussen de tarieven van de NS en het feit dat er minder passagiers zouden zijn. Als het in de komende tijd goed gaat met de Nederlandse Spoorwegen, gaat de kwaliteit van het OV-product omhoog. En ik sluit helemaal niet uit dat de kwaliteit van het autoprodukt in de komende jaren wel eens een klein beetje omlaag zou kunnen gaan. Dan hebben wij het ook nog over zoiets als een kwaliteit/prijsverhouding.

De heer **Reitsma** (CDA): Ik stel hier

niet aan de orde dat de bandbreedte smaller moet zijn, ook al zou het wel een overweging kunnen zijn om tot die conclusie te komen. Mijn vraag is hoe het gebruik van deze bandbreedte zich verhoudt met de rest van het prijsbeleid dat is opgenomen in het regeerakkoord. De minister kan niet ontkennen dat hierin een spanningsveld kan ontstaan als er in het buitenland geen accijnsverhogingen mogelijk zijn.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Ik zie dat niet, maar dat heeft te maken met het feit dat ik het belang van de Nederlandse Spoorwegen anders zie dan de heer Reitsma dat blijkbaar ziet. Wij hebben het voortdurend over het beleid van de overheid, maar er is ook nog zoiets als normale olieprijsen. Het is best mogelijk dat op de markt nog iets verandert en dat de olieprijsen in de komende jaren omhoog gaan. Daarvoor hebben wij ook geen regulering opgeschreven.

Ik weet wel dat de heer Reitsma doelt op een zodanige verslechtering in de prijsverhouding tussen auto en openbaar vervoer dat de mensen de trein uit gejaagd worden. Als de hemel naar beneden komt, hebben wij allemaal een blauwe hoed, maar ik geloof helemaal niet dat dit het belang van NS is.

De heer **Van Gijssel** (PvdA): Hoe moet ik dat nu precies begrijpen?

De **voorzitter**: Wilt u het kort houden? Ik heb de indruk dat dit thema zo langzamerhand behoorlijk is besproken.

De heer **Van Gijssel** (PvdA): Het gaat nu over een andere element van dit thema. Het contract dat er was, bood de NS volledige tariefvrijheid.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Ja.

De heer **Van Gijssel** (PvdA): Nu is 2% gemiddeld en 4% differentiatie afgesproken. De NS kunnen daar niet bovenuit komen. Daaraan hebben zij zich gebonden. Dan geldt de clause dat zij dat moeten melden, etcetera. Hebben wij nu in wezen gezegd, dat de tariefvrijheid die er nog in zat, een maximum heeft gekregen? Vinden wij dat het tarief gelet op het mobiliteitsbeleid lager moet, dan heeft dat voor ons een prijs. Mag ik het zo interpreteren? Vergelijken wij dit met de situatie voor deze brief,

dan blijkt dat wij altijd een bod hadden moeten doen, ongeacht hetgeen wij daarvoor wilden doen met de tarieven, in de zin van "wij stellen vast wat de tarieven moeten zijn en daarvoor moeten wij dokken". Het grote verschil met de interpretatie die nu is gegeven, is dat de 2% en de 4% vaststaan, dat de Nederlandse Spoorwegen daaraan gebonden zijn en dat wij, als het tarief lager moet zijn, alleen maar het stukje dat daaronder zit, financieren. Dat is volgens mij een essentieel verschil met de simpele constatering dat er voorheen tariefvrijheid was.

De heer **Reitsma** (CDA): Deze afspraken hebben ook een prijs. De minister gaat dat alleen nog uitleggen. Het is dus al betaald.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: In de brief staat wat er staat. Dat betekent inderdaad dat NS slechts met redenen omkleed, na overleg, etc. zullen afwijken. Dit is overigens wel iets wat de NS doen. Die mogelijkheid is er. Als wij dat niet willen, dan zullen wij daarover met elkaar moeten spreken.

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): Collega Remkes was daar toch volstrekt helder over? Hij zei dat NS het moeten melden als zij van die 2% en 4% afwijken en dat dan een overleg zal volgen, maar dat het de NS zijn die ervan afwijken. Ik wil de formele positie inzake het contract en de bevoegdheden even scherpstellen. De NS zijn degenen die bepalen, ook na overleg tussen deze Kamer en de minister. De NS bepalen, ook als zij boven die 2% en 4% differentiatie uitkomen. Ik zeg het nu nog een keer tegen collega Van Gijzel, want hij kan nu nog terug, maar ik verwacht niet dat het gebeurt.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Ik heb de heer Rosenmöller gevraagd wat zijn voorstel was, maar toen kwam er op dit punt helemaal niks.

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): Nee, de heer Van Gijzel vindt het niks.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Wij lopen tegen precies hetzelfde probleem aan. Eigenlijk vinden wij dat de tarieven niet meer mogen stijgen dan vanuit het verkeers- en vervoersbeleid, onder andere

vastgelegd in het SVV, toegelaten zou mogen worden. Dat vinden wij beiden. Vervolgens is het de vraag hoe je dat regelt. In dit contract was een volledige vrijheid voor de Nederlandse Spoorwegen opgenomen. Nu is een bandbreedte geformuleerd. Ik zie ook best in dat het een prijs heeft als je daarvan wilt afwijken. Ik vind het wel belangrijk dat de Nederlandse Spoorwegen zich hier tot iets verplichten...

De **voorzitter**: Dit is de termijn van de minister. U reageert op een heel korte interruptie van Rosenmöller. Wilt u het dan ook kort houden?

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Het alternatief van de heer Rosenmöller staat mij dus niet voor ogen, want dat betekent dat wij op dit moment een contract moeten afsluiten waarin wij gemiddeld 1,5% boven kosten levensonderhoud en 2% maximale tariefuitslag afspreken. Ergo: minister ga heronderhandelen en kom met een bedrag terug. Dat is wat de heer Rosenmöller wil.

Die optie staat volgens mij nog in de loop van de periode open.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Natuurlijk.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Per saldo is zijn positie dus niet anders dan de mijne. Ik zeg alleen: gebruik die dan, betaal pas als het noodzakelijk is. De heer Rosenmöller wil dat bedrag al op voorhand inleveren.

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): Dit kan niet onbesproken blijven. Ik zal het in misschien 10% van de zinnen doen. Het principiële verschil van mening dat wij hebben, komt erop neer dat de heer Van Gijzel nu akkoord gaat met een tarievenbeleid dat de NS binnen een bandbreedte vrijheid van handelen geeft. Maar gaan de NS daaroverheen, dan kunnen zij dat doorzetten. Mijn optie is: sluit een contract met de Nederlandse Spoorwegen, maar houd de vinger aan de pols; uiteindelijk bepaalt de overheid het zelf. Gezien hetgeen in het regeerakkoord staat over de prijs van de auto, stel ik voor om het binnen de inflatie te houden. Dat is mijn lijn om mensen in die trein te krijgen.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Ik denk dat het verschil tussen de heer

Rosenmöller en mijzelf is dat ik achter Wijffels sta en hij niet.

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): Dat was al twee jaar geleden het geval.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Dat is toch helder? Ik vind dat dit meningsverschil er ook mag zijn.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Ik geloof dat dus niet.

De **voorzitter**: Wat winnen wij nu als de een van de ander gaat zeggen wat hij ervan vindt?

De heer **Van Gijzel** (PvdA): De heer Rosenmöller heeft precies datgene gezegd wat er aan de hand is. Als wij lagere tarieven willen kunnen wij dat in het contract vastleggen.

De **voorzitter**: De vraag was of de heer Rosenmöller al of niet achter Wijffels stond. De minister heeft daarop geantwoord.

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): Wij zijn het met elkaar eens over het meningsverschil dat wij hebben. De heer Van Gijzel probeert een middenpositie te bewandelen die geen middenpositie is. Hij staat aan de kant van de minister. Dat is niet erg, maar hij probeert naar het midden op te schuiven zonder...

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Ik vind het interessant dat u nu probeert een wig tussen de heer Van Gijzel en mij aan te brengen, maar dat lukt u lekker niet.

Voorzitter! Ik kom over het voorzieningenniveau te spreken. In het aanvullende contract zal worden vastgelegd dat tot medio 1998 alle bestaande treinseries gehandhaafd worden en de nieuw te openen stations op een behoorlijke manier worden bediend. Wij zullen daarbij tevens vastleggen dat er geen gebruik zal worden gemaakt van de mogelijkheden van artikel 7.3 van het openbare-dienstcontract, de bediening van de stations en de maximale daling van het aantal plaatskilometers, voordat de Kamer akkoord is gegaan met de nadere afspraken rond de contractsector onrendabele diensten. Ik heb in de brief aangegeven dat voor de NS wel de mogelijkheid bestaat om onder handhaving van de bestaande treinseries de meest noodzakelijke

rationaliseringsmaatregelen door te voeren ter grootte van ten hoogste enkele procenten van het plaatskilometrage. Dat betekent dat er per saldo in de dienstverlening niet veel gewijzigd mag worden. Op een aantal onderdelen kan ik mij enige rationalisering voorstellen. Het bodempercentage van 85 betreft de maximale aanpassingen in het voorzieningenniveau, die NSR mogen plegen in een situatie dat sprake is van geen enkele contractuering. Dat komt doordat het percentage van maximaal min 15 (slecht weer) direct gekoppeld is aan de afbouw van de generieke bijdrage. Bij elke treindienst die wordt gecontracteerd zal dat dan ook in mindering worden gebracht op de 15%. Per contract zal met NSR daarover een afspraak worden gemaakt. Daarover kan geen enkel misverstand bestaan.

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): Over de aanpassing van enkele procenten van het plaatskilometrage heb ik gezegd, dat het op basis van de brief strikt formeel genomen ook al kan in de eerste helft van 1996. Is dat waar of niet?

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Nee, dat kan niet. De dienstregeling loopt tot 1 juli 1996. De afspraak is gemaakt, dat tot 1 juli 1996 gewoon gereden wordt. Dat staat zelfs in het overgangscontract.

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): Dat weet ik wel, maar wat is de portee van de zin dat voor de NS wel de mogelijkheid moet bestaan als gevolg van een aantal rationaliseringsmaatregelen een beperking van het plaatskilometrage met een aantal procenten te bewerkstelligen?

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Dat gaat over de periode daarna. De NS moeten aan de gang ook al tijdens de onderhandelingen over de dienstregeling 1996-1997. Stel dat wij half juni niet klaar zijn. Dat zou dan inhouden dat de NS in de dienstregeling helemaal niets zouden mogen doen aan rationalisering. Ik vind dat daarvoor enige ruimte moet worden gecreëerd, zonder overigens de NS de ruimte te geven om alle treindiensten te veranderen. Ik ga er overigens van uit dat het wel lukt binnen dat halfjaar. Niemand is gebaat bij een absolute bevrozing

van de dienstregeling. Het is voor de klant ook niet aantrekkelijk. Het is best mogelijk, dat men hier iets meer wil bedienen en daar wat minder.

Dan de financiën. De lijn is nog steeds dat alle middelen die vrijkomen als gevolg van het afbouwen van de bijdrage in de exploitatie, gereserveerd worden voor investeringen in de infrastructuur. Dat is de afspraak. Als de hoeveelheid vrijkomende middelen tegenvalt, dan gaat dat in verband met de afspraken in het regeerakkoord en het uitgavenplafond voor mijn ministerie ten koste van de inmiddels naar het Infrastructuurfonds overhevelde gelden. Ik onderstreep zelf het belang van de investeringen in de infrastructuur, dus ik zal mijn uiterste best doen om dan binnen de overige bijdragen aan de NS ruimte te vinden, bijvoorbeeld bij exploitatie en onderhoud. En natuurlijk moeten in eerste instantie de middelen gebruikt worden die al voor de contractsector gereserveerd zijn, maar als het iets duurder uitvalt, dan zal dat toch ten laste worden gebracht van de uitgaven uit het Infrastructuurfonds voor de NS, namelijk de uitgaven voor het in stand houden van de infrastructuur.

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): Moet dat per se spoor- of OV-infrastructureur zijn of zou dat na een discussie in deze Kamer in theorie ook andere infrastructuur kunnen zijn, bijvoorbeeld de wegeninfrastructuur? Mijn politiek getinte vraag is dus: als het meer kost, mag dat dan ten laste worden gebracht van de wegeninfrastructuur?

De **voorzitter**: Het is fijn dat u het er even bij vermeldt, want het was bij uw andere vragen wellicht nog niet opgevallen...

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Voorzitter, dat moet maar aan het eind beoordeeld worden. Het Infrastructuurfonds kent volgens mij geen echte schotten.

Mevrouw Van 't Riet heeft nog gevraagd of ik het sluiten van loketten als een verandering van het voorzieningenniveau zie. Nee, het sluiten van loketten heeft niet te maken met het voorzieningenniveau en het is ook geen zaak van de contractpartners. Dit was overigens tot nu toe ook zo. Ik vind het wel een zaak die van belang is voor het

overleg met de consumentenorganisaties. En hoewel er op dit moment geen wettelijke voorziening is, heeft de NS wel degelijk regulier overleg met consumentenorganisaties. En vanaf 1 januari gaan wij daar ook projectmatig nog wat verder in deelnemen. Ik neem dan ook aan dat daar nog overleg over zal worden gevoerd.

De **voorzitter**: Ik merk dat er weer interrupties in aantocht zijn. Ik verzoek de leden interrupties kort te houden, want ik wil de vergadering echt om vijf uur sluiten.

Mevrouw **Van 't Riet** (D66): Voorzitter! Ik heb het sluiten van loketten inderdaad in verband gebracht met de belangen van de consumenten. Het is toch wel een belangrijk punt, want wij krijgen telefoontjes en brieven van mensen die zich hierover ongerust maken en die dit als een onderdeel van het voorzieningenniveau zien.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Maar het is er geen onderdeel van. Ik ga er in ieder geval wel van uit dat de NS een zodanige manier van werken zal weten te vinden dat de kaartjes op een goedkopere manier beter verkocht zullen kunnen worden. Als het op een andere manier kan dan de tot nu toe gebruikelijke, dan vind ik eerlijk gezegd niet dat ik daarin moet treden. Ik vind wel dat de NS er verstandig aan doet om er overleg over te voeren met de consumenten, want als men er niet goed mee uit de voeten kan, krijgt de NS ook weer geen mensen de trein in. Nogmaals, het is misschien een kwestie van ambitie, maar ik denk dus dat de NS dit op een goede manier zal doen.

Verder heb ik aangegeven dat wij in de komende drie jaar subsidie zullen geven voor een gezamenlijk secretariaat van Rover, Consumentenbond en ANWB, waardoor hun krachten zullen kunnen worden gebundeld. Zo zullen deze consumentenorganisaties een betere onderhandelingspositie tegenover NSR hebben. In 1996 zal er een onafhankelijke projectorganisatie zijn, die wij met middelen zullen faciliteren. Deze zal de consumentenorganisaties en NSR ondersteunen bij het inrichten van de consumentenbescherming, opdat er een reizigershandvest ontwikkeld kan worden waarin ook de rechten van een individuele reizigers worden

vastgelegd. Dat is nog wat anders dan dit soort zaken. De uiteindelijke verankering van de invloed van de consumenten in de regelgeving betreft onder meer de informatievoorziening, de punctualiteit en de betrouwbaarheid van de uitvoering van de dienstregeling, de klachtenbehandeling en natuurlijk ook de beschikbaarheid van voorzieningen voor de kaartverkoop. Misschien kan ik straks nog iets zeggen over de motie die de heer Verkerk ter zake heeft ingediend, maar ik denk niet dat ik het zal redden om al eind 1996 een compleet wetsvoorstel bij de Kamer te bezorgen, maar zodra het handvest klaar is, is natuurlijk ook duidelijk wat er aan regelgeving nodig is. En ik ben best bereid de regelgeving zo snel mogelijk uit te werken. Ik kan alleen op dit moment niet precies overzien hoeveel tijd ik daarvoor nodig heb. Wij schatten indertijd dat wij twee jaar nodig zouden hebben. Als het sneller kan, zal ik dat zeker niet nalaten. Je moet echter wel goed op een rij hebben wat je moet regelen, voordat je iets kunt regelen.

De heer **Poppe** (SP): Hoe denkt de minister de invloed van de consumentenorganisaties zo te regelen dat zij de loketten kunnen openhouden in plaats van automaten? Wij weten dat vele mensen bezwaar hebben, vooral de ouderen, tegen het afstoten van personeel en vervanging door automaten, maar de NS trekken zich er niets van aan. Zij hebben een monopoliepositie.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Mag ik nu iets positiefs zeggen? Ik denk dat heel veel ouderen buitengewoon goed met automaten kunnen omgaan, als het maar goede automaten zijn. U doet een suggestie alsof oude mensen nergens meer toe in staat zijn. Wat is dat nu toch! Mijn moeder van 74 kan prima met een automaat omgaan. Waarom niet?

De heer **Poppe** (SP): Ik denk dat een heleboel ouderen er bezwaar tegen hebben dat het station ontmenst is, zodat de veiligheid en alles wat er omheen hangt naar de knoppen is.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Mijn moeder heeft meer bezwaar tegen tien mensen voor het loket dan tegen een automaat waar zij zo terecht kan.

De **voorzitter**: Laten wij deze pingpongwedstrijd nu even stoppen.

De heer **Poppe** (SP): Ik maak ernstig bezwaar tegen het feit dat alle oudere Nederlanders worden afgemeten aan de moeder van de minister. Zo zit dat niet.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Sommige ouderen zouden inderdaad willen dat zij nog zoveel konden als mijn moeder, maar mijn moeder is wel bijna blind. Gelukkig hebben de meeste ouderen nog goede ogen, zodat zij nog beter kunnen zien ook.

De heer **Poppe** (SP): Dit is toch schandelijk, als wij weten welke bezwaren hiertegen zijn...

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Ik vind dit een heel rare discussie.

De heer **Poppe** (SP): Daar ben ik het mee eens.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Ik vind dat kaartjes op een goede manier ter beschikking moeten komen. Of het nu ouderen zijn of jongeren, of het nu slimme of domme mensen zijn. Ik denk dat dit van groot belang is voor de Nederlandse Spoorwegen. Ik vind dan ook dat het een taak van de spoorwegen is om daar goede oplossingen voor te bedenken. Ik vind overigens niet dat dit een taak van de politiek is.

De heer **Poppe** (SP): Dat heeft met dienstverlening te maken.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Ja. En dat hoort bij een bedrijf thuis.

De heer **Poppe** (SP): Het heeft te maken met sociale controle en zo.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Aan het onderwerp concurrentie zijn ook nog een aantal woorden gewijd. Ik heb in de brief al gemeld dat van de treinseries die NSR aanbiedt voor de contractsector voor de wat langere termijn, ik zeker ook graag in overleg met de regionale autoriteiten verder zal gaan om te bepalen hoe wij daarmee omgaan. De wijze waarop wij omgaan met de mogelijke aanbesteding zullen wij vorm geven in de implementatienota voor het stads- en streekvervoer van de commissie-Brokkx, zoals in de brief is aangegeven. Die implementatienota is u toegezegd voor de zomer van

1996. Ik ben absoluut niet van plan om voordien stappen te zetten op het terrein van aanbesteden. Overigens staat de discussie over de decentralisatie los van het overgangscontract dat nu voorligt. In elk geval hoort ook in mijn visie bij decentralisatie van verantwoordelijkheden decentralisatie van budgetten. Daar mag geen misverstand over bestaan. Zoals gezegd, ben ik nu bezig met een externe discussieronde over dat onderwerp. Die resultaten wil ik uitwerken. Ik kan u wel melden dat het IPO inmiddels bij mij heeft gemeld dat men graag met ons verder wil praten over de gedachten ter zake. Zoals de heer Remkes terecht aangeeft, er zijn een aantal provincies waar men graag verder zou willen en waar ik denk dat het openbaar vervoer in dat soort provincies buitengewoon kansrijk kan zijn als men dat op een goede manier zou aanpakken. Maar nogmaals, wij moeten daar nog finale standpunten over innemen.

De heer Van Gijzel heeft gezegd dat het onverstandig is om concurrentie als uitgangspunt te nemen. Ik wil daar toch een paar woorden over zeggen. Wij moeten ons goed realiseren dat Nederland daarin niet alleen staat. Het uitgangspunt van de Europese Commissie – dat is de oorzaak van alle richtlijnen die wij tot nu toe hebben gehad – is dat er, zij het niet vandaag, maar op termijn wel degelijk ook concurrentie op het spoor zou moeten zijn. Het uitgangspunt van de Europese Commissie is bijvoorbeeld dat in de toekomst spoorwegbedrijven vrije toegang hebben op elkaars infrastructuur. Dat is ook een van de dingen die in het rapport-Wijffels beschreven is. Daardoor worden de mogelijkheden om tot concurrentie te komen bevorderd. Dat moet dan op termijn – dat is ook het uitgangspunt van de Europese Commissie geweest – leiden tot een beter produkt voor de reiziger en de verlader. Introductie van concurrentie op de openbaarvervoermarkt gaat echter niet zo maar. Dit zal dus heel beheerst en ook in overleg met de Kamer gefaseerd moeten worden geïntroduceerd.

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): Ik begrijp dat op middellange termijn, eind van deze eeuw of begin van de volgende eeuw, geen concurrentie aan de rand van Nederland wordt geïntroduceerd,

maar dat in de lange-termijnvisie van de minister op het spoorwegbedrijf concurrentie ook op het rompnet mogelijk moet zijn.

**Minister Jorritsma-Lebbink:** Op grond van de ontwikkelingen in Europa zal dit zeker aan de orde zijn, maar ik moet bekennen dat ik het gevoel heb dat het wellicht op lange termijn aan de orde is en op de korte en middellange termijn tamelijk illusoir is. Er wordt bepaald niet vastgelegd dat dit in de toekomst nooit aan de orde kan zijn. Het kan overigens ook voor NS heel interessant zijn om op een ander rompnet mee te concurreren. Ik ken landen waar het spoorwegbedrijf flink wat inefficiënter is dan de Nederlandse Spoorwegen. Hiervoor hoef ik niet zo ver naar het zuiden te kijken.

**De heer Rosenmöller (GroenLinks):** Ik stel die vraag, omdat wij hier niets geregeld hebben na 2000 en een aantal mensen een forse waarschuwend vinger hebben opgestoken voor die concurrentie. Het lijkt mij goed dat wij er van de minister duidelijkheid over hebben dat als gevolg van het concept concurrentie in de volgende eeuw ook op het rompnet geïntroduceerd wordt. Wij moeten met open ogen naar het contract kijken, ook voor de ultieme consequentie over 25 of 30 jaar. Het is een contract voor een lange periode.

**Minister Jorritsma-Lebbink:** Dat betreft geen contract, maar gewoon de wetgeving. Voor mij is het allesbepalend of wij hierdoor betere spoorvoorzieningen krijgen. Als het niet zo is, moeten wij er niet aan beginnen. Als het wel zo is, moeten wij het altijd doen. Het gaat erom of wij als overheid een goed spoorprodukt aan de consument kunnen leveren.

**De heer Rosenmöller (GroenLinks):** Nu al blijkt dat je fors van mening kunt verschillen over de manier waarop je een voor de consument, de reiziger, zo goed mogelijk spoorbedrijf op de rails zet. Dat wilt u en dat wil ik. Toch kom ik op iets anders uit dan u. De doelstelling is dus wat vaag en in de uitwerking blijkt je dan behoorlijk te kunnen ontspreken.

**De voorzitter:** Ik verzoek de leden minder te interromperen.

**De heer Poppe (SP):** Ik heb een korte vraag. De minister sprak net over de mogelijkheid dat het niet lukt, dus dat wij niet de resultaten boeken die wij wensen. Wat is dan de weg terug? Hoe ziet de minister die? Hoe krijgen wij de zaak dan weer terug in een nutsbedrijf?

**Minister Jorritsma-Lebbink:** Een nutsbedrijf krijgt u niet meer. Van Europa mag u geen nutsbedrijf maken. U moet altijd een bedrijf maken waarmee vervolgens contracten afgesloten worden. Ik heb de vorige keer heel duidelijk aan u gezegd welke geweldige instrumenten de overheid altijd nog heeft. Als de NS onverhoopt niet doet wat wij van hen verwachten, kunnen wij hen volledig in de tang nemen als wij dat werkelijk wensen. Ik garandeer u echter dat dit niet de manier is om het beste eruit te halen.

**De heer Van Gijssel (PvdA):** De minister was aan het antwoorden op een vraag van mij over de concurrentie. Mijn zorg was niet die van de heer Rosenmöller of er na 2050 of 2040 concurrentie komt, maar veeleer dat er op korte en middellange termijn geen concurrentie zal zijn. Omdat wij de dingen vanuit het publieke belang regelen, moeten wij ervoor oppassen dat wij zaken weggeven in de veronderstelling dat de markt het uiteindelijk regelt. Die markt komt althans niet in concurrentie tot uitdrukking. In dat opzicht wijs ik op de tekst van de heer Remkes: waar geen marktwerking bestaat, moet er democratische controle blijven. Met die situatie zullen wij veel langer geconfronteerd worden dan aangenomen werd en daarin zal de invloed van de overheid, eventueel in de contract-sfeer, overeind moeten blijven.

**Minister Jorritsma-Lebbink:** Volgens mij houden wij daarom een evaluatie in 1999. Wij kunnen dan ten eerste de stand van zaken met de Europese regelgeving bezien. Ik sluit helemaal niet uit dat deze voor die tijd al gewijzigd is; het is overigens ook mijn wens dat er enige wijzigingen aangebracht worden. Ik ben er blij om dat wij nooit in zo'n relatie tot de NS hebben gestaan als de Franse overheid tot haar spoorwegbedrijf. Als wij praten over

de efficiency en de werkwijze van het bedrijf, zeg ik: leve NS.

Ten tweede moeten wij bekijken hoe het de komende jaren gaat. De evaluatie lijkt mij een goed moment om te bezien hoe de concurrentie van NS is. Hiermee bedoel ik niet alleen concurrentie met een ander spoorbedrijf; dat wordt wel eens te makkelijk vergeten. Er zijn natuurlijk vervoersmodaliteiten waar de NS ook mee concurreert. Als de NS als bedrijf goed wil functioneren, heeft het in elk geval een paar grote concurrenten. De heer Van Gijssel schudt "neen", maar dat is wel het geval!

**De heer Van Gijssel (PvdA):** Niet op het rompnet!

**Minister Jorritsma-Lebbink:** Waarom niet?

**De heer Van Gijssel (PvdA):** U heeft dat zelf ook gezegd. Ik zie niet...

**Minister Jorritsma-Lebbink:** Is de auto niet de belangrijkste concurrent op het rompnet?

**De heer Van Gijssel (PvdA):** Maar daar spreken wij over de huidige situatie en daar hebben we het niet over. Wij hebben het over tarieven en voorzieningenniveau. Laten we hopen, dat het geen keuze wordt voor de mensen om de auto te nemen. Waar het om gaat, is dat wij binnen de systematiek van de commissie-Wijffels en de commissie-De Boer proberen incentives te vinden van marktwerking binnen het openbaar vervoer. De minister stapt over naar de automobilititeit: dat zal in beperkte mate plaatsvinden aan het einde van het spoorwegnet, maar op het rompnet zal dat op korte en middellange termijn niet het geval zijn. Ik hoop het ook niet ingewikkelder te maken: wij moeten ertegen waken, uit te gaan dat de markt dingen regelt die wij voorheen regelden. Dat zal niet altijd het geval zijn.

**Minister Jorritsma-Lebbink:** Volgens mij haalt de heer Van Gijssel twee dingen verschrikkelijk door elkaar. Ik heb het niet over de concurrentie met de auto op de uiteinden van het net. Daar kan een andere modaliteit in de markt het wellicht beter doen dan het spoor. Dat is de concurrentie op dat punt.

Dat weten we niet zeker en ik hoop dat het spoorprodukt in vele gevallen toch beter zal zijn maar dat ligt ook aan de prijs/kwaliteit-verhouding. In het rompnnet zal naar mijn mening de NS het beter moeten doen dan de concurrent. De concurrent bij het rompnnet is, dunkt mij, de auto.

Voorzitter! De heer Van Gijzel heeft mij gevraagd wat ik bedoel met selectieve groei. Deze zal als een optelsom van een aantal ontwikkelingen ontstaan. De eerste is natuurlijk de selectieve investering, die wij zelf doen in het spoorwegnet. Ik wijs dan op Prorail en het Tweede tactisch pakket. De tweede is het mobiliteitsgeleidend beleid van de overheden. In een gebied met een goed parkeerbeleid ligt selectieve groei meer voor de hand dan op plaatsen waar dat niet gebeurt. Een andere ontwikkeling is het locatiebeleid. Ook de invoering in 2000 van het rekeningrijden zal kunnen leiden tot groei van het vervoer op bepaalde corridors. Verder is natuurlijk vervoersmanagement heel belangrijk. Ik ga er ook van uit, dat NS een steeds belangrijkere rol zal spelen in dat vervoersmanagement. Daarbij komen nog de maatregelen van de verzelfstandigde NS, ook op het terrein van produkten, tarieven en marketing. De NS zal in bepaalde gebieden proberen nieuwe doelgroepen op de zoeken en een laatste is de inkoop van maatschappelijk gewenste treindiensten. De selectieve groei zal vooral optreden op de belangrijkste corridors van, naar en binnen de Randstad. Dat past prima bij de doelstellingen van het structuurschema Verkeer en vervoer.

Voorzitter! De heer Remkes is van mening, dat 10% ROI niet altijd een gegeven is. Op dit moment worden nadere onderhandelingen gevoerd met NSR over de grondslagen voor de vergoedingen in captive situaties. Een van de punten daarbij is natuurlijk de mate waarin de intentie van NS om een ROI-norm van 10% te hanteren, terecht is voor de contractsector. Mijn insteek zal overigens, conform de visie van de Kamer, uitgaan van een meer marginale kostprijscalculatie.

Mevrouw Van 't Riet heeft gevraagd wat de toekomstige positie van de spoorwegpolitie is. Ik heb dat de vorige keer al uiteen gezet. Het is nog niet helemaal uitgekristalliseerd, maar denkbaar is dat de spoorwegpolitie binnen het concernverband op

contractbasis diensten zal verrichten voor de verschillende bedrijfs-onderdelen.

De heer **Van den Berg** (SGP): Ik ben nog niet helemaal gelukkig met het antwoord op de vraag. Ik vraag mij af of diensten van de spoorwegpolitie op contractbasis kunnen worden verleend. De spoorwegpolitie heeft een publieke functie. Moet zij niet een positie in het concern worden gegeven die daaraan beantwoordt? Ik vind het een beetje merkwaardig om dat via de contractsector te doen.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Ik moet dan even terug naar de huidige positie van de spoorwegpolitie. Op dit moment zijn de mensen van de spoorwegpolitie in dienst bij de Nederlandse Spoorwegen. Dat verandert per saldo niet. Het wordt nu een apart onderdeel en vervolgens zullen de verschillende onderdelen van de NS dat aparte politie-onderdeel inhuren. Dat wordt, voor zover ik weet, op dit moment uitgewerkt voor zover de spoorwegpolitie publieke taken blijven uitvoeren. Daar ga ik ook gewoon van uit. Wat dat betreft zal er niet veel veranderen ten opzichte van de vorige situatie.

De heer **Van den Berg** (SGP): Mijn punt is dat de inzet als politie-ambtenaren natuurlijk niet afhankelijk kan zijn van de mate waarin onderdelen ze gaan contracteren. Dan moet je de spoorwegpolitie in feite bij het Korps landelijke politiediensten gaan indelen, of zo. Die gedachte is ook wel eens vaker geuit. Dat zou dan misschien een beter alternatief zijn. Maar op deze manier kan het, denk ik, niet.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Waarom niet? Ook op dit moment is toch het aantal spoorwegpolitie-mensen afhankelijk van de behoefte van NS aan publieke dienstverlening van de spoorwegpolitie? Daar verandert, dunkt mij, niet verschrikkelijk veel in.

De heer **Van den Berg** (SGP): Zij kan toch niet van jaar tot jaar afhankelijk zijn van contracten met verschillende onderdelen van het bedrijf? Er moet toch een algemene veiligheidsgarantie zijn? Volgens mij behoort dat op zijn minst bij de taaksector van het bedrijf.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Voor zover het het RIB betreft, voor zover het de publieke veiligheid van bijvoorbeeld stations betreft, stellen wij eisen aan het veiligheidsniveau. Daar zal vervolgens het aantal mensen op worden afgestemd dat ingehuurd moet worden om die taak uit te oefenen. Voor het overige blijft dat een zaak van de NS. Eerlijk gezegd neem ik aan dat de NS er in de verhouding met de spoorwegpolitie niet voor zal kiezen om dat van jaar tot jaar te gaan veranderen.

Mevrouw **Van 't Riet** (D66): Het personeel van de NS verliest zijn ambtelijke status en wordt gewoon personeel bij een particuliere organisatie. Ik denk dat dit bij de spoorwegpolitie niet kan. Dan zal je de spoorwegpolitie moeten plaatsen onder de reguliere politie, die dan eventueel taken geeft aan de NS als daar bepaalde afspraken over zijn gemaakt. Daar kan ik mij wel iets bij voorstellen. Of je kiest de andere weg, en ik denk dat ook de heer Van den Berg daarop doelt, waarbij je kiest voor een particuliere politie-organisatie onder de NS.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Mag ik even? Dat was altijd al zo. Want de medewerkers van de NS waren geen ambtenaren. U moet zich goed realiseren dat er in de status van het NS-personeel niets verandert.

Wij hebben de infraheffing tot 2000 op nul gesteld. De hoogte vanaf 2000 zal door de wetgever wordt bepaald. Daar zal de Kamer volop bij betrokken zijn. Uiteraard heeft een infraheffing invloed op de rentabiliteit van de vervoerondernemingen. De hoogte van die heffing is onder meer afhankelijk van de ontwikkelingen in het voorzieningenniveau. Maar daarover zult u ruimschoots worden geïnformeerd voordat wij zo ver zijn.

De heer **Poppe** (SP): Dan lijkt mij een vestzak-broekzak-situatie te ontstaan. Het is nog een zwart gat voor de volksvertegenwoordiging. Als er een heffing komt en de RUI gaat omlaag, kan je het met het contract weer aanvullen. Dat schiet natuurlijk niet op.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Nee, dat is ook de reden waarom wij haar de komende jaren op nul hebben gesteld.

De heer **Poppe** (SP): En na 2000 moet het zo blijven, anders schiet het niet op.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Dat weet ik niet.

De heer **Poppe** (SP): Kunt u dan aangeven hoe de zaak volgens u gaat lopen?

Minister **Jorritsma-Lebbink**: U hoort tegen het jaar 2000 wat ik daarover vind. Ik kan toch ook niet voorzien hoe het er tegen het jaar 2000 uitziet. U denkt zeker dat ik heel ver in de toekomst kan kijken.

De heer **Poppe** (SP): U hebt gelijk. Deze regering kan niet verder dan vijf jaar vooruit kijken. Het wordt een zwart gat en daarna wordt het een wel heel erg zwart gat.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Nee, u krijgt daar volstrekte duidelijkheid over en de wetgever is daar volop bij betrokken. Want de wetgever bepaalt het.

De heer **Poppe** (SP): Het is toch duidelijk dat als je de werkelijke kosten van de infrastructuur in een heffing neerlegt op de NS, de RUI onderuitgaat en de zaak weer via het contract kan worden aangevuld. Dat is toch het rondpompen van geld. Dat schiet toch allemaal voor geen meter op.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Voorzitter! Noch ik, noch iemand anders heeft gezegd dat vanaf 2000 de werkelijke kosten van alle infrastructuur doorberekend zouden moeten worden. Als wij dat doen, kunnen wij beter vandaag ophouden met spoorvervoer. Dat is gewoon onzin. Ik zou er best een voorstander van zijn dat er een bijdrage geleverd moet worden. Het voordeel is namelijk ook dat buitenlanders die zich op ons net begeven, gewoon gaan meebetalen. De praktijk van nu is dat de NS als ze in het buitenland rijdt, wel moet betalen aan de Duitse infrastructuur, maar dat een Duitse trein die toevallig internationaal rijdt of een Franse trein die internationaal rijdt, nu nog niets aan ons behoeft te betalen. Het zou toch prachtig zijn als ze dat wel deden? Maar liefst met zo min mogelijk rondpompen. Dat ben ik geheel met u eens.

De heer **Poppe** (SP): Uw partijgenoot

Remkes zegt dat een beursgang niet is uitgesloten. Het wordt toch wel erg ingewikkeld als je een commercieel, privaatrechtelijk bedrijf met aandeelhouders gratis laat rijden op een infrastructuur van een gemeenschap. Dan gaan toch aan alle kanten rare kronkels ontstaan?

Mevrouw **Jorritsma-Lebbink**: Nou, de kronkels die ik bij u hoor, zijn nog veel raarder.

De heer **Poppe** (SP): Legt u eens even uit wat er raar is aan wat ik zeg?

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Stel dat wij naar de beurs gaan, zoals de heer Remkes zegt. Dan wordt het alleen maar beter om een infraheffing te introduceren. Ook in uw ogen zou het dan beter moeten worden. Dan betaalt een bedrijf dat in uw ogen onterechte winsten maakt, ten minste nog iets aan de overheid. Ik ben helemaal niet van plan NS naar de beurs te brengen, zolang het geen bedrijf is dat op de normale markt opereert. Vervolgens zal de infraheffing nooit alle kosten dekken. Misschien zeggen wij wel tegen het jaar 2000, dat het helemaal niet goed is die heffing erg hoog te stellen. Ik kan u wel melden, dat ik nu al klachten krijg van sommige internationale partijen; bijvoorbeeld de havens van Hamburg en Bremen vinden het erg gemeen dat de haven van Rotterdam bevoordeeld wordt doordat er in Nederland geen infraheffing is en er in Duitsland wel betaald moet worden voor het spoor.

De **voorzitter**: Ik heb de indruk dat dit punt voldoende gewisseld is. Ik verzoek de minister haar betoog te vervolgen. Wellicht kan zij de moties gaan behandelen?

Minister **Jorritsma-Lebbink**: U krijgt de oplossing ruim voor het jaar 2000, mijnheer Poppe!

Dan kom ik bij de moties, voorzitter, en allereerst bij de motie van de heer Reitsma op stuk nr. 20. Ik heb in de brief van 15 december aangegeven dat ik een contract afsluit met de NS, waarbij alle treinseries tot en met medio 1998 worden gehandhaafd en nieuw te openen stations behoorlijk worden bediend. Als er aanbesteding komt, zal die voor het eerst gebruikt worden voor lijnen die na medio 1998 mogelijk niet meer zouden

worden gereden. Mijns inziens is er dan voldoende tijd om met u te discussiëren over het aanbesteden van lijnen. In de implementatienota kom ik daarop terug. In die zin heb ik het gevoel dat de motie niet méér zegt dan hetgeen ik al in de brief had neergelegd. De motie is mijns inziens dan ook overbodig.

De motie op stuk nr. 21 van de heer Reitsma vind ik rijkelijk vroeg. Te zijner tijd zullen wij ons natuurlijk buigen over de vraag, wat wij minimaal nodig vinden. Ik wijs op de relatie met bijvoorbeeld het streekvervoer. Naar mijn mening moeten de afwegingen integraal gemaakt worden. Tot 2000 is er sprake van aan de ene kant verplichtingen opbouwen en aan de andere kant rechten afbouwen. Aan het eind zullen wij moeten bezien, wat wij uiteindelijk in een contract willen vastleggen. Daarmee is de motie enigszins voorbarig. Ik zou de heer Reitsma willen verzoeken de motie aan te houden tot 1999.

De motie op stuk nr. 22 van de heer Remkes, mevrouw Van 't Riet en de heer Reitsma betreft de positie van de taakorganisaties. De motie steunt de koers zoals wij die hebben vastgelegd in het contract. Ik zou u willen voorstellen de motie mee te nemen in de evaluatie die uiterlijk in 1999 zal plaatsvinden, zoals in het contract is afgesproken. Dat is ook van belang voor enige rust binnen het NS-concern. Natuurlijk wordt de uitkomst van de evaluatie met de Kamer besproken en worden daaraan conclusies verbonden.

De heer **Van Gijssel** (PvdA): Zegt de minister nu dat de motie moet worden aangehouden?

De heer **Remkes** (VVD): Het is de wijze waarop de minister de motie gaat uitvoeren.

De heer **Van Gijssel** (PvdA): Dan is de motie dus overbodig?

Minister **Jorritsma-Lebbink**: In de evaluatie wordt natuurlijk bekeken wat wij gaan doen met de situatie daarna.

De heer **Van Gijssel** (PvdA): Maar wat is het oordeel over deze motie?

Minister **Jorritsma-Lebbink**: In de motie staat: "verzoekt de regering de mogelijkheden om de taaksector buiten de NS te plaatsen te

onderzoeken, zodat na afloop van het overgangscontract de taaksector een meer onafhankelijke positie kan krijgen”.

Als ik hieruit moet lezen dat men dat wenselijk vindt, is het een uitspraak van de Kamer. Ik kan pas nadat de evaluatie heeft plaatsgevonden, beoordelen of dat inderdaad wenselijk is. Het standpunt ligt wel in de lijn. De mogelijkheden zullen wij zeker onderzoeken.

Mevrouw **Van 't Riet** (D66): De Kamer spreekt deze wens niet voor niets uit.

Mevrouw **Jorritsma-Lebbink**: Als de Kamer dat wenst uit te spreken, zal ik dat respecteren.

De motie op stuk nr. 23 is overbodig. Wij geven elk jaar in de begroting aan, welke maatregelen wij ten aanzien van de kosten van het autogebruik zullen nemen. Variabilisatie is een onderdeel van zowel het SVV-beleid als het formele regeringsbeleid. Ik zie niet goed, wat ik met deze motie aan moet.

Dan kom ik bij de motie op stuk nr. 25 van de heer Rosenmöller. Deze motie ligt enigszins in dezelfde lijn als die van mevrouw Van 't Riet: spreekt als haar mening uit dat zodanige maatregelen genomen dienen te worden dat de prijsverhouding auto/trein niet verder ten nadele van de trein verslechtert. Wij hebben een aantal afspraken gemaakt in het regeerakkoord. Ik ga zelf ervan uit dat het ook niet in het belang van de NS is om de prijsverhouding sterk te verslechteren. Het is van tweeën één: of de heer Rosenmöller zegt hiermee: als de NS volgend jaar de tarieven sterk verhogen, dan moeten de auto-tarieven ook omhoog, of hij zegt ermee: u moet de tarieven van de NS strakker aan banden leggen. Het is van tweeën één of beide, maar daar ben ik niet voor.

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): Voorzitter! Ik vind het – ik hoop dat de minister dat met mij eens is; de collega's zullen zich daarover moeten uitspreken – op dit punt een klassieke overheidstaak dat wij die prijsverhouding in de gaten houden. Als je hier iets regelt met betrekking de tarieven van de NS – dat hebben wij geregeld; daar praten wij nu even niet meer over – dan moeten wij dat nog steeds in de gaten kunnen houden. Linksom of rechtsom, zoals

dat tegenwoordig in mooi jargon heet, zullen wij ervoor moeten zorgen – dat is voor mij de uitkomst; die wil ik op een bepaalde manier gegarandeerd hebben – dat de prijzen van de trein niet harder stijgen dan de prijzen van de auto. Dat moet dan maar op een bepaalde manier politiek vastgelegd worden. Het kan mij nu even niet schelen welke instrumenten daarvoor worden gehanteerd, maar dat mag nooit de uitkomst zijn. Anders zijn wij met een verkeerd mobiliteitsbeleid bezig, zo is mijn stelling. Daarom zou ik de minister toch willen vragen om daarover een oordeel te geven, het liefst een niet negatief dan wel positief oordeel. Ik denk dat wij dan ook iets opschieten.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Laat ik er een politiek oordeel over geven. Ik moet aanneming van de motie ontraden, want ik vind dat wij daarvoor niet een instrumentarium in handen moeten nemen. Ik denk dat er in de afspraken met de NS zeer veel incentives zitten die de NS ertoe zullen brengen om de concurrentiepositie met de auto zeker niet te doen verslechteren. Wij hebben in het kabinetsbeleid zeer veel intenties om, als dat mogelijk is, de concurrentiepositie te verbeteren. Maar daar zitten een keer grenzen aan. Wij kunnen allerlei mooie uitspraken doen, maar als je sterk wil vasthouden aan het ene, dan betekent het dat je er gewoon geld voor moet betalen. Het andere betekent dat je de belastingen moet verhogen, maar dat je de mogelijkheden niet hebt. Het is dan ook niet mijn wens. Natuurlijk ben ik het met u eens dat je het in de gaten moet kunnen houden, maar dat staat er niet.

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): Dat klopt ook. Dat betekent dat, als u in politieke zin aanneming van deze motie ontraadt, wij ermee rekening moeten houden dat de prijs van het treinkaartje gemiddeld sterker stijgt dan de prijs van de auto. Dat wil ik niet als uitkomst van welk debat dan ook. Daarom heb ik kennis genomen van uw negatieve oordeel. Ik hoop op steun van de fracties van de PvdA en D66 voor deze lijn. Als wij dat niet eens meer kunnen regelen, dan vind ik dat echt een fors verlies.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Ik ben heel blij als het komende jaar blijkt dat, zonder dat u daarover mooie

moties aanneemt, de NS het beter doet dan de overheid het de afgelopen vijf jaar heeft gedaan. Ik heb er nu helemaal geen behoefte aan om andere maatregelen neer te leggen dan afgesproken. Overigens zeg ik niet dat de afspraken die ik heb gemaakt leiden tot hetgeen u zegt. Wij maken afspraken die absolute maxima aangeven. U suggereert voortdurend dat dit ook de realiteit zal worden. Wij hebben er echter al een mooie weddenschap over afgesloten dat het niet zo is.

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): Dat is flauwekul. Ik gebruik voortdurend de kan-bepaling. Ik hang hier geen spookverhalen op. Ik suggereer hier niet voortdurend dat datgene wat het maximum is in de bandbreedte ook elk jaar gebeurt. Voor mij is de uitkomst bepalend. Ik vind dat wij in dit debat garanties moeten hebben, omdat dit debat medebepalend is voor het algemene mobiliteitsbeleid.

De heer **Van Gijssel** (PvdA): Volgens mij hoeft je hier veel minder moeilijk over te doen, want dit beleid komt al voort uit het SVV. In het SVV hebben wij afgesproken dat die concurrentieverhouding tussen het openbaar vervoer en de auto in het voordeel van het openbaar vervoer zou moeten zijn. Dat is dus niet gelukt, maar wij hebben er zelf iedere keer bij gezeten. Wij toetsen dat dus ook elk jaar. Een algemene uitspraak is op zichzelf prima, maar die ligt er al voor een deel. Ik ben het inhoudelijk met de heer Rosenmöller eens. Ik vind dat wij ons gezamenlijk daaraan moeten houden. Wanneer dat niet het geval is, zullen wij corrigerende voorstellen daarop moeten loslaten. Dat vind ik van groter belang dan een algemene uitspraak.

De **voorzitter**: Ik heb de indruk dat over deze motie in voldoende mate van gedachten is gewisseld met de minister.

Mevrouw **Van 't Riet** (D66): Voorzitter! Ik begrijp het nu helemaal niet meer. Ik begrijp wel dat de heer Van Gijssel het met de minister eens is, dat het niet uitgesproken hoeft te worden en dat er geen zorg uitgesproken hoeft te worden, omdat de NS zich wel aan de voorwaarden zal houden; althans, dat er niet een zodanige tariefstijging is dat er zorg zou zijn dat de auto goedkoper wordt



in de variabele kosten dan de trein. Ik begrijp echt niet waarom de heer Van Gijzel dat niet kan ondersteunen. Hij heeft er immers altijd voor gepleit om de verhouding tussen openbaar vervoer en auto in de gaten te houden. In de motie wordt onze zorg op dit punt verwoord. Wij vragen ons af hoe de bandbreedte ten aanzien van de tariefverhoging voor de trein zich verhoudt tot de kostenontwikkeling bij de auto.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Ik zeg expliciet dat dit mij wel een zorg is.

Mevrouw **Van 't Riet** (D66): Dat laat u niet blijken.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Dat laat ik iedere keer blijken. Ik wil echter graag concrete maatregelen naar voren brengen, zoals bij het aanpassen van de OV-tarieven in het verleden. Zo heb ik bij de laatste begrotingsbehandeling een onderzoek voorgesteld naar de fiscale mogelijkheden om de automobiliteit verder te belasten. Ik heb meer behoefte aan concrete maatregelen dan aan generieke uitspraken die alleen maar wederom bevestigen wat wij al in het SVV hebben afgesproken. Ik heb meer behoefte aan concrete voorstellen, die dan ook serieus in het beleid tot uitdrukking kunnen komen, dan aan algemene uitspraken als "wij zouden het eens goed in de gaten moeten houden".

De **voorzitter**: Het gaat nu om het oordeel over de motie op stuk nr. 25. Tot slot wil de minister daarover nog iets zeggen. Daarna wil ik dit onderdeel afsluiten.

**Minister Jorritsma-Lebbink**: Voorzitter! Zowel in het regeerakkoord als bij het structuurschema Verkeer en vervoer hebben wij afspraken gemaakt over de variabilisatie. In het MIT wordt daarvan elk jaar verslag gedaan. Wij kunnen het dus drommels goed in de gaten houden.

De heer **Reitsma** (CDA): De minister heeft bij haar oordeel over de motie gezegd: wat de motie uitspreekt, is geen goed instrumentarium. Ik begrijp dat niet. Het instrumentarium is namelijk letterlijk uit het SVV overgenomen. Bovendien heeft de minister in het debat al verschillende keren gezegd dat zij zoveel vertrou-

wen heeft in de NS, dat de verhoging van de accijns niet lager zal uitkomen dan de tariefstijging bij de NS. Ik begrijp dus niet hoe de minister dan tot dit oordeel kan komen.

**Minister Jorritsma-Lebbink**: Dan moet u lezen wat er in de motie staat. In de motie staat gewoon dat er maatregelen moeten worden genomen. Ik vind evenwel dat het instrumentarium op dit ogenblik al voldoende is en dat er dus niet verder maatregelen behoeven te worden genomen. En daarom ontraad ik dus de aanvaarding van de motie.

De heer **Reitsma** (CDA): Maar dan komen wij exact bij het kernpunt dat wij vandaag vaker hebben besproken. Als in het contract of de aanvullende afspraken de mogelijkheid is ingebouwd dat de tarieven bij het spoor aanzienlijk meer kunnen stijgen dan de in het regeerakkoord genoemde accijnsverhoging, dan wringt het hier toch? Als dat inderdaad het geval is, dan is het toch noodzakelijk om maatregelen te nemen? Ik begrijp dan niet waarom de minister dat dan geen goed instrumentarium vindt.

**Minister Jorritsma-Lebbink**: Weet u wat u moet doen, mijnheer Reitsma? U moet er een motie over indienen, dat het ten aanzien van de tarieven nader moet worden geregeld. Ik snap u werkelijk niet meer. Ik herinner mij de discussie nog van een paar jaar geleden. De CDA-fractie is nu blijkaar geheel afgestapt van de lijn-Wijffels, zoals die is vastgelegd. Blijkbaar is de CDA-fractie weer van mening dat de overheid van de wieg tot het graf moet bepalen wat de NS moeten doen.

De heer **Reitsma** (CDA): Dat is het bagatelliseren van standpunten. Maar goed, als de minister daaraan zoveel behoefte heeft, dan mag zij dat doen. Ik zal dat dan wel bestrijden. Ik wil echter graag antwoord van de minister op de vraag die ik net stelde. Waarom vindt de minister het geen goed instrumentarium? Het is toch al jarenlang beleid dat wij de verhoging van de fiscale heffingen ongeveer parallel willen laten lopen met de verhoging van de treintarieven? De minister gaat nu met de NS aanvullende afspraken maken. Daarin is de

mogelijkheid gecreëerd dat de treintarieven meer kunnen stijgen dan de in het regeerakkoord opgenomen accijnsverhogingen. Als zich dat voordoet, dan zal de minister linksom of rechtsom toch bepaalde maatregelen moeten nemen om het SVV uit te voeren. Die vraag leg ik haar voor.

**Minister Jorritsma-Lebbink**: En wat wilt u dan?

De heer **Reitsma** (CDA): Maar u zegt dan dat de in de motie genoemde nadere maatregelen geen goed instrumentarium zijn. Dat begrijp ik niet.

**Minister Jorritsma-Lebbink**: Ik zeg tegen u dat ik geen nadere maatregelen wens te nemen.

De **voorzitter**: Wij zijn aan het praten over het oordeel van de minister over deze motie. Ik heb de indruk dat hier in voldoende mate over van gedachten is gewisseld. Ik verzoek de minister de volgende moties van commentaar te voorzien.

**Minister Jorritsma-Lebbink**: Ik snap nu de opvatting van de heer Reitsma over deze motie. Ik vind het prima.

Ik kom op de motie op stuk nr. 24 van mevrouw Van 't Riet. Ik heb in eerste termijn uiteengezet dat de gekozen eigendomspositie voor de infrastructuur mijns inziens voldoende waarborgen biedt voor de publieke bestemming van die infrastructuur. De eigendomspositie voldoet aan de randvoorwaarden van het kabinetsstandpunt, namelijk uitsluiting van financiële kruisverbanden en een openbaar karakter. In 1999 zal een evaluatie plaatsvinden. Aan de hand daarvan zal ik bepalen of de eigendom bij de overheid geplaatst moet worden of niet. Wel merk ik nogmaals op dat voor een wijziging van de eigendomspositie de medewerking van de Nederlandse Spoorwegen nodig is. Als je werkelijk wilt, kun je natuurlijk alles afdwingen. De vraag is echter of je dat moet willen. Ik heb in eerste termijn tamelijk uitgebreid aangegeven wat voor ingewikkeld instrumentarium wij daarvoor hebben. Ik denk dat het van belang is dat wij die zaak in 1999 nog een keer bekijken. Ik zou dat het liefst samen met de Nederlandse Spoorwegen doen.

Mevrouw **Van 't Riet** (D66):

Voorzitter! Net als bij de vorige motie inzake een taaksector geldt hier dat de wens van de Kamer uitgesproken wordt dat dit geregeld wordt per 1 januari 2000. Wij spreken dit ook uit, opdat de tussenliggende vier jaar daarvoor benut worden. Als je dat nu niet uitspreekt, gebeurt er niets. Ik neem aan dat de minister die wens meeneemt.

**Minister Jorritsma-Lebbink:** Het is voor beide partijen in dezen belangrijk om te weten wat de opvatting van de Kamer ter zake is. Of en, zo ja, hoe het vervolgens geregeld moet worden, zal in 1999 bepaald worden aan de hand van de evaluatie van de taaksectoren. Ik ken de wens van de Kamer nu evenwel; die is helder.

**De heer Van Gijzel (PvdA):** De minister zegt dat zij hier bij de evaluatie in 1999 nog eens zorgvuldig naar wil kijken. Zij heeft echter niet haar oordeel over de motie op dit moment gegeven. Verder wil ik weten wat de betekenis van die evaluatie kan zijn, als de Kamer daar nu een definitieve uitspraak over doet.

**Minister Jorritsma-Lebbink:** Voorzitter! Ik heb de vorige keer uitgelegd dat ik op zichzelf helemaal niet tegen deze lijn ben, maar dat dit altijd vraagt om twee partijen die daar ja tegen zeggen. Natuurlijk heb je allerlei rigoureuze mogelijkheden om dit uiteindelijk te bereiken, maar de vraag is of je dat moet willen. Ik wil dit graag aan de hand van de evaluatie van de taaksectoren in 1999 bepalen. Op zichzelf is het helder dat de Kamer haar opvatting hierover wil geven. Ik kan nu echter niet zeggen wat dat in 1999 zal betekenen. Ik kan ook niet garanderen dat zij dan haar zin zal krijgen.

In de motie op stuk nr. 26 van de heer Rosenmöller wordt de regering verzocht te streven naar afspraken met de NS gericht op 18 miljard reizigerskilometers. Met de 17 miljard reizigerskilometers geregeld in artikel 8 van het overgangscontract, worden ambitieniveaus aangegeven die haalbaar zijn. Ik ben het overigens volstrekt met de heer Rosenmöller eens dat het niet 18 miljard hoeft te zijn, maar dat het wel 20 miljard mag zijn. Ik kan de Kamer melden dat ook de NS ontzettend graag willen dat het lukt om er niet 17, maar 18, 20 of 22 van

te maken. Daar worden zij namelijk geweldig rijk van. Ik zou zo'n ontwikkeling dus zeer toejuichen. Ik kan het echter niet afdwingen, tenzij wij bereid zijn om daar heel veel geld tegenover te zetten. Aan het afdwingen van dit soort zaken hangt namelijk een prijskaartje.

**De heer Rosenmöller (GroenLinks):** Zoals u gezien hebt, is het een zeer softe formulering. Ik weet ook wel dat u dit niet kunt afdwingen. Dit is echter ook weer gerelateerd aan het inmiddels veelbesproken SVV 2. Daar staat dit ongeveer zo in. Als collega Van Gijzel zoveel zorgen heeft over het halen van de doelstelling in het tweede Structuurschema verkeer en vervoer, dan kan het niet anders dan dat deze motie op steun van hem kan rekenen. Ik wil in ieder geval uw oordeel hierover horen. Laat u dit nu aan de Kamer over?

**Minister Jorritsma-Lebbink:** Neen, ik ontraad de aanvaarding ervan. Ik dacht dat ik dit al gezegd had.

**De heer Rosenmöller (GroenLinks):** U ontraadt de aanvaarding van die motie, ook al vloeit een en ander gewoon logisch voort uit het SVV 2.

**Minister Jorritsma-Lebbink:** Ja. Een contract is iets anders dan een doelstelling in het SVV. Een contract is wat je haalbaar lijkt en een doelstelling is wat je hoopt te bereiken. Ik denk eerlijk gezegd dat de NS met mij hopen dat ze dat minstens zullen bereiken. Misschien dat ze er wel overheen zullen schieten.

**De heer Rosenmöller (GroenLinks):** Er staat toch "17 miljard in 2010". Ik wil 18 miljard, exclusief de studentenkilometers.

**Minister Jorritsma-Lebbink:** Dat is op dit moment een te hoog ambitieniveau om althans bij contract te regelen.

**De heer Rosenmöller (GroenLinks):** Dat betekent dus dat het SVV en de uitvoering daarvan een te hoog ambitieniveau is om dat per contract te regelen.

**De voorzitter:** Wij vervallen nu in herhaling. Daarom stel ik voor dat de minister haar betoog vervolgt.

**Minister Jorritsma-Lebbink:** Ik ben

ervan overtuigd dat wij daar ver overheen zullen schieten. Dat is nog een onderwerp waar wij misschien een keer een weddenschap over af kunnen sluiten. Ik heb van de kant van de fractie van de heer Rosenmöller vandaag nauwelijks enig vertrouwen gehoord in het feit dat de NS nog iets zelf kunnen. Als het aan hem ligt, moet alles door de overheid worden geregeld, omdat wij de beste regelaars zouden zijn. Eén ding heb ik de afgelopen jaren geleerd, namelijk dat wij dat niet zijn. Dat is mijn opvatting. Misschien ben ik iets te negatief over de overheid, maar de heer Rosenmöller is volgens mij te positief.

**De heer Rosenmöller (GroenLinks):** Dit is een karikatuur en dat weet de minister heel goed.

**Minister Jorritsma-Lebbink:** Voorzitter! Het is logisch dat ik de aanvaarding van de motie op stuk nr. 27 moet ontraden, gezien de brief van afgelopen week.

Als ik de motie van de heer Van den Berg op stuk nr. 28 lees, moet ik zeggen dat ik de wetgeving zo snel mogelijk naar de Kamer zal sturen, omdat het pakket wetgeving ruim voor 2000 afgehandeld moet zijn. Het contract loopt af op 1 januari 2000. Aangezien ik van plan ben om te doen wat in de motie staat, is zij volgens mij overbodig.

Over de motie op stuk nr. 29 heb ik bij de beantwoording van de vragen over de consumentenpositie al iets gezegd. Wat mij betreft wordt de regelgeving zo snel mogelijk aangepast, maar dan moet er wel eerst een handvest liggen op basis waarvan bepaald kan worden wat in wet- en regelgeving moet worden vastgelegd.

**De heer Verkerk (AOV):** De minister heeft in de stukken gezegd dat zij eind 1996 dat handvest verwacht. Vandaar dat ik vraag om eind 1996 ook met die wetgeving te komen.

**Minister Jorritsma-Lebbink:** Dat kan niet. Ik heb al toegezegd dat ik, zodra het handvest gereed is, de regel- en wetgeving zal aanpassen. Volgens mij zal dat meegenomen kunnen worden in de set wetgeving die wij in het jaar 1997 naar de Kamer zullen sturen.

Er waren nog wat kleinere vragen. De heer Poppe heeft mij schriftelijk nog een paar vragen aangereikt. Wij

zullen kijken of wij daar schriftelijk informatie over kunnen geven. Het ging op een paar onderdelen namelijk om zaken die niet direct tot mijn verantwoordelijkheid behoren, maar ik zal zien of ik daar nog antwoord op kan geven.

De **voorzitter**: Wij zijn hiermee gekomen aan het eind van de beraadslaging. Wij ontvangen voor de stemmingen nog een brief van de minister met een paar antwoorden. Dat betekent dat deze week nog gestemd zal worden over de ingediende moties.

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): Ik neem aan dat wij voor woensdagavond zes uur van de minister de aanvullende afspraken krijgen.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Ik heb gezegd: als het mij lukt, krijgt u die zeker, maar als het niet lukt, krijgt u ze later en dan moet u zelf maar beoordelen of u ervoor terug wilt komen.

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): U zult zich maximaal inspannen om ze op tijd hier te krijgen. U weet wanneer wij op reces gaan.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: 31 december is 31 december. Ik kan geen ijzer met handen breken. Het moet wel op een fatsoenlijke manier gebeuren.

De **voorzitter**: Deze week zal over de moties worden gestemd en de minister doet haar uiterste best om voor woensdag uitsluitel te geven. Zij kan dat echter niet garanderen, maar het zal in ieder geval voor het eind van het jaar bij de individuele leden zijn. Dan is het inderdaad aan de individuele leden van deze commissie om te besluiten wat wij ermee doen. Is dat een juiste conclusie? Zo niet, dan hebben wij een probleem.

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): Dan hebben wij maar een probleem. Formeel moeten wij dit echter duidelijk afspreken. De minister heeft gezegd dat zij geen ijzer met handen kan breken, dat zij weet wanneer de Kamer met reces gaat en dat zij zich maximaal zal inspannen. Sommige fracties waren van mening dat de aanvullende afspraak er woensdag moet zijn. Dat zei onder anderen collega Van Gijzel. Maar ik zal nu

voor mezelf spreken, want er zijn vorige week wel meer dingen gezegd die nu anders liggen. Nu is de vraag aan de orde of wij kunnen stemmen zonder dat wij weten hoe hetgeen hier vorige week vrijdag in een brief aan ons is weergegeven, in een contract met de Nederlandse Spoorwegen is vorm gegeven. Mijn standpunt is dat wij pas over moties kunnen stemmen en een definitief oordeel kunnen geven als op zijn minst hetgeen is opgenomen in een afspraak met de NS, zoals werd vermeld in de brief van vrijdag, ons ook wordt toegezonden.

De heer **Schutte** (GPV): Als wij dat zouden doen, zou de fractie van GroenLinks dan anders stemmen over het geheel dan zij zou doen alleen op basis van deze brief?

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): Vindt de heer Schutte dat echt van doorslaggevend belang om deze procedurekwestie af te ronden?

De heer **Schutte** (GPV): Dat zou politiek zeer relevant kunnen zijn.

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): Dat zou politiek zeer relevant kunnen zijn, ja.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Ik zal de heer Rosenmöller opheldering geven. Het kan niet meer gaan over de inhoud van de brief, want de inhoud van het aanvullende contract zal gelijk zijn aan hetgeen ik reeds heb gemeld. Het enige waar het om gaat, is de prijs die daarvoor wordt betaald en die onderhandelingen moet ik afronden.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Volgens mij is het als volgt. Wat hier voorligt, is de vraag van de minister of zij gemachtigd kan worden om het contract te ondertekenen en dus het signaal af te geven aan de Nederlandse Spoorwegen dat het goed is. De minister heeft hier een voorstel gedaan dat wijzigingen bevat ten opzichte van het contract dat er reeds lag. Dit betekent dat er, als de minister met de Nederlandse Spoorwegen komt tot overeenstemming die identiek is aan hetgeen zij in haar brief heeft geschreven, geen beletsel meer is om de NS te zeggen dat het verzelfstandigingscontract zal worden goedgekeurd zoals het er dan ligt. Dat laat onverlet de moties die er nu liggen, omdat die alle

definiëren buiten het verzelfstandigingscontract, waarvan het nu de vraag is of daarvoor het signaal van goedkeuring kan worden gegeven.

De **voorzitter**: Ik kom nog een keer tot de conclusie dat later deze week zal worden gestemd over de ingediende moties, en dat zal ongetwijfeld woensdag zijn. Over de resterende vragen zal de minister nog vóór de stemming uitsluitel geven.

Mevrouw **Van 't Riet** (D66): Neen, want het aanvullende contract tussen de NS en de Nederlandse Staat hebben wij niet onder ogen gehad. Ik ben ervoor om woensdag wel te stemmen, maar onder het voorbehoud dat pas echt groen licht wordt gegeven als het contract bij de leden is en dat er niet vóór 1 januari wordt gezegd dat het niet klopt met de afspraken die nu in de brief zijn opgenomen. Op de een of andere manier moet het wel gesanctioneerd kunnen worden.

De **voorzitter**: Zelfs binnen die conclusie blijft mijn conclusie overeind.

Sluiting 16.45 uur.