

Donner

denk dat het erop neerkomt dat er een nieuw voorstel moet komen.

Minister **Donner**: Dat betekent afwijzing van het voorliggend voorstel. De tweede vraag is of het vervangen moet worden door een ander wetsvoorstel. Het is minder geschikt om daarop te reageren, omdat dat gewoon zou betekenen dat ik mij erbij neerleg dat het voorstel wordt ingetrokken. Ik geloof dat ik in eerste termijn duidelijk heb gemaakt dat ik meen dat dit geen oplossing is. Als de Kamer het voorstel afwijst, is de consequentie dat de situatie blijft zoals zij is. Mag ik in dat verband vragen om enig overleg met de ambtenaren, ook over dat andere punt, alvorens ik concreet op de beantwoording inga? Ik wil proberen om dan zo snel mogelijk tot beantwoording over te gaan.

De **voorzitter**: Wat betekent enig overleg in tijd?

Minister **Donner**: Ik weet niet of u nog wilt gaan eten, maar ik denk aan twintig minuten. Dan kan ik gelijk reageren.

De **voorzitter**: Wij hadden de dinerpauze iets later van start willen laten gaan, mede afhankelijk van uw antwoord. U vraagt deze schorsing met het oogmerk vanavond nog te antwoorden?

Minister **Donner**: Dat is wel de bedoeling.

De **voorzitter**: Dan stel ik voor om de dinerpauze onmiddellijk te laten ingaan en de vergadering om halfacht te hervatten.

Alvorens dat te doen deel ik de vergadering mee dat de bijzondere commissie voor de JBZ-Raad zich heden wederom heeft beraden over het ontwerp-kaderbesluit inzake confiscatie van opbrengsten van misdrijven, alsmede van de daarbij gebruikte hulpmiddelen en de door middel daarvan verkregen voorwerpen. De door de minister van Justitie bij brief van 17 maart 2003 ter instemming voorgelegde ontwerp-tekst is inmiddels langer dan zes weken openbaar. De commissie adviseert de Kamer in te stemmen met dit ontwerp-kaderbesluit. Ik stel de Kamer voor, dit advies te volgen.

Daartoe wordt besloten.

De heer **Kohnstamm** (D66): Voorzitter. De woordvoerders hebben na de termijn van de minister overlegd en zich afgevraagd, gegeven het feit dat zij wisten welke opmerkingen er in tweede termijn zouden komen, of het niet verstandig zou zijn om sowieso op een later tijdstip door te gaan met het debat. Zoals ik al heb gezegd, sta ik als één man achter de minister, dus ik heb er eigenlijk geen enkel belang bij, maar het is vrij ingrijpend wat naar voren is gebracht, en de minister zegt dat hij even tijd nodig heeft. Is het dan niet verstandig om af te spreken dat wij op een later tijdstip doorgaan en niet vanavond?

De **voorzitter**: Ik heb niet per ongeluk aan de minister gevraagd of hij voornemens was, nu te antwoorden. Dat was zo. Dit advies van de woordvoerders zou hem tot een andere gedachte kunnen brengen.

Minister **Donner**: Ik luister gaarne naar de Kamer als het om dit soort zaken gaat. Als de woordvoerders menen dat het verstandiger is dat ik mij enige tijd beraad op wat de implicaties zijn, volg ik gaarne, want zij zitten langer in deze Kamer dan ik. Dat voorstel volg ik, want daardoor word ik in de gelegenheid gesteld om eventueel eerst schriftelijk op de voorstellen in te gaan, zodat de Kamer op voorhand weet wat het standpunt is. Dan kunnen wij het waarschijnlijk sneller afhandelen.

De beraadslaging wordt geschorst.

De **voorzitter**: Gelet op de opstelling van de Kamer en van de minister kom ik tot de conclusie dat wij de verdere beraadslagingen uitstellen tot een latere vergadering. Voor de goede orde, dat is niet volgende week, want dan is er geen vergadering. Het kan nog enige tijd duren. De minister is dan in staat om hierop te reageren. De vraag of er nog een derde termijn zal komen, komt dan pas aan de orde.

De vergadering wordt van 18.08 uur tot 19.30 uur geschorst.

De **voorzitter**: Ik deel aan de Kamer mee dat de staatssecretaris van Sociale Zaken en Werkgelegenheid in een brief van 12 februari 2003 een ontwerp-verordening heeft aangeboden welke de instemming van deze Kamer behoeft. Het betreft het

ontwerp voor een Verordening van de Raad betreffende uitbreiding van de bepalingen van Verordening (EEG) nr. 1408/71 tot de onderdanen van derde landen die enkel door hun nationaliteit nog niet onder deze bepalingen vallen. De bijzondere commissie voor de JBZ-Raad en de vaste commissie voor Sociale Zaken en Werkgelegenheid hebben de staatssecretaris op 25 februari 2003 schriftelijk om een toelichting gevraagd en na ontvangst van de antwoorden op 12 maart 2003 heeft de fractie van de VVD nog enkele nadere vragen geformuleerd, welke op 19 maart 2003 werden verzonden. De antwoorden op deze vragen zijn op 7 april jl. ontvangen. De bijzondere commissie voor de JBZ-Raad en de vaste commissie voor Sociale Zaken en Werkgelegenheid hebben zich heden beraden over de voorgelegde ontwerp-verordening. Nu de VVD-fractie te kennen heeft gegeven geen bezwaren meer te hebben tegen de ontwerp-verordening, adviseren de commissies de Kamer ermee in te stemmen. Ik stel de Kamer voor dit advies te volgen.

Aldus wordt besloten.

Aan de orde is de voortzetting van de behandeling van:

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

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

De beraadslaging wordt heropend.

□

Minister **De Boer**: Voorzitter. Hartelijk dank voor de wijze waarop u mij vandaag welkom heeft geheten in uw Kamer. Ik dank ook alle sprekers die dat evenzo hebben gedaan. Natuurlijk heeft de heer Eversdijk gelijk dat het hier vanavond om mijn maidenspeech in uw Kamer gaat. Maar minder gelijk heeft hij door te stellen dat dit alleen maar

De Boer

bijzonder zou zijn voor leden van uw eigen Kamer. Ook voor mij is het een bijzonder moment om in uw Kamer voor het eerst, en hopelijk ook niet voor het laatst, te mogen spreken. Ik denk hierbij toch nog maar even aan de behandeling van de Spoedwet wegverbreding op 20 mei a.s.

Voorzitter. Men zal het mij niet euvel duiden dat ik nu in deze Kamer en op dit moment mij van speculatie onthoud als het gaat om de eventuele voortzetting van mijn ministerschap, zoals vanmiddag even werd gesuggereerd. Ondanks de ernst van het onderwerp van vandaag – de behandeling van de Spoorweg- en Concessiewet – heb ik vanmiddag kunnen vaststellen dat een dergelijke zware kost ook door de Kamer met enige humor is opgepakt. Het gloedvolle betoog van de heer Van der Lans, waarbij de wetten werden vergeleken met een spooktrein volgeladen met nagenoeg lege containers, is daarvan een voorbeeld waarbij ik de ernstige ondertoon van zijn boodschap natuurlijk onderken.

Waarom nieuwe wetgeving en waarom nu? Het huidige systeem is gedeeltelijk gebaseerd op verouderde wetgeving, op tijdelijke overgangscontracten met de NS en op jaarlijkse contracten met de drie taakorganisaties. Deze situatie is geaccepteerd na de ontvlechting in 1995, maar wel met de bedoeling om zo snel mogelijk met wetgeving te komen. Dat heeft langer geduurd dan voorzien. De spoorvervoerders en de beheerder van de infrastructuur hebben behoefte aan duidelijkheid. De nieuwe wetgeving geeft een publiekrechtelijk kader, is toekomstvast en neemt geen voorschot op debatten die nog gevoerd moeten worden in Nederland en ook in Europa. Ik denk dat dit laatste belangrijk is. De wetsvoorstellen dienen een drietal doelen: het actualiseren en moderniseren van de bestaande regels die deels nog uit de negentiende eeuw stammen, het codificeren van de bestaande situatie en van aanvaarde beleidsvoornemens, bijvoorbeeld de overdracht van de eigendomsrechten van de infrastructuur aan de Staat en het beleidsneutraal implementeren van de Europese regelgeving, bijvoorbeeld het daarin opgenomen mechanisme van capaciteitsverdeling tussen personen- en goederenvervoerders. Verder gaat het om het in de wet verankeren van onafhankelijk

toezicht, want dat is ook dwingend door de Europese regelgeving voorgeschreven.

De wetsvoorstellen regelen dat de minister van Verkeer en Waterstaat verantwoordelijk is voor vervoer en infrastructuur. De minister van Verkeer en Waterstaat krijgt een sturingsinstrumentarium tot zijn beschikking. De minister verleent de concessies. NS en ProRail voeren uit. Er wordt een publiekrechtelijk kader geboden waarbinnen verschillende vennootschappen, vervoerders en infrastructuurbeheerders hun maatschappelijke rol kunnen vervullen. De infrastructuurbeheerder en de vervoerders moeten intensief samenwerken. Zij maken in een gelijkwaardige relatie afspraken in kaderovereenkomsten en in toegangsovereenkomsten. Op die relatie komt onafhankelijk toezicht, neergelegd bij de vervoerkamer van de Nederlandse mededingingsautoriteit. Deze houdt toezicht op de capaciteitsverdeling en op de relatie tussen enerzijds de railinfrastructuurbeheerder en anderzijds de grote concessiehouder NS en de andere vervoerders. Op de veiligheid houdt de inspectie van Verkeer en Waterstaat toezicht.

Een belangrijk element in de nieuwe wetsvoorstellen is dat de basiskwaliteit van de infrastructuur en het vervoer gedefinieerd wordt. Deze basiskwaliteit wordt in prestatie-indicatoren vastgelegd. Dat wordt aangeduid als zogenaamde outputnormering. Naar verwachting zal deze basiskwaliteit bereikt zijn in de periode 2006-2010. Is dat bereikt, dan is er sprake van een stabiel spoorstelsel. Vanaf dat moment kan gestuurd worden op kleine afwijkingen van het systeem.

Meerdere fracties hebben gewezen op de samenhang tussen het wettelijk instrumentarium en dat wat je ermee doet: sturen op beter spoor. Alle fracties hebben erop gewezen dat wij in Nederland niet met een perfect onderhouden net en met perfect onderhouden treinen aan de gang zijn. Dat is wel waar wij naartoe moeten. Er is eerst een grondige revisie nodig. Daarna moet het stabiele, hoge niveau door goed onderhoud kunnen worden gehandhaafd. De komende jaren zal voor de vervoerders en voor ProRail het inhalen van achterstand voorop dienen te staan. Als die betrouwbaarheid op orde is, kunnen ook andere zaken zoals perronverlenging,

inhaalsporen en extra capaciteit voor perrons en roltrappen tot hun recht komen.

De heer Eversdijk heeft gevraagd om de basiskwaliteit van vervoer en van infrastructuur te definiëren vanuit een langetermijnperspectief, om daar vervolgens in gedefinieerde stappen naartoe te groeien: van 2003 naar 2006 en van 2007 tot 2010. Ik doe hem die toezegging graag. In Japan blijkt het mogelijk om met 99% punctualiteit en vrijwel zonder storingen aan infrastructuur en materiaal te rijden. Het perspectief dat Benutten en bouwen biedt, is in de praktijk bewezen. Daar moeten wij naartoe groeien. Bij hoge betrouwbaarheid is het ook mogelijk om meer treinen over tweesporig spoor te laten rijden. Opnieuw het voorbeeld van Japan: daar rijden tussen de 18 en 22 treinen per uur over het spoor, tussen 7 tot 9 in Nederland.

Waarom is dit praktijkvoorbeeld belangrijk? Ik deel volledig de mening van de heer Terlouw. Je moet eerst het bestaande op orde hebben voordat je tot grootschalige nieuwbouw besluit. Het is waar dat er de komende jaren niet veel geld zal zijn. Die opmerking is terecht gemaakt door GroenLinks. Ik stel daarom de volgende prioriteit voor: VBBN, veiligheid, betrouwbaarheid, benutting en nieuwbouw. Als de betrouwbaarheid op orde is, is dat goed voor de kwaliteit die de reiziger krijgt. Bovendien bewijst de eerder gememoreerde Japanse praktijk en de Nederlandse theorie van Benutten en bouwen dat er dan ook meer treinen kunnen rijden over het bestaande spoor. De prioriteit was al gesteld in het Strategisch Akkoord van dit kabinet, dat extra geld voor het onderhoud heeft uitgetrokken. Op 7 maart heeft het kabinet besloten 82 mln euro extra in 2003 uit te trekken voor onderhoud, ten laste van het aanlegbudget.

De heer Wolfson heeft gevraagd om een herstelplan voor de infrastructuur in de begroting 2004. Ik ben het daar volledig mee eens. Ik vind het logisch dat hij het aan de begroting, maar ook aan een nieuw kabinet koppelt, want het heeft financiële consequenties. Het demissionaire kabinet heeft dan ook gezegd dat het het noodzakelijke doet – dat hebben wij gedaan met de toevoeging van 82 mln euro voor 2003 – en het verder aan een nieuw kabinet overlaat om keuzes te maken

De Boer

voor het gewenste kwaliteitsniveau en de snelheid waarmee dat kan worden bereikt, gezien de kosten en de noodzakelijke prioriteitstelling in de begroting.

Er komt dus een stappenplan dat wordt vastgelegd in de concessies. In de eerste jaren van de concessies wordt dan gestuurd op het definiëren van de maatregelen die getroffen moeten worden om de basiskwaliteit te bereiken. De eerste fase die naar verwachting loopt tot 2006, zal in het teken staan van een herstel van de prestatie van het spoor, een verbetering van de sturing binnen NS en Prorail en door de Staat, en vergroting van het inzicht om outputsturing op termijn ook echt te kunnen realiseren. Daarover zullen in de concessies ook concrete voorschriften worden opgenomen.

De heren Eversdijk, Van den Berg en Van der Lans hebben gevraagd wat er nodig is voor het op peil krijgen en houden van de kwaliteit van de infrastructuur. De Kamer heeft van mij de resultaten ontvangen van de audit en de second opinion die recent zijn uitgevoerd. Uit deze onderzoeken blijkt dat er in de afgelopen twee jaar een plotselinge achteruitgang is opgetreden in het aantal technische defecten aan de railinfrastructuur.

De heer **Van der Lans** (GroenLinks): Ik wil graag even terug naar het vorige onderwerp: de constatering dat er sprake is van achterstallig onderhoud, dus dat het eigenlijk onder de maat is wat er nu aan infrastructuur ligt, in relatie tot het begrip basiskwaliteit. Is het mogelijk om voor de periode 2003/2006 de basiskwaliteit te definiëren, ook als je weet dat het op dit moment onder de maat is? Wat is dan basiskwaliteit? Staat dat altijd in een bepaalde verhouding tot het achterstallig onderhoud, of is dat een ideaaltypische definitie? Als het eerste het geval zou zijn, is er in feite sprake van een flexibele basiskwaliteit, maar dat maakt het dan wel lastig.

Minister **De Boer**: De basiskwaliteit is goed te definiëren, maar ik kom straks nog uitvoerig terug op de vraag wat het gevolg is van het achterstallige onderhoud voor die basiskwaliteit. Daar zitten relaties tussen, maar anderzijds is het verder invullen van het begrip basiskwaliteit ook een kwestie van prioritering.

Bovendien is van belang in hoeverre er fondsen beschikbaar komen om het achterstallig onderhoud bij het spoor in te lopen. Ik kom daar, zoals gezegd, straks nog uitgebreid over te spreken.

Het afgelopen jaar is er duidelijk meer inzicht gekomen in het optreden van de verschijnselen en de maatregelen om de problemen te verhelpen. Prorail en de NS besloten het vervolgonderzoek gezamenlijk op te pakken. Zij verwachten dat deze zomer het resultaat daarvan er zal liggen. Dit inzicht is nieuw. Ook nieuw zijn de inzichten van het project Benutten en bouwen. De betreffende projectorganisatie heeft in het afgelopen jaar gewerkt aan de vraag, op welke wijze een en ander zo efficiënt mogelijk gerealiseerd kan worden en hoe groei op het net ook gefaciliteerd kan worden. Zij zal daar binnenkort over rapporteren.

De projectorganisatie heeft de noodzaak van het op termijn verder verbeteren van de betrouwbaarheid tot een veel hoger niveau dan op dit moment afgesproken met de beheerder, aangetoond als voorwaarde voor een nog betere benutting. Een goed lifecyclemanagement is dan een voorwaarde, maar dat alleen is niet voldoende. Een aanvullend pakket van maatregelen is nodig, waaronder meer aandacht voor preventief onderhoud en verbetering van de werkprocessen. Uit de audits blijkt dat ook voor het op peil houden van de infrastructuur (tot het niveau niet verder afglijden) (scenario 1) meer geld nodig is dan thans in de begroting van Verkeer en Waterstaat is opgenomen. Op basis van deze inzichten heb ik in december vorig jaar aangegeven dat er minstens 1 mld euro nodig is om niet verder af te glijden. Voor verbetering van de kwaliteit is nog eens 1,3 mld euro nodig. Er zijn dus verschillende stappen gezet in die scenario's.

De heer Wolfson heeft drie concrete vragen gesteld om te kunnen komen tot een afgewogen oordeel over de toekomstvisie Benutten en bouwen die al is beschreven in het eerdere studie-rapport voor de langere termijn, getiteld Een sprong naar de toekomst.

De eerste vraag was welke fasering de regering voor ogen staat bij verkleining en vervanging van de blokbeveiliging. De heer Wolfson refereert aan het nieuwe

beveiligingssysteem BB 21. Laat ik vooropstellen dat de huidige technische inrichting van de infrastructuur en een aantal technische aanpassingen nog voldoende mogelijkheden bieden voor groei. Vooralsnog ga ik uit van de volgende volgorde.

1. Investeren in veiligheid en de verbetering van de betrouwbaarheid van de infrastructuur.
2. Benuttingsmaatregelen, waarbij ik zeker niet in de eerste plaats denk aan de introductie van BB 21, maar wel aan bijvoorbeeld seinverdichtingen bij het huidige beveiligingssysteem. Daarmee is groei van het verkeer op het spoor mogelijk.
3. Eventueel nieuwbouw.

De heer Wolfson vroeg voorts of verdubbeling van het reizigersvervoer mogelijk is bij de huidige stroomsterkte. Ik kan hem mededelen dat dit het geval is. Dat is voldoende tot het jaar 2015. Wel zijn er additionele maatregelen nodig voor extra vervoer. De belangrijkste maatregel is daarbij het plaatsen van extra basisstations voor de stroomvoorziening.

Ook is positief het antwoord op de vraag van de heer Wolfson of de kosten-batenanalyses waarvan sprake is in de nota Een sprong naar de toekomst al beschikbaar zijn. De kosten-batenanalyses die zijn uitgevoerd in fase 2 van het project Benutten en bouwen zijn beschikbaar. Daarmee kom ik bij de vraag van de heer Terlouw welke prognoses op het departement worden gehanteerd. Bij de voorbereiding van het NVVP is inderdaad gebleken dat in het verleden met wel erg optimistische veronderstellingen is gewerkt. De groei zal dus minder snel gaan dan eerder werd gedacht, terwijl er tegelijkertijd meer op het bestaande spoor mogelijk is. Wij hebben wat dat betreft dus – gelukkig, zou ik bijna zeggen – de nodige tijd.

Ik kom nu toe aan de door de heer Eversdijk gevraagde tussentijdse ijkmomenten. Die worden in de concessie vastgelegd. Regelmatige rapportages zijn daarbij nodig. Toezicht, transparantie, informatie, rapportage en verantwoording zijn de kernwoorden in de nieuwe wetgeving. Het is uiteraard aan de Tweede Kamer zelf om te bepalen of zij het herstelplan wil aanwijzen als project onder de procedureregeling grote projecten. Wellicht is het goed

De Boer

om dat aan de orde te stellen wanneer de concessies worden voorgehangen. Dan is er ook meer duidelijkheid over de budgettaire kaders voor de begroting voor 2004 en latere jaren.

De relatie tussen de vervoerders en de beheerder van de infrastructuur is een cruciaal punt in het voorgestelde systeem. Het gaat daarbij om de operationele samenwerking op de werkvloer. Mevrouw Bierman heeft hiervoor ook aandacht gevraagd, met name vanuit het perspectief van de reiziger. Samenwerking tussen het personeel van vervoerders en beheerder is van belang, omdat de onderlinge afhankelijkheid groot is. De reiziger of verlader koopt een vervoersproduct bij de vervoerders. Dit wordt geproduceerd door gebruik te maken van onder meer de infrastructuur. Beheerder en vervoerders hebben elkaar nodig om het beste product te kunnen leveren, zoals groothandel en detailhandel elkaar nodig hebben. Samenwerking tussen beheerder en vervoerders moet leiden tot het beste product tegen de laagste kosten. Onderling overleg tussen hen is noodzakelijk om daarbij de juiste afweging te kunnen maken. Bij het oplossen van geluidsproblematiek is het bijvoorbeeld de vraag of investeringen in het materieel het meest efficiënt zijn, dan wel investeringen in de infrastructuur.

Het wetsvoorstel bevat diverse stimulansen om de samenwerking tot stand te laten komen. Beheerder en vervoerders anticiperen hierop al. Voorbeelden hiervan zijn de concrete afspraken over de vraag welke mensen wanneer wat doen. Ook in de sfeer van informatie-uitwisseling en gemeenschappelijk onderzoek zijn voorbeelden te vinden. Om die reden moet ook aan de samenwerking veel aandacht worden besteed en niet alleen aan de productiefactor infrastructuur. Zo wordt in de dagelijkse verkeersleiding heel concreet samengewerkt. Bij de afhandeling van storingen worden goede resultaten geboekt. Andere voorbeelden zijn het gezamenlijk succes in de ontwikkeling van dynamische meting van treingewicht. Dat heeft als belangrijk bijproduct de signalering van vlakke plaatsen op de wielen. Door deze adequate behandeling wordt vervolgschade op het spoor voorkomen. Ook wordt samengewerkt bij het ontwikkelen van een aanpak om toegang tot

emplacements te beteugelen en daarmee graffiti en materiaal-sabotage te verminderen, zodat de beschikbaarheid van de treindienst wordt verhoogd. Verder kan ik noemen het uitwisselen van bedrijfsuitvoeringsplannen en het onderzoeken van synchronisatiemogelijkheden voor het uitvoeren van de treindienst. Dat is uiteraard ook in het voordeel van de treinreiziger. Door samenwerking van NS Reizigers en ProRail worden machinisten weer voorzien van gereedschap om waar mogelijk zelfstandig een infracomponent, zoals een wissel, te beïnvloeden zonder tussenkomst van een storingsmonteur. Het betreft een project om tegen de laagst mogelijke maatschappelijke kosten resultaat te behalen. Vanmiddag is voorgesteld om een en ander helemaal te scheiden. Ik vind evenwel dat de samenwerking een mooi voorbeeld is van de manier waarop wij elkaar helpen. Wij hebben elkaar namelijk nodig om de juiste kwaliteit te kunnen bereiken.

De heer **Van der Lans** (GroenLinks): Ik heb vanmiddag het voorbeeld van de verkeersleiding van ProRail genoemd. Ik heb daarover een wanhopig signaal ontvangen. Het blijkt niet alleen om overleg te gaan. Dat kan weliswaar voorgeschreven zijn, maar het kan ook heel lang duren. Als de communicatielijnen heel lang worden gemaakt, ontstaat er tijdsverlies. Het versnipperen van het aantal lokaties en decentralisatie werkt vertraging binnen het overleg in de hand. De decentralisatie neemt toe, wellicht zelfs de komende jaren, door de scheiding van verantwoordelijkheden van vervoerder en beheerder van de railinfrastructuur, ook inzake de verkeersleiding. Hierdoor ontstaat dus vertraging en gaan mensen elkaar aankijken en elkaar de zwarte piet toe spelen. Is een correctie mogelijk, bijvoorbeeld door weer te centraliseren of zodanig te schuiven dat de verkeersleiding effectiever wordt? Ook hierover moet de minister helderheid geven.

De heer **Bierman** (OSF): Ik sluit mij daarbij aan. Ik zie een heel duidelijke belangentegenstelling tussen de beheerder van de infrastructuur en degene die het materieel rijdt. Een mooi voorbeeld daarvan is te vinden bij de aanleg van de HSL. Voor die lijn hebben wij boogstralen in

aanmerking moeten laten komen, teneinde het materieel zo eenvoudig mogelijk te houden, namelijk een schakelaar die aan of uit kan. Wij hebben niet alleen de Pendolino, maar ook allerlei andere systemen waarmee wij heel snel zouden kunnen rijden over bestaand spoor. De kosten daarvan komen echter niet bij de infrastructuurbeheerder terecht, maar bij de vervoerder. En de vervoerder zal alles doen wat er nodig is om ons ervan te overtuigen – dat is bij de HSL dus een beetje gelukt – dat wij veel beter recht en slecht door het Groene Hart kunnen gaan om de investeringen in materieel zo laag mogelijk te houden. Ik zou graag zien dat de minister eens wat meer ingaat op die verschillende belangen, want er wordt nu steeds geproclameerd dat er goede oplossingen moeten komen, maar als je de kat op het spek bindt, werkt het niet als je alleen maar zegt dat er goede afspraken gemaakt moeten worden. Daarom heb ik zoveel twijfel over deze aanpak.

Minister **De Boer**: Voorzitter. De heer Van der Lans geeft nu een voorbeeld en hij noemde ook al als voorbeeld dat hij gisteren werd gebeld door een wanhopige heer in de buurt van Rotterdam die er toch wel iets van zou moeten weten. Hij wil weten hoe je dit nu moet inregelen en hij vraagt zich af of het niet alleen maar gecompliceerder wordt gemaakt. Hij sprak in dit verband ook van zwarte piet. Wel, als ik ergens een voorstander van ben, dan is het wel het beëindigen van dat zwarte piet. Een van de grootste problemen in de huidige samenwerkingsstructuur is dat er zo ontzettend veel gezwartepiet wordt. Ik heb in december ook heel duidelijk gezegd dat wij hiervan af moeten. Wij moeten heldere, duidelijke afspraken maken over de werkverdeling en verder moet ProRail niet naar de NS wijzen, en omgekeerd. En beide moeten niet naar de minister wijzen, en omgekeerd. Nee, wij moeten goede, werkbare afspraken maken, op basis van gelijkwaardigheid. Het hele plaatje is gericht op die gelijkwaardigheid van ProRail als infrastructuurbeheerder enerzijds en de NS als vervoerder aan de andere kant. Ik denk dat dit het veel makkelijker maakt om werkbare afspraken te maken en heldere inzichten te verkrijgen in de

De Boer

werkverdeling. Nogmaals, ik ben het volledig met de heer Van der Lans eens dat dit niet moet leiden tot zwartepieten, en ik ben er ook van overtuigd dat dit in de nieuwe opzet ook zal lukken.

De heer **Van der Lans** (GroenLinks): Voorzitter. Dit is papieren taal, als ik het zo onaardig mag zeggen. De sociologie van twee verschillende instanties die je uit elkaar haalt, is dat ze hun eigen wetmatigheden volgen en hun eigen werk gaan definiëren. Daarmee is de agenda vol en dan geldt dat al het andere de verantwoordelijkheid van iemand anders is. Dat is de realiteit bij het ontvlechten van organisaties. Ze gaan ook naar elkaar kijken, dus de minister roept als het ware het zwartepieten op. Je kunt wel op papier zetten dat er sprake is van een gelijkwaardige relatie, maar in werkelijkheid gaat het natuurlijk wel anders. Daarom vroeg ik of de minister nog kan corrigeren, als er onderdelen van de verkeersleiding over die verschillende instanties verdeeld zijn, die niet langer goed met elkaar samenwerken. Licht dat niet in zijn macht? Kan hij dan alleen zeggen dat men moet ophouden met zwartepieten omdat er is afgesproken dat men werkt op basis van gelijkwaardigheid? Zo werkt dat niet in institutioneel land en in organisatie-land.

De heer **Wolfson** (PvdA): Voorzitter. Het viel mij op dat de minister na de eerste interruptie weer een beschouwing gaf waarin hij het hele probleem als een coördinatievraagstuk schetste. Wij zijn het erover eens dat het zwartepieten moet ophouden, maar de minister wil dat de werkzaamheden op basis van gelijkwaardigheid op elkaar worden afgestemd. Daarmee heeft hij eigenlijk al een reactie gegeven op een eerdere vraag van mij of dit nu wel de juiste benadering is. Nog los van de sterke argumenten van mijn collega's Bierman en Van der Lans heb ik gezegd dat vraaggericht opereren, opereren gericht op de reizigers, betekent dat het reizigersbedrijf het oplossen van problemen met de infrastructuur moet aansturen. Bij de voorgestelde gelijkwaardigheid krijg ik dit niet voor ogen. Wil de minister dit bij zijn reactie betrekken? Dan heeft hij mij meteen ook van een antwoord voorzien.

De heer **Terlouw** (D66): Voorzitter. De heer Van der Lans stelde de vraag waarom het gaat, vanmiddag heel pregnant: Wat is het voordeel van de scheiding, als je merkt hoe hard er geprobeerd moet worden om de twee weer samen te brengen?

Minister **De Boer**: Kun je nog corrigeren, zo is de vraag. Het makkelijkste antwoord is om te zeggen: wij evalueren in 2006 en dat is het moment waarop je het allemaal weer kunt doen. Dat is echter niet afdoende en dat realiseer ik me. Wat wij hebben gezegd, is ook wat de heer Wolfson naar voren brengt: je brengt de gelijkwaardigheid erin, maar wat is de meerwaarde daarvan? Wij hebben gezegd dat het gaat om de gelijkwaardigheid bij de uitvoeringsorganisaties. De uitvoeringsorganisaties die wij hebben, moeten op basis van gelijkwaardigheid opereren. Dat is ook te zien in het nieuwe model. De overheid is en blijft verantwoordelijk voor een aantal zaken, maar in de uitvoering moeten de organisaties elkaar zien te vinden. Dat doen zij in de praktijk op een aantal punten ook, want als wij kijken hoe het op dit moment gaat bij de genoemde storingen, dan zien wij dat mensen op de werkvloer zich in toenemende mate goed organiseren en elkaar weten te vinden in de oplossing daarvan. Ik zou dit als positief willen kwalificeren en als een stap naar voren.

Als de heer Terlouw vraagt wat het voordeel is van de scheiding, dan wijs ik op het volgende. Wij hebben het in 1995 uit elkaar getrokken en wij zitten nu in 2003. Wat dat betreft zitten wij zo langzamerhand in een soort vacuüm. Het wordt tijd dat er helderheid en duidelijkheid komt in het hele verhaal rond het spoor. Als mij dan gezegd wordt dat ik hier een papieren tijger aan het bewegen ben, dan wijs ik erop dat ik niets heb met papieren tijgers. Ik heb nu enige ervaring in het aansturen van het hele gebeuren en zie hoe het in de praktijk gaat: daarbij zie ik ook hoe het naar mijn inschatting beter zou kunnen gaan. Ik ben ervan overtuigd dat het in de hier aangegeven situatie beter werkt. Wij zien dat al ontstaan en dat zou ik dan ook niet als een papieren tijger willen kwalificeren. Zoals het nu ging, vond ik het eigenlijk veel lastiger. Het klonk hier eerder op de dag reeds door dat het op zich al heel bijzonder

is als de NS en de minister zich, al is het dan in een tariefkwestie, voor de rechter treffen. Dan zitten wij weer in het verhaal van de besturing en ik ben ervan overtuigd dat die besturing veel duidelijker blijkt uit de processen zoals wij die nu hebben neergezet. Het wordt zo voor iedereen een stuk duidelijker en dat moeten wij niet als een papieren tijger willen kwalificeren.

De heer **Van der Lans** (GroenLinks): Ik had het niet over een papieren tijger. Ik had het over een papieren taal en dat is wat anders. Papieren taal is taal die op papier heel overtuigend is maar in de werkelijkheid een heel ander effect heeft. "Papieren tijgers" zijn ons vak: dat doen wij voortdurend en daar praat ik niet over. Het gaat erom wat het effect van die scheiding in de werkelijkheid is. Wat dat betreft hebben wij het voorbeeld van de verkeersleiding. Er zit bij allebei de partners een verantwoordelijkheid. Feitelijk maakt de NS immers de dienst uit als het gaat om het verkeer op het spoor, want de NS maakt het spoorboekje. Er zit echter ook een gedeelte bij ProRail en wel op allerlei verschillende lokaties. Daar moet men, op het moment dat het misgaat, met elkaar iets goeds doen. Daarvan zegt de minister dat dit wel via overleg zal gaan. Mijn stelling is dat dit niet via overleg gaat, omdat er een weeffout in het systeem zit. Te dien aanzien vraag ik aan de minister of hij dit de komende jaren kan corrigeren, want dat zou wel eens een heikel probleem kunnen zijn. Daarvan zegt de minister eigenlijk, behalve dat het moet blijken uit de evaluatie in 2006, dat dit niet gecorrigeerd kan worden.

De heer **Bierman** (OSF): Als ik de minister goed begrijp, zegt hij dat de structuur zo is dat je daarin niet kunt corrigeren maar dat de partners corrigeren, wat betekent dat het personeel het zelf doet. Dat vind ik nu zo aardig, want dat is wat spoor mannen en -vrouwen altijd hebben getoond: het zelfcorrigerend vermogen om, wanneer een machinerie op de een of andere wijze ergens spaak loopt, het zelf decentraal tot een oplossing te brengen. De frustratie die ik voortdurend bij het personeel bemerk, is nu juist dat zij niet meer in staat zijn om die zelfreparende activiteit te ontplooiën, omdat het

De Boer

allemaal gecentraliseerd en uit elkaar getrokken is. Als de minister nu zegt dat het personeel ermee weet te leven, dan is dat eenvoudigweg omdat wij gelukkig nog dat personeel hebben, maar het betekent niet dat de structuur goed is.

Minister **De Boer**: Ik ben het met de heer Bierman eens dat wij, gelukkig, buitengewoon gemotiveerd personeel hebben. Hier en daar kan het nog beter. Ik wijs er evenwel op dat ik die samenwerking op de werkvloer zie verbeteren en dat ook de structuur verbetert. In de afgelopen periode heb ik hiermee ervaring opgedaan en ik kijk uit naar de nieuwe situatie. Gelet op de huidige kwaliteit, de kwaliteit van het spoor en alle klachten en problemen, wordt het tijd te zorgen voor heldere afspraken, ook al komen die er met papieren tijgers, papieren taal of iets anders met een t. In de periode 2006 tot 2010 willen wij komen tot de zogenaamde basiskwaliteit. We hebben dan ook nog een weg te gaan. Die weg bestaat uit een aantal stappen om tot de juiste kwaliteit te komen. Hebben wij eenmaal de juiste kwaliteit en het nieuwe systeem, dan kun je beter aansturen.

De heer **Van der Lans** (GroenLinks): Stel nu dat werkende weg blijkt dat het functioneren van de verkeersleiding een probleem is. Kunt u dan wat doen? Kunt u naast de aansporing om beter samen te werken ook corrigerend optreden? Dat was mijn vraag.

Minister **De Boer**: Mijnheer de voorzitter. De heer Van der Lans heeft nu al een paar keer gesproken over de verstoringen. Hij doelde op wat gisteren in de buurt van Rotterdam aan de hand was. Mijn stelling is dat partijen elkaar weten te vinden. Nu vraagt de heer Van der Lans of ik hierin sturend moet optreden. Tegen hem zeg ik dat ik dat eigenlijk niet wil. Ik wil dus eigenlijk niet dat de overheid bij de uitvoerende instanties sturend optreedt. Ik vind dat de partijen op basis van gelijkwaardigheid in staat moeten zijn om met inachtneming van de geldende randvoorwaarden de klus te klaren. Ik ben ervan overtuigd dat dat in de nieuwe situatie eenvoudiger en beter kan dan in de huidige. Ik ben het wel met de heer Van der Lans en andere sprekers eens dat er stappen naar

voren zijn te maken om tot een betere kwaliteit van het spoorweg-product te komen. Die stappen moeten dan ook worden gezet.

Voorzitter. Ik vervolg mijn betoog. Ik sprak over het uitwisselen van bedrijfsuitvoeringsplannen en het onderzoeken van synchronisatiemogelijkheden ten behoeve van de verbetering van de uitvoering van de treindienst en daarmee de dienstverlening aan de reiziger. Daarvoor is samenwerking nodig tussen NSR en ProRail. Ook is afstemming nodig tussen NS reizigers en Prorail verkeersleiding over functies, taken en verantwoordelijkheden in de transportbesturingsorganisatie. In samenwerking tussen NSR en ProRail verkeersleiding dienen de eerste stappen te worden gezet voor verbetering van de werkwijze, want de reiziger moet van alle verstoringen zo min mogelijk last hebben. Vanmiddag is dat ook gezegd: de reiziger moet je veel meer een centrale plaats geven. Met degenen die dat hebben gezegd, ben ik het van harte eens.

De heer Terlouw zei dat de samenwerking tussen NS en ProRail een zwakke schakel in het systeem kan zijn. Dat zou komen doordat zij beide aan hetzelfde eind van het touw trekken. Wat is de vangnetprocedure als er iets misgaat? Komt dan alles bij de minister terecht? Zonder iets af te doen aan de uiteindelijke ministeriële verantwoordelijkheid voor het geheel, heeft door het amendement-Dijsselbloem de NMa op dit punt een bevoegdheid gekregen. Zie artikel 71, lid 2, Spoorwegwet. In de praktijk moet blijken of sprake zal zijn van een onwerkbaar situatie en of daardoor de samenvoeging van exploitatie en infrastructuur in beeld zou moeten komen. Mijn verwachting is dat de vervoerders en ProRail zelf niet voor juridisering kiezen, maar dat zij die juist willen vermijden en dat zij de wens hebben in overleg om met elkaar tot een oplossing te komen.

Vrijwel alle fracties hebben aangedrongen op een uitgebreide evaluatie van de wetgeving in het jaar 2006. Zij vragen om een analyse van de verschillende beheersvormen. Een aantal fracties doet suggesties voor de evaluatie in het jaar 2006. De heren Wolfson en Eversdijk noem ik daarbij met name. Uiteraard ben ik bereid, aan mijn opvolger mee te geven dat de evaluatie hierop met nadruk in dient te gaan. Ik ben

overigens wel van mening dat het systeem de kans moet krijgen, te gaan werken. Dan zullen ongetwijfeld ook in de praktijk andere vragen worden toegevoegd aan de vragen, die de heren Wolfson, Eversdijk en anderen hebben geformuleerd. Wellicht blijkt dat de zaken die ons nu erg bezighouden, in de praktijk minder problematisch zijn dan wij nu voorzien.

De heer Van der Lans heeft gevraagd, wat we nu eigenlijk kunnen evalueren in het jaar 2006. In de concessies worden voor de eerste jaren heel concrete afspraken gemaakt over herstel van de prestaties. Het herstelplan voor de infrastructuur zal hiervan onderdeel uitmaken. Er zullen concrete acties worden afgesproken, die ook moeten worden uitgevoerd. Wij evalueren vervolgens in 2006 of dat werkt.

Dat gezegd hebbend, ga ik in op de drie punten die door de verschillende fracties hierover aan de orde zijn gesteld. Genoemd zijn: alternatieve beheersvormen, hiërarchische aansturing van de beheerder door de vervoerder, en de management-aanbesteding. Ik vind het van belang dat wij de zaken in de juiste volgorde doen. Meerdere sprekers lijken dat ook te onderschrijven. De volgorde is wat mij betreft: het sturen op operationele samenwerking tussen vervoerder en beheerder, en herstel van de prestaties op het spoor, en ondertussen met de wetsvoorstellen regelen wat nu werkelijk geregeld moet worden: het vastleggen van een heldere verantwoordelijkheidsverdeling tussen partijen, de actualisering van de oude wetgeving en de implementatie van de Europese richtlijnen. Dan moet worden gezien, of andere beheersvormen de verbetering van de prestatie van het spoor beter kunnen ondersteunen dan de huidige. De heer Wolfson stelde dat ik geen uiteindelijke richting geef aan de discussie over alternatieve beheersvormen. Daarin heeft hij geen ongelijk. Maar dat moet nu juist de komende tijd blijken uit de praktijk. Ik kan op dit moment niet voorspellen, of de scheiding tussen beheer en exploitatie op termijn aanpassingen behoeft. Die keuzes zullen te zijner tijd dan ook moeten worden gemaakt.

De heer **Bierman** (OSF): In mijn betoog heb ik het voorbeeld genoemd van de machinisten die nu

De Boer

een instrumentarium krijgen aangereikt om wisselstoringen zelf op te lossen. Met andere woorden: de machinist gaat even een klusje klaren voor de beheerder van de infrastructuur. In de praktijk zien wij dus nu al dat de grens die wij worden gevraagd te accepteren, zwaar wordt overschreden en dus niet werkt. Is dat voor de minister geen aanleiding, zekere twijfel te hebben over hoe de structuur in elkaar moet worden gestoken?

Minister **De Boer**: Integendeel. Ik vind het een prachtig praktijkvoorbeeld van partijen die op praktisch niveau in de uitvoering samenwerken. Ik ben dus niet van mening dat je daardoor nu de keuze zou moeten maken om die twee zaken in elkaar te schuiven, want je ziet dat het op deze wijze, met alle voordelen van het systeem, in de praktijk erg goed werkt.

De heer **Bierman** (OSF): Wij zitten hier juist over structuren te spreken die het gemakkelijker moeten maken, vervoerder en beheerder te laten samenwerken. Nu gaat er een soort clandestien systeem aan het werk, waarbij deze scheiding wordt overbrugd. Men redeneert zo: dat wordt in Den Haag afgesproken, maar wij moeten er een mouw aan passen, want wij willen verder vandaag, ons imago is al naar de knoppen, zodat wij daaraan iets willen doen, en daarom doen wij water in de wijn en vergeten de structuur die in Den Haag is afgesproken. Ik wil het niet op mijn geweten hebben dat ik een structuur heb afgesproken die nu al niet blijkt te werken.

Minister **De Boer**: Clandestien en een imago dat naar de knoppen gaat? Ik zie dat duidelijk anders. Ik zie dat partijen elkaar vinden op uitvoeringsniveau. Dat laten wij heel duidelijk zien in de structuur die wij nastreven. Wij zeggen: zij hebben elkaar nodig om een goede kwaliteit te leveren, zij moeten in de praktijk samenwerken, en dat zie je op dit niveau gebeuren, aan de hand van het vanmiddag door uzelf geleverde voorbeeld. Ik zie geen enkele aanleiding om het in elkaar te schuiven.

De heer **Bierman** (OSF): Het is natuurlijk in uw nieuwe structuur de taak niet van de machinist om

wanneer er een storing is in de wissel, uit de trein te stappen om daar wat aan te gaan doen. Het is minimaal zijn taak om dat te melden en de beheerder behoort er dan verder voor te zorgen dat het allemaal in orde komt. Daarom hebben we ook al die vertragingen. Dat men vervolgens zelf de verantwoordelijkheid neemt om dwars door de structuren heen er een mouw aan te passen, is iets geheel anders, maar dat is hier niet de discussie. De minister gaat dus eigenlijk de ondermijning van het systeem dat hij hier voorstelt, aanvoeren als argument om het door te voeren door te zeggen dat het personeel en de ambtenaren wel zo inventief zijn om het weer voor elkaar te krijgen. Ik ben er heel trots op en ook blij om dat zelf initiatief wordt genomen, maar dat neemt niet weg dat het tijd wordt om een structuur te maken die geolied gaat werken.

Minister **De Boer**: Ik heb eigenlijk niets toe te voegen aan hetgeen ik al over dit onderwerp gezegd heb. Het is ontzettend belangrijk in dit gehele verhaal om de reiziger centraal te zetten en dat er twee organisaties zijn op het uitvoeringsniveau die elkaar weten te vinden. Ik vind het juist een prachtig voorbeeld van iets waarbij mensen het belang van de reiziger centraal stellen en ze daarbij tevens flexibiliteit tonen. Ik zie dan ook geen enkele aanleiding om zaken in elkaar te schuiven.

Voorzitter. Veel fracties vragen zich af of het wel verstandig is geweest om de ontvlechtingsoperatie in 1995 in te zetten. De NS is in 1995 opgedeeld in infrabeheer en een vervoersbedrijf. De scheiding tussen vervoer en infrastructuur duurt tot op heden voort en blijft met deze wetvoorstellen dus ook bestaan. In de wetsvoorstellen wordt geen principiële keuze gemaakt voor scheiding van vervoer en infrastructuur. Er zijn nu twee missiegestuurde publieke vennootschappen die in kader- en toegangsovereenkomsten heldere afspraken maken om onder andere de infrastructuur en de exploitatie te optimaliseren. Er wordt wel een principiële keuze gemaakt om op dit moment geen reorganisatie in te zetten. De sector heeft wat mij betreft nu behoefte aan stabiliteit en niet aan een reorganisatie. Als het op een ander moment zo zou moeten zijn dat wij er anders over

denken, dan kunnen wij er, zoals in de wet verankerd, in 2006 op terugkomen. Het is nu van belang om de organisatie de tijd te gunnen om te laten zien dat het kan werken zoals nu wordt voorgestaan. Er moet de benodigde tijd en energie worden besteed aan de kerntaken. Enerzijds de zorg voor een maximaal beschikbare en benutte infrastructuur en anderzijds een efficiënt en betrouwbaar personenvervoer.

De heer Wolfson geeft aan dat er eigenlijk sprake zou moeten zijn van een hiërarchische relatie tussen vervoerder en beheerder als we de klantgerichtheid serieus nemen. Ik vermoed dat hij daarmee bedoelt dat de vervoerder de beheerder aanstuurt. Hij geeft daarbij ook aan dat een bedrijf over alle productiemiddelen zou moeten kunnen beschikken om te kunnen ondernemen en te innoveren. Ik meen dat het beeld van klantgerichtheid en aansturing van de beheerder op zichzelf juist is, maar ik ben tegelijkertijd van oordeel dat dat beeld in de wetgeving en de regelgeving is vormgegeven. Het uitgangspunt van de wetgeving is geweest: nu geen herstructurering van de bedrijven in de sector maar het zich concentreren op verbeteringen van de prestaties van het spoor. Ik ben er dan ook van overtuigd dat die prestaties verbeterd kunnen worden, ook met de twee staats-NV's. De heer Eversdijk heeft terecht benadrukt dat de relatie tussen vervoerder en beheerder de belangrijkste relatie is. Dat is het productieproces. Daaruit moet een goed product voor de klant voortkomen. De relatie krijgt vorm door de toegangsovereenkomst tussen vervoerder en beheerder. Daarin staan in ieder geval afspraken over de kwaliteit van de te leveren infrastructuur en de gebruiksvergoeding die de vervoerder daarvoor moet betalen. Dat is ingekaderd door de algemene maatregelen van bestuur. Conform de Europese richtlijn betaalt de vervoerder op termijn de marginale kosten van de infrastructuur. Op dit moment is dat nog een gedeelte van de kosten. Dit ondersteunt ook de zakelijke relatie waarin wederzijdse afspraken worden gemaakt. De vervoerder betaalt voor de infrastructuur en moet met materiaal rijden dat aan de afspraken voldoet. De beheerder dient de afgesproken kwaliteit te leveren. De vervoerder

De Boer

laat zich natuurlijk leiden door de vraag van de markt, dus door de klant. Vervoerder en beheerder bepalen samen hoe het beschikbare geld het meest efficiënt kan worden ingezet. Een goed voorbeeld daarvan is de wens van NS en ProRail om eerst maximaal te werken aan de betrouwbaarheid van infrastructuur en materieel. Hierdoor stijgt de punctualiteit en komt er meer capaciteit beschikbaar. Tevens is het een noodzakelijke voorwaarde voor groei in de toekomst. Hiervoor is een scala aan benuttingsmaatregelen beschikbaar voordat grootschalige nieuwbouw nodig is.

De heren Wolfson en Van den Berg geven aan dat bij de evaluatie in 2006 de managements-aanbesteding en de waardebepaling van het materieel helder moeten zijn. Ik deel die mening. Ik denk daarbij onder meer aan een constructie waarbij de productiemiddelen, waaronder het materieel, worden ondergebracht in een productiebedrijf met 100% aandeelhouderschap van de Staat. Deze managements-concessie is mogelijk, conform artikel 69b van de voorgestelde Concessiewet. Het exploitatierecht van het productiebedrijf wordt bij concessie verleend aan een ander moederbedrijf. Dit kan worden aanbesteed na 2015. De juridische vormgeving moet zeer precies gebeuren en deze wordt nu verder uitgewerkt. Daarbij wordt gezien of materieel in een dochterbedrijf moet worden ondergebracht – zoals de heer Wolfson vroeg – of dat toch het plaatsen van materieel en personeel in een enkel bedrijf beter werkt. Ik verwacht dat de basis hiervoor al in januari 2004 kan worden gelegd. Bij de evaluatie in 2006 kan dit systeem zonnig verder worden geoptimaliseerd.

De heer Van den Berg heeft gevraagd of er wel genoeg aandacht is voor de problemen die ontstaan door meer marktwerking op het spoor te introduceren. Natuurlijk was men zich destijds bewust van een aantal problemen. In de jaren negentig werden de keuzes voor meer marktwerking gemaakt. Op dat moment leken de voordelen groter dan de nadelen en de onzekerheden voor de zittende vervoerders die gepaard gaan met meer marktwerking. Marktwerking heeft ons ook een aantal belangrijke voordelen gebracht. Een aantal nieuwe vervoerders, zoals de goederenvervoerder en regionale vervoerders,

is togetreden tot de markt. Het goederenvervoer heeft ook een enorme efficiëncyslag gemaakt en de transparantie is toegenomen, vooral wat betreft het beheer van de infrastructuur. De voorliggende Concessiewet geeft invulling aan de marktordening. NSR krijgt een concessie voor het hoofdrailnet tot het jaar 2015. Regionale treindiensten worden gedecentraliseerd en aanbesteed.

De heer Van den Berg vroeg mij tevens of de overheid niet reactief is geweest. Voorzitter. De bemoeienis van de overheid is de laatste jaren steeds groter geworden. De aansturing is sterk verbeterd, maar dat heeft helaas niet kunnen voorkomen dat er thans problemen zijn met de betrouwbaarheid van het spoorstelsel. In de ons omliggende landen, zoals Engeland en Duitsland, zien wij vergelijkbare problemen ontstaan. Wij zijn dus niet uniek. Ook daar heeft men problemen met de kwaliteit van de infrastructuur. Hoe ontevreden wij ook zijn, in vergelijking met de ons omringende landen hebben wij een intensief benut spoorwegnet, met een relatief hoge betrouwbaarheid. Dat betekent niet dat wij nu maar rustig achterover moeten leunen. Nee, wij moeten maatregelen nemen en de juiste prioriteiten stellen. Wij moeten continu leren van de ervaring. Dit is een intensief proces, waar het ministerie ook aan meedoet.

De heer **Bierman** (OSF): Deze efficiëncyslag geldt toch niet voor de NS? Op een zeker moment zijn onrendabele lijnen afgestoten en er is een romp- of kernnet overgebleven van rendabele lijnen. Daarop wordt nu verlies geleden. Dat Syntus en NoordNed er nog iets aardigs van maken, is dus een efficiëncyslag die buiten de NS om wordt gemaakt. Zie ik dat goed of is er bij de NS ook een efficiëncyslag gemaakt?

Minister **De Boer**: Ik heb het niet over een efficiëncyslag bij de NS gehad. Ik sprak over andere efficiëncyslagen en die heb ik ook willen benoemen.

Voorzitter. De heer Eversdijk heeft gevraagd naar het regeringsstandpunt ten aanzien van het voorstel voor vrije toegang op de markt van personenvervoer in Europa. Zeer recent heeft het Europees Parlement een voorstel gedaan om voor personenvervoer op

het spoor vrije toegang te realiseren vanaf het jaar 2008. De lidstaten moeten zich hierover nog uitspreken. Het is onzeker of dit voorstel zal worden aangenomen en, zo ja, op welke termijn dat zal gebeuren en met welke aanpassingen. De Nederlandse inbreng in deze discussie is conform het voorliggende wetsvoorstel van de Concessiewet. Dat betekent ten eerste dat ingezet wordt op een systematiek van concessies, dus op tijdelijke monopolies voor personenvervoerders. Ten tweede zal worden bepleit het nationale buitenlandse personenvervoer tot 2015 niet aan concurrentie onderhevig te laten zijn. Na 2015 is concurrentie slechts een optie onder strikte voorwaarden, zoals in artikel 69c van de Concessiewet staat. Concurrentie om het hogesnelheidsvervoer is in Nederland reeds wel gerealiseerd. Het vervoer over de HSL-Zuid in Nederland en naar Brussel en Parijs is reeds openbaar aanbesteed. Een aanbesteding van gedecentraliseerde contractsectordiensten wordt mogelijk gemaakt met het wetsvoorstel. Momenteel zijn er al diverse vervoerders die delen van het spoornet bedienen. Wij hoorden daar zojuist al iets over.

De heer Terlouw vraagt of onderhoud voor nieuwe projecten gaat en wat ik vind van het beleid dat is gevoerd ten aanzien van dure projecten. Hij memoreerde de Betuwelijn en de HSL-Zuid. Daarnaast heeft hij gevraagd of de Waal misschien een alternatief is voor de Betuwelijn. Voldoende onderhoud gaat inderdaad voor uitbreiding van het net. Die keuze heb ik samen met mijn collega's in dit kabinet ook gemaakt op 7 maart. Het stopzetten van de in realisatie zijnde projecten zoals de HSL-Zuid en de Betuweroute betekent echter een kapitaalvernietiging van miljarden. Het kabinet heeft daarom op 7 maart besloten tot het uitstellen van projecten die nog niet in realisatie zijn en waarvan de start was voorzien in 2003. Het geld dat thans gereserveerd is voor de megaprojecten is naar de laatste inzichten echt nodig om deze projecten ook te kunnen afbouwen.

De situatie die ik heb aangetroffen, heb ik geanalyseerd op risico's. Ik ben daarbij tot de conclusie gekomen dat het stilleggen van de projecten Betuweroute en de HSL-Zuid, gezien de fase waarin de

De Boer

realisatie zich op dit moment bevindt, echt te veel kapitaalvernietiging zou betekenen. Afbouw heeft voordelen. Ten aanzien van de Betuweroute verwijs ik echter graag naar de zogenaamde rentabiliteitsbrief die recent met de Tweede Kamer is besproken. Ik heb daarbij aangegeven dat in de PKB geformuleerde doelstellingen op veel punten nog steeds actueel zijn. Tegen de achtergrond van een sterke groei van het internationale goederenvervoer versterkt de Betuweroute de internationale concurrentiepositie van het Rotterdamse havengebied en vermindert zij de toenemende belasting van de oost-westcorridor van het gemengde spoorwegnet. De Betuweroute speelt daarmee een belangrijke rol in het vervoer van gevaarlijke stoffen, die dan niet meer door woonkernen, maar via een separate lijn vanaf het Rotterdamse havengebied naar Duitsland vervoerd zullen worden. Het spoorvervoer bedient hierbij vele andere markten dan alleen de binnenvaart, en is sterk in droge bestemmingen op lange afstand en in die zin complementair.

De heer **Terlouw** (D66): Ik begrijp de overwegingen van de minister. Stillleggen, dat betekent nogal wat. De Tweede Kamer heeft een motie aangenomen dat het bedrijfsleven een bijdrage zou moeten leveren aan de exploitatietekorten. Het bedrijfsleven wordt gevraagd om een vervoersmodaliteit te kiezen die hen in een nadelige concurrentiepositie brengt ten opzichte van andere vervoerders die dat niet doen. Wat vindt de minister daarvan?

Minister **De Boer**: De minister vindt daar hetzelfde van als hij ervan vond in de Tweede Kamer. De motie werd overigens kamerbreed gesteund, om te voorzien in een aanvulling van de exploitatietekorten om daarmee de prijs van het gebruik van de Betuwelijn op een ander niveau te brengen. Het probleem waar je dan tegen aanloopt, is dat het toch een concurrerende spoorlijn is. Nu willen wij opeens met de Betuwelijn of een stuk infrastructuur geld verdienen, terwijl wij dat in het verleden niet zozeer hebben gedaan. Als wij hadden gezegd dat wij geld wilden verdienen met de aanleg van de Nieuwe Waterweg, kan ik zeggen dat het niet was gelukt. Als wij hadden gezegd dat wij geld wilden verdienen met de aanleg van de Noord-

zeesluizen in IJmuiden, was het ons niet gelukt. Dat geldt ook voor vele andere wegen en infrastructurele voorzieningen in dit land. Hier hebben wij het wel gedaan. Als je dat gaat doen, plaats je de gebruikers van de Betuweroute in een nadelige concurrentiepositie. Het is een kwestie van vraag en aanbod.

Ik kan mij voorstellen dat de heer Terlouw, met zijn binnenvaartverleden, zegt dat de Waal een bruikbaar alternatief is. Ik heb ook een binnenvaartverleden, dus ik kan mij daar iets bij voorstellen. Maar als ik visioenen krijg van een Betuwelijn van 160 km lengte waar geen treinen over rijden, moet ik zeggen dat die visioenen niet aantrekkelijk zijn. Ik heb in de Tweede Kamer betoogd dat bij de Betuwelijn het point of no return allang is bereikt. Rotterdam was een groot voorstander van de aanleg van de Betuweroute. Nu moeten wij zorgen dat de Betuweroute een succes wordt. Dat betekent dat er veel lading over moet, zodat de exploitatie sneller sluitend is.

De heer **Terlouw** (D66): Ik ben er zelf geen voorstander van, maar ik kan mij de argumentatie voorstellen. Maar dat je het bedrijfsleven vraagt om zichzelf in een slechte concurrentiepositie te brengen door bij te dragen aan exploitatietekorten, dat begrijp ik niet. Ik begrijp ook niet dat de Tweede Kamer dat unaniem heeft gesteund. Wij willen toch dat het Nederlands bedrijfsleven op gelijke voet met het buitenland kan concurreren?

Minister **De Boer**: De heer Terlouw vraagt mij te begrijpen wat de Tweede Kamer doet. Dat lukt vaak wel, maar soms niet. Op dit punt had ik daar ook moeite mee.

De heer Van der Lans en de heer Terlouw vroegen naar verdragingschade en het rapport van prof. Nieuwenhuizen. Zoals ik in mijn brief van 24 februari 2003 aan de voorzitter van de Tweede Kamer heb geschreven, zijn mijn collega van Justitie en ik van mening dat art. 8:108 BW niet hoeft te worden aangepast. Wij zullen dan ook geen stappen in die richting zetten. Er waren de volgende redenen om vervoerders uit te sluiten van aansprakelijkheid van verdragingschade in art. 8:108 BW. De oorzaken van de vertraging kunnen zeer divers zijn. Doordat de oorzaken van vertraging zeer uiteenlopen, zijn de

bewijsmogelijkheden voor de vertraging zowel voor de vervoerder als voor de passagier zeer beperkt. Gezien de voorgaande twee punten is het publiek vertrouwd met de opvatting dat het onaanvaardbaar is dat de vervoerder aansprakelijk is voor schade die wordt veroorzaakt door de vertraging.

Gelet op dit alles concluderen mijn collega van Justitie en ik dat de eerste twee redenen nog onverkort van kracht zijn en dat het vanwege velerlei complicaties niet of nauwelijks mogelijk is om een adequate, werkbare wettelijke regeling te treffen, dat de reiziger in de huidige situatie bij vertraging al een aantal mogelijkheden heeft om compensatie te zoeken, bijvoorbeeld geld terug bij vertraging van de NS, en dat het op dit moment noch nodig, noch verstandig is om art. 8:108 BW te wijzigen of te schrappen. Voor personenvervoer over zee en over binnenwateren is dezelfde regeling getroffen. Wij zijn vooralsnog niet van plan, stappen te ondernemen die leiden tot aanpassing van eerdergenoemd artikel.

De heer **Van der Lans** (GroenLinks): De minister heeft naar mijn betoog verwezen, maar ik heb die passage overgeslagen omdat ik deze brief niet kende. Ik ken de brief nu wel en ik ben geschrokken van de opmerking van de heer Terlouw die de brief al wel kende. Hij is er tevreden mee, maar ik ben er bepaald niet tevreden mee. De minister legt in overleg met de minister van Justitie het advies van prof. Nieuwenhuis en mr Siberg naast zich neer. Er is echter nog een belangrijker punt: aantoonbare schade die wat verder gaat dan de helft van het geld voor je kaartje of het hele bedrag van de NS terugkrijgen, bijvoorbeeld eventuele alternatieve onkosten of het rijtje wat daarbij meestal genoemd wordt. Dat is voor de reiziger een heel goed instrument om als stok te gebruiken om de vervoerder tot een zo groot mogelijke prestatie te brengen. Ik ken niet alle bijlagen, maar de minister komt wel wat makkelijk weg door te zeggen dat het heel erg gecompliceerd is en dat niet precies bekend is wie de schuldige is: de railinfrastructuur of de vervoerder. Daar is die rare splitsing weer! Is de minister het met mij eens dat het eigenlijk heel erg jammer is, omdat dit een van de weinige mogelijkheden is waarbij je de reiziger wel

De Boer

degeijk een stok geeft om de vervoerder te slaan op het moment dat die een aantoonbare wanprestatie levert? Dat zou best in alle redelijkheid ergens geregeld kunnen worden. Nu gooit de minister de deur dicht. Dat vind ik eigenlijk heel erg jammer, omdat hij ten opzichte van de reiziger toch al zo veel in het vage laat.

Minister **De Boer**: Voorzitter. De heer Van der Lans heeft de indruk dat wij veel in het vage laten in de richting van de reiziger. Ik benadruk dat dit niet bepaald de insteek is. Wij willen juist dat het voor de reiziger duidelijker wordt, wij willen dat de reiziger een beter product krijgt en dat is ook de inzet van het hele gebeuren. Zoals ik eerder al heb opgemerkt, is het heel belangrijk dat die reiziger juist centraal wordt gezet. Ook mevrouw Bierman heeft dat vanmiddag naar voren gebracht. Ik heb, wat dat betreft, al even aandacht besteed aan met name de treinreiziger. Nogmaals, de reiziger heeft in de huidige situatie bij vertraging al een aantal mogelijkheden. Hij kan bij een vertraging bijvoorbeeld geld terug eisen van de NS teneinde compensatie te zoeken. Dat ging in een veel breder spectrum. Ik heb gemeend om dat hier even neer te moeten zetten.

De heer Bierman heeft gevraagd of een vervoerder het materiaal helemaal op rijdt. Dat is niet het geval. Met de opzet van de Concessiewet wordt de continuïteit van het personenvervoer gewaarborgd. Dit is met name terug te vinden in artikel 43a als het gaat over de overdracht van de productiemiddelen. Het is voorts terug te vinden in artikel 69c waar het gaat om bijzondere bepalingen inzake de te verlenen concessies.

De heer **Bierman** (OSF): Dat is mij bekend. Het ging mij om de gevallen waarin wijzigingen in de kwaliteit van de infrastructuur worden doorgevoerd. Ik bedoel dus 24 of 25 kV of een nieuw seinstelsel waarbij het rollend materieel ingrijpend gewijzigd moet worden. Dat was even mijn punt. Het andere is mij duidelijk.

Minister **De Boer**: Ik begrijp de vraag nu beter. Ik heb vanavond al aangegeven dat ik tot 2015 geen wijzigingen daarin voorzie. Dat betekent dus dat dit niet aan de orde

zal zijn voor de lopende concessie die er zal komen tot het jaar 2015.

De heer Bierman heeft voorts gevraagd naar de mogelijkheden van concurrentie op de trein. Ik ben hem dankbaar voor de innovatieve gedachten die hij hier heeft laten horen. In andere kapitaalintensieve sectoren, zoals de telecom en de luchtvaart, zijn voorbeelden zichtbaar van soortgelijke vormen van niet-kapitaalintensieve service profiding en dienstverlening. Juist in deze activiteiten is marktwerking ontstaan. Ten aanzien van het spoorvervoer zijn evenwel geen voorbeelden verkend en is er ook spanning met de EU-richtlijnen 91/440/EEG en 2001/14/EG. Ik heb de Kamer hierover ook geïnformeerd in de nadere memorie van antwoord. Dat neemt niet weg dat ik bereid ben om te bezien in hoeverre de variant kan worden meegenomen, maar dan ook weer in de evaluatie van 2006 en de analyse naar alternatieve beheersvormen. Dat moet uiteraard gebeuren binnen de grenzen die de EU-regelgeving hiervoor stelt.

De heer Van den Berg heeft gevraagd hoe de verantwoordelijkheid voor het publiek belang ook in de toekomst handen en voeten krijgt. Deze wetgeving borgt voor het eerst publiekrechtelijk de verantwoordelijkheid van de minister voor de infrastructuur maar ook voor het vervoer. Door middel van concessiebeschikkingen met voorschriften laat hij de operationele uitvoering over aan de infrastructuurbeheerder en aan de NS. Hij ziet toe op de naleving daarvan. Het publiekrechtelijke instrumentarium staat hem daarbij ter beschikking. Daardoor kan hij ook ingrijpen als die afspraken niet worden nageleefd.

De heer Van den Berg vraagt of ik duidelijk kan maken dat door het verlenen van de private status aan de railinfrabeheerder het publieke karakter niet wordt aangetast. De uitvoering van overheidstaken zoals die zijn neergelegd in de Concessiewet en Spoorwegwet is publiekrechtelijk vormgegeven. Slechts de onderlinge verhouding tussen vervoerders en infrastructuurbeheerder is civielrechtelijk vormgegeven. Ook die relatie wordt ingekaderd door publiekrechtelijke randvoorwaarden.

Een volgende vraag van de heer Van den Berg is die naar de koppeling tussen het verkrijgen van een concessie en het verkrijgen van

infrastructuurcapaciteit. Uiteraard zal er in de vervoersconcessie geen vervoersdienst gevraagd worden die vanwege een gebrek aan capaciteit niet geleverd kan worden. De vervoerder maakt in de toegangs-overeenkomst met de infrastructuurbeheerder daarover afspraken. In de kaderovereenkomst kunnen langjarige afspraken worden gemaakt over de capaciteit. Indien zich een capaciteitsknelpunt voordoet, moet de Europese capaciteitsverdelingsprocedure worden gevolgd.

De heer Van der Lans vroeg of een provincie mag afzien van aanbesteding als zij er geen heil in ziet. Wat gebeurt er dan in die situatie? In principe mag een provincie dat niet. Artikel 60a stelt dat concessieverlening slechts plaatsvindt na aanbesteding. In het derde lid van dit artikel wordt geregeld dat bij algemene maatregel van bestuur uitzonderingen kunnen worden geregeld. Dit zal gebeuren bij wijziging van het Besluit personenvervoer 2000. Deze wijziging zal worden voorgehangen in het parlement, zodat er op dat moment ruimte is om daarover nadere discussie te voeren.

De heer **Van der Lans** (GroenLinks): Stel dat de provincie als concessieverlener voor een regionale lijn een pakket van eisen opstelt, waaraan vervolgens in de procedure niemand blijkt te kunnen voldoen. Gaat die aanbesteding dan door of niet? Is er ruimte om als een bepaalde basiskwaliteit niet door de markt geboden wordt, de zaak af te blazen? De minister stelt dat het in principe niet kan. Gaat het dan gewoon door?

Minister **De Boer**: Ik kom hier in tweede termijn nog iets specifiek op terug.

Vanmiddag is met nadruk het onderwerp van de sociale veiligheid aan de orde geweest. Hoe worden de aspecten van sociale veiligheid meegewogen in de concessieverlening? In de wetsvoorstellen heeft sociale veiligheid nadrukkelijk een plaats gekregen, zowel in de Concessiewet als in de Spoorwegwet. In de Concessiewet wordt de concessieverlener verplicht voorschriften aan de concessie te verbinden over dit onderwerp. Het is aan de bevoegde overheid om een weging toe te kennen aan deze

De Boer

aspecten. In de Spoorwegwet worden NS-stations en de beheerder verplicht een veilige toegang tot perrons en treinen te bieden. In het aanvalsplan sociale veiligheid, dat ik eind vorig jaar met de Tweede Kamer heb besproken, is de problematiek in een veel brede kader geplaatst. Daaruit volgen 22 nader gedefinieerde acties, die op dit moment specifiek worden uitgewerkt. Ten aanzien van het spoorvervoer gaat het om uitbreiding van het cameratoezicht op de stations, het schoonhouden van treinstations en fietsenstallingen, reisinformaties naar reizigers en personeel en afspraken van Verkeer en Waterstaat en NS met betrekking tot sociale veiligheid in de concessie. Daarnaast zijn er een aantal algemene acties waar NS in participeert, onder andere het nationaal veiligheidsarrangement, keurmerk veilige stations – daarbij heeft overigens het ministerie van BZK het voortouw – lokale veiligheidsarrangementen, de invoering van de chipkaart die daar een zeer belangrijke rol in zal kunnen spelen, het realiseren van een beheerste toegang tot stations, zodat in feite naar een gesloten systeem toe wordt gegaan, wat ook heel veel zal doen voor de sociale veiligheid in de omgeving, een uitbreiding van de spoorwegpolitie en een handreiking voor de concessieverlening.

De heer Van der Lans vroeg of in de concessie als voorwaarde zou moeten worden gesteld dat er tenminste één conducteur in de trein is, ook bij de regionale treindiensten. Het is aan de bevoegde overheid om te bepalen, of conducteurs al dan niet vereist zijn. Het wetsvoorstel Concessiewet bevat hierover geen voorschriften. Reden hiervoor is dat de decentralisatie van bevoegdheden ook met zich meebrengt, dat de decentrale overheden hier hun eigen beleid moeten kunnen inkleuren.

De heer Eversdijk vroeg naar de stand van zaken met extra capaciteit van de spoorwegpolitie. Ik onderschrijf de noodzaak van uitbreiding van de spoorwegpolitie, om de sociale onveiligheid op het spoor terug te dringen. Samen met mijn collega's van Justitie en van BZK heb ik overleg gevoerd, waarbij ook gekeken is naar de voor dit kabinet beschikbare middelen. De resultaten van dat overleg zijn opgenomen in het sociaal plan veiligheid openbaar vervoer. In dit plan is voorzien in uitbreiding van de spoorwegpolitie

met drie extra teams van 17 fte's per team. Medio 2003 zullen die teams ook operationeel zijn. Naast uitbreiding van de spoorwegpolitie is ook inzet vanuit de regiopolitie aan de orde. In het kader van lokaal af te sluiten veiligheidsarrangementen – dit is eveneens onderdeel van het eerder genoemde aanvalsplan – zal dan ook worden aangegeven welke inzet vanuit de regiopolitie op de stations en vanuit de spoorwegpolitie in de treinen verwacht kan worden. Het worden er dus 51 en geen 200. De prioriteit is gesteld en gelet op de beperkt beschikbare extra middelen voor extra veiligheid in het algemeen en voor alle politiekorpsen meer in het bijzonder is dat op dit moment het maximaal haalbare.

Mevrouw Bierman is ingegaan op het systeem dat Railverkeersleiding ontwikkelt voor het monitoren van verstoringen en vertraagde treinen. Met haar deel ik de mening dat een dergelijk systeem er niet in eerste instantie voor is om de schuldvraag te kunnen beantwoorden, maar om gaandeweg tot een optimalisatie van het spoorstelsel te kunnen komen. Het monitoringsysteem is opgezet en bedoeld als een managementstelsel voor de betrokken spoorwegorganisaties, zowel de beheerder als de vervoerders. Het levert de informatie op basis waarvan zij gericht acties kunnen inzetten die leiden tot het voorkomen van storingen, het verkorten van de hersteltijd en/of het beperken van een sneeuwbaaleffect van een verstoring op de treindienst. Als er ergens iets gebeurt, heeft dat nu vaak een olievlekwerking over het land, en met het nieuwe systeem kan dat goed gemonitord worden.

Het ontwikkelen van een dergelijk systeem is een verbetertraject op zichzelf. Het aantal vertraagde treinen wordt reeds nauwkeurig geregistreerd. De achtereenvolgens te maken verbeteringsstapen zijn het automatiseren van de storingsregistratie, maar ook een verbeterde toewijzing van de oorzaak, de link tussen de storing en de eerste trein die daardoor vertraagd wordt, en vervolgens weer de link met de secundair vertraagde treinen.

De voorzitter: Ik dank u voor uw uitvoerige beantwoording. Ik zeg dat ook aan het adres van degenen die nog in tweede termijn het woord zullen voeren, omdat u met uw

beantwoording in de eerste termijn bijna net zoveel tijd hebt gebruikt als de Kamer in eerste termijn. Daarnaast feliciteer ik u van harte met uw eerste optreden als minister van Verkeer en Waterstaat in dit huis.

□

De heer **Wolfson** (PvdA): Voorzitter. Ik ben de minister erkentelijk voor de vele en vaak ook zeer bevredigende antwoorden die hij in eerste termijn heeft willen geven, ook op vragen die ik had gesteld, en dat ongeacht het feit dat ik had verzuimd hem welkom te heten in dit huis, hoewel ik dat als eerste spreker vanmiddag natuurlijk had moeten doen. Mijn lamlendige excuus is dat de minister ons al zo vertrouwd was geworden uit het overleg in de commissie dat het niet meer tot mij was doorgedrongen dat hij voor het eerst in deze zaal kwam.

Ik had een aantal specifieke vragen gesteld over beveiliging en stroomsterkte. Ik ben aangenaam verrast door de verzekering van de minister dat wij met de huidige technologie het jaar 2015 zullen halen. Dat haalt een akelige haar uit de soep in de concessieverlening die er zou zijn als tijdens zo'n eerste periode al van technologie zou moeten worden veranderd. Blijft natuurlijk de vraag wat de langetermijnvisie daarop is. Krijgen wij die wijziging dan in de periode daarna? Er kan immers niet eindelijk worden doorgegaan met het bijplaatsen van transformatorhuizen en zo. Ik zal de minister nu niet vervolgen met deze kwestie, omdat die erg ver in de toekomst ligt.

Wij hebben ook gedachten uitgewisseld over een meerjarig herstelplan dat er bij de volgende begroting zou komen. Het lijkt mij dat dit de plaats kan zijn waar aandacht kan worden besteed aan de technologie van de toekomst. Ik zou dat op prijs stellen. Ik zou het ook op prijs stellen als wij tegen die tijd ook de kosten-batenanalyses waarnaar ik vroeg en die volgens de minister beschikbaar zijn, zouden mogen ontvangen, zodat wij ons een duidelijker beeld kunnen vormen van wat dit allemaal inhoudt. Dat kan de mondelinge behandeling dan ten goede komen, denk ik.

De hoofdmoot van mijn interventie in eerste termijn werd gevormd door een aantal fundamentele vragen, in de eerste plaats over het meerjarig

Wolfson

herstelperspectief, maar daarnaast ook over de structuur van de onderneming in de toekomst en de alternatieven voor de concessieverlening. Ik heb toen al een motie aangekondigd. Ik heb goed geluisterd naar wat de minister daarover te zeggen had. Ik kan 's ministers gedachte steunen dat hij het huidige model waarmee hij nu is vertrokken een kans wil geven en eerst wil beproeven. Anders heeft hij ook niets te evalueren. Dat is een legitieme houding. Ik heb anderzijds sterk de behoefte om vanuit deze Kamer uit te drukken dat het evenzeer van belang is dat wij meteen beginnen met het nader doordenken van alternatieven. Doen wij dat niet, dan zijn wij te laat. Daarom hecht ik er toch aan de motie in te dienen die ik u nu zal overhandigen, voorzitter.

Motie

De **voorzitter**: Door de leden Wolfson, Eversdijk, Terlouw, Van den Berg, Van der Lans, Bierman-Beukema toe Water, Bierman en Van Vugt wordt de volgende motie voorgesteld:

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat er onvoldoende duidelijkheid bestaat over de aard en de omvang van achterstanden in het onderhoud van infrastructuur en rollend materieel, en dat naast een grotere punctualiteit en een grotere kans op een zitplaats ook een duidelijk perspectief op meer veiligheid op stations en in treinen geboden is om de gunst van de reiziger te behouden;

overwegende dat de bestaande scheiding in het beheer van infrastructuur en exploitatie niet de enige modaliteit is waarmee kan worden voldaan aan Europese regelgeving;

overwegende dat de waardebeoordeling ten behoeve van een overdracht van rollend materieel bij een wisseling van een concessie op grote moeilijkheden kan stuiten;

van oordeel dat een herstel van de van oudsher goede reputatie van het Nederlandse personenvervoer per

trein gebaat zal zijn bij een spoedige reductie van de ter zake van het bovenstaande nog resterende onzekerheden;

verzoekt de regering om

1. in de begroting van Verkeer en Waterstaat voor het jaar 2004 een meerjarig herstelplan te ontwikkelen voor het achterstallig onderhoud aan infrastructuur en rollend materieel en voor een sociaal veiligheidsbeleid op de stations en in de treinen;

2. bij de evaluatie van de Spoorwegwet als voorzien in 2006 een nota aan te bieden over het voor en tegen van alternatieve beheersvormen, waaronder tenminste:

- concessieverlening aan een holdingconstructie waarin infrastructuur en exploitatie weer bijeen zijn gebracht, zoals mogelijk gemaakt in de vierde nota van wijziging van de Spoorwegwet;

- een beperking tot een managementconcessie aan een missiegestuurde publieke onderneming, zonder overdracht van rollend materieel, al dan niet met mogelijkheden voor concurrentie "op de trein". Daarbij zou de figuur moeten worden uitgewerkt van de publieke structuur-NV sui generis, waarin het "belang van de onderneming" in de statuten is omschreven in termen van de gewenste mengvorm van publieke en bedrijfseconomische belangen; en

- nieuwe wetsvoorstellen voortvloeiend uit de voor 2006 voorziene wetsevaluatie en de bovenbedoelde nota nog in de loop van 2006 aan de Staten-Generaal aan te bieden,

en gaat over tot de orde van de dag.

Zij krijgt nr. 145f (27482, 27216).

De heer **Wolfson** (PvdA): Dit was een hele lap. Ik probeer dat goed te maken door een heel korte toelichting. In wezen heb ik deze motie namelijk in eerste termijn al toegelicht, want toen was ik er al zwanger van. De motie is ondertekend door alle woordvoerders in dit debat. Ik ben blij dat de minister met ons van oordeel is dat bij de volgende begroting een deugdelijk, meerjarig herstelplan moet worden ingediend. Desondanks handhaaf ik dat element in de motie. Weliswaar zijn over bijvoorbeeld het sociale-veiligheidsbeleid interessante gegevens genoemd over dit jaar – ik meen mij te herinneren dat driemaal

zeventien is gezegd – maar daarmee is het probleem niet opgelost. Ik heb dringend behoefte aan een lange-termijnvisie op het terugbrengen van het vertrouwen in het spoor.

Meer moeilijkheden heb ik met de reactie van de minister op onze gedachte om te onderzoeken of de holdingconstructie niet weer moet worden ingevoerd. De bewindsman heeft met vuur verdedigd dat wij het huidige model een kans moeten geven. Hij heeft dat zo sterk gedaan, dat hij op een gegeven moment zei geen enkele aanleiding te hebben om nu over iets anders te denken. Maar de minister in het volgende kabinet heeft daarvoor misschien wel aanleiding. Daarom moet ook herinvoering van de holdingconstructie grondig zijn voorbereid, anders staan wij weer voor nieuwe vragen op het moment dat wij de afweging moeten maken. Het huiswerk moet gewoon worden gedaan. Dat geldt ook voor de overige elementen van de motie. Ik hoop dat de minister haar niet opvat als een te kritische noot bij zijn beleid, maar als een ondersteuning van zijn intenties. Willen wij de evaluatie in 2006 naar behoren kunnen vervullen, dan moeten wij ook alternatieve inzichten grondig hebben doorgespit. Als de minister de evaluatie van de huidige opzet wil spiegelen aan andere mogelijkheden, moet dat ook daadwerkelijk kunnen gebeuren.

□

De heer **Eversdijk** (CDA): Voorzitter. Ik dank de minister voor zijn antwoorden. Binnen de kaders waarin hij momenteel moet opereren, namelijk zijn positie en de periode waarin wij ons bevinden, is hij in onze richting zo veel mogelijk tot het maximale gegaan. De Handelingen worden gedrukt en kunnen daarvoor iedere keer als getuige worden opgeroepen. De heer Wolfson heeft de motie ook namens mijn fractie ingediend. Er is heel duidelijk in gesteld wat wij verwachten van de evaluatie.

De minister is uitvoerig ingegaan op de sociale veiligheid. Daarover ben ik zeer tevreden. Ik heb een heel concrete vraag gesteld over 200 man spoorwegpolitie. Kan hij daarover alsnog iets zeggen? Hoewel over de beheersvorm voldoende in de motie staat, merk ik er nog iets over op. Ik hoop dat ProRail en de vervoerder in

Eversdijk

de Handelingen lezen dat wij onze aarzelingen hebben. Zij moeten goed weten dat als zij met elkaar niet of niet voldoende bereiken of niet voldoende efficiënt zijn, de holding dan in ieder geval blijft bestaan.

De minister heeft gelijk dat het aan de Tweede Kamer is om de procedure inzake de grote projecten op gang te brengen. Een besluit daartoe komt natuurlijk ook in deze Kamer terecht. Ik vraag mijn geestverwanten aan de overzijde om nadrukkelijk te bekijken of de procedure voor dit onderwerp kan gelden. Ik roep mijn collega's op dat ook te doen. Ik heb namelijk geen tegenwerpingen gehoord over de procedure. Daarmee zouden beide Kamers voortdurend de vinger aan de pols kunnen houden. Over het standpunt van de minister inzake Brussel ben ik tevreden. Van de cijfers 1 mld euro plus 1,3 mld euro schrik je toch wel weer even, als je ze zo maar bloot op tafel krijgt, maar ze zijn in ieder geval helder. Ook met het antwoord over de basiskwaliteit ben ik zeer tevreden.

Ten slotte kan ik het niet laten om met een kleine knipoog naar de heer Terlouw nog te zeggen dat ik ooit in een vroegere functie uitgeroepen heb: "Wie legt er nu een Betuwelijn aan langs de beste vaarweg van Europa?" Ik was in die periode een roepende in de woestijn. Nu zegt de Tweede Kamer dat het bedrijfsleven moet betalen, maar mijn probleem is bij zo'n uitspraak altijd dat ik niet weet wat "het bedrijfsleven" is. Ik ontmoet het bedrijfsleven namelijk nooit. Ik hoor nooit: "Wij zijn het bedrijfsleven en wij betalen."

□

De heer **Terlouw** (D66): Mijnheer de voorzitter. Ik kan mij in de geest wat de heer Eversdijk zojuist zei, goed vinden in de benadering van de minister en in zijn reactie op de benadering die deze Kamer heeft gekozen. Dit betekent dat ik niet geloof dat wij, als deze wetsvoorstellen zijn aangenomen, de gewenste eindsituatie hebben bereikt, maar dat ik na wat er zich heeft voorgedaan, wel denk dat deze weg begaanbaar is. In de jaren tachtig begon in Europa de gedachte terrein te winnen dat er in het verkeer en het vervoer meer liberalisering zou moeten ontstaan en dat met name de spoorwegen daarbij te kort schoten. Die moesten maar eens

leren om te concurreren. En hoe kun je concurreren? Door verschillende vervoerders van hetzelfde net gebruik te laten maken. Dus moest er een scheiding tussen beheer en vervoer worden aangebracht. Dit gebeurde in verschillende landen ook, zoals in Japan en Zweden. Maar door de typische situatie in Nederland, met het drukst gebruikte net, bleek het hier eigenlijk niet te werken. Intussen was wel de scheiding in gang gezet en in 1995 heeft die ook haar beslag gekregen.

Achteraf is het de vraag of dit wel zo'n goede beslissing was. Ik geloof niet dat wij ons dit zozeer moeten verwijten, want het was de trend, de teneur, het was wat de Europese Commissie graag zag. Maar als het niet zo goed functioneert, moet je misschien van lieverlee weer op je schreden terugkeren. Je hoeft niet naar precies dezelfde situatie terug te gaan, maar wel zo ongeveer. Ik hoor de minister met vuur verdedigen – ik denk dat dit nu ook zijn rol is – dat de scheiding van beheer en vervoer goed is, maar vervolgens voert hij talloze argumenten aan om aan te tonen dat er vooral samengewerkt moet worden. En op onze vragen waarom die scheiding dan nodig was, is het antwoord wat minder helder. Die scheiding is er nu eenmaal en dus moet je zo goed mogelijk samenwerken. Maar in de motie van de heer Wolfson staat dat je ook moet durven bekijken of je niet in de richting van een holding zou moeten gaan, waarbij de twee weer in één hand komen. Dit zou ik mij zeer goed kunnen voorstellen.

Over de concessie hebben wij in dit debat eigenlijk niet zoveel gesproken. Ik moet eerlijk zeggen dat ik het helemaal niet voor me zie dat in 2015 de concessie aan een ander verleend zal worden. Moet ik mij dan voorstellen dat de Deutsche Bundesbahn langskomt om te zeggen dat men het beter kan, zodat de concessie aan hen wordt verstrekt? Dan hebben wij toch allang vastgesteld dat bijvoorbeeld het management niet deugt? Dat is dan toch allang vervangen, dan hebben wij er toch allang voor gezorgd dat ProRail wél goed functioneert? Dan gaan wij toch niet over tot een enorme operatie om het materieel en het personeel over te dragen aan een nieuwe concessionaris? Ik denk dat niet gek veel mensen erin geloven dat dit werkelijk zal gebeuren. En dus denk ik dat de

zinsnede in de motie van de heer Wolfson, mede door ons ondertekend, dat je je moet beperken tot het verlenen van een managementconcessie aan een missiegestuurde publieke onderneming, heel realistisch is, dat zoiets te zijner tijd misschien veel beter functioneert. Maar je moet wel onder ogen zien dat er, als niemand echt gelooft dat die concessie naar een ander zal kunnen gaan, daar ook geen dreiging van uitgaat. Je moet dat dus in de gaten houden. Als je een voortschrijdend oordeel velt over hoe de spoorwegen nu functioneren, moet je erop bedacht zijn dat dit misschien niet de beoogde stok achter de deur is en dat je er met andere middelen, bijvoorbeeld door vervanging van het management, greep op moet houden. Ik geloof echter dat de minister de weg die op dit moment geëigend en begaanbaar is, bewandelt.

□

De heer **Van den Berg** (SGP): Voorzitter. Ik zeg de minister hartelijk dank voor de beantwoording van de vragen die door mij namens beide fracties zijn gesteld en ook voor het op een rijtje zetten van een aantal zaken, zodat het nog eens helder in beeld komt waarover wij vanavond, hopelijk tot slot, met elkaar praten.

Onze fracties begrijpen goed dat allerlei onduidelijkheden en onrust op dit moment weer grote gevolgen kunnen hebben voor het functioneren van de spoormarkt. Daar zijn wij in het verleden mee geconfronteerd en dat moeten wij niet meer hebben. Als je op dit moment weer een hele discussie openbreekt over bijvoorbeeld een structuurverandering, zal dat niet alleen veel onrust geven maar ook forse inspanningen vergen en veel energie opeisen van de verschillende spoorpartijen. Dat is dan energie die wij op dit moment niet kunnen missen omdat die energie gebruikt moet worden voor het verbeteren van de kwaliteit van de dienstverlening aan de klant. Ik denk dat dit de goede inzet moet zijn. De beantwoording van de minister nog eens wegend, denk ik dat voor dit moment de wetsvoorstellen als werkbaar beoordeeld kunnen worden. Als je die conclusie trekt, vind ik dat je ook vanuit onze optiek vóór moet zijn.

Wij hebben nog wat gefilosofeerd met elkaar – het is goed om dat

Van den Berg

iedere keer weer te doen – over marktfalen en over overheidsfalen. Dat laatste moet je ook nadrukkelijk iedere keer in beeld brengen, in die zin dat je niet eenzijdig naar de andere partijen wijst. Het is goed om te zeggen dat wij het misschien wat anders hadden moeten inschatten. Hoe dan ook, dat komt de helderheid ten goede.

Ik ben voorts dankbaar voor de beantwoording van de vragen die ik over de Concessiewet personenvervoer per trein heb gesteld. Dat is ook goed uit het oogpunt van een stukje wetsgeschiedenis, want het staat nu in de Handelingen.

Ik blijf volop achter de motie staan, omdat het belangrijk is om voor de nabije en de verdere toekomst helder te hebben waar wij voor gaan in dit land. Willen wij het openbaar vervoer, ook per trein, optimaliseren, dan zal er nog heel wat moeten gebeuren. Wij zullen dan goed moeten nadenken en moeten worstelen om eruit te komen. Daar is de motie, denk ik, een goede aanzet toe.

Voorzitter. Ik hoop het nog mee te maken in Den Haag dat, op het station aangekomen zijnde, er de mededeling komt: er rijden vandaag geen bussen tussen Rotterdam en Utrecht, maar de NS zet treinen in!

□

De heer **Van der Lans** (GroenLinks): Mijnheer de voorzitter. Ook ik zeg de minister dank voor zijn maiden-speech. Als hij deel gaat uitmaken van een komend kabinet – het zal geen geheim zijn dat wij dat kabinet niet zien zitten – mag ik hopen dat hij terugkomt als minister van Verkeer en Waterstaat. Dat scheelt namelijk een enorme overdracht van dossiers en wij zijn nu toch in gesprek met elkaar gegaan over een onderwerp dat ook de komende jaren nog veelvuldig op de agenda zal komen. Het is dan wel zo handig om dat te doen met een minister die er in zijn beantwoording blijk van geeft dat hij hart voor het spoor heeft. Daarmee heb ik tevens het meest positieve punt van mijn beoordeling van zijn eerste termijn genoemd. Ik wil nu nog heel veel vragen aan de orde stellen. Ik herinner aan mijn opmerking in eerste termijn over de trein met containers. Die containers waren niet gevuld en ons ging het erom of met het antwoord van de minister die wel gevuld konden

worden. Ik ben niet echt tevreden. Ik heb in een interruptie gesproken over de basiskwaliteit. Dat is een begrip dat voortdurend in de discussie terugkomt. Ik heb die basiskwaliteit willen vergelijken met de staat van het spoor en het achterstallig onderhoud. Mijn grote vrees is namelijk dat wij de komende jaren alles zullen moeten doen om dat achterstallige onderhoud weg te werken. Die vrees is overigens door meerderen hier geuit. Voor het wegwerken van het achterstallige onderhoud zijn miljarden nodig. Het kabinet waarvan deze minister wellicht deel gaat uitmaken, gaat heel veel doen, maar ik verwacht niet dat die miljarden er komen. Daarom zal het de komende jaren behelpen worden. Daarom heb ik een vraag. Als de minister voortdurend met achterstand heeft te maken en dus met een niet-ideale situatie, wat kan hij dan nog doen om tot die basiskwaliteit te komen? Die zal altijd anders zijn dan je gewent had.

Dat brengt bij tot de vraag: wat kunnen wij in 2006 eigenlijk evalueren? Ik verwacht dat we dan wanhopig geprobeerd hebben het achterstallig onderhoud in te lopen, maar dat we daar dan nog niet in geslaagd zijn vanwege het gebrek aan financiën. De minister zegt dat met de concessies die vanaf 2004 verleend worden, zeer concrete afspraken worden gemaakt. Wij weten dat die afspraken niet de output, de prestaties betreffen. Daarover kan dan nog niet gesproken worden. Wat kan dan wel concreet afgesproken worden naast het gezamenlijk door alle partijen uiten van de wens om alles beter te doen? Dat is mij niet helemaal duidelijk. Het lijkt mij van belang daarvan een indicatie te krijgen. Welke concrete afspraken zullen in 2004 met de concessies gemaakt kunnen worden? Ik zou het niet weten en het zou goed zijn als de minister daarover meer helderheid verschafte.

Mijn grootste punt van zorg betreft toch de scheiding tussen de vervoerders en de railinfrabeheerder. De minister zegt dat het systeem een kans moet krijgen. Dan kunnen wij zien of het werkt. Als het niet werkt is wellicht een andere mogelijkheid aan de orde. Mijn grote angst is evenwel dat op een essentieel punt een weeffout wordt gemaakt en dat wij een aantal jaren met een onmogelijk probleem zitten.

Ik kom nog even terug op de chaos die gisteren tussen Rotterdam en Dordrecht heerste. Ik heb er nog niet alles over gezegd, maar ik weet er ook niet alles van. Mij is hierover het volgende verteld. Op het moment waarop zo'n storing zich voordoet, moeten de verschillende instanties met elkaar in overleg treden. Zij gaan dus tegelijk op de verschillende lokaties bellen. Wat is dan het gevolg? Iedereen is in gesprek. Dat is nu een simpel voorbeeld van een manier waarop iets kan misgaan. Als je NS, ProRail verkeersleiding en andere instanties afzonderlijke verantwoordelijkheden geeft, heb je communicatie nodig. De organisatie opereert dan namelijk niet meer centraal, maar decentraal. Als echter iedereen gaat bellen, kun je elkaar niet bereiken en dat kan zorgen voor vertraging bij het oplossen van dit soort verstoringen. Deze organisatorische opzet kent volgens mij dan ook een essentiële weeffout. Mijn vraag aan de minister is nu of hij bij een dergelijke verstoring kan corrigeren. Het gaat hierbij niet om een seintje van de verkeersleiding links of rechts, maar om een knooppunt in het overleg. Als zich dat in de komende jaren voordoet, kunnen wij eigenlijk niet corrigeren. Ik vind zo'n opzet daarom niet verstandig en ik meen dat het altijd beter is ten halve te keren dan ten hele te dwalen.

Het punt van de aansprakelijkheid zal ongetwijfeld nog terugkomen. Ik vind het jammer dat de minister daar niet verder gaat en niet wat meer meedenkt met het advies dat op tafel ligt. Wat nu bij de vervoerder te halen valt, is natuurlijk heel beperkt. Je zou de reiziger wat beter kunnen toerusten.

De vraag die de minister in de tweede termijn zal beantwoorden, gaat over de regionale aanbesteding, met de provincie als concessieverlener. Het lijkt mij een logische gedachte dat het mis kan gaan, en dat een provincie een pakket van eisen op tafel legt waaraan de aanbieders niet kunnen voldoen. Als je de basiskwaliteit gerealiseerd wilt zien, is dat een mogelijkheid. De vraag is dan, wat er gebeurt. Moet het dan toch doorgaan? Dat betekent dat in het proces van onderhandelen, wat dan plaatsvindt, een soort kostenrationaliteit optreedt, en dan moet je concessies doen, bijvoorbeeld op het terrein van de sociale veiligheid. Ik heb vragen gesteld over

Van der Lans

de conducteur op de trein, die je zou kunnen zien als een soort basisvoorwaarde. Van dit concrete voorbeeld vraag ik mij af, waarom dat zou moeten worden opgeofferd aan het feit dat alleen regionale overheden daarover kunnen praten. Je zou kunnen zeggen: wij vinden dat een zekere dienstverlening op de treinen noodzakelijk is. Dat hoort bij het pakket van eisen, dat regionaal naar voren moet worden gebracht. Waarom zeg ik dat? Omdat dit soort punten in het proces waarin kostenrationaliteit overheerst, het eerste sneuvelt. Dus moet je die publiek borgen, door het benoemen van een aantal basiskwaliteitseisen op het terrein van de sociale veiligheid. Ik noem als voorbeeld de mening dat treinen in Nederland altijd bemenst moeten zijn.

De minister is niet ingegaan op vraag, waarom wij zo nodig als eerste moeten besluiten over de richtlijnen van de Europese Unie. Ik wil dat punt toch graag aan de orde stellen.

Ik kom toe aan mijn eindoverweging. Wij hebben met genoeg van de motie van de heer Wolfson ondertekend, zij het dat de motie in onze ogen vergaand is. Zij zegt namelijk dat wij nu niet kunnen beslissen, omdat wij onvoldoende gegevens in handen hebben, waardoor wij een sprong in het duister maken. De meeste collega's gaan uit van het motto "God zegene de greep". In 2006 worden dan definitief knopen doorgehakt. Ik geloof niet dat mijn fractie zover wil gaan. Het kwartje valt bij ons de andere kant op. Zeker de splitsing tussen de railinfrastructuurbeheerders en de vervoerders is kwetsief en niet verstandig. Verder is het de vraag of wij nu, gezien de staat van het spoor en het onvermogen om dat op korte termijn in te lopen, in de situatie verkeren om deze grote wetten aan te nemen. Wij zullen dan ook geen steun geven aan de wetsvoorstellen.

□

Mevrouw **Bierman-Beukema toe Water** (VVD): Voorzitter. Ik dank de minister voor zijn uitgebreide reactie. Na alles wat er de afgelopen tijd schriftelijk en mondeling gewisseld is, geeft mijn fractie het voordeel van de twijfel aan de voorliggende voorstellen. Het voordeel is er vooral voor de partijen omdat ze verder aan

de slag kunnen gaan op de reeds eerder ingezette weg, maar dan nu wettelijk geregeld. De twijfel is erin gelegen dat wij ons afvragen of het allemaal zal gaan werken zoals in theorie voorzien. De minister zelf heeft erop gewezen dat hij niet kan voorspellen of de in beginsel gelijkwaardige partners ook effectief gaan samenwerken en of de beheersvorm in de praktijk zal voldoen. Wij hebben hem op dat punt dan ook geen garantie gevraagd, want dat lijkt ons zinloos.

Duidelijk is dat er veel werk te doen is, in de eerste plaats bij de uitvoeringsorganisaties. Op veel vragen die essentieel zijn voor een effectieve en efficiënte bedrijfsvoering ontbreekt op dit moment nog het antwoord. Ook van de zijde van het departement moet nog veel huiswerk worden gedaan. Daartoe strekt ook de motie van de heer Wolfson die wij van harte ondersteunen. Het departement moet de komende drie jaar goed benutten om een aantal zaken op de rails te zetten opdat wij in 2006 tot effectieve besluitvorming kunnen komen.

Ik onderstreep de opmerking van de minister dat de prestaties van de sector in Nederland internationaal gezien niet zo slecht zijn als wij onszelf nationaal wel eens willen aanpraten. We zijn in Nederland meesters in het onszelf de modder en de puree in praten. Zo verschrikkelijk als het lijkt te zijn, vooral als je mensen hoort die nooit of zelden de trein gebruiken, is het in werkelijkheid niet. Dus laten wij dat goed voor ogen houden.

□

De heer **Bierman** (OSF): Voorzitter. Ik dank de minister voor de beantwoording van de vragen. Ook via interrupties is een heleboel duidelijker geworden. De minister is van de LPF, daarvoor kwam hij van de VVD. Hij had ook moeite om die overstap te maken. Bij de LPF denk ik aan nieuwe politiek en het aangaan van uitdagingen en bij de VVD denk ik aan concurrentie en liberalisatie. Als ik hier in het debat te maken krijg met rust en herstel dan moet ik zeggen: hier spoort iets niet.

Ik wil de minister vooral bedanken voor de duidelijkheid waar het gaat om het zijnerzijds in kaart brengen van de achterstanden waarop gerekend moet worden. Vanuit de sector is niet altijd even duidelijk

naar voren gekomen welke moeilijkheden wij mogelijk zouden kunnen gaan ondervinden. Dat hij niet is ingegaan op mijn opmerking over de kwartierdienst waaruit naar mijn mening de slijtage is voortgekomen om de treinpaden dicht te rijden zodat Lovers er niet tussen kon komen, laat ik maar voor wat het is, maar de slijtage is in ieder geval een feit en die is veroorzaakt door de kwartierdienst.

Mijn volgende punt is dat ik op zichzelf wel het voordeel van de twijfel zou willen geven aan de voorliggende voorstellen, ware het niet dat ik die twijfel niet meer heb. Dit debat heeft mij ervan overtuigd dat wij hier niet in moeten stappen. De scheiding tussen infrastructuur en vervoer leidt tot niets. Het is een overbodig en kunstmatig onderscheid, waarbij het aan de vindingrijkheid van het personeel ter plaatse overgelaten moet worden om de problemen op te lossen. Ik kan daar niet in meegaan.

Dat is jammer, maar het komt vooral omdat ik wat langer heb nagedacht over hoe het dan wel zou moeten. Ik meen met recht te kunnen zeggen dat er een oplossing is, namelijk concurrentie op de trein. Ik adviseer de minister om het geheel in één hand houden en het product vooral eenvoudig te houden. Dan kan gewerkt worden aan concurrentie op de vloer van de trein.

Ik kan mij voorstellen dat deze bewindsman – zoals gezegd: vroeger was hij lid van de VVD, maar nu van de LPF – voorop wil lopen. Dit is enerzijds een nadeel, omdat je je niet kunt spiegelen aan anderen, met verdergaande ervaringen. Anderzijds is het een voordeel omdat het een experiment betreft. Ik suggereer om de Europese commissaris eerst voor te leggen dat ons een scheiding is opgelegd, maar daarbij te vermelden dat toen het scenario van Bierman nog niet bekend was. In Europa had men nog niet gehoord van concurrentie op de trein. Het is op zichzelf geen schande om te kiezen voor een experimentele aanpak. Voor ons land is het beste concept om concurrentie op de trein toe te passen. Tot zover kan de innovatie gaan. Vervolgens kan de commissaris om toestemming hiervoor worden gevraagd.

Als de minister mij dat toezegt, ben ik in ieder geval meer gerustgesteld. Het signaal moet worden afgegeven dat deze scheiding niet de richting is die wij op moeten gaan. Ik

Bierman

kan daar dan ook niet voor stemmen. Evenals collega Van der Lans, zeg ik dit met enige spijt. Ik vraag de minister dus – gegeven het feit dat hij misschien terugkeert – om zich sterk te maken om op het door mij aangegeven spoor verder te gaan.

De vergadering wordt van 21.30 uur tot 21.50 uur geschorst.



Minister **De Boer**: Voorzitter. De heer Wolfson heeft een motie ingediend over de langetermijnvisie die wordt ontwikkeld in het meerjarig herstelplan. Deze motie wordt breed gesteund. Zoals ik in eerste termijn heb aangegeven, is de inhoud van de motie mij niet onsympathiek. Ik teken daarbij aan dat op het moment van de evaluatie met de dan opgedane ervaring moet worden bezien welke opties verder in overweging kunnen worden genomen, naast de in de motie genoemde mogelijkheden. Met het oog op de demissionaire status van het kabinet is het derhalve opportuun om het oordeel over de motie aan de Kamer over te laten.

De heer Eversdijk is ingegaan op de extra capaciteit van de spoorwegpolitie. Ik heb aangegeven, de noodzaak van een uitbreiding van deze politie te onderschrijven om de sociale onveiligheid op het spoor terug te dringen. Samen met de collega's van Binnenlandse Zaken en Justitie is daarover gesproken.

Wat doen wij nu precies in de uitbreiding? Wij zetten drie extra teams in met 17 fte's per team. Medio 2003 zullen deze teams operationeel zijn. Het worden er dus 51 en geen 200. Het is toch een kwestie van de uiteindelijke prioritering. Gelet op de beschikbare beperkte extra middelen voor veiligheid in het algemeen is hier de afweging zo uitgevallen. Dat is het maximaal haalbare voor dit moment.

Met de heer Terlouw zeg ik dat de begaanbare weg een vervolg krijgt door enig voortschrijdend inzicht, want de wereld verandert, waardoor je ook anders tegen zaken aan gaat kijken. Ik ben het dus zeer met zijn stelling eens. Verder heeft ook de heer Terlouw gezegd dat hij de motie ondersteunt.

De heer Van den Berg heeft gezegd dat onduidelijkheid effect heeft op het functioneren van de spoormarkt. Eigenlijk betekent dit dat

rust en herstel ook vanuit zijn optiek de kernwoorden zijn waar wij mee verder moeten. De wetsvoorstellen zijn naar zijn mening voor het moment dan ook werkbaar. Ook hij staat achter de ingediende motie.

De heer Van der Lans heeft bij interruptie over de mislukking van de aanbesteding van decentrale lijnen gesproken. Zijn stelling is dat het primair de verantwoordelijkheid van de decentrale overheid is, die voor een deugdelijke aanbesteding moet zorgen. Als blijkt dat deze overheid de lat te hoog legt, dan blijft toch een aanbesteding verplicht. Het lijkt mij dat de decentrale overheid dan de eisen zal moeten bijstellen of hiervoor meer geld zal moeten uittrekken.

De heer **Van der Lans** (GroenLinks): Het was niet mijn intentie om nog te interrumperen, maar ik moet hier toch wat meer helderheid over krijgen. In het antwoord van de minister blijft een aanbesteding verplicht, terwijl de systematiek van concessies is dat er een zekere kwaliteitsimpuls in zit. Er wordt een bepaald minimumniveau aan kwaliteit gelegd. Mocht het zo zijn dat de markt daar niet aan voldoet, dan betekent het dat er op de kwaliteit moet worden ingeleverd, en dat er een soort kostenrationaliteit komt. Je kan ook zeggen dat dit een traject is dat niet onder het aanbestedingsregime valt. Ik zie nog steeds niet in waarom dat niet zou kunnen.

Minister **De Boer**: Ik deel die mening van de heer Van der Lans niet. Het gaat om een niveau van kwaliteit. Rijden er op zo'n traject zes of acht treinen in een bepaald tijdspad? Hoe kijken wij daar tegenaan? Wat is daar de bedoeling van? Op dat gebied kan de overheid de lat te hoog leggen, zoals ik heb gezegd. Dan is het aan de decentrale overheid om de eisen bij te stellen of meer geld uit te trekken om het alsnog mogelijk te maken. Ik denk dat je uiteindelijk moet kijken dat je tot oplossingen komt. Ik dacht dat ik met mijn antwoord ook een handreiking in deze richting heb gemaakt.

De heer **Wolfson** (PvdA): Mag ik vragen om hier bij de evaluatie nog eens naar te kijken? Ik vind het een griezelige gedachte dat een partij gedwongen is om zaken te doen.

Daar kan een andere partij misbruik van maken. Het is een shot gun marriage of een gedwongen verkoop. In zo'n situatie moet je niet terechtkomen. Je moet mogelijkheden hebben voor een time out of iets dergelijks. Ik wil dat nu niet uitdiscussiëren. Ik vraag om deze eventualiteit, die de heer Van der Lans ons gelukkig heeft aangereikt, in de evaluatie voor ons af te dekken, want ik had dit over het hoofd gezien, moet ik zeggen.

Minister **De Boer**: Ik zeg toe dat dit een punt van aandacht zal zijn bij de evaluatie. Nogmaals, het antwoord had ook in zich dat je eisen moet bijstellen en dan alsnog tot een succesvolle aanbesteding kunt komen.

De heer **Van der Lans** (GroenLinks): Ik vind dit toch een problematisch punt, omdat je de marktpartijen een argument geeft om onder te bieden, want de concessie komt er toch wel. Dat is een onwenselijke situatie, want het gaat ons juist om het waarborgen van een kwaliteitsniveau. Als de markt dat niet biedt, moeten wij het zelf doen, of de NS moet het blijven doen. De essentie van concessies is dat wij een bodem in het pakket van eisen leggen. Als de markt dat niet wil doen, moet de bodem niet worden verlaagd vanwege allerlei kostenoverwegingen of omdat marktpartijen zo slim zijn om het onderste uit de kan te halen. Dan moeten wij een andere mogelijkheid hebben, lijkt mij.

Minister **De Boer**: Ik heb gezegd dat ik bereid ben om een en ander in de evaluatie op te nemen. Ik zie nog steeds mogelijkheden om het door bijstelling en aanpassing wel voor elkaar te krijgen. Ik denk dat de mogelijkheid dat je er niet uitkomt, buitengewoon theoretisch is.

Ik was natuurlijk buitengewoon tevreden over de openingsopmerking van de heer Van der Lans dat de minister duidelijk hart voor het spoor heeft. Dat heb ik als plezierig ervaren, hoewel ik wel even moest slikken, toen hij eraan toevoegde dat dit het goede nieuws was van deze avond en dat hij voor de rest nog een aantal kritische kanttekeningen had.

De heer Van der Lans heeft gevraagd wat er concreet wordt afgesproken in 2004 en wat de

De Boer

basiskwaliteit is. Basiskwaliteit is het doel waar je tussen 2006 en 2010 uit moet komen. Dat is een proces in beweging. In 2004 worden die acties vastgelegd. Je gaat dan pinpointen welke acties er worden ondernomen om daar te komen. Onderdeel van dat plan is het wegwerken van het achterstallig onderhoud, dat ben ik met de heer Van der Lans en anderen eens. Dat zijn de concrete acties die wat mij betreft op de rol moeten staan. Zoals ik al heb gezegd, wordt dat plan actief gemonitord, gedurende het hele proces.

De heer Van der Lans heeft gevraagd waarom Nederland als eerste is ingegaan op de Europese richtlijn. De implementatie moest uiterlijk op 15 maart 2003 plaatsvinden. Wij zijn dus eigenlijk ook gewoon al te laat met onze internationale verdragsverplichtingen. Als wij nu praten over de implementatie van het geheel, dan lopen wij dus eigenlijk al de facto een stap achter de feiten aan. De heer Van der Lans kan dan vragen of Nederland nu de beste van de klas moet zijn. Dit zijn de regels die wij met elkaar binnen Europa zijn overeengekomen. Ik denk dat het dan niet zinvol is om te vragen of Nederland, wat dat betreft, het wiel moet uitvinden of dat ons land het specifiek aan andere landen moet overlaten. Andere landen zijn er overigens ook heel concreet mee bezig.

De heer **Van der Lans** (GroenLinks): Dat klopt. De datum was 15 februari 2003. Iedereen overschrijdt die termijn. Dat komt overigens wel vaker voor in Europa. Mijn vraag was: waarom moeten wij zo nodig de eerste zijn? Waarom zouden wij als klein land, een bijzonder spoorland, niet juist de kat uit de boom kijken? Misschien zijn er binnen Europa wel andere varianten aan de orde, waarbij wij onze positie veel beter kunnen bepalen dan wanneer wij dat als eerste doen. Dat was de inzet van mijn vraag. Daarop heb ik nog geen antwoord gekregen.

Minister **De Boer**: Ik denk dat ik het antwoord wel heb gegeven. Ik heb gezegd dat het wordt geïmplementeerd in Europa. Daarvoor is een datum vastgelegd. Ook Nederland heeft die datum al overschreden. De heer Van der Lans vraagt: waarom ga je niet rustig zitten, kijk je bij de

buren hoe zij het regelen en trek je daar lering uit? Ik wil hem het volgende meegeven: als iedereen zo denkt, dan komt het nooit voor elkaar. Het is goed dat wij zo snel mogelijk zorgen voor die implementatie.

De heer Van der Lans heeft voorts gevraagd of de minister nog de mogelijkheid heeft om te sturen op de verkeersleiding. Zoals ik al uitgebreid heb uiteengezet, zijn het management van ProRail en het management van de NS primair verantwoordelijk voor de bedrijfsvoering. Ik kan uiteindelijk via de concessie samenwerking afdwingen, net zoals ik via de concessie eisen kan stellen ten aanzien van bijvoorbeeld de conducteurs op de trein. Nogmaals, als het gaat om het sturen van de verkeersleiding, dan moeten ze het in principe onder elkaar oplossen.

Voorzitter. Mevrouw Bierman heeft gesproken over het voordeel van de twijfel. Het voordeel daarbij was dat wij uiteindelijk toch daadwerkelijk aan de slag kunnen gaan. De twijfel had te maken met de vraag: gaat het wel allemaal zoals voorzien? Daar had zij duidelijk nog wel wat vraagtekens bij. Ik heb hier niet verheeld dat dit traject ook nog wel enige vraagtekens kent, maar ik vind desalniettemin dat wij nu gewoon met z'n allen deze stap moeten zetten. De bestaande onduidelijkheid is niet goed. Het gaat om 1995-2003; het wordt tijd voor rust en herstel. Dit is dus belangrijk.

Ik steun van harte de opmerking van mevrouw Bierman over de benchmarking in Europa van het product NS. Wij zijn in dit land wel heel erg kritisch. Wij zijn een kritisch volk, maar als je het vergelijkt met de prestaties van andere Europese landen, dan doen wij het zo gek nog niet. Dan moeten wij misschien alleen eens goed kijken naar Zwitserland. Dat land steekt er immers nog steeds met kop en schouders bovenuit.

Ik eindig de beantwoording in tweede termijn met een reactie op het betoog van de heer Bierman. Ik zou dat kunnen doen met een heel betoog over datgene wat mij bewogen heeft om van de VVD over te stappen naar de LPF. De heer Bierman weet ook nog te vertellen dat die keuze mij heel zwaar is gevallen. Ik zal dat betoog niet houden. Het is mij vanavond wel gelukt om alle twijfel bij de heer

Bierman weg te nemen. Dat verheugt mij. Ik ben er echter veel minder blij over dat die twijfel is omgeslagen naar de andere kant. Wat dat betreft, voel ik eigenlijk dat ik het niet goed gedaan heb, want ik had zo graag ook de heer Bierman hier vanavond overtuigd van het feit dat wij hier goede stappen naar voren zetten. Dat is mij dus niet gelukt.

De heer Bierman heeft tevens gesproken over concurrentie op de trein. Hij vindt dat ik de Europese commissarissen aan de jas moet trekken om te vertellen dat wij het in Nederland specifiek anders gaan doen. Dat laatste zal niet zo gemakkelijk zijn. Ik heb de heer Bierman toegezegd een en ander mee te zullen wegen bij de evaluatie in het jaar 2006.

De beraadslaging wordt gesloten.

De wetsvoorstellen worden zonder stemming aangenomen.

De **voorzitter**: De aanwezige leden van de fracties van GroenLinks en OSF wordt conform artikel 121 van het Reglement van orde aantekening verleend dat zij geacht willen worden zich niet met het wetsvoorstel te hebben kunnen verenigen.

Over de motie-Wolfson c.s. zal in de eerstvolgende vergadering, waarschijnlijk op 6 mei, worden gestemd.

Sluiting 22.08 uur

Besluiten en ingekomen stukken

Lijst van besluiten

De voorzitter heeft na overleg met het College van senioren besloten om:

a. de plenaire behandeling van de volgende wetsvoorstellen te doen plaatsvinden op 6 mei 2003:

Regeling van cassatie in Antilliaanse en Arubaanse uitleveringszaken (27797, R1686);

Wijziging van de artikelen 139f en 441b van het Wetboek van Strafrecht (uitbreiding strafbaarstelling heimelijk cameratoezicht) (27732);

Wijziging van de regeling van het DNA-onderzoek in strafzaken in verband met het vaststellen van uiterlijk waarneembare persoonskenmerken uit celmateriaal (28072);