

## Donner

termijn. Dat betekent dat wij aan het einde van de termijn in ieder geval schorsing van de beraadslaging vragen, zodat de Kamer bij een volgende gelegenheid kan beslissen over een verzoek tot een derde termijn.

De **voorzitter**: Ik neem daar kennis van. Ik wijs erop dat het Reglement van Orde slechts in een debat in twee termijnen voorziet. Er bestaat echter de bepaling dat de Kamer de baas is over de eigen besluitvorming. Wij zullen daarvan gebruik moeten maken in voorkomende situaties.

De beraadslaging wordt geschorst.

---

Aan de orde is 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 geopend.

De **voorzitter**: Wij smaken vandaag het genoegen om minister De Boer hier voor het eerst in zijn ministeriële loopbaan welkom te mogen heten.

□

De heer **Wolfson** (PvdA): Voorzitter. De fractie van de PvdA beziet deze wetsvoorstellen met gemengde gevoelens. Zij dragen de sporen van een lange worsteling met een moeilijke materie. Aan de overzijde is de behandeling al opgeluisterd met maar liefst 8 nota's van wijziging, 13 brieven van de minister, een stuk of 100 amendementen en 24 moties. Ook in deze Kamer hebben wij ons niet onbetuigd gelaten: wij zijn pas na een mondeling overleg en een nader voorlopig verslag aan de plenaire behandeling toegekomen. Ongemeen veel gemeen overleg dus, en zonder dat het resultaat nu een schoonheidsprijs verdient.

Wetstechnisch gezien is de oorspronkelijke systematiek van de

wet overwoekerd door de vele tussentijdse beleidswijzigingen van het kabinet en alle daarna nog noodzakelijk geachte amendementen. Daar komt bij dat er wel erg veel wordt opengelaten, of overgelaten aan lagere regelgeving. Ook inhoudelijk is deze wetgeving onvoldoende uitgekristalliseerd, in weerwil van alle verdienstelijke pogingen om een valse start in de richting van een onbezonnen privatisering te redresseren. Dat geeft ons het gevoel dat wij per nachttrein worden afgevoerd naar een nog onbekende bestemming: dat is wel spannend, maar niet in de traditie van dit huis, dat nu juist wil toezien op de kwaliteit van bestuur en wetgeving.

Anderzijds zijn er goede argumenten om te proberen vandaag tot een voorlopige afronding te komen. De wetsvoorstellen regelen heel veel dat nu houtje-touwtje is opgelost en beter geregeld moet worden: halve afspraken, hele, maar onuitvoerbare contracten en tot dusver onduidelijke bevoegdheden. Niet alles wordt nu meteen goed geregeld, maar de wetten zijn flexibel en laten ruimte voor voortschrijdend inzicht. Ik denk dan vooral aan het weer samenvoegen van de infrastructuur met de exploitatie en aan de introductie van een managementconcessie zonder overdracht van materieel.

De minister heeft al aangegeven dat hij zich over zo'n eventuele samenvoeging en over de vorm van de concessie nu liever niet wil uitspreken. Hij wil eerst tot een herstelbeleid komen. "Rust in de tent", is zijn devies. Dat klinkt plausibel, want herstel van de oude reputatie van NS als een punctuele, veilige en comfortabele vervoerder is wat de reiziger van ons verlangt, en die reiziger moet nu eindelijk weer eens voorop komen te staan. Bovendien laat zich aanzien dat er maar weinig gegadigden zullen zijn voor een exploitatieconcessie op dit uitgewoende huis. Op zichzelf pleit dat voor rust, met prioriteit voor een herstel van de aanzienlijke reputatieschade. Dat moet gezegd. Daar staat evenwel tegenover dat het management van nú wel moet weten welk bedrijf het gaat leiden: op den duur weer samengevoegd of niet, en met wat voor soort concessie? Ook het personeel heeft recht op duidelijkheid, als noodzakelijke voorwaarde voor een herstel van goede arbeidsverhoudingen.

Kortom: rust is nodig, maar niet genoeg. Tegen deze achtergrond kan de PvdA-fractie niet méér dan een voorwaardelijk vertrouwen uitspreken. Zij kan slechts instemmen met de voorliggende wetsontwerpen in de uitdrukkelijke verwachting dat de regering alsnog aan een tweetal door ons als noodzakelijk beschouwde voorwaarden voldoet.

Om te beginnen achten wij het noodzakelijk dat de regering in de begroting van Verkeer en Waterstaat voor het jaar 2004 een meerjarig herstelplan ontwikkelt voor de veiligheid, de punctualiteit en de innovatie op en om het spoor. Meerjarig, niet omdat wij de zaken op een nog langere baan willen schuiven dan waarmee wij nu al worden geconfronteerd, maar uit het besef dat de uitvoering van zo'n plan zowel aan fysieke als aan financiële beperkingen onderhevig zal zijn. Gelet op de demissionaire status van dit kabinet zijn wij bereid de meer definitieve afwegingen daaromtrent aan een volgend kabinet over te laten, in het vertrouwen dat hierover dan in de begroting 2004 nadere voorstellen zullen worden gedaan aan de Staten-Generaal.

De nota Sprong naar de toekomst, die ons medio maart dan eindelijk bereikte, is op zichzelf wel informatief, maar laat nog te veel in het midden. Ik ga die tekortkomingen hier nu niet uitgebreid behandelen, vooruitlopend op wat de Tweede Kamer daarover ongetwijfeld nog zal willen zeggen in aanvulling op de discussie zij vorige week met de minister heeft gevoerd over wat er dit jaar nog moet gebeuren. Op dit moment wil ik slechts enkele vragen over dat stuk stellen om aan te geven wat er ons inziens minimaal aan verdere antwoorden nodig is om tot een afgewogen oordeel te kunnen komen.

Welke fasering staat de regering voor ogen bij de verkleining van de opvolgtijd van treinen op het hoofdnetaan en het vervangen van het blokbeveiligingssysteem?

Is die betere benutting van het spoor – en de beoogde verdubbeling van het reizigersvervoer in de Randstad – technologisch mogelijk bij handhaving van de huidige stroomsterkte en, zo neen, zal de omschakeling dan een feit zijn vóór de concessieverlening per 2015? Ik vraag dit, omdat ik in De Ingenieur heb gelezen dat bij een verdere belasting van de huidige stroom-

## Wolfson

voorziening de stoppen gewoonweg doorslaan. Naar verluid heeft TNO daarover al jaren geleden een studie aangeboden aan minister Jorritsma, maar die nota heeft ons nooit bereikt. Vandaar mijn vraag.

Zijn de kosten-batenanalyses waarvan in de nota op bladzijde 23 sprake is al beschikbaar voor de Staten-Generaal?

Naast het op orde brengen van het bestaande bedrijf vinden wij het nodig dat de aanloop naar de evaluatie van deze wetgeving, die voor 2006 is voorzien, tevens wordt benut voor een grondige analyse van de alternatieven die deze Kamer in de schriftelijke voorbereiding naar voren heeft gebracht. Ik beperk mij hier tot de vragen rond de herintegratie van infrastructuur en exploitatie in één holdingstructuur, en de beperking van de exploitatieconcessie tot het uitgeven van een managementconcessie zonder overdracht van rollend materieel. In beide gevallen uiteraard onder uitplaatsing van de treinpadcoördinatie en de verkeersleiding die onder ministeriële verantwoordelijkheid moeten blijven om te voldoen aan Europese regelgeving ter zake.

Let wel, onze fractie doet geen aanbevelingen voor een nadere keuze, maar constateert dat de minister in de schriftelijke voorbereiding onvoldoende helder heeft gemaakt wat de regering hierbij nu voor ogen staat. Met haar aandringen op nadere analyse wil de fractie van de PvdA voorkomen dat die geschiedenis zich herhaalt bij de evaluatie van 2006. Voordien moet er voldoende informatie zijn om een verantwoorde afweging mogelijk te maken voor het langetermijnperspectief waaraan het bedrijf zo'n grote behoefte heeft. Wel heb ik er behoefte aan toe te lichten waarover wij dan in 2006, of zoveel eerder als mogelijk, in ieder geval uitsluitel zouden willen hebben.

Ik begin bij de holdingstructuur die de vierde nota van wijziging van de ontwerpspoorwegwet mogelijk maakt. Van vele zijden is inmiddels vastgesteld dat de splitsing van NS in infrabeheer en exploitatie niet nodig was geweest. De Europese regelgeving vereist slechts drie dingen: een transparante boekhouding, een niet-discriminatoire tariefstelling voor het gebruik van de infrastructuur, en het uitplaatsen van de toedeling van treinpaden om toetredingsbeperkende vormen van

concurrentievervalsing te voorkomen.

Dat roept een tussenvraag op. Het valt op dat de afstemming tussen exploitatie en infrabeheer in de officiële stukken steeds wordt geduid als een coördinatievraagstuk, een vraagstuk dus van onderlinge afstemming. Ik vraag mij af of dat recht doet aan de noodzakelijke hiërarchische aansturingrelatie vanuit de exploitatie die voortvloeit uit de belofte van vraagsturing en klantgerichtheid. De klant verlangt een optimalisering van de dienstrelating en het dienstbetoon, waaronder de punctualiteit. Wie de klant wil bedienen zal zeggenschap moeten hebben over de prioritering in het oplossen van knelpunten in de infrastructuur, want daarvan is de exploitatie afhankelijk.

Dit geldt te meer omdat die infrastructuur, anders dan verkeerswegen of havens, vrijwel exclusief ten dienste staat van het reizigersvervoer en bovendien specifieke, op dat vervoer toegesneden kenmerken heeft. Ik zeg "vrijwel exclusief", omdat in de reizigersdienst tot dusver alleen sprake is van concurrentie óm het spoor met één uiteindelijke exploitant. Daarnaast is het goederenvervoer, dat op het spoor concurreert, van secundaire betekenis. Specifieke kenmerken zijn in het geding omdat niet alleen het onderhoud, maar ook het beleid inzake ongelijkvloerse kruisingen, spoorverdubbeling en vernieuwingen in stroomvoorziening en seinwezen bepalend zijn voor de veiligheid en punctualiteit van de exploitatie. In het overleg met de Tweede Kamer op 8 april jl. heeft de minister bovendien zelf gewezen op de samenhang in de staat van onderhoud van infrastructuur en materieel. Ik voeg daaraan toe dat met name de onvermijdelijke overgang op 25 KV in de stroomvoorziening en de introductie van noodzakelijke innovaties in de beveiliging aanpassingen in het rollend materieel vereisen.

Ik kan het allemaal veel eenvoudiger zeggen: welke bedrijfskundige kan mij uitleggen hoe een bedrijf kan ondernemen en innoveren als het management niet beschikt over alle daarvoor benodigde specifieke bedrijfsmiddelen? Het feit dat ProRail, het infrastructuurbedrijf, een faciliterend bedrijf is dat vanuit de vraag moet worden aangestuurd, betekent uiteraard niet dat de

exploitant maar kan vragen en ProRail dan maar moet draaien. Het bedrijf blijft verantwoordelijk jegens de overheid, die budgetgever is. Kan de minister bevestigen dat de prioriteiten binnen een gegeven budget strategisch worden aangestuurd vanuit de vraagzijde? Zo nee, waar blijft dan de klantgerichtheid in dit verhaal? Zo ja, kan het organisatiemodel waar wij voor de evaluatie in 2006 om vragen, vanuit dat gezichtspunt worden aangestuurd en opgebouwd?

In het amendement-Dijsselbloem/Eurlings op stuk nr. 31 bij het voorstel voor de Concessiewet is de optie opgenomen van een managementconcessie. Zowel de VVD- als de PvdA-fractie hebben in het voorlopig verslag om een nadere uitwerking daarvan gevraagd. Deze fracties delen namelijk vooral de bezorgdheid over de waardebepalings bij de thans voorziene overdracht van rollend materieel in geval van een wisseling van de concessie. Anders dan bij autobussen of vliegtuigen bestaat er geen goed ontwikkelde tweedehandsmarkt voor reizigerstreinen en vooral niet voor elektrisch materieel. Nog los van andere specificaties verschillen de stroomsterktes namelijk per land. Daardoor ontbreken betrouwbare referentiewaarden voor de verkoop. Die complicatie bemoeilijkt een waardebepalings zozeer, dat de door mij geraadpleegde experts er geen gat in zagen. Misschien moet ik zeggen dat zij een groot gat in de publieke middelen zagen opdoemen. De ervaring met een vorige NS-directie leert dat de continuïteit van de bedrijfsvoering in dat geval niet is gewaarborgd. De desbetreffende directie stelde de aanschaf van nieuw materieel te lang uit en gaf daarmee een klassiek voorbeeld van een onderdergelijke onzekerheden te verwachten investeringsstop.

In een vorig leven als voorzitter van het interdepartementale beleidsonderzoek Stads- en streekvervoer heb ik de ambtelijke vertegenwoordigers van Verkeer en Waterstaat al gevraagd om na te denken over het onderbrengen van trams in een publieke leasemaatschappij. Daarvoor geldt een vergelijkbare problematiek. Ik weet niet wat daarvan is gekomen, maar de materie is dus niet nieuw. Ik vertrouw er dan ook op dat zij bij de evaluatie van de wet in 2006 tot op de bodem is uitgespit. Een eenvoud-

## Wolfson

dige oplossing lijkt mij het onderbrengen van alle reizigersmaterieel bij NedTrain, de onderhoudspoot van de exploitatiemaatschappij NS Holding. Dit bedrijf verhuurt zijn treinen vervolgens, bedrijfsklaar en met "ronde" wielen, aan concessienemers, waaronder mogelijk haar zuster NS-reizigers. Om de EU tevrede te stellen gebeurt dat uiteraard tegen transparante, niet-discriminatoire tarieven. Onder die constructie wordt vermogensverlies bij de eigendomsoverdracht van materieel voorkomen en mag bovendien van Nedtrain worden verwacht dat zij tijdig op de Nederlandse behoeften afgestemd materieel aanschaffen, daarbij tevens lettend op internationale interoperationele om hun marktkansen als ondernemer te vergroten. Ook mag er verwacht worden dat zij als leasemaatschappij met internationale ambities goed en meer preventief gericht onderhoud plegen om geen reputatieschade op te lopen. NS-reizigers of andere concessiehouders kunnen zich dan concentreren op hun kerntaak: het optimaal, ondernemend en innovierend exploiteren van vervoersdiensten.

In deze optiek is bovendien een vorm van "concurrentie op de trein" denkbaar, een notie, geïntroduceerd door onze collega Bierman. Ik zou mij kunnen voorstellen dat een derde partij binnen een in concurrentie om het spoor verleende exclusieve exploitatieconcessie als onderaannemer treinen huurt van Nedtrain, bijvoorbeeld om tegen een hoger tarief de zakenman zonder chauffeur uit de auto te lokken met superintercity's tussen het noorden, het oosten, het zuiden en de Randstad, met een per gsm gereserveerde en afgerekende plaats, adequate catering – het fameuze krantje en croissantje van een van de illustere voorgangers van de minister – de mogelijkheid van het huren van conferentiecoupés en wat al niet. Een dergelijke optie zou Nederland bovendien het initiatief laten behouden tegenover het Europees Parlement, dat onlangs een pleidooi voor concurrentie op het binnenlandse reizigersnet gehouden heeft.

Ten slotte wil ik bij alle genoemde modaliteiten nog een pleidooi houden voor nader onderzoek inzake de mogelijke vormgeving van een missiegestuurde publieke 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. Ik denk daarbij niet aan een detaillering van wenselijkheden omtrent veiligheid, mobiliteit, doelmatigheid, punctualiteit en wat al niet. Te veel details staan een dynamische bedrijfsvoering in de weg en dan kunnen wij alles beter bij het oude laten. Nee, ik denk aan een in algemene termen geformuleerde missie omtrent de doelstellingen van de onderneming, waardoor het bid-book dunner kan worden dan ons in het algemeen overleg door de minister is voorgespiegeld. Als voorbeeld noem ik de missie van De Nederlandsche Bank NV, die in de artikelen 2 tot 4 van de Bankwet 1998 in minder dan één A4'tje is omschreven. Aan het bewaken van die missie wordt uit hoofde van artikel 14 van de Bankwet bijgedragen door de figuur van de commissaris van overheidswegen, die rechtstreeks wordt benoemd door de minister van Financiën als een onafhankelijke deskundige die geacht wordt, het vertrouwen van beide partijen te genieten. Deze functionaris heeft dezelfde bevoegdheden en verplichtingen als de overige commissarissen, maar functioneert daarenboven als liaison tussen het bedrijf en de minister, met als meer specifieke opdracht het bevorderen van optimale informatie over wat er gaande is.

Dit waren onze wensen, mijnheer de voorzitter. Zoals gezegd zou ik mij kunnen voorstellen dat deze minister, zo aan het eind van een kabinetsperiode, niet op alle punten een geheel bevredigend antwoord kan geven. Ik hoop en verwacht evenwel zoveel mogelijk openhartigheid van zijn kant. Voor het overige houd ik voor de tweede termijn een motie achter de hand, opgesteld in overleg met en naar ik meen gesteund door alle fracties van deze Kamer, waarin wordt aangedrongen op spoedige duidelijkheid over met name de toekomstige structuur van het bedrijf en de vormgeving van de concessie.

□

De heer **Eversdijk** (CDA): Mijnheer de voorzitter. Ook wij heten de minister hartelijk welkom. Ik heb begrepen dat hij straks zijn maiden-speech houdt. Dat is voor leden altijd een groots moment; dit zal voor de minister vandaag wat minder sterk

gelden, maar voor ons is het iets buitengewoon belangrijks.

Ik dank de minister voor de uitvoerige informatie die hij heeft verstrekt. Voor een deel is die informatie natuurlijk afgedwongen door de beide Kamers, met name ook door deze Kamer. Er is voortdurend zeer veel schriftelijke informatie geweest in de verslagen en van lieverlede is ook in deze Kamer min of meer geruisloos – zo heb ik de indruk – het fenomeen van het algemeen overleg binnengekomen. Dit is bij ons weliswaar nog steeds in besloten vorm en dat heeft voor een deel zo zijn voordelen, met name, zo denk ik, omdat je dan wat openhartiger met ambtenaren kunt spreken; maar voor een ander deel is er ook wat voor te zeggen om er eens over na te denken hoe dat verder moet. Dat algemeen overleg met de minister vonden wij buitengewoon plezierig en dat heeft veel verhelderd. Overigens is veertien dagen geleden hier nog een algemeen overleg geweest over Schiphol en daardoor is het niet uit te sluiten – als ik mij een enigszins ondeugende opmerking mag veroorloven – dat ik in de toekomst nog eens uw gast mag zijn, maar dan aan de andere kant van de tafel.

De **voorzitter**: In alle stilte graag!

De heer **Eversdijk** (CDA): Het is al jarenlang niet mijn gewoonte geweest om in stilte te werken, voorzitter, maar ik doe mijn best!

Hoewel er tot op de dag van vandaag nog steeds – het geldt ook voor collega Wolfson en anderen – aarzelingen zijn bij de CDA-fractie of nu wel de beste oplossing wordt gekozen voor een goed, publieksvriendelijk, betaalbaar en veilig personenvervoer per trein, stemmen wij toch in met de behandeling van deze voorstellen en zullen wij, uiteraard afhankelijk van de uitkomst van dit debat, onze steun aan deze wetsvoorstellen niet onthouden. Dat is echter wat anders dan dat je zegt: wat zijn wij geweldig blij en wat zullen wij hartelijk deze wetsvoorstellen omarmen.

De belangrijkste reden dat wij toch akkoord gaan met de behandeling en ten slotte voor de wetsvoorstellen zullen stemmen, is dat er snel een einde moet komen aan de onduidelijkheid voor de Nederlandse Spoorwegen. Terecht zegt de minister dat de NS recht hebben op

## Eversdijk

rust om hun taak naar behoren kunnen vervullen, te weten een personenvervoer over de rail waar wij met z'n allen weer trots op kunnen zijn: comfortabele treinen die op tijd rijden.

Al te lang zijn de Nederlandse Spoorwegen regelmatig negatief in het nieuws geweest. Ik laat de schuldvraag in dit debat nu maar even in het midden; die ligt voor een deel bij de overheid omdat die niet tijdig heeft gezorgd voor goede infrastructuur, maar voor een ander deel ligt hij natuurlijk bij het bedrijf zelf. Dat de NS regelmatig negatief in het nieuws is geweest, is slecht voor de NS en slecht voor de aandeelhouder, maar vooral slecht voor de gebruiker.

Daarbij speelt ook de sociale veiligheid een grote rol. Hoe staat het eigenlijk, zo vraag ik de minister, met de toegezegde extra capaciteit voor de spoorwegpolitie? Ik meen dat er 200 banen in voltijd zijn toegezegd. Juist mede vanwege die sociale onveiligheid kiezen te veel mensen, bijvoorbeeld op de Schiphollijn, voor de auto en dat is om een andere reden weer slecht. Het is dus in zeer veler belang dat de Nederlandse Spoorwegen zo goed mogelijk functioneren.

Het beheer van de infrastructuur en de exploitatie van de treinen zijn via deze wetsvoorstellen strikt gescheiden. In 2006 zal met name een evaluatie plaatsvinden van de Spoorwegwet. Heel nadrukkelijk wil de CDA-fractie, in navolging van collega Wolfson, vaststellen dat bij die evaluatie ook de beheersvorm uitvoerig aan de orde moet komen opdat zeker alternatieve beheersvormen zoals de holdingconstructie kunnen worden beoordeeld op de voor- en nadelen. Ik wijs in dit verband ook op de vierde nota van wijziging van de Spoorwegwet.

Nogmaals, de spoorsector heeft behoefte aan rust en herstel, zodat wéér een reorganisatie op dit moment niet in het belang is van de NS. Dat neemt niet weg dat als mocht blijken dat de nu gekozen weg niet tot het beoogde doel leidt, ook andere organisatievormen aan de orde moeten komen. Ik noem daarbij maar even het woord management-concessie, met betrekking tot een geïntegreerd bedrijf.

Voorzitter. Ik wil nog even iets zeggen over de evaluatie in 2006. Dat jaar lijkt ver weg, maar dat valt tegen. Op 1 januari 2004 treden deze

wetsvoorstellen immers in werking en dat betekent dat er in 2006 "al" of nog "maar" twee jaar ervaring is opgedaan. Je kunt namelijk verdedigen dat er "al" twee jaar ervaring is opgedaan, maar ook dat er "nog maar" twee jaar ervaring is opgedaan. Aanvankelijk wilde de CDA-fractie in dit debat voorstellen jaarlijks de Kamer te rapporteren. Nog beter is het echter bij deze majeure operatie de vinger voortdurend aan de pols te houden. Wij steunen dan ook de suggestie om de Tweede Kamer periodiek te rapporteren via de procedureregeling van de zogenaamde "Grote projecten". Wij vragen de minister dit toe te zeggen. Voor "Grote projecten" geldt een goede regeling met heel goede procedurevoorstellen. Met name de vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat kan voor een goede begeleiding zorgen. Wil de minister toezeggen dat hij bij het rapporteren via de procedureregeling van de zogenaamde "Grote projecten" de Eerste Kamer een kopie van de rapportage zal zenden? Door de bank genomen zijn bij majeure projecten – ik denk in dit verband aan de motie-Baarda over Schiphol en de motie-Wolfson – de leden van deze Kamer actief. Er zijn dan namelijk zeer grote problemen aan de orde.

Uiteraard speelt bij dit alles Brussel een grote rol. De leden van de CDA-fractie staan bekend als overtuigde Europeanen. Wij hebben er dan ook geen moeite mee dat Brussel zich hiermee bemoeit, maar al te ver voor de muziek uit lopen hoeft ook weer niet. Nederland voldoet immers al aan de eis om voor 2008 het goederenvervoer vrije toegang op het gehele net te geven. Het Europees Parlement wil ook vrije toegang voor het personenvervoer vanaf 2008. Uiteraard is dat een politiek signaal van het Europees Parlement aan ons. Voor zover ik heb kunnen nagaan, moeten alle lidstaten zich hierover nog uitspreken. Ik weet niet of de Nederlandse regering al een voorlopig standpunt heeft. Graag hoor ik dat dan. Of zegt de regering: dat doen we niet, want we willen de evaluatie in 2006 afwachten en dit aspect daar eventueel bij betrekken?

Voorzitter. De CDA-fractie blijft zich grote zorgen maken over de aanhoudende berichten over groot achterstallig onderhoud bij zowel de railinfrastructuur als bij het rollend materieel. In De Telegraaf van 23

december 2002 staat: "Minister De Boer is verbijsterd over het achterstallig onderhoud bij de NS dat veel ernstiger lijkt dan de bewindsmen tot dusverre dacht." In de NRC van 18 februari 2003 staat: "Als Railinfrabeheer (RIB) geen extra geld krijgt voor onderhoud van het spoor, zullen er dit jaar minder treinen rijden. Er is bijna een miljard euro extra nodig!"

Verkeer en Waterstaat heeft op basis van de begroting 758 mln euro beschikbaar. Als het citaat dat ik zojuist voorlas juist is, is de vraag: waar komen de ontbrekende 209 mln euro vandaan? Overigens, er circuleren niet alleen in de pers, maar ook in de officiële stukken verschillende cijfers. Ik verwijs naar het algemeen overleg van 12 maart in de Tweede Kamer. Hoe verhouden de cijfers van dat overleg zich tot die welke ik zojuist noemde? Ik vraag de minister met betrekking tot de bedragen absolute duidelijkheid te verschaffen. Dat moet toch mogelijk zijn.

En dan hebben we het nog niet over de grote bedragen die structureel nodig zijn om de achterstanden in te lopen. Ik vind het behartigenswaardig van de minister dat hij in de memorie van antwoord een lijst van verbeteringen heeft opgenomen die zouden voortvloeien uit deze wetsvoorstellen. Maar met respect voor de poging: voor de reiziger van nu, die toch weer met vertraging zit, die toch maar weer geen zitplaats kan krijgen en die toch maar weer zijn portemonnee kwijtraakt in de trein, is dat niet overtuigend. Er is veel meer nodig dan deze wetgeving alleen. Ik nodig de minister uit om in heldere taal te zeggen, hoe ernstig de situatie nu echt is. Het is eigenlijk jammer dat in het belendende perceel de kabinetsformatie niet aan de gang is, want dan konden we gelijk de Handelingen van vandaag doorsturen, aangezien daarin heldere cijfers staan! Sinds 1995 is een structurele achterstand ontstaan ten aanzien van wat nodig is. In navolging van collega Wolfson nodig ik de minister nadrukkelijk uit, in de memorie van toelichting bij de begroting van 2004 met een herstelplan over meerdere jaren te komen, waarin met name het achterstallig onderhoud grote aandacht moet krijgen. Verder denk ik aan de sociale veiligheid van reizigers en personeel. Het moet voor de mensen weer een eer en een

## Eversdijk

vreugde zijn om bij de NS te werken. Ik verwijs in dit verband naar de brief van de minister aan de Tweede Kamer van 7 maart, waarin staat dat de afgelopen twee jaar sprake is geweest van een snelle en onverwachte achteruitgang.

Graag zou de CDA-fractie de nota Benutten en bouwen betrokken hebben bij de behandeling van deze wetsvoorstellen. Dat bleek om een aantal redenen niet mogelijk. Maar de nota is een prima gezamenlijke langetermijnvisie van de spoorsector, inclusief het ministerie van Verkeer en Waterstaat zelf. Staat Benutten en bouwen momenteel onder druk als gevolg van de slechter wordende financiële situatie bij het Rijk, met name bij Verkeer en Waterstaat en het spoor? Dat zou toch wel een heel slechte zaak zijn voor de toekomst van het personenvervoer over de rail. Immers, via de visie, verwoord in Benutten en bouwen zou een groot deel van Nederland in de toekomst kunnen beschikken over een snel, stipt, veilig en comfortabel metroachtig systeem.

Toch ziet de CDA-fractie mogelijkheden om op een adequate manier aan te haken bij de Spoorwegwet. Wij zien namelijk een redelijke mogelijkheid in de AMvB, waarin de basiskwaliteit van de infrastructuur zal worden gedefinieerd. De CDA-fractie vraagt aan de minister de toezegging om de basiskwaliteit vanuit een langetermijnperspectief à la Benutten en bouwen per tijdperiode te definiëren. Wat is bijvoorbeeld de basiskwaliteit in 2003-2006, in 2007-2010 et cetera? Op deze wijze zal ons dan voortdurend het wenkend toekomstperspectief in beeld blijven en wellicht zal dat dan stukje bij beetje realiteit worden voor de treinreiziger, want alleen maar wachten tot het beter wordt, is naar mijn overtuiging de treinreiziger meer dan beu.

Terecht legt de minister de nadruk op rust en herstel bij het scheppen van voorwaarden voor een stabiele omgeving, waarin de vervoerder treinen schoon en op tijd laat rijden, met een goede sociale en technische veiligheid. Maar dat is niet genoeg. De financiële middelen zullen die rust en herstel mogelijk moeten maken, gecombineerd met herstel van vertrouwen van het publiek in "onze NS".

Het is nooit zo moeilijk, een slechte naam te krijgen; dat gaat soms sluipend en vanzelf. Maar als

je die eenmaal hebt, vergt het ombouwen naar een goede naam doorgaans heel veel inspanning. Die inspanning vragen wij, zowel van de regering als van de NS. Zij moeten samen die grote inspanning plegen om het vertrouwen en de goede naam weer terug te krijgen. Wij kunnen vandaag niet anders doen dan hopen dat dit lukt. Helaas hebben wij daarover nog enige gereede twijfel.

□

De heer **Terlouw** (D66): Mijnheer de voorzitter. Zo ongeveer bij het scheiden van de markt vind ik het prettig de minister hier te mogen begroeten om alsnog met hem van gedachten te kunnen wisselen.

"De trein is een meneer"; het is een uitdrukking die waarschijnlijk uit Frankrijk afkomstig is, want ik ken haar vooral als "le train est un monsieur", maar ik heb haar overal aangetroffen. Bij allerlei spoorwegmaatschappijen in de gehele wereld, voor zover ik ze heb leren kennen, is het adagium dat daaruit spreekt te bespeuren. De trein is een meneer, is een deftig vervoermiddel. En in een deftig vervoermiddel heb je een hekel aan zoiets vulgairs als concurrentie. Dat is dan ook overal bespeurbaar bij de spoorwegen, in de zin van: laten wij dat maar niet doen. Vroeger hadden de Nederlandse Spoorwegen de slagzin "veilig, vlug, voordelig". Ik geloof dat die er niet meer is, want ik heb die al een tijd niet meer gezien. Veilig? Akkoord, de spoorwegen vormen nog steeds een zeer veilig vervoermiddel. Vlug? De gemiddelde snelheid op verschillende baanvakken, vooral internationale, is de laatste vijftig jaar, na de Tweede Wereldoorlog, eigenlijk helemaal niet toegenomen en in sommige gevallen zelfs verslechterd. Voordelig? Ten opzichte van twee mensen in een auto gaat dat al niet meer op en ten opzichte van goedkope vluchten gaat dat eigenlijk ook al niet meer op, op sommige trajecten.

Dus is het meer dan begrijpelijk dat de roep om meer concurrentie is ontstaan, evenals de roep om als overheid meer op afstand te staan. Nu heeft concurrentie iets heel goeds tot gevolg, namelijk klantvriendelijkheid. Het gevecht is het gevolg van concurrentie en meestal heeft de klant daar voordeel van. Er is veel kritiek op de NS geuit in de

afgelopen jaren. Er zijn veel grappen gemaakt over de spoorwegen en er zijn veel klachten geweest over vertragingen, maar laat ik het hier toch eens opnemen voor de NS.

Om te beginnen blijft de trein een heerlijk vervoermiddel. Ik maak er veel gebruik van en vind het verrukkelijk om met de trein te reizen. Daarnaast is het reizigersaanbod enorm gestegen. Dat heeft natuurlijk grote problemen met zich gebracht waar wij misschien iets meer begrip voorop zouden moeten brengen richting de spoorwegen. Het onderhoud is achtergebleven en daar is de (politieke) eigenaar voor het overgrote deel verantwoordelijk voor. Het was voor de NS daardoor moeilijk opereren. Verder zijn de besluitvormingsprocedures lastig en langdurig, zeker als het gaat om de bouw van nieuwe stations. Er stond onlangs een interessant artikel in Binnenlands Bestuur over hoe moeizaam het gaat om binnen de steden grote nieuwe stations te verwezenlijken. Kortom, de NS heeft het bepaald niet gemakkelijk gehad in de afgelopen decade.

De heer Eversdijk heeft al gesproken over achterstallig onderhoud. Wellicht is het wat bezijden deze wetsvoorstellen, maar ik wil van deze gelegenheid toch gebruikmaken om te vragen hoe de minister in dit verband aankijkt tegen het spoor. In zijn algemeenheid geldt dat waarin onze hoogontwikkelde samenleving zoveel gebouwd en tot stand is gebracht qua systemen, bruggen, wegen, monumenten etc., dit ook onderhouden moet worden, hetgeen iets is wat niet meevalt. Uit de stukken maak ik op dat er voor de railinfrastructuur 962 mln euro nodig is. Volgens de audit zou 908 mln euro genoeg zijn en 57 mln euro wordt niet gehonoreerd. Hoe dan ook, het blijft een hoog bedrag. Mijn vraag aan de minister is of onderhoud niet voor nieuwe projecten gaat. Moet je niet eerst behouden wat je hebt, als het goed is wat je tot stand heb gebracht, en zou je niet daarna pas moeten denken aan nieuwe projecten? Ik constateer dat 1 mld euro gereserveerd is voor tegenvallers bij de Betuwelijn en de HSL. We weten dat nieuwe grote projecten jarenlang het budget hebben leeggezogen. Wat had je voor de kosten van de Betuwelijn niet kunnen doen? Nu blijkt die niet rendabel, hetgeen buiten Den Haag iedereen al jaren weet. Wat vindt de

## Terlouw

minister daar nu van? Ik begrijp dat dit een lastige vraag is, want zijn voorgangers zijn hiervoor voornamelijk verantwoordelijk geweest. Wat denkt de minister van het gevoerde beleid? Ik vraag dit met begrip voor alle omzichtigheid waarmee het antwoord geformuleerd moet worden.

Vandaag behandelen wij de Concessiewet en de Spoorwegwet. Ik ben het ermee eens dat er behoefte is aan een wettelijke grondslag voor NS en ProRail. Er is rust nodig en de Europese richtlijn moet worden geïmplementeerd. De wetsvoorstellen bieden hiervoor een oplossing. Collega Wolfson heeft overigens terecht opgemerkt dat dit niet de enig denkbare oplossing is.

Wat is het zwakste punt in de voorgestelde constructie? De bedoeling is dat de vervoerder en de beheerder aan hetzelfde eind van het touw trekken. In het algemeen zal dit wel lukken en de minister heeft daar ook vertrouwen in, zo blijkt uit de stukken, maar er moet ook een vangnet zijn voor de enkele keren dat het verkeerd gaat. Ik noem het voorbeeld van de vierkante wielen. Ik kan mij voorstellen dat de vervoerder de schuld geeft aan de vallende bladeren, dus aan de beheerder van de infrastructuur, omdat de bomen te dicht op de rails staan. De beheerder zal zeggen dat de wielen van de treinen niet deugen en daar is de vervoerder verantwoordelijk voor. Zo'n geschil kan hoog oplopen. Is de minister in een dergelijk geval uiteindelijk de arbiter of moet een tussenpersoon ingeschakeld worden? Hoe vaak zal dit voorkomen? Wellicht is het beter om de exploitatie en de infrastructuur weer onder één noemer te brengen, bijvoorbeeld in een holding, zoals collega Wolfson heeft betoogd, inclusief de modaliteiten om aan de Europese richtlijn te voldoen.

Mijn opvattingen over de spoorwegen zijn de laatste vijftien jaar veranderd. Ik was een voorstander van concurrentie op het spoor, ook voor het reizigersvervoer, want concurrentie leidt tot publieksvriendelijkheid en daar heeft het nogal eens aan ontbroken. Ik heb het dan niet alleen over de Nederlandse spoorwegen. Wij hebben echter gemerkt dat dit in Nederland, met het dichtst bereden net van Europa, niet werkt. Ik ben dan ook blij dat niet voor die oplossing is gekozen. Ik houd mijn hart een beetje vast voor

2008 als de Europese richtlijn gaat bepalen dat overal concurrentie op het spoor ingevoerd moet worden. Ik vraag mij sterk af of dit ook voor een zo klein land als Nederland met een zo dicht bereden net moet gelden. Ik ben benieuwd welk standpunt Nederland zal innemen in die discussies.

Ik was ook een voorstander van speciaal voor goederenvervoer bestemde verbindingen tussen grote industriële centra, zoals het Ruhrgebied, en grote havens, zoals Rotterdam. Ik doel dus op projecten zoals de Betuweroute. Ten aanzien van dat traject ben ik daar al lang geleden op teruggekomen. Het geeft te veel schade aan een uniek natuurgebied. Bij de huidige stand van de techniek is het ook veel te duur om de lijn rendabel te kunnen exploiteren. Misschien kan dit over 25 jaar als een dergelijk traject geheel ondergronds aangelegd kan worden. Dan hoeft je namelijk veel minder voorzieningen te treffen.

Deze minister is er niet verantwoordelijk voor, maar ik zou wel willen weten wat hij er nu van vindt. Had hij niet liever de Waal gebruikt als goed alternatief voor veel aspecten van de Betuweroute? Ik breng dit te berde omdat wij deze minister niet zo vaak spreken. Er is een samenhang met de spoorwegen, al hebben wij het vandaag vooral over het reizigersvervoer.

De minister heeft een brief aan de Tweede Kamer gestuurd over artikel 108 van het achtste deel van het Burgerlijk Wetboek inzake de aansprakelijkheid voor schade door vertraging. Zeer tot ons genoegen komen hij en zijn collega van Justitie tot de conclusie dat dit artikel, dat de vervoerder niet aansprakelijk stelt voor vertragingen, niet moet worden gewijzigd. Voor dit debat had ik hier een gesprek over met mijn fractiegenoot Kohnstamm. Wij vroegen ons af waarom dit daar eigenlijk staat. Waarom wordt het niet overgelaten aan de civiele rechter om een uitspraak hierover te doen? Ik houd overigens niet van de toenemende claimcultuur. Laat de vervoerder zelf maar bepalen hoe klantvriendelijk hij wil zijn. Uit pure nieuwsgierigheid wil ik wel weten hoe het artikel in Boek 8 van het BW terecht is gekomen. Ik onderschrijf het standpunt van de minister, met het risico van monopolisme. In het nieuwe systeem is echter de

concessie de stok achter de deur. Ik zeg met klem dat het voor de eigenaar in casu de Staat altijd mogelijk moet zijn om het management te vervangen als de klantvriendelijkheid tekort schiet of als in het algemeen de prestaties van het bedrijf of de bedrijven onvoldoende zijn.

Met welke prognoses wordt er op het departement gewerkt? Ik heb ergens gelezen dat het departement rekening houdt met een enorme toename op de grote stations in de Randstad. Is dat juist? Volgens Maurits van Witsen, voormalig NS-man, is zonder modernisering van de NS, wat minstens vijf jaar zal duren, een enorme groei van het aantal reizigers uitgesloten.

Concluderend, ik denk dat wij het moeten proberen met deze wetsvoorstellen, ook al zijn er aarzelingen. Tijdens de evaluatie moeten wij de alternatieven goed in beeld brengen. Wij moeten dus een open houding innemen ten opzichte van mogelijke verbeteringen van de structuur, die bij aanvaarding van de wetsvoorstellen nu een wettelijke verankering krijgt.

□

De heer **Van den Berg** (SGP): Voorzitter. Ook namens de fracties van de SGP en de ChristenUnie, waarvoor ik het woord voer, heet ik de minister welkom op deze Kamerdag. De zon schijnt veelbelovend, maar de zonnige toekomst voor reizigers die gebruikmaken van de trein is uiteindelijk niet zo zonnig gebleken. Een niet onbelangrijk neveneffect van hoogwaardig openbaar vervoer met name in de Randstad zou ook een ontlasting van ons wegennet zijn geweest. Een groot aantal jaren werd in politieke, maar ook in andere kringen gedacht dat marktwerking een uitstekend middel is om de prijs-kwaliteitverhouding van goederen en diensten te verbeteren. De NS zou concurreren met andere aanbieders. De NS zou onder druk, als delen van het spoorvervoer kunnen worden aanbesteed aan andere bedrijven, een veel betere prijs-kwaliteitverhouding leveren. Dit vergde, om een ander mogelijk te maken, wel een opdeling. Aanleg en onderhoud van de infrastructuur moesten worden afgesplitst van het vervoerbedrijf om te voorkomen dat nieuwe aanbieders een concurrentienadeel hebben als

## Van den Berg

de NS ook aanleg en onderhoud van de infrastructuur zou blijven uitvoeren. Zo kwam het tot verzelfstandiging van het vervoerbedrijf van de NS. Volgende stap zou, als er voldoende concurrentie was, privatisering zijn. In de tussentijdse periode werd door middel van een contract tussen het ministerie van Verkeer en Waterstaat en de NS geregeld wat de NS wel en niet mocht doen.

Helaas pakte het totaal anders uit; mooie beleidsvoornemens dat wel, maar te weinig doordacht. Is, zo willen wij van de minister weten, er op het departement wel voldoende nagedacht over de problemen die zouden kunnen ontstaan? Het moet toch op zijn minst tot nadenken hebben gestemd dat, om maar een voorbeeld te noemen, concurrentie op het spoor in ons land, met een overbelast net in de Randstad en met de stand van de techniek op dat moment, weinig kansrijk zou zijn. Wil de minister hier nog eens op ingaan? Voor de duidelijkheid in het debat is het goed om de achtergronden te weten. Naar de mening van onze fracties worden daar nog wel eens tegengestelde meningen over geuit. Naar de mening van onze fracties heeft men zich veel te veel laten leiden door het denken dat zich in het begin van de jaren negentig van de vorige eeuw als een proces ontwikkelde. In deze jaren werd in de politiek, maar ook in beleidskringen, ontzettend veel verwacht van de invoering van marktwerking en concurrentie. Dit gold ook voor taken die tot dan toe op publiekrechtelijke wijze werden behartigd.

In vele overheidssectoren kwam een proces van liberalisering op gang. Dit gold voor de nutsvoorzieningen, zoals gas, elektriciteit, telefoon, maar ook voor de sociale zekerheid en het openbaar vervoer. Marktwerking was in! De heersende gedachte was dat de markt per definitie tal van belangen goedkoper en vooral efficiënter kon behartigen dan de overheid, terwijl er veel te weinig aandacht was voor de borging van maatschappelijke belangen.

De negatieve gevolgen voor het vervoer per spoor zijn niet uitgebleven. Nieuwe aanbieders zagen er kennelijk geen brood in en in het geval dat men er wel wat in zag, ging het niet goed. Marktwerking met één aanbieder werkt niet. In ieder geval is wel duidelijk geworden

dat het ontwikkelen van concurrentie veel complexer is dan het toelaten van een extra vervoerder. Dat komt mede door de hoge mate van onderlinge afhankelijkheid in het logistieke proces.

Zo kon het gebeuren dat de NS in een van de moeilijkste perioden van zijn bestaan is geraakt en dat de gemaakte prestatieafspraken niet werden gehaald. De punctualiteit was bedroevend en de kwaliteit van veel treinstellen was ver beneden de maat. Bovendien was er een behoorlijk tekort aan treinstellen. Al met al was het kommer en kwel voor de treinreiziger, terwijl openbaar vervoer naar de mening van onze fracties juist moet uitblinken in dienstverlening. Openbaar vervoer heeft immers alleen maar een functie wanneer het inspeelt op de mobiliteitsbehoeften en de wensen van de klant. Uit onderzoek blijkt dat deze zijn: betrouwbaarheid, comfort en betaalbaarheid. Inmiddels is duidelijk dat aan de twee eerste nauwelijks tegemoet wordt gekomen. Onze vraag aan de minister is of de opstelling van de overheid in de achterliggende jaren niet veel te reactief is geweest.

Wij debatteren nu over wetsvoorstellen die noodzakelijk zijn om uit de impasse te komen. Onze fracties menen te kunnen constateren dat het politieke klimaat is gewijzigd wat betreft marktwerking. Door de tegenvallende resultaten is men tot de ontdekking gekomen dat van private organisaties niet zomaar verwacht kan worden dat zij oog hebben voor het maatschappelijk belang. Het is duidelijk geworden dat de bescherming van publieke belangen in de afgelopen jaren bij de liberalisering en privatisering in de publieke sector nogal eens werd behandeld als sluitpost. Is het juist dat deze nuance doorklinkt in de stukken bij de onderhavige wetsvoorstellen?

De situatie is niet duidelijker geworden, toen in 1995 het besluit viel om het beheer van de railinfrastructuur en de exploitatie van railvervoer van elkaar te scheiden, zoals anderen ook al hebben gezegd. De een geeft de ander de schuld van dit en van dat, zodat er heel veel verwarring ontstaat. Dat gaat altijd ten koste van de gebruiker van het openbaar vervoer.

De verschillende partijen in de spoorwegsector zitten te wachten op een wettelijk kader. Nu ligt het

wetsvoorstel ter behandeling in deze Kamer voor. De vraag die onze fracties bij dit voorstel hebben gesteld, is niet zozeer of deze wet in de praktijk goed zal werken, maar vooral of zij een positieve impuls kan geven voor een goed spoorproduct. Immers, ook het niet op tijd rijden en uitval van treinen geven niet alleen veel ergernis maar ook grote economische schade.

Nu is het spoorproduct onvoldoende, maar stimuleert dit wetsvoorstel wel de zozeer noodzakelijke verbetering? In ieder geval zal er na aanvaarding van dit voorstel rust komen, zodat de NS door kan met de zo noodzakelijke verhoging van de kwaliteit van de dienstverlening. Hoewel dit ook maar langzaam vordert, wordt er gewerkt aan meer inzet van materieel en dus ook meer zitplaatsen. Ook zal – en dit is hoognodig – de sociale veiligheid meer aandacht krijgen. Maar – en dit is het meest teleurstellende – aan de verbetering van de infrastructuur die nodig is voor de zo noodzakelijke kwaliteitsslag, wordt veel te weinig gedaan. Wij zullen, wet of geen wet, blijvend worden geconfronteerd met vertragingen. De oorzaak hiervan is de gebrekkige toestand van de bestaande infrastructuur. Daarbij komt nog dat deze juist voor de toekomst, voor de nota "Benutten en bouwen" in orde moet zijn.

Zonder een behoorlijke investering komt dit niet goed. Allereerst is de huidige toestand van de infrastructuur van dien aard dat de basis-kwaliteit te laag is. Zowel in het verleden als nu is er te weinig geld uitgetrokken om voldoende preventief onderhoud te plegen. Daarbij komt nog dat in een behoorlijk aantal gevallen de infrastructuur aan het eind van zijn technische levensduur is. Nu kost het al extra geld om die technische levensduur te rekken. Kan de minister nog eens uiteenzetten wat dit voor de storingsgevoeligheid, ook op dit moment, betekent? Wat zal het de komende jaren betekenen. Wij kunnen natuurlijk wel allerlei dingen met elkaar afspreken, maar dit is van een zeer groot belang. Als dit niet op orde komt, zullen wij naar mijn overtuiging geconfronteerd worden met een verslechtering van de bereikbaarheid en veel meer storingen. Dan komen de spoorwegen op een nog grotere afstand te staan van datgene wat de reiziger wil.

## Van den Berg

In een mondeling overleg tussen de minister en onze commissie is ook gesproken over de kosten om de ergste infrastructurele knelpunten op te lossen alsook over de kosten om voor de toekomst de kwaliteit van de infrastructuur naar een hoger niveau te tillen. Op dat moment had de minister geen inzicht in de financiële consequenties. Inmiddels is bekend dat het om zeer omvangrijke bedragen gaat, maar naar mijn idee ontbreekt een stuk duidelijkheid over de precieze bedragen die ermee gemoeid zullen zijn. De minister zal ongetwijfeld duidelijkheid op dit punt scheppen. Daarbij is het de vraag, zeker nu het ons land economisch niet voor de wind gaat en het maar niet lukt om een kabinet te krijgen dat ook op dat terrein eens orde op zaken stelt, of wij in de nabije toekomst het achterstallige onderhoud kunnen wegwerken en de zo noodzakelijke kwaliteitsslag kunnen maken. Als er weinig centen zijn, houdt het op! De zorg van onze fracties is dat dit maar ten dele zal lukken, terwijl juist met het openbaar vervoer belangrijke publieke belangen worden gediend. De kwestie van bereikbaarheid is van groot belang en een hoogwaardig spoorproduct levert een belangrijke bijdrage aan het mobiliteitsbeleid en de Nederlandse economie. Voor deze belangen heeft de overheid een belangrijke verantwoordelijkheid die wij ook waar moeten maken. Graag vernemen wij van de minister hoe die verantwoordelijkheid ook voor de toekomst handen en voeten krijgt.

Ten aanzien van de Concessiewet hebben wij de volgende vraag. Dit betreft de koppeling tussen het verkrijgen van een concessie en het verkrijgen van infrastructuurcapaciteit om deze concessie uit te kunnen voeren. Alleen door zekerheid op de lange termijn over kwantiteit en kwaliteit van de beschikbare railinfrastructuur kan een potentiële concessiehouder prestatieafspraken voor de lange termijn maken. Daarnaast levert onduidelijkheid over de te verkrijgen capaciteit van railinfrastructuur grote financiële risico's op voor de vervoerders die meedingen naar een concessie. Mogen wij van de minister weten of hiervoor een oplossing voorhanden is? Als dat niet het geval is, hoe en wanneer denkt de minister dit op te lossen? Ook willen onze fracties nog het een en ander horen over de waardebepa-

ling van de productiemiddelen. In de concessiesystematiek is het immers van groot belang dat de huidige concessiehouder weet wat hij voor zijn productiemiddelen, onder andere treinen, krijgt als hij de concessie verliest en deze overdraagt aan de nieuwe concessiehouder. Enerzijds is dit van belang voor het nemen van investeringsbeslissingen. Men wil zekerheid. Anderzijds is dit van belang voor de kosten van lease of de kosten van vreemd vermogen. Als niet duidelijk is wat de restwaarde van de productiemiddelen is, lopen leasemaatschappijen/financiers extra risico en zullen zij hogere kosten, in de vorm van risico-opslagen, in rekening brengen bij de vervoerders. Dit leidt naar onze mening tot duurdere vervoerexploitatie en daarmee uiteindelijk tot duurdere treinkaartjes. Deelt de minister onze zienswijze? En is, zo vernemen wij graag van de minister, dit onderwerp in de institutionele driehoek al eens aan de orde geweest? Zo niet, is de minister dan van plan om dit voor de inwerkingtreding van de wetten alsnog te doen?

Evenals de aan ons verwante fracties aan de overzijde hebben wij grote problemen met het huidige voorstel, omdat er sprake is van een private status met aansturing en financiering door de overheid, middels een concessie.

Op zichzelf kan een dergelijke constructie wellicht een meer zakelijke en transparante verhouding tussen overheid, verantwoordelijk voor publieke doelstellingen, en railinfrastructuurbeheerder, als uitvoerder die onder een privaat regime meer prikkels heeft om efficiënt te werken, te bewerkstelligen. Maar het blijft vragen oproepen over de publieke status van railinfrastructuur. Kan de minister ons nogmaals duidelijk maken dat door het verlenen van een private status aan de railinfrastructuurbeheerder, het publieke karakter van de railinfrastructuur niet wordt aangetast?

Voorzitter. Wij komen tot een afweging. Het zal duidelijk zijn dat onze bijdrage kritisch is. Verder uitstel van wetgeving en het opnieuw ter discussie stellen van bijvoorbeeld de rollen en verantwoordelijkheden van de verschillende partijen zal wellicht tot grote onrust leiden. Een en ander af laten hangen van een visie voor de nabije toekomst met de daarbij behorende

financiële middelen is ook moeilijk omdat visie en financiële middelen er naar de mening van onze fracties nog niet of helemaal niet zijn. Vandaar dat wij in de vaste commissie op initiatief van collega Wolfson geworsteld hebben met de vraag om voor de toekomst meer zekerheid en meer visie te krijgen. Wij willen meer beleidsuitgangspunten op papier zien. Wij hebben dan ook de motie mede ondertekend. Daarom zijn wij zeer belangstellend naar de beantwoording door de minister. Afhankelijk daarvan zullen wij tot een eindoordeel komen.

□

De heer **Van der Lans** (GroenLinks): Voorzitter. Ik leefde tot vorige week in de vooronderstelling dat de maidenspeech van minister De Boer ook zijn afscheidsspeech zou zijn. Sinds vorige week kan het heel anders verlopen. Het verlanglijstje dat de Kamer vandaag aan de minister meegeeft, kan een lijstje zijn dat hij wellicht zelf mag uitvoeren. Dat maakt het debat vandaag nog pikanter.

Het is deze maand precies honderd jaar geleden dat in Nederland de spoorwegstaking plaatsvond. De behandeling van de twee spoorwetten vandaag in deze Kamer biedt een mooie gelegenheid om daarbij stil te staan. Die spoorwegstakingen uit januari en april 1903 zijn van grote invloed geweest op de wijze waarop de arbeidsverhoudingen zich in Nederland hebben ontwikkeld. Nadat de eerste spoorwegstaking een groot succes was geworden, reageerde de regering daarop met de beruchte worgwetten van Kuyper, die de directe aanleiding vormden voor de tweede stakingsgolf in april 1903. Deze liep uit op een desastreuze nederlaag voor de stakende spoorwegarbeiders. Omdat het stakingswapen daardoor min of meer buiten werking werd gesteld, legde deze mislukte aprilstaking de basis voor het Nederlandse poldermodel dat ons land, zo weten wij nu, bepaald geen windeieren heeft gelegd.

Het gaat te ver om daaruit te concluderen dat wij daardoor schatplichtig zijn aan het personeel van de spoorwegen. Als dat in de winter van 1903 niet ten strijde was getrokken, had het verloop van de



## Van der Lans

welvaartsontwikkeling in Nederland wel eens heel anders geweest kunnen zijn. Maar – en dat is voor vandaag relevanter – wat de uiteindelijk mislukte spoorwegstaking van 1903 niet heeft weten te voorkomen en waarschijnlijk juist heeft gestimuleerd, is dat het NS-personeel altijd een hoge organisatiegraad heeft gekend en zich op verschillende momenten in de geschiedenis – denk aan de februaristaking van 1942 – als zeer strijdvaardig is blijven manifesteren. De verschillende collectieven zoals wij die in de perikelen met betrekking tot het rondje om de kerk leerden kennen, zijn niet zonder deze lange traditie te begrijpen. Een deel van die traditie is ook een grote verbondenheid met het bedrijf, die het NS-personeel altijd heeft gekenmerkt. Je zou kunnen zeggen dat een directie die zich deze geschiedenis niet eigen maakt en er geen begrip voor toont, de kans loopt genadeloos afgestraft te worden. Ook dat hebben wij in het nabije verleden kunnen zien.

Ik sta bij deze geschiedenis stil omdat deze historie mee zou moeten spelen als wij de toekomstige vormgeving van de spoorwegen in Nederland bezien. Het gaat ook om een bedrijf met een geschiedenis van meer dan honderd jaar, waarvan je je moet afvragen hoe zich dat verhoudt tot tienjarige concessies. Waarom zou je iets dat al langer dan een eeuw bestaat, plotseling moeten persen in een toekomst van concessieblokjes van tien jaar? Voor wie oog heeft voor de geschiedenis, is dat een tamelijk arbitraire zaak. Het gaat niet alleen om investeringen, prestaties, efficiency en concessies, maar ook om mensen die het werk bij de spoorwegen moeten doen, daar hun carrière in maken, dat met volle overgave moeten kunnen doen en er trots op moeten kunnen zijn. Dat is ook een verantwoordelijkheid van de wetgever en van beleidsmakers, maar ik kan mij niet aan de indruk onttrekken dat er op dit punt het laatste decennium meer kapot is gemaakt dan ons lief zou moeten zijn.

Het heeft geen zin om de hele recente geschiedenis nog eens op te rakelen. Ik zal ook niet van de gelegenheid gebruik maken om te melden dat GroenLinks daar bij de discussie over de verzelfstandiging van de NS, begin jaren negentig, als

een van de weinigen op heeft gewezen. Wel heb ik, als ik naar de toekomst kijk, eigenlijk onvoldoende zekerheden om te weten dat wij werkelijk naar een stabiele situatie gaan, met een inspirerende organisatiecultuur die werken bij het spoor weer tot een genoegen maakt en die voldoende basis is om tot de best mogelijke dienstverlening voor reizigers te komen. Hoe ik de stukken over de voorliggende wetten ook lees, op geen enkele manier wekken ze bij mij het vertrouwen op dat het langs deze weg ook echt goed zal komen. Sterker nog: op geen enkele pagina bekruipt mij het gevoel dat de voorstellen zoals wij die vandaag hier bespreken, ook echt een oplossing vormen voor het probleem waar wij voor staan. Wat dat betreft sluit ik mij aan bij het onrustige gevoel dat collega Terlouw tijdens de voorbereiding een keer onder woorden bracht en dat hij treffend omschreef als "dat de oplossing waar wij nu al jaren mee in de weer zijn, niet meer past op het probleem". Ik citeer hem nog maar even, omdat hij toen wat minder mild was dan zojuist: "Het idee van concessies is zo ingewikkeld en onwaarschijnlijk dat niet te verwachten is dat vervoerders beter voor hun klanten zullen zorgen onder de dreiging van verlies van de concessie."

Dat onrustige gevoel wordt alleen nog maar versterkt omdat wij eigenlijk geen heldere voorstelling hebben waar wij vandaag precies over besluiten. Toen de minister bij de vaste commissie op bezoek was, hebben wij van de ambtenaren een schema gekregen waarin allerlei verbindingspijlen staan tussen de drie hoofdrolspelers van deze wetten: de railinfrastructuurbeheerder, de NS en het ministerie. Ik heb het schema dankbaar gebruikt om mijn fractiegenoten duidelijk te maken waarom het nu precies gaat, maar toen zij daarover allerlei kritische vragen gingen stellen, stond ik met mijn mond vol tanden, want als wij kijken wat wij nu precies weten van hoe die relaties worden geregeld, dan moeten wij constateren dat wij eigenlijk bitter weinig in handen hebben. Wat er nu precies allemaal in concessies kan worden geregeld, wat nu eigenlijk de basiskwaliteit infra is of de basiskwaliteit vervoer of hoe de toegangsovereenkomst dan wel de kader-

overeenkomst eruit ziet, het is allemaal onbekend.

Om meer te weten hebben wij bovendien nog een lange weg te gaan getuige de opmerkingen van de minister op pagina 3 van de nadere memorie van antwoord. Daar staat dat outputsturing niet mogelijk is, omdat er dan aan vier voorwaarden moet zijn voldaan. Dan moet bij beide bedrijven bekend zijn hoe de relatie is tussen activiteiten, operationele doelen en uitkomsten, dan moet er kennis zijn over de interactie daartussen, dan moet er bekendheid zijn over langetermijneffecten en dan moet de organisatie in staat zijn om gegeven die kennis ook te sturen. Er wordt niet aan één van die voorwaarden niet voldaan of aan twee of drie, de minister schrijft dat er aan geen van die vier voorwaarden wordt voldaan door NS en ProRail. Het staat er allemaal heel klinisch in een soort managementhandboekentaal, maar zelfs een relatieve buitenstaander als ik kan niet anders dan begrijpen dat er geen zinnige voorspelling is te doen over wat precies de prestaties van NS en ProRail zijn. Je kunt je dan afvragen welke door de politiek en de reizigers te controleren afspraken er dan de komende jaren in concessies kunnen worden vastgelegd. Ik denk heel weinig. Mij lijkt het dan legitiem om de vraag te stellen: waaraan beginnen wij eigenlijk?

Voortdurend valt, ook in de bijdragen tot nu toe, het magische jaar 2006, dan is er geëvalueerd en dan is de rust hersteld. De vraag die mij achtervolgt, is evenwel wat er dan eigenlijk is geëvalueerd. Wij bevinden ons in een merkwaardige situatie. Wij kunnen nu eigenlijk niets zeggen en krijgen binnen twee jaar – de heer Eversdijk wees erop dat dit een tamelijk korte periode is – een evaluatie van de effectiviteit van deze wet over een periode waarvan wij nu zeggen dat wij er eigenlijk niets concreets over kunnen afspreken. Dan lijkt mij toch op zijn minst de vrees gerechtvaardigd dat er een gereede kans bestaat dat wij in 2006 opnieuw voor een tamelijk moeilijke, misschien wel onmogelijke beslissing komen te staan.

De VVD-woordvoerder in de Tweede Kamer, de heer Hofstra, altijd goed voor stevig gekruide uitspraken, heeft deze wetsvoorstellen wel eens vergeleken met een rijdende trein vol nagenoeg lege containers waarbij aan ons wordt gevraagd om

## Van der Lans

de seinen op groen te zetten zodat de trein kan gaan rijden in de hoop dat tijdens de rit al die containers zullen worden gevuld. Ik kan het eigenlijk niet beter zeggen. Ik heb het vermoeden dat als de Algemene Rekenkamer hiervan lucht zou krijgen ons weer een stevige reprimande te wachten zou staan. Daarom lijkt het mij goed om het deksel van een aantal van deze containers op te lichten en te kijken wat wij er zoal in aantreffen. De heer Wolfson sprak over een nachttrein. Ik spreek voorlopig nog maar over een spooktrein.

De eerste container die wij op deze spooktrein aantreffen, betreft de staat van het spoor en het achterstallig onderhoud. Ik zou het zeer op prijs stellen als de minister straks precies uit de doeken zou doen hoe groot het tekort eigenlijk is en vooral hoe het in godsnaam mogelijk is dat het achterstallig onderhoud de afgelopen jaren zo razendsnel is toegenomen. Wie is daarvoor verantwoordelijk? In het algemeen overleg in de Tweede Kamer is die vraag ook meermalen gesteld zonder dat de minister daarop een goed antwoord had. Misschien dacht hij: ik ben binnenkort toch weg, dus laat ik mij er maar niet aan branden. Ik denk dat hij er hier vandaag, misschien ook gezien de toekomst, niet zo gemakkelijk mee wekomt, want de groeiende post achterstallig onderhoud, een miljardenpost vermoedelijk, legt een zware hypotheek op de samenwerking tussen ProRail en NS Reizigers. Dat blijkt nu al. Met de NV NS Reizigers zijn nu geen punctualiteitsafspraken te maken, omdat zij voor die prestatie afhankelijk is van de infrastructuur. En die is zwaar onder de maat. Aangezien de economische situatie in het land het niet waarschijnlijk maakt dat er op korte termijn veel extra geld kan worden uitgetrokken, lijkt het onvermijdelijk dat de twee nieuwe bedrijven elkaar voortdurend de zwartepiet zullen gaan toespelen. In dat opzicht zou de scheiding van de twee bedrijven wel eens contraproductief kunnen gaan werken. Voortdurend beklemtoont de minister de noodzaak dat deze twee bedrijven intensief gaan samenwerken. Hij herhaalt dat zo vaak dat je je vanzelf gaat afvragen waarom ze dan zo nodig uit elkaar getrokken moeten worden. Ik kan het niet nalaten te melden dat ik vanochtend een telefoontje kreeg van iemand die bij

de verkeersleiding van ProRail werkt. Hij probeerde mij uit te leggen wat er gisteren allemaal was misgegaan tussen Rotterdam en Dordrecht. De man vertelde onder meer over de communicatielijnen en de lokaties waarop de verkeersleiding op dit moment is geplaatst. De afstand tussen die plaatsen is de afgelopen maanden alleen maar groter geworden. Juist hierbij moet echter een sterkere regie worden gevoerd en moet een centraal punt worden ingericht. Feitelijk is het aantal de communicatielijnen de afgelopen maanden en jaren alleen maar toegenomen. Dat is natuurlijk geen goede zaak. Ik heb sterk het vermoeden dat de openstaande rekening van het achterstallig onderhoud de komende jaren een zeer vertroebelende factor zal worden. Daardoor wordt het moeilijker om in een latere fase iets zinnigs te kunnen zeggen over de effectiviteit van de voorgestelde wetten. De toestand is misschien wel zó erg, dat ze de evaluatie in 2006 geheel zal inkleuren. Hoe kijkt de minister daartegen aan?

De volgende container op mijn spooktrein bevat onze kennis van het precieze verloop van een eventuele overdracht van concessies. Wat wordt overgenomen, tegen welke waarde gebeurt dat en op welke manier wordt die waarde berekend? Om het systeem van concessies echt te laten werken, moet er van het begin af aan een heldere systematiek voor zijn, zodat de concessienemer zijn bedrijfsvoering daarop kan afstemmen en een toekomstige bieder een reële berekening van kosten en risico's kan maken. Helaas is de container op dit punt nog behoorlijk leeg. Het enige wat vaststaat, is dat het buitengewoon ingewikkeld is. De heer Wolfson heeft zojuist, veel beter dan ik dat zou kunnen, uitgelegd hoe moeilijk het is.

Waarom is niet van het begin af aan gekozen voor een veel minder gecompliceerde vorm van managementconcessie of zelfs een andere vorm van concurrentie, waarbij het meer gaat om service? Ik noem die vorm voor het gemak het "Biermanmodel", want onze collega heeft daarover al meer dan tien jaar geleden behartigenswaardige dingen geschreven. Ik weet het antwoord van de minister overigens al. Hij zal zeggen dat het wetsvoorstel flexibel is, dat alle opties mogelijk zijn en dat

wij later moeten beslissen, na 2006. Dat antwoord vind ik eigenlijk heel onbevredigend, omdat er naar mijn mening wel degelijk een groot verschil bestaat tussen deze opties. Dat onderscheid heeft bovendien repercussies op de bedrijfsvoering. Wat weet de minister nu nog niet, maar moet hij in 2006 wel weten om een verantwoorde keus te kunnen maken tussen een managementconcessie en een verdergaande vorm van overdracht?

De volgende container op mijn spooktrein is de container met kennis van wat wij precies willen regelen in concessies. Op deze container staan in het groot de letters A, M, V en B. Als ik de deksel oplicht, zie ik alleen een aantal kleine dozen, die tamelijk licht aanvoelen. Op één doos staat "punctualiteit", maar als ik hem optil, blijkt er nog niets in te zitten. Op de volgende doos staat "zitplaatsgarantie", maar op de verpakking staat dat zij pas na 2006 mag worden geopend. Zo rommel ik door de container. Na een paar minuten lege dozen verplaatsen, besluit ik er een open te maken. "Sociale veiligheid" staat erop. Laat ik die maar nemen, want ik wil graag weten of bij de aanbesteding van bijvoorbeeld regionale lijnen ook eisen worden gesteld aan het menselijk toezicht op de trein. Simpel gezegd vind ik dat op elke trein ten minste één conducteur aanwezig moet zijn, die niet alleen kaartjes knipt, maar ook mensen terzijde staat met informatie en alleen al door zijn aanwezigheid een gevoel van veiligheid geeft. Ik vind dat die voorwaarde in een concessie moet worden vastgelegd. Hopelijk is de minister dat met mij eens. Wij moeten nu niet alle mogelijke moeite doen om in Amsterdam de conducteur op de tram te krijgen, terwijl wij hem op het lijntje Ede/Wageningen-Amersfoort vervangen door een vliegende brigade, om over vijf jaar te concluderen dat hij moet terugkomen op de trein.

Het lijkt een onbeduidend detail, maar volgens mij gaat het bij concessieverlening om dit soort details. Voor je het weet, domineert de kostenrationaliteit namelijk het hele proces van onderhandelen. Daarbij sneuvelen deze punten als eerste. Ik werd dan ook tamelijk ongerust van berichten die ik via FNV Bondgenoten ontving, dat bij concessieverlening door de provincie Gelderland voor de trajecten rondom

## Van der Lans

Zutphen in het program van eisen nadrukkelijk éénmansbediening werd geëist. De optie om treinen met conducteur te bemensen wordt bij voorbaat, en nota bene door de concessieverlener, uitgesloten. Dat lijkt mij geen goede ontwikkeling en ik zou er graag de mening van de minister over horen, want in de doos Sociale veiligheid in mijn container vind ik er nog maar weinig tastbaars over terug. Er zitten wel vele beleidsnota's en aanvalsplannen en zelfs handreikingen voor sociale veiligheid in, maar het is allemaal nog weinig concreet en tamelijk vrijblijvend. En ik kom er niet achter hoe deze aspecten van sociale veiligheid worden gewogen in het proces van concessieverlening en of hierop nog door het ministerie wordt toegezien, maar misschien kan de minister mij bij wijze van concrete exercitie rondom het thema sociale veiligheid een helpende hand bieden. Overigens zou ik daarbij ook willen weten wat er gebeurt als een provincie geen heil ziet in de aanbesteding van een regionale spoorlijn, bijvoorbeeld omdat niemand aan het plan van eisen voldoet of omdat zij er op goede gronden geen kwaliteitsverbetering van verwacht. Schrijft de minister het dan voor of mag de provincie zelf een afweging maken?

Voorzitter. Men zal begrijpen dat ik mij bij mijn speurtocht door de containers van mijn spoorwegwet-concessietrein voel als een wapen-inspecteur in Irak. Er wordt mij verteld dat er van alles te vinden is, maar hoe ik ook zoek, er is niets te vinden. De enige container die een beetje gevuld is, is de container met de aanduiding "Europa". Er blijkt dat ons land als eerste gaat voldoen aan de implementatie van de richtlijnen die Europa ons op dit punt heeft voorgeschreven. Hier kun je natuurlijk enorm trots op zijn, maar ik vraag me werkelijk af of dit wel zo verstandig is. De grote jongens in Europa doen het rustig aan en ze zullen uiteindelijk tot een andere en vermoedelijk veel meer functionele verhouding tussen infrastructuur-beheer en vervoerders komen, maar in een door ons zelf geregisseerde chaos schrikken wij er niet voor terug om als het slimste jongetje van de klas te opereren. En ik moet eerlijk zeggen dat ik de ratio daarvan maar moeilijk kan ontdekken.

Met deze wetten ronden wij het drieluik van de Wet personenvervoer

2000 af. Ik houd er geen echt vrolijke herinnering aan over. Het begon met de Taxiwet, die ons lagere prijzen en een betere dienstverlening had moeten brengen, maar die ons, precies zoals wij voorspeld hadden, hogere tarieven en in de grotere steden een merkbare verslechtering van de dienstverlening bracht. Vervolgens kwam de Concessiewet voor het busvervoer, die wij dit jaar zouden moeten evalueren, maar waarbij ook al zoveel vertraging is opgetreden dat er weinig te evalueren is. En nu beginnen wij aan het avontuur van de Concessiewet voor het spoor, waarbij opnieuw marktachtige instrumenten vol onzekerheden op dit deel van het vervoer worden losgelaten. Wij weten niet alleen niet hoe dit zal uitpakken, wij weten zelfs niet of dit de beste situatie kan scheppen om de deplorabele toestand van het spoor zo snel mogelijk te verbeteren.

Met andere woorden, het is een sprong in het duister. Dit geeft een mijn fractie een zeer onbestemd gevoel. Het lijkt mij dat er in de komende jaren heel hard gewerkt zal moeten worden aan het herstel en dat er ook heel veel geld voor zal moeten worden uitgetrokken, terwijl er voor de definitieve invulling van de verhouding tussen infrastructuur-beheerder en vervoerder eigenlijk nog geen definitieve keuzes gemaakt kunnen worden. Wij vragen ons zelfs af of dit in 2006 wél mogelijk zal zijn, maar om te kunnen bepalen of wij met deze voorstellen kunnen instemmen, hechten wij er waarde aan dat de minister duidelijk maakt hoe het herstel vorm zal krijgen, welke consequenties het achterblijven van investeringen voor dit herstel zullen hebben en of wat hem betreft in 2006 of zoveel later als wenselijk is, inderdaad nog alle opties beschikbaar zijn. Wij wachten zijn antwoord in spanning af.

□

**Mevrouw Bierman-Beukema toe Water** (VVD): Mijnheer de voorzitter. Vrijwel alles is al mondeling en schriftelijk met de minister behandeld, waarvoor ik hem dank. Toen de minister begon te vrezep dat hij de plenaire behandeling van deze wetsvoorstellen wellicht niet meer zou meemaken, kwam het toch nog goed.

"De interpretatie van de Europese regelgeving is nog in beweging en

de regelgeving zelf is nog niet uitgekristalliseerd. Met het oog op het bereiken van stabiliteit in de spoorsector is het goed om een wettelijke grondslag te bieden aan zowel de vervoerder als de infrastructuurbeheerder, die zich achter de voorliggende wetsvoorstellen hebben geschaard." Aldus de minister tijdens het mondeling overleg dat wij met hem hadden op 17 januari. Nieuwe wetgeving is nodig om bestaande regels te actualiseren en te moderniseren, bestaande situaties en aanvaarde beleidsvoornemens te codificeren en de Europese regelgeving te implementeren. In deze wetsvoorstellen gebeurt dat op beleidsneutrale wijze, aldus de minister, zodat er geen voorschot wordt genomen op de verdere gedachteontwikkeling. Dat zo zijnde, heeft mijn fractie niet de behoefte om nu in extenso op details in te gaan. Ik zal dan ook geen poging doen om de containers van Hofstra te vullen.

Het is duidelijk, mijnheer de voorzitter, dat er iets moet gebeuren. De bestaande situatie is in alle opzichten onbevredigend. De sector moet tot rust komen en zich herstellen. Alarmerende berichten over achterstallig onderhoud aan het spoor bereiken de krant en het parlement – inmiddels hebben ook wij het verslag van het algemeen overleg ontvangen – en minister en NS vechten hun meningsverschil over tariefsverhoging uit voor de rechter. Van al dit gesteggel en mismanagement is vooralsnog de reiziger de dupe.

De voorliggende wetsvoorstellen nemen geen voorschot op verdere gedachteontwikkeling. Dit laatste, zo lijkt het althans, niet zozeer vanuit de overtuiging dat het borgen van speelruimte en flexibiliteit voor de toekomst een goede zaak is, maar veeleer omdat we op dit moment nog onvoldoende kennis en inzicht hebben om meer definitieve keuzes te maken. Zo wordt de "knip" tussen vervoer en infrastructuur verder geformaliseerd, maar treffen we tegelijkertijd de stelling aan dat het niet uitgesloten is dat beide delen toch weer in een holding worden ondergebracht. Het onderwerp "aanbesteding" wordt geregeld, maar wellicht zal in de toekomst helemaal geen gebruik worden gemaakt van dit instrument, als het althans gaat over het hoofdrailnet.

## Bierman-Beukema toe Water

Wat heeft de reiziger aan dit alles? Dat is de vraag die de VVD-fractie met name bezighoudt. Wat heeft de reiziger aan het feit dat de verhouding tussen minister en vervoerder enerzijds en minister en infra-beheerder anderzijds nu publiekrechtelijk geregeld wordt? Op papier ziet het er allemaal heel ordentelijk uit, maar het is nog maar de vraag wat er in de praktijk van het dagelijks vervoer te merken zal zijn van het verschil tussen een prestatiecontract en een concessie met prestatiecriteria. De relatie tussen infra-beheerder en vervoerder zal privaatrechtelijk geregeld worden, op basis van gelijkwaardigheid van partijen. Zal hiermee voorkomen worden dat die partijen naar elkaar wijzen als zij de overeengekomen prestaties niet realiseren? Dat lijkt, gezien de voorgeschiedenis, niet zonder meer aannemelijk.

Hopelijk zal het door de railverkeersleiding te ontwikkelen systeem het beter mogelijk maken om oorzaak en gevolg van verstoringen te registreren en te monitoren. Wat de VVD fractie betreft is dit niet in eerste instantie om de schuldvraag te kunnen beantwoorden, maar meer om gaandeweg tot optimalisatie te komen.

Wordt met deze voorstellen een stabiele omgeving gecreëerd met voldoende stimulansen voor partijen om zich goed van hun taken te kwijten? Zal de reiziger een goede kwaliteit tegen een redelijke prijs geboden worden? Krijgen we nu veilige, schone treinen die op tijd rijden en voldoende zitplaatsen hebben? Gaat de beheerder zorgen voor een veilige en optimaal beschikbare infrastructuur? Alleen een grenzeloze optimist kan deze vragen met een volmondig "ja" beantwoorden.

De scheiding van NS in Railinfra-beheer en vervoerder in 1995 heeft niet bijgedragen aan een integrale focus op de kwaliteit van het totale spoorstelsel. Door de ontvlechting in separate bedrijven zijn de basisprocessen kwetsbaarder en complexer geworden. Die scheiding krijgt nu een wettelijke basis, waarbij alle hoop gevestigd is op intensieve en goede samenwerking tussen beheerder en vervoerder. Het was oorspronkelijk de bedoeling om door wijziging van de organisatorische structuur én door marktwerking een hoger prestatieniveau te bereiken. Het eerste is niet gelukt, het tweede

evenmin. Kan de minister aangeven of hij van plan is om in staat te zijn de evaluatie in 2006, gebruikmakend van het analysekader van de Raad voor Verkeer en Waterstaat op het punt van marktordening, over beide aspecten richtinggevend te doen?

Mijnheer de voorzitter. De VVD fractie realiseert zich dat een wettelijk kader al jaren ontbreekt en dat die situatie niet langer kan voortduren. Helderheid over rollen en verantwoordelijkheden van partijen is onmisbaar. In beginsel biedt het wetsvoorstel die duidelijkheid. Om de ministeriële verantwoordelijkheid waar te maken, is managementinformatie en een publiek sturingsinstrument essentieel.

Het verheugt ons te horen dat het overleg over beide concessies en de AMvB's constructief verloopt. Daarin moet het feitelijk functioneren van de sector vorm krijgen. Het is jammer dat op dit moment nog over veel zaken onduidelijkheid bestaat. Met collega Wolfson zijn wij van mening dat de agenda voor de komende jaren duidelijk moet zijn. Het kan niet zo zijn dat bij de evaluatie in 2006 nog steeds essentiële vragen onbeantwoord blijven.

Tot slot, mijnheer de voorzitter, valt het te hopen dat er rust en stabiliteit bij de NS komt, ondanks het feit dat over een aantal zaken pas in een later stadium wordt beslist; dat er rust en stabiliteit in de spoorsector ontstaat en dat de relatie met het departement verbetert. Vooral hopen wij dat deze wetsvoorstellen meer zullen blijken te zijn dan een papieren tijger en dat treinreizigers in Nederland gaandeweg tevreden worden over betrouwbaarheid, veiligheid en prijs van het vervoersproduct.

De heer **Bierman** (OSF): Voorzitter. Het trefwoord in spoorwegland was jarenlang "klantvriendelijkheid"; men moest klantvriendelijker worden. Maar wat is daarvan terechtgekomen? Ik heb wel eens eerder in deze Kamer gezegd: je kunt nog gemakkelijker een pizza kopen dan een treinkaartje. Zover was het op een gegeven moment gekomen. Men was dan ook niet op weg naar een beter spoorproduct, maar naar de beurs. Men wilde de beursgang. Dat is de kern van de zaak. Daardoor is

heel veel fout gegaan en in een andere slagorde opgesteld dan we hadden gewild.

Deze gang van zaken heeft ervoor gezorgd dat niet het rijden met de treinen het belangrijkste was, maar het verkrijgen van winst teneinde straks, bij de beursgang, een goed plaatje te hebben voor de aandeelhouders. Daarvoor is creatief boekhouden nodig geweest, maar daarvoor zijn ook grote managementblunders gemaakt. Ik ga die niet allemaal noemen, maar een paar zijn voor de reizigers wel leuk.

Er verscheen allerlei klantvriendelijke informatie op het station. Er stond bijvoorbeeld op een bord: gehandicapteningang in het midden van de trein. De trein was er dan nog niet en de gehandicapte wist niet hoe lang de trein was, laat staan dat hij wist waar het midden ervan was. Maar goed, het was toch informatie die aangaf dat men vriendelijk voor de klant wilde zijn. Ik veronderstel overigens dat dit soort informatie van managers kwam die nog nooit een trein van binnen hebben gezien, maar dat doet er even niet toe.

Tijdenslang is er de mededeling geweest: eerste klas vooraan. Nu is een eerste klas vooraan moeilijk te bespeuren, want een locomotief kan ook achteraan zitten, namelijk als hij duwt. Maar dit toonde toch de goodwill van NS aan en uit dit soort mededelingen kon je opmaken: men denkt in ieder geval na.

Deze mededelingen zijn nu helemaal verdwenen. Er zijn helemaal geen aanwijzingen meer voor mensen die met de trein reizen. "Out of control", om een goed Nederlands woord te gebruiken, is het spoorbedrijf dus nu.

Over de achterstand in het onderhoud moet ik ook een paar opmerkingen maken. Achterstand in het onderhoud was natuurlijk het gevolg van het opvolgen van de adviesjes in het managementboekje. De beursgang bracht dat ook met zich. Volgens het managementboekje moet je de voorraden zo klein mogelijk houden, die nemen alleen maar plaats in en leveren dus verlies op. Als je de zaak draaiende kunt houden, moet je de voorraden dan ook tot een minimum terugbrengen. Maar weten degenen die geen spoorlieden zijn veel! Zij hebben veel te veel op de voorraden reserveonderdelen en onderhoud bezuinigd. Als er dan ook nog eens een kwartierdienst wordt geïntroduceerd

## Bierman

en de slijtage toeneemt, tja, dan heb je een ernstig probleem. De problemen kwamen dus door spoorblind management.

Het aankoopbeleid is ook zoets. Men is veel te laat geweest met de aanschaf van nieuw materieel. Men heeft het verhaal opgehangen: we weten niet of we straks, na beëindiging van de concessie, dat nieuwe materieel wel kwijt kunnen. Er kon geleasd worden. Ik weet wel zeker dat het Rijk zou hebben gezegd: alles is nog niet duidelijk, maar wij zullen in ieder geval de garantie bieden dat bij het nieuwe concessiehouderschap wij dit materieel voor een redelijke prijs overnemen. Hoe het overgedragen moet worden, staat niet vast, want dat zal niet via de markt gaan. Hoe zal het wel gaan? Ik meen volgens de proclamatie: dat moet maar geregeld worden. Daarmee spreekt men een vertrouwen uit dat ik nu nog niet heb. Waarom niet? Omdat ik bij de NS-leiding een cultuurverandering heb gezien. Men ging voor de grote projecten: HSL, Betuweroute enzovoorts. Daar had men aandacht voor. Dat was glamour. Ik hoor het ze nog zeggen: daar kun je eer mee behalen. Onder dat alles heeft het bestaande spoorproduct zwaar te lijden gehad. Het verhaal is daarmee nog niet af. Met NS staat het er veel slechter voor dan wij nu denken. Ik breng in herinnering dat NS op het ogenblik alleen een romp- of kernnet exploiteert. Er zijn een tiental onrendabele lijnen afgestoten, en zelfs daarna blijkt het voor NS niet mogelijk, de rendabele lijnen rendabel te houden. Daarbij heeft men ook nog de stations cadeau gekregen! Door inkomsten uit dit onroerend goed is het verlies nog enigszins gecompenseerd, en kan er zelfs een heel klein winstje worden genoteerd; maar vraag niet wat voor winst dat is. Niet voor niets begon ik bij de pizza!

Vervolgens komen er van de minister allerlei proclamatische antwoorden: er moet van alles, maar over het hoe en wanneer wordt niets gezegd. Is dat inspirerend, als vervolgens wordt geconstateerd dat de sector rust en herstel nodig heeft? Als ik dat vergelijk met het begin van de jaren negentig, waarin men nu eindelijk eens het stoffige imago van NS kwijt wilde, dan hebben we er toch wel een enorme bende van gemaakt. Het stoffige imago is inderdaad veranderd: er kwamen een

stuk of negen aparte BV's, waarbij vooral ook de onroerendgoedsector apart is gezet. Er is een heel complexe situatie ontstaan, waarbij wij niets meer in de hand hebben. De zelf geconstrueerde complexiteit is in mijn ogen dan ook het grote probleem.

Concurrentie op het spoor hebben we gehad. Lovers reed enige tijd rond, met aparte kaartjes, want er was nog geen chipcard. Lovers kreeg geen stations, zoals Haarlem of een deel van Amsterdam CS. We weten nog van de verschillende pesterijen die zich afspeelden tussen personeelsleden van NS en Lovers. Kortom, de culturen pasten niet helemaal bij elkaar. Maar dit heeft wel de invoering van de kwartierdienst opgeleverd. Immers, Lovers had ook al zijn oog laten vallen op de dienst Hilversum-Weesp en verder. Als je de treinpaden maar knellend genoeg maakt, kan Lovers daar met zijn tweedehandjes moeilijk tussen, en dan wordt concurrentie op het spoor wel heel moeilijk en theoretisch.

Daarmee ben ik meteen bij één van de verklaringen – de minister mag mij vertellen of ik gelijk heb – namelijk dat de kwartierdienst er ontzettend toe heeft bijgedragen dat we met het enorme, plotselinge slijtageprobleem zijn komen te zitten. Dat is natuurlijk gewoon het gevolg van de wijze, waarop concurrentie op het spoor tot stand is gekomen en om zeep is geholpen.

Als we kijken naar de concurrentie om het spoor, wijs ik op de concessiehouder die een tijdelijk monopolie tot 2015 krijgt. Concurrentie daarna is volgens de minister een optie. We kunnen dus niet zeggen dat de concurrentie om het spoor de aangewezen weg zal zijn. Wij zien dat de concurrentie zich toespitst op de scheiding tussen de beheerder en de vervoerder, wat natuurlijk het vragen om moeilijkheden is. Dit maakt het immers nodeloos complex, waarbij ik het voorbeeld van de vierkante wielen en de gladde rails noem. Wie moet wat doen? Nu zijn er twee nieuwe meetsystemen, waarmee wij precies kunnen zien, wie de ander exact kan verwijten wat hem te verwijten valt. Maar er is natuurlijk niets geregeld over de onderlinge afspraken om daarbij schadeafwenteling te voorkomen. Alleen dat pleit er al voor, dit één geheel te laten en rollende materieel, tractie en railinfrabeheer in één

constructie te houden, en daarbij de mogelijkheden om concurrentie te realiseren op een ander niveau, bijvoorbeeld op de laadvloer, en niet op het punt waar rails en wielen elkaar raken. Kortom, concurrentie op de trein.

Hetzelfde heb ik gezegd over de ombouw tot 25 KV. De minister vindt dat dat er voorlopig toch nog niet komt. Dat weten we dan in ieder geval! Internationaal blijven we dus ook wat dat betreft achterlopen. Ook bij modernisering van het seinsysteem komt er een moment waarop het materieel moet worden omgebouwd. Als de concessiehouder de pech heeft dat de ombouw in zijn periode moet plaatsvinden, wordt hij op zeer hoge kosten gejaagd. Ik vraag mij af, wie die kosten gaat dragen. Of zegt de concessiehouder: ik rijd mijn tweedehandjes af tot de wielen inderdaad vierkant zijn? Ik hoor daar niets over, behalve dan dat er programatisch goede afspraken over moeten worden gemaakt.

Dan is er nog de overdracht van het materieel aan het eind van de concessieperiode. Ook daarbij zal het volgens deze minister niet via de markt gaan, maar hoe het dan wel gaat, is nog niet bekend.

Kortom, het zijn allemaal ingebakken tegenstellingen en moeilijkheden, waarbij er een veel te optimistische blik is op wat er nog maakbaar is. Waarom wordt het niet zo gedaan dat het als vanzelf zo is dat het om een eenvoudig product gaat waarbij weinig fouten kunnen worden gemaakt? Wellicht dat sommigen mijn pleidooi wat academisch vinden. Welnu, op dit moment wil men treinsmachinisten van gereedschap voorzien zodat wanneer er een storing met de wissels is, zij uit de trein mogen komen om de wissels te gaan bedienen. In feite moet het personeel van de vervoerder het klusje van de beheerder opknappen. In feite glijden we hierdoor in een systeem waarbij de logica van het op tijd en kwalitatief goed laten rijden van treinen hiertoe als het ware dwingt. Dat doet bij mij de vraag rijzen waarom nog een onwerkbaar scheiding wordt voorgesteld en niet meteen is gekozen voor een concept waarbij een en ander goed wordt ingebouwd. Dat is wat mij betreft concurrentie op de trein. Dat is eigenlijk de meest eenvoudige oplossing. Hierdoor laat je de vervoerskwaliteiten in het vervoer

zelf met elkaar concurreren. Dat betekent dus in de sfeer van de zit- en staruimte. De rest is voor de reiziger helemaal niet interessant en daar moeten we hem ook helemaal niet mee opzadelen. Bij de exploitatie van deze reisruimte zou bijvoorbeeld een taak weggelegd kunnen zijn voor de KLM en de reisbureaus. Je zou het zelfs aan NS Reizigers over kunnen laten mits die dan maar geen bemoeienis heeft met het rollend materieel en de toewijzing van capaciteit. Bovendien wijs ik erop dat er in andere sectoren ook geen scheiding is tussen infrastructuur en het transport. Ik noem in dit verband de draaggolftelefonie. Naar mijn mening is de Europese Commissie hierin dan ook niet zo consistent door niet voor alle sectoren eenzelfde werkwijze te kiezen. Waar er in de spoorsector nog niet zo'n zelfde wijze van werken is en wij de eersten zijn die met dit fenomeen te maken krijgen, vraag ik mij af waarom wij daar niet gebruik van maken om hierin een voorbeeldfunctie te vervullen. Wij maken het rijden en de infrastructuur dan een geheel, waardoor een optimale dienstregeling mogelijk wordt. Er komt één slotcoördinator – waar heb ik dat meer gehoord, ik geloof bij de luchtvaart – die toewijzing van de zit- en staruimte regelt. Vervolgens is er variatie en concurrentie in de kwaliteit. Ik heb twaalf jaar geleden bij het 150 jarig bestaan van de NS gezegd dat er op de trein ook in kwaliteit gevarieerd moet worden, zoals in het autoverkeer. Ik doel dan op de "lelijke eendvariant", waarbij je moet staan; het zogenaamde "rugzakvervoer" voor jongeren en studenten. Daarnaast is er het limousineniveau met het krantje en het croissantje. Bij het "lelijke eendmodel" wordt het zwartrijdersprobleem minder, want de prijzen zullen zo laag zijn dat het nauwelijks meer de moeite loont om zwart te rijden.

De minister biedt in de wetsvoorstellen een zeer complexe vorm van maakbaarheid. Als je daarbij bedenkt dat het er vooral om gaat dat er treinen rijden, zie ik er heel weinig in. Veel zal afhangen van wat de minister doet. In de schriftelijke beantwoording heeft hij mij al met een kluitje in het riet gestuurd, door niet in te gaan op het voorstel van concurrentie op de trein omdat vanwege Europese regelgeving de beheerder niet met een deel van de

vervoerder mag samenwerken. Als wij op dit spoor zitten, is er voor mij geen andere mogelijkheid dan tegenstemmen. Wellicht is de minister nog over te halen om het scheidingsniveau te verleggen naar de laadvloer. Daarmee kan wellicht ook worden voorkomen dat anderen op het Nederlandse systeem inbreken. Ik wacht met belangstelling het antwoord van de minister af.

De beraadslaging wordt geschorst.

De **voorzitter**: De behandeling van de wetsvoorstellen wordt na de dinerpauze voortgezet. Dat moment is voorzien voor ongeveer 20.00 uur.

De vergadering wordt van 16.46 uur tot 16.54 uur geschorst.

---

Aan de orde is de voortzetting van de behandeling van:

- **het wetsvoorstel Wijziging van de regeling van de bevrijdende verjaring in het Burgerlijk Wetboek voor gevallen van verborgen schade door letsel of overlijden (26824).**

De beraadslaging wordt hervat.

□

De heer **Witteveen** (PvdA): Mijnheer de voorzitter. Wij willen allereerst de minister danken voor zijn uitvoerige en gedegen reactie op de vele kwesties die in eerste termijn aan de orde zijn gesteld. Wij delen zijn uitgangspunt dat wij hier te maken hebben met belangrijke beginselen die tegenover elkaar staan, namelijk de rechtszekerheid en de billijkheid. Radbruch schreef dat dit antinomieën zijn, waarbij het niet altijd mogelijk is om deze tot één harmonie te verwerken. Je moet proberen om aan beide beginselen zoveel mogelijk recht te doen in de wetgeving. Dit speelt ook hier. Ik heb de indruk dat de rechtszekerheid tegenover de billijkheid niet per se betekent dat de rechtszekerheid alleen slaat op de belangen van de werkgever en de billijkheid op die van het slachtoffer. Wij moeten bijvoorbeeld ook aan de kant van de werkgever de billijkheidsaspecten onderkennen. Zij spelen uiteraard op het punt van de bewijsvoering en het bewaren van bewijs over een zeer lange periode; een thema waarvan talloze fracties in de voorbereiding

veel werk hebben gemaakt. Ik heb dit enigszins gemist in de beantwoording.

Het hierbij betrekken van het billijkheidsaspect pleit voor het behoud van een absolute verjarings-termijn in een of andere vorm, waardoor de bewijsproblemen zich niet tot in het oneindige blijven uitstreken. Het zou mooi zijn als er een oplossing is die ook aan die billijkheidskwestie recht doet.

Terugkerend naar het gedeelde uitgangspunt: ik denk dat de minister goed de mening van alle fracties heeft verwoord, namelijk dat er meer moet gebeuren voor de slachtoffers van long-tailschade, met name voor de asbestslachtoffers, waaraan de maatschappij een ereschuld heeft. De minister heeft in de schriftelijke voorbereiding al aangegeven dat deze wet het sluitstuk is van een geheel van maatregelen die daaraan voorafgaan. Ik roep dat in herinnering, omdat het oordeel over deze wet mede moet zijn ingegeven door dat over de adequaatheid van de maatregelen die worden genomen om de asbestslachtoffers te compenseren voor de onmogelijkheid om hun claims ten uitvoer te brengen. Voor mijn fractie is dat een belangrijke kwestie, die ons oordeel over de wet zeker zal beïnvloeden. Wij willen geen sluitstuk aannemen waarbij een en ander in de lucht hangt. Wij willen dat er materieel, in financiële zin, genoegdoening is voor de asbestslachtoffers.

Dit brengt mij op de tegemoetkomingsregeling. Het is duidelijk dat de regering positieve intenties heeft op dat punt, en meer dan dat. Er is van alles gebeurd. De minister heeft dat op een rij gezet. Wij vinden het bijzonder belangrijk dat er, behalve de schadevergoeding, inmiddels ook een voorschotregeling is waarvan tijdig kan worden geprofiteerd. Onze vraag in eerste termijn was of de bedragen niet te laag zijn. Als de berichten van de woordvoerder van de Socialistische Partij juist zijn, dan gaat het om slechts eenderde van het bedrag dat anders mogelijk verhaald kan worden wanneer de claim niet zou zijn verjaard. Wij vinden dat weinig. Wij krijgen te horen dat de minister van Justitie niet over de bedragen gaat, want dat is een "separate lijn". Dat jargon wijst op verkokering. Wij moeten ons dat niet aandoen in een geval als dit. Wij zouden de grenzen tussen de ministeries moeten