

24ste vergadering

Donderdag 18 november 1999

Aanvang 10.15 uur

Voorzitter: Van Nieuwenhoven

Tegenwoordig zijn 134 leden, te weten:

Van den Akker, Albayrak, Apostolou, Van Ardenne-van der Hoeven, Atsma, Augusteijn-Esser, Bakker, Van Baalen, Balemans, Balkenende, Barth, Van Beek, Belinfante, Van den Berg, Biesheuvel, Bijleveld-Schouten, Blaauw, Van Blerck-Woerdman, Blok, De Boer, Van Bommel, Bos, Brood, Bussemaker, Van de Camp, De Cloe, Cornielje, Crone, Dankers, Dijkema, Dittrich, Van den Doel, Duijkers, Duivesteijn, Eisses-Timmerman, Eurlings, Feenstra, Geluk, Van Gent, Van Gijzel, Giskes, Gortzak, De Graaf, De Haan, Halsema, Hamer, Harrewijn, Herrebrugh, Hessing, Hillen, Hindriks, Van der Hoek, Hoekema, Van der Hoeven, Hofstra, De Hoop Scheffer, Kalsbeek, Kamp, Kant, Karimi, Klein Molekamp, Van der Knaap, Koenders, Kortram, Kuijper, Leers, Luchtenveld, E. Meijer, Th.A.M. Meijer, Melkert, Middel, Van Middelkoop, Mosterd, Nicolai, Niederer, Van Nieuwenhoven, Noorman-den Uyl, Oedayraj Singh Varma, Oplaat, Örgü, Oudkerk, Van Oven, Passtoors, Patijn, Poppe, Rabbae, Ravestein, Rehwinkel, Reitsma, Remak, Van 't Riet, Rietkerk, Rijpstra, Rosenmöller, Ross-van Dorp, Rouvoet, Santi, Scheltema-de Nie, Schimmel, Schoenmakers, Schutte, Smits, Spoelman, Van der Staaij, Van der Steenhoven, Stellingwerf, Stroeken, Swildens-Rozendaal, Udo, Valk, Ter Veer, Vendrik, Verbugt, Verburg, Verhagen, Visser-van Doorn, Van der Vlies, Voorhoeve, O.P.G. Vos, Voûte-Droste, De Vries, Waalkens, Wagenaar, Van Walssem, Weekers, Weisglas, Van Wijmen, Wijn, Wilders, De Wit,

Witteveen-Hevinga, Van Zijl, Zijlstra en Van Zuijlen,

en de heren Korthals, minister van Justitie, Zalm, minister van Financiën, De Grave, minister van Defensie, mevrouw Netelenbos, minister van Verkeer en Waterstaat, de heren Van Boxtel, minister voor Grote Steden- en Integratiebeleid, Cohen, staatssecretaris van Justitie, en mevrouw J.M. de Vries, staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat.

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

Van Blerck-Woerdman, Buijs en Marijnissen, wegens bezigheden elders;

Van Dijke, wegens bezigheden elders, alleen voor de middagvergadering;

Van Heemst, wegens ziekte.

Deze berichten worden voor kennisgeving aangenomen.

Aan de orde is de behandeling van:

- **het wetsvoorstel Verlenging van de werking van krachtens de In- en uitvoerwet ten aanzien van de invoer en de uitvoer van goederen gestelde regels (26644);**

- **het wetsvoorstel Wijziging van de Wet op de jeugdhulpverlening in verband met de gelijkstelling van stadsregio's met een provincie (26826);**

- **het wetsvoorstel Bepalingen ter vrijwaring van kredietinstellingen en andere financiële**

instellingen tegen aansprakelijkheid in verband met maatregelen die samenhangen met sluiting van betalings- en effectenafwikkelingsystemen op 31 december 1999 (26832);

- **het wetsvoorstel Wijziging van boek 2 van het Burgerlijk Wetboek in verband met de mogelijkheid een registratiedatum te bepalen voor de uitoefening van stem- en vergaderrechten in de naamloze vennootschap (26668).**

Deze wetsvoorstellen worden, na goedkeuring van de onderdelen, zonder beraadslaging en zonder stemming aangenomen.

Aan de orde is het debat naar aanleiding van een algemeen overleg op 17 november 1999 over de **aanbesteding van de HSL**.

De **voorzitter**: Ik wijs de leden erop dat dit geen voortzetting van het debat is, maar een afronding. Eenieder heeft daar weinig tijd voor en ik zal weinig interrupties toestaan, zeker niet die over onderwerpen die gisteren al aan de orde zijn geweest.

De heer **Reitsma** (CDA): Mevrouw de voorzitter! De fractie van het CDA vindt de opstelling van de minister omtrent de exploitatie van de HSL-Zuid onbegrijpelijk, onzorgvuldig en risicovol. De fractie van het CDA bepleit integratie van het kernnet met HSL-lijnen. Wij zijn ervan overtuigd dat dit leidt tot grote voordelen voor de reizigers. Een grote Kamermeerderheid bepleit deze integratie, omdat deze van cruciale betekenis is voor de

Reitsma

kwaliteitsontwikkeling van het Nederlandse spoorvervoer.

Het lijkt erop dat de minister een stokje wil steken voor deze integratie. Zij heeft een zeer harde opstelling gekozen, bijna onwrikbaar, zo is gisteren gebleken, en toont geen bereidheid om terug te gaan naar de onderhandelingstafel. Hiermee wordt de positie van de Nederlandse Spoorwegen in de waagschaal gesteld. Dit bedrijf is een staatsbedrijf; het is van de belastingbetalers. Het gaat dus om belastingcenten. Mijn fractie vindt dit zorgelijk. Waarom staat men zo met de ruggen naar elkaar toe, vraag ik de minister. Waarom wordt op deze wijze de concurrentie op het spoor binnengehaald, zo vraag ik de minister. Waarom wordt op deze wijze de Fransen en de Duitsers in de kaart gespeeld, terwijl de minister weet dat er geen sprake is van wederkerigheid?

De fractie van het CDA vindt het sowieso zeer onverstandig van de minister dat zij het bod van de NS op straat heeft gegoooid. Alle partijen in de Tweede Kamer, misschien met uitzondering van de fractie van de VVD – dit zal vandaag wel blijken – geven de voorkeur aan een geïntegreerde gunning aan de Nederlandse Spoorwegen, het liefst onderhands. Hierbij past maar één opstelling: het ultimatum moet van tafel en de minister moet terug naar de onderhandelingstafel. Daarom dien ik de volgende motie in.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende, dat bij personenvervoer concurrentie op het spoor onwenselijk is;

van mening, dat de exploitatie van de HSL-Zuid aan moet sluiten bij de exploitatie van het kernnet en dat geen onderscheid gemaakt dient te worden tussen de exploitatie van het binnenlandse en het internationale vervoer;

van oordeel, dat integratie van de exploitatie van de HSL-lijnen en het kernnet van cruciale betekenis is voor de kwaliteitsontwikkeling van het Nederlandse spoorvervoer;

constaterende, dat de minister de procedure voor openbare aanbesteding wil beginnen;

verzoekt de regering het aan de NS gestelde ultimatum in te trekken en met de Nederlandse Spoorwegen te onderhandelen over de exploitatie van het binnenlandse en het internationale HSL-vervoer,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**: Deze motie is voorgesteld door de leden Reitsma, Van den Berg, Stellingwerf en Van der Steenhoven. Naar mij blijkt, wordt zij voldoende ondersteund. Zij krijgt nr. 95 (22026).

Uw tijd is op, mijnheer Reitsma.

De heer **Reitsma** (CDA): Voorzitter, ik heb een tweede motie.

De **voorzitter**: Die zult u heel snel moeten indienen en u kunt die niet meer verklaren. Wij hebben afgesproken dat dit een twee-minutendebat is, en u hebt al drie minuten gehad.

De heer **Reitsma** (CDA): Ik zal de motie direct voorlezen.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende, dat de minister van Verkeer en Waterstaat wenst over te gaan tot openbare aanbesteding van het binnenlandse en het internationale vervoer over de HSL-Zuid;

van mening, dat daarmee een onomkeerbare stap wordt gezet omtrent de exploitatie van de HSL-Zuid;

van oordeel, dat de minister niet de zekerheid heeft gegeven dat openbare aanbesteding kan en moet en aan de voorwaarden van reciprociteit en integratie van HSL-lijnen en kernnet voldoet;

verzoekt de regering de procedure om over te gaan tot openbare aanbesteding van het binnenlandse en internationale vervoer over de HSL-Zuid op te schorten tot daarover met de Kamer overeenstemming is

bereikt,

en gaat over tot de orde van de dag.

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

Zij krijgt nr. 96 (22026).

□

De heer **Hofstra** (VVD): Voorzitter! De VVD-fractie heeft gisteren al duidelijk laten blijken dat ze zeer ongelukkig is met het openbare debat dat deze dagen wordt gevoerd. De collega's zeggen wel, dat zij de minister niet voor de voeten willen lopen maar iedereen maakt door zijn gedrag duidelijk op de stoel van de minister te willen zitten en te willen meeonderhandelen.

Wij zijn ernstig teleurgesteld over het bod van de Nederlandse Spoorwegen. De enige geruststelling voor de collega's is waarschijnlijk, dat voor beursgang niet hoeft te worden gevreesd: een bedrijf dat zo presteert, zal de interesse van aandeelhouders niet kunnen trekken!

Wij willen de collega's oproepen zich niet te laten verleiden door de druk van de NS die naar onze mening zeer oneigenlijk is op dit moment in de procedure. De minister heeft gisteren een goed en daadkrachtig betoog afgestoken en verdient daarvoor steun. Zij krijgt die in elk geval van de VVD-fractie en naar ik hoop ook van onze geachte collega's in de coalitie. De oppositie doet maar wat ze wil.

Voorzitter! In dit verband wil ik graag de volgende motie voorstellen.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende, dat de eerste fase van de gunningsprocedure, te weten een voorkeursbehandeling voor de NS, hedenmiddag om 17.00 uur zonder succes zal worden afgesloten, en dat vervolgens als tweede fase een openbare aanbesteding wordt voorbereid;

verzoekt de regering op korte termijn:

a. de Kamer alsnog vertrouwelijk doch volledig te informeren over de

Hofstra

heden af te sluiten eerste fase;
b. de Kamer nader te informeren over de condities, omstandigheden en mogelijkheden voor de aanbesteding, opdat de Kamer desgewenst tot een goed oordeel kan komen;

spreekt overigens uit dat de regering de voorgenomen procedure dient te vervolgen,

en gaat over tot de orde van de dag.

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

Zij krijgt nr. 97 (22026).

De heer **Van der Steenhoven** (GroenLinks): De oppositie doet maar wat ze wil, zo zegt de heer Hofstra. Dat geldt kennelijk ook voor de VVD, want in juni sprak de heer Hofstra uit dat het wellicht beter was als de NS het zou doen. Nederland was niet de gekke Henkie van Europa. Waarom die ommezwaai?

De heer **Hofstra** (VVD): Dat is helemaal geen ommezwaai. Ik herhaal graag, dat wij zeer sterk hechten aan reciprociteit. Als de Fransen de zaak potdicht houden, ben ik er geen voorstander van om hier voor de Fransen veel ruimte te bieden. Een ander aspect is, dat wij het de NS ook wel gunnen om dit werk te gaan doen maar niet tegen elke prijs. De NS heeft een voorsprongsituatie en zij mag dat kernnet al tien jaar doen. De NS kent ons land natuurlijk beter dan de buitenlanders en daarom had ik een goed bod van de NS verwacht. Die kans heeft de NS overigens nog steeds in de te volgen procedure.

De heer **Van der Steenhoven** (GroenLinks): Voorzitter! Ik begrijp de heer Hofstra niet. Hij wil de Fransen geen kans geven maar hij stuurt wel aan op een openbare aanbesteding. Dat is toch in tegenspraak met elkaar?

De heer **Hofstra** (VVD): Dat zullen wij nog wel zien, want wij hebben de minister wel gevraagd om ons nog wat meer en beter te informeren over het verdere verloop van de procedure.

De **voorzitter**: Ik constateer, dat deze discussie gisteren ook is gevoerd. Terwijl ik toch een

oppervlakkige televisiekijker en radioluisteraar op dit punt ben, heb ik de heer Hofstra gisteren precies hetzelfde horen zeggen!

De heer Reitsma heeft nog een vraag.

De heer **Reitsma** (CDA): Voorzitter! Ik mag toch aannemen, dat de VVD-fractie in dit huis op basis van argumenten met elke politieke partij discussieert. Om die reden verzoek ik hem wat minder bagatelliserend over bepaalde politieke partijen in dit huis te doen. Maar vraagt hij de minister in deze motie om op dit moment de openbare aanbesteding op te schorten?

De heer **Hofstra** (VVD): Neen, dat woord komt er ook helemaal niet in voor. Er kunnen dingen parallel lopen. Wij vragen informatie op korte termijn. Dan moeten er allerlei dingen gebeuren, wat niet in een week klaar is. Ik zie op zichzelf geen tijdsprobleem, tenzij de minister zegt dat zij de openbare aanbesteding een paar weken moet opschorten als zij deze motie wil uitvoeren. Opschorting is echter niet ons primaire doel.

De heer **Reitsma** (CDA): Ik wil nog even zicht krijgen op uw motie. U zegt dat de minister vanaf donderdag de openbare procedure gewoon mag starten. U vraagt haar om ons vertrouwelijk te informeren over het vorige proces en de voorwaarden die zij zal formuleren in de openbare procedure. Is dat de strekking van uw motie?

De heer **Hofstra** (VVD): Ja, het staat vrij letterlijk in de motie. Wij hechten eraan dat de Kamer achteraf kan discussiëren over die eerste stap en de vraag of het op alle punten goed is gegaan, want de informatie ontbreekt ons nu.

De heer **Reitsma** (CDA): Ik mag toch aannemen dat ook u constateert dat de minister nu een onomkeerbare stap zet.

De heer **Hofstra** (VVD): Die discussie is gisteren ook veelvuldig gevoerd. Ik blijf erbij dat niets onomkeerbaar is zolang er nog geen contracten zijn getekend.

□

De heer **Van der Steenhoven** (GroenLinks): Voorzitter! Tot op de

dag van vandaag is de Kamer helder geweest: geen concurrentie op het spoor, geen marktwerking op het kernnet, geen Engelse toestanden. Er is bovendien geen wettelijke basis aanwezig voor concurrentie op het spoor op dit moment. Zelfs in het regeerakkoord wordt geconstateerd dat op het kernnet geen concurrentie moet plaatsvinden. Het is dan ook belachelijk dat de aandeelhouder van de NS het eigen bedrijf dupeert. Wat zullen de Fransen en Duitsers lachen over deze operatie: een van de kleinste treinvervoerbedrijven in Europa wordt nog een kopje kleiner gemaakt.

De minister heeft gezegd dat zij zich niet als een klein kind laat terugsturen. Zij heeft natuurlijk wel als een klein kind geopereerd door stiekem toch iets anders te doen dan wat de Kamermeerderheid in juni heel duidelijk heeft uitgesproken. Het lijkt erop dat de marktwerking op het spoor, die de laatste tijd door de PvdA herhaaldelijk is afgewezen, toch via het kabinet terugkomt. Wij vragen dan ook heel duidelijk aan de PvdA welke kant het opgaat? Zijn wij regisseur of makelaar, zoals de heer Melkert heeft gezegd? Kiezen wij voor een integraal goed openbaarvervoersnetwerk, binnenlands en buitenlands?

Minister **Netelenbos**: Voorzitter! Ik sla even aan op het woord "stiekem". Wij hebben hier een plenaire vergadering van de Tweede Kamer. Ik laat mij niet zomaar zeggen dat ik iets stiekem doe. Ik hoor graag van de heer Van der Steenhoven waarom hij denkt dat ik iets stiekem doe.

De heer **Van der Steenhoven** (GroenLinks): Ik heb gezegd dat de minister niet als een klein kind teruggestuurd wil worden naar de NS; dat heeft zij gisteren gezegd. Ik heb ook gezegd dat zij als een klein kind stiekem tegen de zin van de meerderheid van de commissie in, die heel duidelijk heeft gezegd dat de minister niet op die weg moet doorgaan, toch is doorgegaan.

De **voorzitter**: Mijnheer Van der Steenhoven, misschien moet ik even ingrijpen. Als je iets stiekem doet, of je dat nu doet als klein kind of als volwassene, dan doe je het zo dat het niet zichtbaar is. Zelfs als de minister zegt dat zij zich niet laat terugsturen, is dat zichtbaar.

Van der Steenhoven

Misschien moet u dat woord terugnemen.

De heer **Van der Steenhoven** (GroenLinks): Voorzitter! Ik wil het woord best terugnemen, maar ik wil erop duiden dat de minister tegen de zin van de meerderheid van de commissie iets anders heeft gedaan dan de commissie heeft gezegd. Daar blijf ik achter staan.

De **voorzitter**: Dat is dus iets anders. Dat is de goede formulering. Dank u wel.

De heer **Van der Steenhoven** (GroenLinks): Voorzitter! Ik ben bang dat het openbaar vervoer in een schemergebied tussen markt en overheid terecht komt, als wij op deze weg doorgaan. Ik meen dat er een duidelijke keuze moet worden gemaakt. Ik roep ook de regeringsfracties ertoe op om een heldere keuze te maken.

□

De heer **Stellingwerf** (RPF): Voorzitter! Het overleg van gisteren liet ons zien dat de politiek geen heldere lijn heeft wat de privatisering van de NS betreft en ook niet wat de taak van de overheid inzake het openbaar vervoer betreft. Wij blijven schipperen: enerzijds, anderzijds. Zo worden wij nu vermalen tussen het pokerspel van het kabinet en de NS. Ik meen dat wij ons meer moeten laten leiden door de voetnoot van de commissie van wijzen en een helderdere keuze moeten maken tussen de grondvormen: vrije concurrentie op het spoor, periodieke concurrentie op het spoor of nutsmonopolie onder directe verantwoordelijkheid van de overheid. Daarover zullen wij toch iets meer helderheid moeten geven. Nu blijven wij steeds hangen in een schimmige stap-voor-stapbenadering. Men wil geen onomkeerbare stappen doen en verslagen worden op een wijze geïnterpreteerd die voor ons niet herkenbaar meer is. Nu dreigt er een openbare aanbesteding te komen tot er wellicht een moment komt dat het toch niet kan. Kortom, het is allemaal wat schimmig. Wij krijgen het gevoel dat wij langzamerhand worden ingekapseld en er niet meer op terug kunnen komen zonder vergaande consequenties of zonder ernstig gezichtsverlies. Wij vinden dat het kernnet niet moet worden

aanbesteed en dat de HSL-Zuid integraal onderdeel dient te zijn van het kernnet. Het overleg met de NS zal dus heropend moeten worden. Wat ons betreft moet het geforceerde ultimatum van tafel verdwijnen.

Ten slotte dien ik een motie in naar aanleiding van een interessante suggestie van de commissie van wijzen die ons uit de huidige impasse zou kunnen halen. De suggestie is dat eventuele hogere winsten boven een bepaald plafond via een earn-outbepaling kunnen worden afgeroomd.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende, dat:
- de commissie van wijzen in haar advies in overweging geeft de Staat mee te laten delen in de opbrengsten van de HSL-Zuid boven een bepaald maximum door het toepassen van een earn-out;
- dat toepassing van een dergelijke constructie los staat van de wijze waarop de concessie wordt aanbesteed;

verzoekt de regering de mogelijkheden in kaart te brengen van het toepassen van een earn-out, op basis waarvan een in financieel en kwalitatief opzicht concurrerend onderhands contract kan worden afgesloten,

en gaat over tot de orde van de dag.

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

Zij krijgt nr. 98 (22026).

□

De heer **Van den Berg** (SGP): Voorzitter! Volgens sommigen is het marktdenken op de terugtocht, maar deze minister van PvdA-huize denkt dat blijkbaar niet. Wij zullen nog wel horen hoe de PvdA-fractie daar tegenover staat. Mijn opstelling is altijd geweest dat wij buitengewoon voorzichtig moeten zijn met marktwerking in het openbaar vervoer, gezien het nutskarakter en de publieke aspecten. In ieder geval

moeten wij niet de positie van de NS ten aanzien van het kernnet in de waagschaal stellen. Mijn fractie heeft steeds gepleit voor integratie van de exploitatie van de HSL-Zuid en het kernnet. Dat zal een grote meerwaarde hebben. Wij willen geen concurrentie op het spoor.

Mijn fractie betreurt de ontstane situatie zeer. Ten onrechte is door de laatste brief van de minister – de brief met het ultimatieve karakter – in feite de deur dichtgegooid voor verder overleg met de NS, terwijl er toch interessante voorstellen op tafel lagen. Bovendien bestaat over de interpretatie van die voorstellen nog onzekerheid. Daarom zou ik dringend willen oproepen tot nader overleg tussen de minister en de spoorwegen. Ik ben het dan ook met andere woordvoerders eens – ook conform de motie van het CDA – dat het ultimatum dat is gesteld onder punt 8 van de brief van 12 november van tafel moet.

Voorzitter! De minister wil de weg op van openbare aanbesteding. Mijn fractie ziet daar beleidsmatig niet veel in. Bovendien zijn de voorwaarden – onder andere de reciprociteit – daarvoor niet vervuld. Hoe zit het met de juridische aspecten van een openbare aanbesteding? Ik heb er steeds op gewezen dat er een goed wetgevend kader moet zijn, een publiekrechtelijk kader voor de ontwikkeling van marktwerking en aanbesteding als het gaat om het openbaar vervoer, zeker als het gaat om het spoorvervoer. Dat kader ontbreekt nog. Nu wil de minister toch vast starten met een openbare aanbesteding op privaatrechtelijke basis. Dat lijkt mij zeer risicovol en ook zeer onwenselijk. Eerst moet dat publiekrechtelijk kader er zijn en in dat kader kunnen de goede stappen worden gezet. Tegen deze achtergrond dien ik de volgende motie in.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende, dat de regering voornemens is om over te gaan tot openbare aanbesteding van het nationale vervoer over de HSL-Zuid;

overwegende, dat voor deze beoogde openbare aanbesteding een adequaat publiekrechtelijk kader

Van den Berg

benodigd is, hetgeen thans echter nog niet beschikbaar is;

verzoekt de regering af te zien van verdere stappen in de richting van openbare aanbesteding van het binnenlands vervoer over de HSL-Zuid zolang een adequaat publiekrechtelijk kader hiervoor ontbreekt,

en gaat over tot de orde van de dag.

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

Zij krijgt nr. 99 (22026).

De heer **Van Walsem** (D66): Voorzitter! Wij zitten in een buitengewoon vervelend parket. De verhoudingen tussen de minister en de spoorwegen zijn enigszins verstoord. Het gaat de fractie van D66 om het belang van de reiziger. Daar moet alles ondergeschikt aan gemaakt worden. Het gaat ons dus niet om het financiële profijt dat uit een concessie voortkomt; het gaat ons erom dat de reiziger een beter product voorgeschoteld krijgt. Daar is onze inzet op gericht.

Voorzitter! Ik wil de volgende motie indienen.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende, dat (nog) niet is aangetoond dat er in Europa sprake is van een open, concurrerende spoorwegmarkt; en voorts dat er gerede twijfel bestaat over de juridische afdwingbaarheid van het reciprociteitsbeginsel bij Europese openbare aanbestedingen en dat nog steeds een wettelijk kader voor het spoor ontbreekt;

constaterende, dat er vooralsnog niet aan voorwaarden voor een succesvol en verantwoord openbaar aanbesteden is voldaan;

verzoekt de regering te onderzoeken:
- of en wanneer aan deze voorwaarden zou kunnen worden voldaan;
- welke de redenen zijn voor de afwijzing van het bod van de NS;

- en voor de totale rapportage ten minste veertien dagen te nemen;

verzoekt de regering tevens voor die tijd geen definitieve vervolgstappen ten aanzien van een openbare aanbesteding te nemen,

en gaat over tot de orde van de dag.

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

Zij krijgt nr. 100 (22026).

De heer **Reitsma** (CDA): Voorzitter! Moet ik de motie zo vertalen dat de fractie van D66 vindt dat het ultimatum minimaal veertien dagen moet worden opgeschort en dat de minister, zolang de invulling van de randvoorwaarden die D66 in de motie heeft geformuleerd niet bekend zijn, niet mag starten met de openbare aanbesteding?

De heer **Van Walsem** (D66): Correct.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Mevrouw de voorzitter! Wij hebben dinsdag een procedurevergadering gehad, waar de fractie van de PvdA het standpunt heeft ingenomen dat het niet verstandig is om lopende de onderhandelingen een openbaar overleg te hebben. Dat is gisteren wel gebeurd. Dat overleg heeft wel nieuwe inzichten opgeleverd, maar niet in de posities.

De fractie van de PvdA acht het, vanuit de verantwoordelijkheid die de minister draagt, zaak dat de minister eerst haar fase van dit proces afrondt. We staan hier voor een ingewikkeld inhoudelijk probleem, dat procedureel echter heel overzichtelijk is. Als het aan de fractie van de PvdA ligt, houden wij volgende week een besloten algemeen overleg. Ik heb daarover al contact opgenomen met de voorzitter van de vaste commissie. Daarbij zal de minister aangeven welk inhoudelijk oordeel zij had ten opzichte van het bod en hoe het allemaal gelopen is. De Kamer kan dan, op basis daarvan, tot de conclusie komen of de minister al dan niet terecht tot dat oordeel gekomen is. De minister moet daar ministeriële verantwoordelijkheid afleggen en de Kamer neemt dat oordeel dan al dan niet over.

Vervolgens is, afhankelijk van de uitkomst van dat overleg, de vraag wat de vervolgstap zou kunnen zijn. De minister heeft aangekondigd dat zij voornemens is de openbare aanbesteding aan te gaan. Ik heb al eerder aangegeven dat de fractie van de PvdA daar op zichzelf geen bezwaar tegen heeft, maar wel problemen ziet bij de uitvoering. Wij vragen ons af of de voorwaarden voor een succesvolle afwikkeling van die openbare aanbesteding aanwezig zijn. Wij hebben dat gisteren ook besproken. Is er sprake van een level playing field en een goed juridisch kader? Hoe zit het met de reciprociteit? Kan er gesproken worden over samenwerking met de SNCF en de NMBS? Daar moet eerst duidelijkheid over komen. Ik heb gisteren gezegd dat wij geen nieuwe deur binnengaan, voordat wij weten dat dat een succesvolle stap is. Wij sluiten dus ook de vorige deur niet, voordat we die nieuwe binnengaan. De minister heeft gisteren in het overleg gezegd dat zij de Kamer op die punten zal informeren over hoe succesvol in haar wijze van zien de openbare aanbesteding ingegaan kan worden. De fractie van de Partij van de Arbeid wil die brief afwachten en volgende week een besloten algemeen overleg hebben. Op basis van de discussie met de minister over die brief moeten wij beoordelen of de minister de vervolgstap al dan niet kan zetten. Wij hebben er, omdat de procedure zo helder is, geen behoefte aan op dit moment enige uitspraak aan de Kamer voor te leggen.

De heer **Reitsma** (CDA): Voorzitter! Ik wil graag dat wij voldoende helder krijgen waar de fractie van de PvdA staat. Ik begrijp wat de heer Van Gijzel volgende week wil. Maar wat betekent dat voor de positiebepaling en de besluitvorming van de minister voor het ultimatum dat vandaag om vijf uur afloopt? Moet dat van tafel? En mag de minister vanmiddag na vijf uur de openbare procedure starten? De heer Van Gijzel heeft daarvan zelf gezegd dat dat een onomkeerbare stap is.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): De minister heeft een eigen verantwoordelijkheid in deze fase. De minister kent natuurlijk wel de verhouding met de Kamer. Ik vraag niet voor niets voor volgende week een besloten overleg waarin de minister

Van Gijzel

verantwoording aflegt over de afgelopen weken en maanden en de Kamer al dan niet haar goedkeuring kan hechten aan datgene wat de minister tot haar oordeel heeft gebracht. Vervolgens is dan de vraag of wij tot openbare aanbesteding overgaan. In punt 8 staat: er volgt openbare aanbesteding. De fractie van de Partij van de Arbeid heeft gezegd, dat zij die stap op dit moment nog niet kan maken, omdat er geen zekerheid is of die stap succesvol kan worden afgerond en wij dus in een situatie terecht zouden kunnen komen waarin er geen succesvolle afronding mogelijk blijkt te zijn, zodat wij naar de NS terug moeten, als het ware met de handen op de rug. Dat vind ik helemaal geen goede situatie. Ik heb gisteren in het algemeen overleg begrepen dat de minister daar gevoelig voor was. Zij heeft gezegd dat zij ons informatie zou sturen over reciprociteit, level playing field en al die andere zaken, zodat wij zelfstandig tot een oordeel kunnen komen en kunnen bepalen of de minister van de Kamer steun krijgt om dat tweede traject in te gaan.

De heer **Reitsma** (CDA): Dat is helder, maar mijn vraag blijft overeind of u het eens bent met de uitspraak van de minister van gisteren: ik start na donderdag 17.00 uur gewoon de openbare aanbestedingsprocedure. Uw pleidooi is eigenlijk om dat voorlopig uit te stellen. U wilt immers eerst de voorwaarden zien voordat u groen licht geeft.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Ik ben er gisteren volgens mij heel helder over geweest. Wat ons betreft, kunnen wij niet de volgende weg in als wij daar geen zekerheid over hebben. Ik heb gisteren gezegd dat er sprake is van een onomkeerbare stap als een aanbestedingsprocedure in gang wordt gezet. Dat is niet een contract, zoals de heer Hofstra zegt. Het is verplicht een Europese openbare aanbesteding af te maken. Die mag niet zonder reden worden afgebroken. De onomkeerbaarheid die erin zit, markeer ik dus op het moment dat ertoe overgegaan wordt. Daarom heb ik de minister gevraagd ons het inzicht te geven dat het daadwerkelijk goed afgerond kan worden. De minister heeft dat toegezegd. Ik heb geen reden om een motie in te dienen, want dan zou ik de minister

iets moeten vragen wat zij al heeft toegezegd en dat mag niet van de voorzitter.

De heer **Reitsma** (CDA): Uw standpunt is helder. Het betekent dat de minister vandaag in dit debat een ander signaal dient af te geven dan zij gisteren in het algemeen overleg heeft gedaan. Zo niet, dan ligt er een groot conflict tussen deze minister en de PvdA-fractie.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Dat zie ik dus anders. Daarover wil ik geen misverstand laten verstaan. De minister heeft gisteren in het algemeen overleg gezegd: ik opereer vanuit mijn eigen verantwoordelijkheid. Ik heb gisteren van de minister gehoord dat zij bij het zetten van de daadwerkelijke stap tot openbare aanbeveling nog de voorwaarden waaronder dat gebeurt, zal bekijken, dat ook zij het proces niet wil ingaan als dit niet succesvol kan worden afgerond en dat zij de Kamer daarover zal informeren. Er is weliswaar een tijdspad – de heer Van Walsem sprak over veertien dagen – maar het een hoeft het ander niet te verhinderen. De minister kan best zeggen: luister eens, ik heb deze fase voor mijzelf afgesloten en de Kamer moet dat maar toetsen, maar voor mij is nu aan de orde de openbare aanbesteding die in gang zal worden gezet op het moment dat de Kamer daar groen licht voor geeft. Het is ook nog mogelijk dat zij haar eigen verantwoordelijkheid neemt.

De heer **Van der Steenhoven** (GroenLinks): Het is belangrijk te weten hoe de situatie precies is. Behoort het wat u betreft tot de mogelijkheden dat als die informatie komt en de PvdA daaruit afleidt dat een openbare aanbesteding niet aan de orde kan zijn, het proces dat nu loopt opnieuw wordt opgestart?

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Ik zou het niet weten. Dat is een vooruitlopen op alle mogelijke alternatieven voor "als, dan"-situaties. De minister heeft gezegd dat zij die problemen kan oplossen. Wij hebben in juni gesproken over openbare aanbesteding. Mijn fractie zei toen: dat is een goed idee, want als de Nederlandse Spoorwegen er niet in slagen om vanuit de voorsprong die zij hebben in een openbare concurrentieslag over de HSL het beste product te leveren, dan hebben zij het gewoon

verkeerd gedaan. Heel snel daarna bleek dat er allerlei grote problemen waren om tot de openbare aanbesteding te komen. Die wil ik opgelost hebben. Wat mij betreft, is het traject op zichzelf helder, maar moeten de voorwaarden waaronder het wordt gevolgd, ingevuld worden voordat wij verder gaan. De minister zegt dat dat kan. Ik begeef mij niet in oplossingen voor "als, dan"-situaties. Daarover gaan wij eerst met de minister spreken.

De heer **Van der Steenhoven** (GroenLinks): Mijn conclusie is dat u via deze procedure de mogelijkheid loopt dat de Partij van de Arbeid akkoord gaat met concurrentie op het spoor via openbare aanbesteding.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Dat deed u in uw eigen termijn ook. De Partij van de Arbeid heeft verschillende keren, de laatste keer bij de behandeling van de nota Derde eeuw spoor, gezegd dat zij vanuit de binnenlandse systematiek een kernnet wil dat samenhang vertoont en dat zij daarom voor het kernnet een onderhandse aanbesteding wil. Met betrekking tot de HSL hebben wij die afspraken niet gemaakt. U weet dat mijn voorkeur ernaar uitgaat om dat uit de hand aan NS te gunnen, maar dat moet dan wel mogelijk worden gemaakt door de NS. Nu zeggen sommigen dat de minister verkeerd heeft onderhandeld en niet goed naar de NS heeft geluisterd, terwijl de heer Hofstra het bod van de NS onvoldoende vindt. Ik ken helemaal geen bod van de NS en ik verbaas mij er dan ook over dat iedereen daarover een oordeel heeft. Laten wij nu eerst maar eens van de minister horen wat het bod van de NS inhoudt voordat wij conclusies gaan trekken. Nu worden op voorhand allerlei conclusies getrokken, maar dat vind ik niet verstandig. Ik wil een oordeel kunnen vellen op basis van feiten en niet op basis van gissingen.

□

Minister **Netelenbos**: Voorzitter! Het beeld is opgeroepen dat de minister van Verkeer en Waterstaat ruzie heeft met de NS. Ik herken dat beeld niet. Er is een zakelijk verschil van mening. Het wordt van twee kanten hard gespeeld en dat is te begrijpen want er zijn grote belangen in het

Netelenbos

geding. Wij vertegenwoordigen de belangen van de samenleving terwijl de NS staan voor de belangen van het bedrijf. In het zakelijk verkeer gaat het er wel vaker hard aan toe tussen partijen, maar dat heet dan geen ruzie maar een zakelijk geschil. Ik zou graag willen dat de Kamer dat ook zo ziet.

Gevraagd is waarom ik niet ga onderhandelen met de NS. Ik wijs erop dat in de loop van de procedure vier keer een verzoek is gedaan aan de NS om te komen praten. Dat heeft men naast zich neergelegd. Men heeft uitstel gevraagd. Dat verzoek is gehonoreerd en daarom heeft het wat langer geduurd dan was afgesproken. Uiteindelijk heeft het NS-bedrijf een voorstel gedaan. Het gebruikt niet het woord "bod". Dat is merkwaardig, want wij hebben gevraagd om een bod op het binnenlandse vervoer vanuit de premisse dat internationaal vervoer niet onderhands gegund kan worden voor een langjarige periode. Het valt mij op dat de heer Reitsma vindt dat ik dat wel moet doen, maar het Europees recht staat mij dat niet toe. Iedereen die mij vraagt om onderhands een langjarige concessie aan de NS te verlenen voor het totale vervoer, vraagt iets wat juridisch onhoudbaar is en wat uiteindelijk zal worden vernietigd.

De heer **Reitsma** (CDA): Ik heb vandaag de term "langjarig contract" niet in de mond genomen. In het algemeen overleg van gisteren heb ik gevraagd hoe dat in Frankrijk en Duitsland is geregeld. Na enig aandringen heeft de minister toegezegd daarover informatie te verschaffen. Die discussie wordt vervolgd en ik vind dat wij dit nu niet moeten herhalen.

Minister **Netelenbos**: Het spijt mij zeer, dat de feiten nooit voor zichzelf kunnen spreken. Wat betreft het kernnet – dat is iets anders dan de HSL – hebben wij afgesproken dat wij gaan werken met concessies. Ook hebben wij afgesproken dat er op het kernnet geen concurrentie zal plaatsvinden. Iedereen die daaraan refereert, heeft een punt. Ik ben het daar volstrekt mee eens. Vervolgens is integratie van het vervoer over het kernnet en over de HSL-Zuid van groot belang. Met het oog daarop dienen de concessieperiodes voor beide netten even lang te zijn. De NS zouden in principe in aanmerking

kunnen komen voor een concessieperiode van tien jaar. Voor het internationale vervoer geldt een openbare aanbesteding waaraan ook de NS kunnen meedoen. Ik begrijp nu niet waarom de NS niet samen met een luchtvaartmaatschappij – want het gaat ook om substitutie van vliegverkeer – en andere Nederlandse vervoerders ervoor zorgen dat zij de zaak gaan winnen. Dan zou men het binnenlandse vervoer zeker hebben gesteld op fatsoenlijke condities en internationaal gezien een goede beurt maken door de openbare aanbesteding te winnen. Maar daar kiest men dus niet voor. Mijn voorstellen voor de herkansingsprocedure betroffen goede condities voor de reiziger, redelijke prijscondities en goede afspraken in het prestatiecontract, kortom allemaal zaken die de Kamer ook altijd wil. De NS wilden dat niet.

Toen kwam de tweede optie: die van een apart bedrijf voor de HSL-Zuid, waarin de NS de helft van de bedrijfsvoering voor hun rekening nemen. Dat wilden zij ook niet. Ik snap dat niet. Voor mij is dat de meest voor de hand liggende optie, want zij kent twee voordelen: men weet zeker dat men het totale vervoer aanbiedt, zowel in het binnen- als in het buitenland, samen met een ander op een gelijkwaardige basis; bovendien krijgt men een fantastische entree op een andere markt, want de partner heeft natuurlijk zijn eigen speelveld. Op die manier kunnen de NS eindelijk eens internationaal gaan opereren. Bij het grote aantal biedingen viel ons namelijk op dat de NS nooit partij waren; zij leken nooit een goede uitgangspositie voor het Europa van de 21ste eeuw te willen verwerven. Maar dat wilden ze dus ook niet.

Nu, als je langdurige zekerheden wilt, dan blijft slechts de openbare optie over, omdat anders conflicten met de Europese regelgeving ontstaan. Wij hebben zelf aan dat juridisch kader meegebouwd. Het is een juridisch mijnenveld en je moet er zeer voor opletten dat je niet wordt teruggefloten. Niet iedere creatieve oplossing is dus mogelijk; daar vraag ik enig begrip voor.

De heer **Reitsma** (CDA): Ik begrijp niet waarom uw zakelijk geschil zo hoog is opgelopen. U wilt geen concurrentie op het spoor, wat betekent dat er voor het binnen-

landse gebruik van de HSL geen andere concurrenten kunnen komen.

Minister **Netelenbos**: Ik had het over het kernnet.

De heer **Reitsma** (CDA): Dat is toch een onderdeel van het kernnet? De integratie van het kernnet en de HSL vindt u zeer wenselijk; u spreekt daarbij over concessieperiodes van tien jaar. U sprak van een bod van 2,8 mld. Ik ken het werkelijke bod niet, maar als ik uw brieven aan de Kamer op mij laat inwerken, dan zie ik voldoende mogelijke onderhandelingspunten.

Minister **Netelenbos**: Voorzitter! Als ik de voorzitter van de commissie van wijzen verzoek om toe te lichten waarom het bod zo ver onder de maat was dat verdere onderhandelingen onmogelijk waren, dan mag dat niet van de heer Reitsma. Er is gewoon geen basis voor verdere onderhandelingen. Op de brief van de NS heb ik het volgende te zeggen: alle argumenten die de NS aanvoeren, bijvoorbeeld dat de commissie het op 25 punten bij het verkeerde eind heeft, zijn onjuist. Dat is de huidige situatie, zo ziet het machtsspel eruit.

De reiziger staat centraal: kwalitatief moeten wij er in dit land op vooruitgaan. Ook is het belangrijk dat wij niet vastlopen in het juridisch mijnenveld en bijvoorbeeld voorkomen dat wij worden teruggefloten door het Europese Hof. Dat betekent dat wij het spel slim moeten spelen: complete openbaarheid is dus niet mogelijk. U moet mij maar gewoon vertrouwen. Ik begrijp dat dit moeilijk voor u is, maar in zo'n proces kun je nu eenmaal niet anders. Bij een openbare aanbesteding is er geen concurrentie op de HSL. De HSL is niet gelijk aan het kernnet, want bij de HSL gaat het om een internationaal, Europees netwerk. Eigenlijk zou u mij in dezen moeten steunen.

De heer **Reitsma** (CDA): Voorzitter! Toch begrijp ik de minister niet. Gaat het haar om het bod van de NS met betrekking tot het binnenlandse deel of wenst zij gewoon niet dat het internationale deel onderhands wordt aanbesteed?

Minister **Netelenbos**: Ik kan dit project niet onderhands internationaal aanbesteden voor een periode

Netelenbos

tot 2035. De NS hebben mij hiernaar gevraagd, maar dat is absoluut onmogelijk. Wij hebben het bod van de NS niet alleen op formele gronden afgewezen. Integendeel. Ik heb mij heel welwillend opgesteld, omdat ik van mening ben dat het voor een goede uitvoering van belang is dat de NS op dit traject rijden. Ik benadruk echter wel dat wij een goede uitvoering willen. Ik heb de commissie van wijzen een- en andermaal aangesproken op de heel strenge conclusie die zij heeft getrokken.

Maar het bod is niet beter en biedt daarom geen basis voor verdere onderhandelingen. Ik heb vervolgens aangegeven op welke voorwaarden wij het binnenlands vervoer aan de NS gunnen. De NS hebben die voorwaarden van mij ontvangen en ik heb tegelijkertijd aangegeven dat zij toegang kunnen krijgen op het internationale net als zij met een buitenlandse partner daartoe een plan indienen. Ik heb een en ander gemotiveerd door de NS erop te wijzen dat zij daarvoor altijd een partner nodig zullen hebben. Men wil hier niet verder op ingaan en dan houdt het op. Ik heb er gisteren verder op gewezen dat de Kamer mij niet in de situatie moet dwingen dat ik een gijzelaar word, want dat leidt niet tot een goede uitkomst.

Ik bespeur bij de Kamer een zekere angst voor het buitenland. Die angst past ons zeker niet, want Nederland is nu juist een land dat de hele wereld afschuijmt op zoek naar handelspartners. Er wordt nu een beeld geschetst van buitenlanders dat ik volstrekt niet wil en kan herkennen. Ik ben een voorstander van reciprociteit. Ik teken daarbij aan dat internationale vervoerders nergens in Nederland zullen rijden zonder dat zij samenwerken met Nederlandse partners. Geen enkele buitenlandse vervoerder zal zich op deze Nederlandse markt begeven als zij geen Nederlandse partner heeft gevonden. Dat zal ook niet de uitkomst zijn van een openbare aanbesteding. De NS kunnen die partner zijn, maar het kan ook een ander zijn. Het beeld dat het spoorwegennet opgekocht zal worden, staat wel heel erg ver af van de werkelijkheid. Wellicht zijn wij het zo ongewoon om op dit terrein te streven naar het beste, dat wij, voordat wij het weten, met beelden werken die niet kloppen.

Ik zeg nogmaals tegen de heer Reitsma dat het bod niet op straat is gegooid. Hij kent het bod ook niet, maar ik verzeker hem dat dit echt niet is gebeurd. Het bedrag is afgezet tegen het bedrag dat is genoemd in de planologische kernbeslissing. De Kamer heeft bedragen genoemd lang voordat ik minister werd. Die bedragen zijn vastgelegd in een PKB. De Kamer weet niet welk bedrag precies wordt genoemd in het bod van de NS, dat wij van hen een voorstel moeten noemen. Er worden nu bedragen genoemd van 1,8 of 2,8 of 1 mld., zonder dat bekend is wat daar wel en niet in zit. Ik heb gisteren al iets gezegd over het zogenaamde kindertal dat in het voorstel van de NS is opgenomen.

Het is onmogelijk om over te gaan tot onderhandse aanbesteding. De aanneming van de motie van de heer Reitsma op stuk nr. 95 over aanbesteding moet ik dan ook ontraden. Ik ben verder van mening dat het ultimatum dat ik in het kader van de door het kabinet gekozen procedure heb gesteld, moet worden gehandhaafd. Ik kom nog te spreken over hetgeen wij volgende week nog kunnen doen. Ik verander echter niets aan wat ik in de brief aan de NS heb geschreven.

De heer **Van den Berg** (SGP): De minister zegt terloops dat het ultimatum gehandhaafd blijft. Hiervoor is echter absoluut geen Kamermeerderheid te vinden. De heer Van Gijzel heeft namelijk namens de fractie van de PvdA gezegd dat de ene deur niet dicht en de andere niet open mag. Punt acht uit de brief van de minister over het ultimatum kan dus niet onverkort worden gehandhaafd.

Minister **Netelenbos**: Ik heb dat niet zo begrepen. Ik heb uit de woorden van de heer Van Gijzel begrepen dat hij vindt dat het voorstel van het kabinet door mij kan worden afgewikkeld. Vervolgens zou in het kader van een nieuwe procedure moeten worden gesproken over de vraag hoe een en ander moet worden gedaan. Dat is echt iets heel anders dan de heer Van den Berg nu doet voorkomen. De heer Van Gijzel heeft verder terecht opgemerkt dat ik de Kamer de startdocumenten zal toesturen en dat ik de Kamer zal inlichten over de juridische implicaties van een en ander. Het is mogelijk om nogmaals vertrouwelijk

met de voorzitter van de commissie van wijzen te praten over het bod van de NS om nog meer duidelijkheid te krijgen over de vraag waarom dit bod echt geen basis kan zijn voor onderhandelingen. Ik heb de heer Van Gijzel niet horen zeggen dat ik de woorden die ik mijn brief heb gebruikt, moet inslikken. Ik ben ook zeker niet van plan om dat te doen.

De heer **Van den Berg** (SGP): Voorzitter! Maar de heer Van Gijzel heeft wel gezegd dat de deur nog niet dicht is. Dit betekent dat het ultimatum niet op deze wijze afgewikkeld kan worden.

Minister **Netelenbos**: Dat heb ik dan toch werkelijk anders begrepen.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Voorzitter! Wellicht is het goed om zelf dan maar uitsluitel te geven. Ik heb inderdaad gezegd dat de deur pas open kan als wij zeker weten dat wij die weg kunnen inslaan. De minister heeft toegezegd dat zij de stukken aan de Kamer zal leveren op basis waarvan de Kamer kan beoordelen of het een adequate handelwijze is. Onder 8 geeft de minister in de brief aan dat zij deze fase afsluit en aan een openbare aanbesteding begint. De heer Van den Berg noemt dit een ultimatum, ik noem het een onomkeerbare stap.

Nu heeft de minister gezegd dat zij eerst met de Kamer over die nieuwe weg wil praten en dat zij denkt, aan de voorwaarden te kunnen voldoen. Zij meent de Kamer ervan te kunnen overtuigen dat er echt geen problemen zullen ontstaan met de reciprociteit, het wettelijk kader en dergelijke. Dit wacht ik af en dus kan wat mij betreft de brief van kracht blijven. Onomkeerbaarheid treedt pas op als de Kamer daarmee instemt en er is volgens mij dan ook geen vuiltje aan de lucht.

De heer **Van den Berg** (SGP): Voorzitter! Dan concludeer ik toch dat volgens de heer Van Gijzel de ene deur dicht is, terwijl de andere deur nog niet open is. Dat is merkwaardig, want dan kan men ook niet meer terug.

De **voorzitter**: Ik heb het idee dat dit gisteren ook aan de orde is geweest...

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

Netelenbos

Inderdaad, voorzitter. Maar in verband met de dichte deur heb ik gezegd dat wij volgende week een besloten algemeen overleg met de minister over het bod willen, want iedereen oordeelt erover, maar niemand kent het, en over haar oordeel over het geheel. Dan kunnen wij dat stuk afsluiten. En of wij vervolgens het pad van openbare aanbesteding gaan betreden, hangt af van de vraag of dat kan. Daarvoor zal de minister stukken leveren. Als het niet kan, is er nog steeds een situatie die wij met elkaar moeten oplossen.

Minister Netelenbos: Voorzitter! Wat het onomkeerbare betreft, een aanbestedingsprocedure is niet onomkeerbaar, want die kun je op ieder moment stoppen. Het beeld van een onomkeerbare stap is dus niet juist.

De heer Stellingwerf (RPF): Voorzitter! Erkent de minister wel dat er met die stap een basis voor schadeclaims ontstaat?

Minister Netelenbos: Je kunt een aanbesteding altijd stoppen en het gaat mij om het begrip "onomkeerbaar". Claims kunnen er nu al komen, zelfs al door dit debat.

De voorzitter: Ik denk dat ik maar moet zeggen dat er verder niet geïnterrupteerd zal worden, want deze interrupties lijken de zaak niet te verhelderen.

De heer Stellingwerf (RPF): Nog één vraag, voorzitter?

De voorzitter: Omdat u het bent, meestal bescheiden.

De heer Stellingwerf (RPF): Voorzitter! De minister zegt dat er nu al risico's zijn en dat de risico's vergroot worden als de procedure wordt voortgezet.

Minister Netelenbos: Nee, dat zeg ik niet. Dit debat en het niet goed afwikkelen van de procedures levert het risico van claims op. Zo is het natuurlijk altijd: zodra je een verkenning begint, loop je enig risico. En naarmate het debat ingewikkelder wordt, kunnen de claims groter worden. Aanvaarding van de twee moties van de CDA-fractie zou ik de Kamer dan ook ten stelligste willen ontraden.

Ik ben het zeer eens met de benadering van de heer Hofstra. Ik vind ook dat mij de maat moet worden genomen op het moment waarop ik echt een concreet voorstel doe. Het bod aan de NS voor het binnenlands vervoer heb ik nu zelf verwoord; het omvat de minimumcondities daarvoor. Die aanvaardt men niet, zodat dit traject wel is afgelegd. Ik begrijp werkelijk niet waarom men optie B niet kiest, omdat het een buitengewoon interessante optie is, maar het is niet aan mij om daarin positie te kiezen. Ik begrijp het niet en ik vind het ook niet in het belang van het bedrijf NS, als ik even verder kijk dan de eeuwwisseling.

De motie van de heer Hofstra zie ik als een ondersteuning in de zin waarin wij er gisteren over hebben gesproken, maar ze is voor mij niet nodig, want de dingen die ik gisteren heb toegezegd, die ik vandaag herhaald heb en nogmaals zal herhalen, kunnen ook wel zonder motie afgewikkeld worden.

Ik ben het eens met de heer Van der Steenhoven dat er geen concurrentie op het kernnet komt. Wij zijn er altijd van uitgegaan, ook in de PKB, dat de HSL iets anders dan het kernnet is. Integratie wordt straks een belangrijke parameter bij de beoordeling van uitkomsten van biedingen. De Nederlandse Spoorwegen kunnen hiervan profiteren als zij dit constructief oppakken. Gelukkig heeft de heer Van der Steenhoven een bepaalde opmerking ingetrokken. Ik ben van mening dat zich een meer ideologisch debat afspeelt tussen GroenLinks en mij over het punt dat je weet waar je aan begint als je een bedrijf in de positie brengt waarin vervoer kan plaatsvinden op een nieuwe lijn.

De heer Van den Berg sprak over de privaatrechtelijke kant van de zaak. Ik ben het er niet mee eens dat dit risico's met zich brengt. Wij willen, gelet op het totaal van de HSL, bezien hoe de beste afspraken kunnen worden gemaakt. Privaatrechtelijk is dit voorstel minder risicovol dan het oorspronkelijke. Verder merk ik op dat het gehele traject pas in de loop van volgend jaar wordt afgewikkeld. Allerlei deskundigen, waaronder de landsadvocaat, hebben hiernaar gekeken.

De heer Van den Berg (SGP): Er zijn twee aspecten. Over het risicovolle

of juridische aspect zullen de geleerden altijd wel van mening blijven verschillen, maar de kwestie is niet van risico's onbloeit. Er is namelijk geen publiekrechtelijk kader. Ik verwijs naar mijn motie die de Kamer eerder heeft aangenomen. Zij was toen unaniem van mening dat er voor dit soort zaken een publiekrechtelijk kader moet zijn en dat is er in dit geval niet. Het gaat hierbij dus om een juridisch en om een politiek-beleidsmatig aspect.

Minister Netelenbos: De afhechting van dit proces duurt zeker nog anderhalf jaar. Wij zijn bezig met het publiekrechtelijke aspect. De verandering van de Spoorwegwet komt ook in procedure. Beide aspecten hebben veel met elkaar te maken, maar dat hoeft – in de tijd gezien – geen probleem op te leveren. Als wij toch te maken krijgen met een tijdsprobleem, dan kan het privaatrecht gebruikt worden om dat te overbruggen. Ik weet dat de heer Van den Berg het daarmee niet eens is, maar juridisch kan dit goed worden afgehecht. Derhalve ontraad ik aanvaarding van de motie van de heer Van den Berg.

De heer Stellingwerf sprak over de privatisering van de NS. Dat nu is niet aan de orde. Wij kunnen er wel van alles bijslepen, maar het gaat vandaag om de vraag wie er straks onder de beste afspraken gaat rijden op de HSL. De NS zijn ook geen staatsbedrijf, zoals het CDA hardnekkig blijft beweren. De NS zijn een verzelfstandigde NV. U hebt daar zelf, vijf jaar geleden, toe besloten. Weliswaar ben ik 100% aandeelhouder, maar de begrippen lopen thans door elkaar heen en dat is niet goed voor de duidelijkheid.

Ik heb het afkomen van de hoge inkomsten voorgesteld aan de NS waar het gaat om het contract voor het binnenlands vervoer. Dit punt zit in een der bepalingen die ik aan de NS heb voorgelegd. Ik ben het eens met het principe van de motie. Maar vervolgens wordt mij iets verzocht dat niet kan. Het betreft het totaal van het onderhands contract. Dat botst met Europese regelgeving. Het principe wordt straks een van de parameters van het tenderdocument. Ik heb dat aan de NS al voorgesteld wat het binnenlandse vervoer betreft. Ik ontraad aanneming van de motie. Ik ben het wel eens met de benadering.

Netelenbos

De heer Van Walsem heeft gezegd dat het gaat om het belang van de reiziger. Ik ben het daarmee eens. Hij zei dat de verhoudingen verstoord zijn. Ik vind het een zakelijk geschil. Aan beide kanten zijn grote belangen. Het gaat normaal gesproken altijd hard tegen hard. Meestal wordt dat niet zo breed uitgemeten als wij hier doen. Ik ben er niet vreselijk van onder de indruk.

De heer Van Gijzel heeft gezegd dat de minister de procedure moet afronden. Dat zal ik doen. Kan er volgende week een besloten overleg met de Kamer worden gevoerd opdat meer inzicht kan worden verkregen in de overwegingen en de conclusie dat er geen basis is voor onderhandelingen? Kan ook meer inzicht worden verkregen in de vervolgstap? Hoe zit dat juridisch? Natuurlijk wil ik niet met de handen op de rug terug naar de NS.

De heer **Van Walsem** (D66): De minister heeft nog geen advies gegeven over mijn motie. Misschien laat zich dat raden, maar ik wil wel dat daarover een uitspraak komt. Mijn bedoeling is een afkoelingsperiode van veertien dagen. Het feit dat men niet met elkaar praat is een stapje verder dan een verschil van mening.

Minister **Netelenbos**: Ik heb absoluut geen behoefte aan een afkoelingsperiode. Ik ben buitengewoon afgekoeld. Ik ontraad de motie ten zeerste.

De **voorzitter**: Zeker niet onderkoeld.

Minister **Netelenbos**: Ik meen dat alle facetten van het ingaan van de openbare procedure goed kunnen worden afgerond, met inachtneming van de gevoelens van de Kamer en de gewenste reciprociteit. Het lijkt mij goed daarover met elkaar uitvoerig te spreken. In de hectiek van gisteren kwam dat maar matig aan de orde. Ik ben ervan overtuigd, dat wij het goed kunnen afronden.

Stel, dat de uitkomst van een openbare aanbesteding iets is waarmee de reiziger niet echt opschiet. Dat kan. Laatst heb ik een aanbesteding voor de HSL-aanleg teruggegeven omdat die niet goed was. Wat moet er gebeuren als de uitkomst niet is wat wij willen? Er zijn twee opties. Je gaat terug naar de NS. De Europese omgeving is dan

volstrekt anders. Er blijkt dan onvoldoende serieuze Europese kwalitatieve belangstelling te zijn voor het internationaal vervoer. Je kunt dan wel anderszins met de eigen vervoerder afspraken maken. Je moet dat proces dan wel eerst zijn doorgegaan. Dat ben ik nog niet. Het leidt tot claims en gedoe met de Europese Commissie. Stel, dat je dan terechtkomt in een ontbindingsprocedure. Dan sta je weer met de handen op je rug. Wat moet je dan doen? Je zou ook zelf een ontwikkelingsmaatschappij HSL van de staat kunnen oprichten en die wordt dan bijvoorbeeld samen met vervoerders beheerd. Dit zijn allemaal heel interessante opties. Als ik het dan heb over het voorkomen dat je met de rug tegen de muur staat, denk ik eraan dat de Kamer voorstander van een staatsbedrijf is. Wie weet, is dat een uitkomst. Daarom herhaal ik: pas op met het te snel trekken van conclusies. Wij staan namelijk niet met onze handen op de rug; wij hebben voldoende ruimte en creativiteit om er altijd het beste voor de reiziger uit te halen.

De **voorzitter**: Ik zie dat de leden weer willen interrumpen en dan lijkt het erop dat de Kamer het overleg wil voortzetten. Ik was dat evenwel niet van plan, maar wie dat wil, kan nog één korte vraag stellen of opmerking maken. Dan moeten wij door.

De heer **Van der Steenhoven** (GroenLinks): Wat is precies de ruimte, wanneer het de Kamer volgende week na overleg met de minister toch niet goed lijkt om de weg van de openbare aanbesteding op te gaan, gezien de overlegde informatie en de eerder geuite twijfel? In welke situatie zitten wij dan?

Minister **Netelenbos**: Ik baseer mijn houding op grond van de beschikbare kennis. Als je ideologisch niets wilt, houdt het natuurlijk op. Ik denk echter dat ik de Kamer ervan kan overtuigen dat wij de procedure voor de openbare aanbesteding met succes kunnen ingaan. Natuurlijk laat de uitkomst daarvan zich niet voorspellen, want daarvoor zijn andere partijen nodig. Maar je loopt in ieder geval niet op voorhand ergens vast in zo'n procedure. Ik heb al gezegd dat er geen sprake is van onomkeerbaarheid: je kunt altijd

stoppen. Aan het eind van de rit, als de uitkomst niet optimaal is, kun je altijd nog andere benaderingen kiezen, zoals ik zojuist geschetst heb, zodat je niet als een soort lame duck met hangende pootjes naar NS terug moet. Ik heb gisteren al gezegd dat ik nu niet op basis van het voorstel van NS ga onderhandelen. Wij hebben ook gemerkt dat de NS op mijn condities geen preferente positie willen.

De heer **Reitsma** (CDA): De CDA-fractie pakt de handschoen op om volgende week met de minister verder over dat dossier te spreken. Ziet de minister na vandaag vijf uur ervan af om de openbare procedure alvast te starten?

Minister **Netelenbos**: Op basis van vanmiddag vijf uur stel ik morgen aan het kabinet voor om de Kamer een startdocument te doen toekomen waarin ik aangeef op welke wijze de openbare procedure georganiseerd moet worden. Gisteren heb ik al toegezegd dat ik de juridische ins en outs uitschrijf. Voorts heb ik toegezegd dat ik de NS vraag om de brief van NS en hun opmerkingen openbaar te maken. Dat hoeft ik overigens niet meer te vragen, want die brief heeft heel Nederland gisteren op het Journaal kunnen zien. Als je de video-opname had stilgezet, had je het kunnen lezen. Ik zal de Kamer dus vertrouwelijk commentaar op die brief geven. Vervolgens gaan wij praten over de omgevingsfactoren inzake de start. Wij starten niet zomaar; wij zijn eerst nog een tijd bezig. Omgekeerd accepteer ik niet dat ik terug moet met het binnenlandse dossier. Dat kan namelijk niet op mijn condities; men heeft aangegeven dat men die niet acceptabel vindt. Ik had overigens heel redelijke condities gesteld, maar men wilde die niet. Ik heb het gevoel dat men zelf allang door heeft dat men vanuit kracht ook een openbare procedure kan winnen. Dat lijkt mij ook niet ondenkbaar.

De heer **Van den Berg** (SGP): De minister stuurt nog heel wat informatie naar de Kamer, ook over de juridische aspecten. Daarvoor zeg ik haar dank. Bedoelt zij daarmee ook de juridische aspecten van openbare aanbesteding in het binnenlands spoorvervoer? Slaat dat onder andere ook op het privaatrechtelijke aspect?



De heer Korthals, minister van Justitie en de heer Van Boxtel, minister voor Grote Steden- en Integratiebeleid

Minister **Netelenbos**: Dat zal ik doen, al was het alleen maar omdat u er anders weer op terugkomt.

De beraadslaging wordt gesloten.

De **voorzitter**: Ik stel voor, vanmiddag na de middagpauze over de ingediende moties te stemmen.

Daartoe wordt besloten.

De heer **Van den Berg** (SGP): Voorzitter! Na de toezegging van de minister over meer informatie over de juridische aspecten wil ik in afwachting van het nadere overleg mijn motie op stuk nr. 99 niet vandaag in stemming laten brengen.

De **voorzitter**: Op verzoek van de heer Van den Berg stel ik voor, zijn motie (22026, nr. 99) van de agenda af te voeren.

Daartoe wordt besloten.

De heer **Reitsma** (CDA): Voorzitter! Na de toezegging van de minister dat zij volgende week met de Kamer overlegt en dat zij in formele zin de openbare procedure niet begint, wil ik mijn motie op stuk nr. 96 aanhouden en bij dat overleg betrekken.

De **voorzitter**: Op verzoek van de heer Reitsma stel ik voor, zijn motie

(22026, nr. 96) van de agenda af te voeren.

Daartoe wordt besloten.

De heer **Hofstra** (VVD): Voorzitter! Hoewel de minister het laatste zinnetje van mijn motie misschien niet helemaal goed heeft gelezen, houd ook ik mijn motie aan na datgene wat zij heeft gezegd.

De **voorzitter**: Op verzoek van de heer Hofstra stel ik voor, zijn motie (22026, nr. 97) van de agenda af te voeren.

Daartoe wordt besloten.

De vergadering wordt enkele ogenblikken geschorst.

Voorzitter: Rehwinkel

Aan de orde is de voortzetting van de behandeling van:

- **het wetsvoorstel Regels inzake de bescherming van persoonsgegevens (Wet bescherming persoonsgegevens) (25892).**

(Zie vergadering van 17 november 1999.)

De algemene beraadslaging wordt hervat.

□

Minister **Korthals**: Voorzitter! Ik ben verheugd, dat deze week de behandeling van het voorstel van Wet bescherming persoonsgegevens kan plaatsvinden. Zoals diverse fracties gisteren terecht hebben opgemerkt, gaat het om een belangrijk wetsvoorstel waarbij grote belangen op het spel staan. Het is dan ook goed dat er een diepgaande maatschappelijke en politieke discussie over het wetsvoorstel is gevoerd. De eerste termijn van de Kamer van gisteren was daar naar mijn gevoel ook een duidelijke weerslag van. Op de vele vragen en opmerkingen zal ik samen met collega Van Boxtel zo goed mogelijk proberen in te gaan.

De achtergronden van dit wetsvoorstel zijn zo langzamerhand bekend. Het wetsvoorstel beoogt de EG-richtlijn bescherming persoonsgegevens om te zetten in Nederlands recht. Over die richtlijn is op Europees niveau vele jaren onderhandeld. De Tweede Kamer is daarover al eerder door mijn ambtsvoorgangers geïnformeerd. In 1994 hebben verschillende besprekingen met de vaste commissie voor Justitie over het toen voorliggende ontwerp van de richtlijn plaatsgevonden. Nu is het wetsvoorstel dan ook werkelijk aan de beurt.

De materie die in de Europese richtlijn wordt geregeld, is voor Nederland natuurlijk niet nieuw. Mevrouw Halsema heeft in haar eerste termijn terecht op de historie van het privacyvraagstuk gewezen. De Wet bescherming persoonsgegevens moet de opvolger worden van de Wet persoonsregistraties, de eerste Nederlandse wet over persoonsgegevens. Deze is eind 1988 tot stand gekomen en in 1989 in werking getreden. Die wet gaf uitvoering aan een lang gekoesterde wens van de Kamer om adequate wetgeving te hebben ter bescherming van persoonsgegevens. Ook die wet heeft de nodige voeten in de aarde gehad. Al in februari 1972 heeft mijn toenmalige ambtsvoorganger een staatscommissie ingesteld, vernoemd naar haar voorzitter, prof. Koopmans. Deze bracht in januari 1974 een interim-rapport uit en in september 1976 een eindrapport. In november 1981 werd een wetsvoorstel ingediend dat grotendeels dit rapport volgde. Het is later ingetrokken in het kader van het