

Ter Veer

onder dezelfde voorwaarden, zou kunnen blijven doorgaan. Nu dit niet het geval is, is er op geen van beide punten een duidelijke meerderheid in de Kamer en is het dus niet mogelijk om de D66-wensen gehonoreerd te krijgen. Wij hebben hierover een pittige politieke discussie gehad. Belangrijk is echter dat de 30.000 melkveehouders die deze discussie zeer geïnteresseerd hebben gevolgd, vanaf nu duidelijkheid hebben. Daarom spreekt de laatste zin van de motie ons aan: "...spreek uit dat van de introductie van de beoogde melkquotumbeurs en van de aanpassing van de melkleaseregeling dient te worden afgezien,". Wij zijn het niet eens met de overwegingen die daarvoor staan, maar omwille van de duidelijkheid voor de melkveehouders, zullen wij voor de motie-Stellingwerf stemmen.

□

Minister **Brinkhorst**: Mevrouw de voorzitter! Wij hebben inderdaad in een eerdere fase een heel zorgvuldig debat gevoerd. Ik heb de Kamer toen meegedeeld dat mijn afweging vooral wordt bepaald door de vraag in hoeverre met name de actieve melkveehouderij met verandering een nieuwe kans zou worden geboden, mede gezien het feit dat er ook een eerdere motie-Ter Veer lag waarin bepaalde wensen worden uitgesproken. Tegen deze achtergrond heb ik na het algemeen overleg nog een nadere brief aan de Kamer gestuurd. De strekking van die brief wordt overigens nog eens bevestigd door de opmerking van LTO Nederland dat men persisteert bij de richting die wordt aangegeven. Ik betreurt het uiteraard dat de meerderheid van de Kamer een andere richting uitgaat, maar in een democratie gaat het zo. Ik wil alleen duidelijk maken dat de motie-Stellingwerf eigenlijk suggereert dat het voorstel niet sociaal is. Dit werp ik verre van mij. Bovendien gaat die motie niet in op de belangen van actieve veehouders en die vormden toch oorspronkelijk de reden voor de opzet van dit systeem.

In de motie-M.B. Vos wordt met betrekking tot het leasen dezelfde suggestie van een niet-sociale component gedaan. Om die reden wil ik die motie ontraden.

In de motie-M.B. Vos over de melkquotumbeurs wordt gevraagd om een nader onderzoek naar de

methodiek. Ik sluit aan bij de gedachte van de heer Ter Veer. Ik meen dat wij dit debat maar moeten afronden. Het is verstandiger dat er nu duidelijkheid ontstaat. Het is voor mij geen halszaak, dat heeft de Kamer wel begrepen. Het is een afwegingsproces en ik vind het belangrijk dat de Kamer het eendoordeel velt. Zo past het in een volwassen democratie.

Mevrouw **Vos** (GroenLinks): Mijn tweede motie over de quotumbeurs vraagt om onderzoek naar het systeem van afroming met het doel de quotumprijs te verlagen. Dit was oorspronkelijk ook de inzet van de minister. Ik wil hem daarom vragen of het niet zinvol is de idee van het afromen van de quota te onderzoeken om te bezien of dit kan leiden tot een daling van de prijs.

Minister **Brinkhorst**: Ik heb niet gezegd dat die motie mij onsympathiek is in die zin dat zij geen elementen bevat die moeten worden meegenomen. Ik denk dat uiteindelijk de discussie nog door zal gaan zowel over de transparantie van de prijzen als over de ontwikkeling van de melkquota. De hervorming van het zuivelbeleid is aan de orde. Ik verwacht echter niet dat dit binnen een halfjaar tot stand kan worden gebracht. Die gedachte blijft bestaan, maar ik acht het niet wenselijk dat zij in de vorm van een motie wordt neergelegd.

Mevrouw **Vos** (GroenLinks): Begrijp ik goed dat de minister het op zich wel de moeite waard vindt om de idee van afroming nader te onderzoeken?

Minister **Brinkhorst**: Ik vind het belangrijk dit niet separaat te onderzoeken, maar deze gedachte in het totale kader van de hervorming van de zuivelpolitiek aan de orde te stellen. Deze rechtstreekse lijn biedt naar mijn gevoel uiteindelijk meer perspectief voor de actieve melkveehouderij.

De beraadslaging wordt gesloten.

De **voorzitter**: Ik stel voor, aan het einde van de vergadering over de moties te stemmen.

Daartoe wordt besloten.

De vergadering wordt enkele ogenblikken geschorst.

Aan de orde is het debat naar aanleiding van een algemeen overleg op 14 december 1999 over de **HSL-Zuid**.

□

De heer **Van der Steenhoven** (GroenLinks): Voorzitter! De afgelopen weken is een heftig, maar soms schimmig debat gevoerd over de snelle trein naar Parijs en het binnenlands vervoer op de HSL-lijn. De minister wil in positie blijven ten opzichte van de NS, maar het kabinet heeft de NS ten opzichte van de HSL in een loserspositie gebracht door het kabinetsbesluit van maart waarbij afgesproken is dat de NS geen bod mag doen op het buitenlandse vervoer op de HSL. Er is altijd een Kamermeerderheid geweest om de NS het totaalvervoer te laten rijden, niet omdat de NS zo aardig is of omdat wij vinden dat de NS er flink voor moet betalen, maar omdat wij denken dat de NS dat het beste kan doen in het belang van de reiziger. Wij hebben nog steeds het idee dat het kabinet en Kamer een andere opvatting hebben over deze kwestie. Steeds wordt er een discussie gevoerd over de vraag wat het kabinet en de Kamer willen. Ik zal hierover twee moties indienen, zodat wij in maart die discussie open kunnen voeren.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende, dat een helder kader voor de aanbesteding van de HSL-Zuid thans ontbreekt;

verzoekt de regering geen onomkeerbare stappen te zetten in het proces van openbare aanbesteding tot het moment dat een helder kader voor openbare aanbesteding geformuleerd is en met de Kamer is besproken,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**: Deze motie is voorgesteld door het lid Van der

Van der Steenhoven

Steenhoven. Naar mij blijkt, wordt zij voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 107 (22026).

De heer **Van den Berg** (SGP): De motie lijkt verdacht veel op een motie die ik in een eerder debat over de HSL heb ingediend. Die is aangehouden. Er wordt daarin gesproken over het afzien van verdere stappen in de richting van openbare aanbesteding van binnenlands vervoer over de HSL-Zuid zolang een adequaat publiekrechtelijk kader hiervoor ontbreekt. Wat bedoelt de heer Van der Steenhoven anders dan in deze motie staat? Ik begrijp het niet helemaal.

De heer **Van der Steenhoven** (GroenLinks): De heer Van den Berg noemt terecht het publiekrechtelijk kader. Dat staat niet in mijn motie. Ik voorzie dat het publiekrechtelijk kader niet voor maart is ontwikkeld, wat ik overigens betreurt. Ik dien de motie in om ten aanzien van de tenderprocedure geen onomkeerbare stappen te zetten.

De heer **Van den Berg** (SGP): De heer Van der Steenhoven sprak in zijn motie over een kader. Wat voor kader is dat dan?

De heer **Van der Steenhoven** (GroenLinks): Een helder kader.

De heer **Van den Berg** (SGP): Wat is een helder kader anders dan een publiekrechtelijk kader?

De heer **Van der Steenhoven** (GroenLinks): De biedingen moeten gerefereerd kunnen worden aan uitgangspunten die door Kamer of kabinet zijn geformuleerd. Ik hoop dat er ook een publiekrechtelijk kader is, maar ik vrees dat dit voor maart niet aanwezig zal zijn.

De **voorzitter**: Misschien moet u toch nog even met de heer Van den Berg overleggen.

De heer **Van der Steenhoven** (GroenLinks): Dat kan nooit kwaad.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

roept de regering op geen formele en informele gesprekken met vervoerders te voeren die tot onomkeerbare situaties leiden met betrekking tot de aanbesteding,

en gaat over tot de orde van de dag.

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

Zij krijgt nr. 108 (22026).

□

De heer **Van Walsem** (D66): Voorzitter! Het behoeft geen betoog dat mijn fractie het betreurt dat er geen overeenstemming is gekomen tussen de NS en de minister. Maar goed, daarover hebben wij al gesproken tijdens het AO. Ik wil deze discussie benutten om een motie in te dienen. De fractie van D66 vindt het belangrijk dat er een goede en werkbare verhouding bestaat tussen NS en departement. Dat is in het belang van de reiziger, de NS, het personeel, van ons allemaal. Ik heb tijdens het AO gevraagd om te investeren in het herstel van deze relatie, maar de minister is daarop niet ingegaan. Daarom leg ik de Kamer een motie voor.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende, dat de verstandhouding tussen de NS en het departement van Verkeer en Waterstaat verstoord is, waar beide partijen schuldig aan zullen zijn;

overwegende, dat een goede relatie van belang is, óók voor de reizigers en het NS-personeel;

verzoekt de minister de studiefase van de voorgenomen tender ook te benutten om te investeren in herstel van deze verstoorde verhouding,

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. 109 (22026).

□

De heer **Van den Berg** (SGP): Mevrouw de voorzitter! Ik weet niet of de minister al in de gelegenheid is geweest om het commentaar in Trouw van hedenmorgen tot zich te nemen. Onder de kop "Een zondaar die zich bekeert" wordt blijdschap uitgesproken over de gewijzigde opstelling – zo wordt het althans voorgesteld – van de minister ten aanzien van de positie van de NS. Afgezien van de vraag of het woord "beker" hiervoor gebruikt moet worden, vraag ik mij af of Trouw deze situatie wel goed inschat. Weliswaar heeft de minister een gewijzigde visie op de positie van de NS, maar als zij werkelijk op haar schreden inzake de marktwerking zou terugkeren, zouden wij nu niet over aanbesteding behoeven te praten. Dat past immers alleen in een model waarbij er geen sprake is van concurrentie of marktwerking. Ik heb dat de minister nog niet horen zeggen. Ik denk dan ook dat Trouw wat al te hard van stapel loopt.

Voorzitter! Onze fractie is van oordeel dat de gang van zaken rond de HSL-Zuid uiterst teleurstellend is. Wij vinden dat de minister ten onrechte niet op het bod van de NS is ingegaan. Wij zouden het liefst zien dat de discussie daarover werd heropend. Wat in elk geval niet mag gebeuren, is dat onomkeerbare stappen in de richting van aanbesteding worden genomen. Ik heb in verband daarmee een vraag. Wat de minister nu in feite ingaat, is de nulfase van de aanbestedingsprocedure. Maar kan zij duidelijk toezeggen dat deze nulfase geen deel uitmaakt van de aanbestedingsprocedure als zodanig, omdat er na maart, april echt een weg terug is? Ik doel daarmee op geen automatische voortgang in de richting van aanbesteding, maar een moment waarop men nog een andere kant op kan. Aannemend dat dit zo is, heb ik er geen behoefte aan om mijn eerdere motie in stemming te brengen. Daarin wordt gevraagd af te zien van verder stappen in de richting van openbare aanbesteding zolang een publiekrechtelijk kader ontbreekt. Ik houd deze motie aan maar ik verneem graag van de minister dat wij in maart, april écht de mogelijkheid hebben om een andere kant op te gaan dan aanbesteding. Dat is essentieel.

Van den Berg

Overigens blijf ik van oordeel – het wordt haast een ceterum censeo – dat er eerst een goed publiekrechtelijk kader moet komen voor wij al deze operaties kunnen voortzetten.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Voorzitter! Wij hebben de afgelopen maanden veelvuldig met de minister gesproken over de situatie die ontstaan is bij de aanbesteding van de hogesnelheidslijn. Ik meen dat dit uiteindelijk wel veel duidelijkheid opgeleverd heeft, in ieder geval de duidelijkheid dat er een paar dingen nog goed uitgezocht moeten worden. In het algemeen overleg van afgelopen week heeft de minister gezegd dat zij de periode tot en met maart zal gebruiken om de reciprociteit, het level playing field en de consortiumconstructie goed te onderzoeken. Het zijn vervelende woorden, maar het moet. In dezelfde periode zal het wettelijke kader geregeld worden en zal er een stappenplan voor de taakorganisaties opgesteld worden. De minister heeft toegezegd dat zij ook het marktmachtsartikel en het kannibalisme-effect zal onderzoeken; ik ben mij ervan bewust dat het bijna abracadabra is. In maart zal de minister aan de Kamer over alle aspecten volledig rapporteren. De Kamer zal die bespreken en er zal op dat moment een open beslismoment zijn. De vraag of er openbaar aanbesteed wordt en, zo ja, hoe dit zal gebeuren, ligt dus nog helemaal voor ons. Deze insteek van de minister lijkt mij heel goed. Er zal geen sprake zijn van welke juridische, financiële of organisatorische claim dan ook.

Op dat moment kan eventueel blijken dat openbare aanbesteding grote problemen meebrengt; dat kunnen wij dan pas afwegen. In die situatie moet de minister wel een betere positie ten opzichte van de NS hebben dan in de afgelopen maanden. Daarom heeft de fractie van de Partij van de Arbeid in het laatste overleg aan de minister gevraagd, de mogelijkheden te onderzoeken om de verhouding tussen de Nederlandse Spoorwegen en de Staat der Nederlanden te wijzigen. Dit is iets anders dan terugkeren naar de situatie voor 1992. Ik denk dat niemand dat wil, maar de minister, de staat, moet wel meer greep kunnen krijgen op datgene wat NS aan biedingen

neerlegt. Terecht heeft de minister gekozen voor het adagium "het is de tucht van de markt of het is de tucht van de staat". Ook over de vraag hoe de tucht van de staat mogelijk is als de tucht van de markt niet werkt, zal de minister rapporteren.

De fractie van de Partij van de Arbeid kan volledig instemmen met de lijn die de minister in het afgelopen weekend heeft gekozen en heeft op dit moment geen enkele behoefte aan welke uitspraak van de Kamer ook.

De heer **Hofstra** (VVD): Voorzitter! De fractie van de VVD gunt de Nederlandse Spoorwegen een faire kans, maar dit betekent niet dat het verstandig is op voorhand te zeggen dat uitsluitend NS het mag doen. Wij vinden dat er in het belang van de reiziger en in het belang van de belastingbetaler, die de overheidsmiddelen moet opbrengen, een goede afweging moet worden gemaakt en dat openbare aanbesteding verstandig is. Wij sluiten niet uit dat hieruit een beter aanbod voortkomt dan NS heeft gedaan. Overigens heeft NS de eerste kans die zij in een voorkeurspositie kreeg, niet benut. Wij hebben deze week kunnen constateren dat het risico hiervan heel sterk bij NS heeft gelegen.

De heer **Van der Steenhoven** (GroenLinks): U zegt dat NS de kans niet heeft gegrepen. Wist u waarop NS mocht bieden?

De heer **Hofstra** (VVD): Ik heb deze week wederom moeten zeggen dat wij evenmin als andere fracties het precieze bod kennen. Wij hebben moeten afgaan op datgene wat ons in belangrijke mate in vertrouwen door de minister is gemeld en op datgene wat ons door NS is gemeld.

De heer **Van der Steenhoven** (GroenLinks): U zegt dat NS de kans niet heeft gegrepen.

De **voorzitter**: Ik kan mij niet voorstellen dat u dezelfde vraag niet in het overleg gesteld hebt. Ik kan mij ook niet voorstellen dat het antwoord van de heer Hofstra toen anders geweest is. Deze herhaling van zetten wordt niet erg gewaardeerd.

De heer **Van der Steenhoven** (GroenLinks): De heer Hofstra brengt een nieuw element in.

De **voorzitter**: Eén korte vraag nog dan.

De heer **Van der Steenhoven** (GroenLinks): De heer Hofstra zegt dat NS een kans heeft gehad. Naar mijn waarneming heeft NS alleen mogen bieden op het binnenlandse vervoer en niet op het totaal.

De heer **Hofstra** (VVD): Precies. NS heeft dat niet gedaan, is onze conclusie geweest. Dan heeft NS dus een kans verspeeld die zij heeft gekregen. Maar niet getreurd, want NS kan nog een keer meedoen via de openbare aanbesteding.

Die openbare aanbesteding moet zorgvuldig worden voorbereid. Andere sprekers hebben al zaken genoemd die hierbij aan de orde moeten komen. Alle moeilijke termen van de heer Van Gijzel mag ik misschien heel kort samenvatten met: een eerlijke en gelijke behandeling voor iedereen die meedoet. Wij zijn zeer benieuwd naar het stuk waarmee de minister op 1 april of daaromtrent komt. Wij vinden het uiterst belangrijk dat er geen claims aan kunnen worden ontleend en dat wij, als wij dat willen, een andere route kunnen inslaan. Ook hechten wij eraan nog eens te zeggen dat de fractie van de VVD dan ook voortgang verwacht op het punt van de wetgeving. De heer Van den Berg heeft er een- en andermaal op gewezen. Ook noem ik het prestatiecontract, waarvoor ik nog wel een aantal apen en beren op de weg zie verschijnen. Ten slotte noem ik de uitplaatsing van de taakorganisaties.

Tot slot, voorzitter. De verstoorde verhoudingen moeten worden verbeterd, maar of de motie daarvoor een effectief middel is, waag ik te betwijfelen. Ik heb liever dat de minister klip en klaar nog een keer zegt, dat zij er alles aan zal doen om die verhouding van haar kant te verbeteren. Dan hebben wij op zich niet een motie nodig om dat op een andersoortige manier nog eens duidelijk te maken.

De heer **Stellingwerf** (RPF): Voorzitter! Ik spreek mede namens de fractie van het GPV.

Stellingwerf

De hele discussie van de laatste weken maakt duidelijk dat de verzelfstandiging van de NS belangrijke schaduwkanten heeft. De overheid, hoewel enig aandeelhouder en infra-eigenaar, kan onvoldoende greep houden op de ruggengraat van het Nederlandse openbaar vervoer en dat is niet goed. Er gaan gelukkig stemmen op om de zakelijke verhoudingen tussen staat en NS opnieuw te bezien. Onze fracties juichen het toe dat de minister zich daar de komende maanden op wil bezinnen. Die maanden zullen daarnaast ook moeten worden gebruikt om over belangrijke zaken als reciprociteit en kannibalisme meer duidelijkheid te krijgen. Het blijft natuurlijk vreemd dat in dit stadium dergelijke zaken nog moeten worden bestudeerd.

De minister wil intussen wel in gesprek blijven met andere gegadigden voor de exploitatie. Wij vinden dat eigenlijk niet zo'n goede zaak; het vergroot de onduidelijkheid alleen maar. Wij gaan er in elk geval van uit dat er in dat proces geen onomkeerbare stappen worden gezet, die eventuele claims met zich kunnen brengen.

Voorzitter! Wij moeten voorkomen dat buitenlandse mammoetorganisaties de NS-markt ondermijnen en dat de toekomstige vervoerder op die lijn – dat is wat ons betreft de NS – met een uitgekleed en onvolledig kernnet komt te zitten. Wij zijn van mening dat de integratie van het binnenlands spoorvervoer het beste kan worden gerealiseerd, als de exploitatie in één hand wordt gehouden. Dat betekent in ieder geval dat het binnenlands vervoer over de HSL-Zuid moet worden gerekend tot het hoofdrailnet en daarom wil ik de volgende motie indienen.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende, dat:

- de vervoersprognoses laten zien dat de HSL-Zuid voor het binnenlands vervoer zeker zo belangrijk is als voor het internationale vervoer;
- na ingebruikname van de HSL-Zuid een belangrijk deel van de binnenlandse reizigers wordt onttrokken aan het vervoer op het bestaande

railnet;
- op het huidige hoofdrailnet zowel binnenlands als internationaal vervoer plaatsvindt;

spreekt uit dat het hogesnelheidsnet, voorzover gelegen op het Nederlandse grondgebied, een onlosmakelijk deel vormt van het Nederlandse hoofdrailnetwerk,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**: Deze motie is voorgesteld door de leden Stellingwerf en Van den Berg. Naar mij blijkt, wordt zij voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 110 (22026).

□

Minister **Netelenbos**: Voorzitter! Ik dank de leden voor de opmerkingen die zijn gemaakt. We gaan natuurlijk niet het hele debat overdoen, want daar hebben we al heel veel uren aan besteed. Ik wil echter in de richting van de heer Van der Steenhoven toch wel het volgende zeggen.

Als hier een beeld wordt neergezet dat de Nederlandse staat de NS in een loserspositie heeft geplaatst, dan vind ik dat iets wat ik absoluut niet herken. We hebben de NS een voorkeursbehandeling willen geven, op een manier die juridisch kon. Ik blijf het moeilijk vinden dat als van onze kant gezegd wordt dat internationale onderhandse aanbestedingen niet kunnen, hier maar wordt gedaan alsof dat wel zo is. Dat is niet zo; u wordt dan teruggefloten door de Europese Commissie en daar schiet je dus geen stap mee op. Dan zou je iets ondertekenen wat uiteindelijk nietig wordt verklaard. Dat kun je willen ontkennen, maar dat is het reële juridische speelveld. U zou ook uw eigen wetgeving en die van Europa serieus moeten nemen, als medewetgever. Ik spreek u nu ook even streng aan als medewetgever.

Daar waar het gaat om het internationaal vervoer, is het ook niet zo dat NS geen bod mocht doen op het internationale vervoer. In een openbare competitie kon NS onder de randvoorwaarde van een minderheidsaandeel meedoen. Dat heb ik een- en andermaal kunnen laten zien, met teksten en ook met kopieën van brieven aan de heer Den Besten en aan de heer Timmer. Ook

dat beeld klopt dus niet, namelijk dat zij niet mee mochten doen. Het is de enige manier om langjarige internationale concessies aan te gaan. Dat heb ik proberen uit te leggen.

Dat NS flink moet betalen... Ik ben blij dat dit in ieder geval wordt opgemerkt, want dat deed men niet. Dat is in ieder geval de winst, zo zou ik kunnen zeggen, van het debat van de kant van GroenLinks. Of NS dat het beste zo kan doen, kunt u niet beoordelen, omdat er geen alternatief bod ligt van een ander. Het bod is als "niet goed" gekwalificeerd door een onafhankelijke commissie. Het betekent dat u ook niet kunt afwegen aan de hand van hetgeen anderen gemeld hebben over wat zij nu zouden willen doen op zo'n netwerk. Immers, dan kun je tenminste zien, waaraan je het afmeet.

Dan zegt de eerste motie, van de heer Van der Steenhoven, dat er geen helder kader is voor aanbesteding. Dat klopt echter niet. Er is een registratiedocument plus een startdocument voor de tender. Dat zijn beide heldere kaders. Daarin worden al die stappen genoemd. Wij gaan nu de nulstap in. Die nulstap is een eerste opmaat naar eventueel stap één. Aan het eind van die nulstap kan de afweging gemaakt worden, of er al dan niet naar stap één gegaan moet worden. Wat de financiële claims betreft, herhaal ik hetgeen ik tijdens het algemeen overleg heb gezegd: andere partijen kunnen hooguit claimen dat de kosten die zij hebben gemaakt, moeten worden betaald. Die kosten zijn echter te overzien.

De heer **Van der Steenhoven** (GroenLinks): De minister zegt dat het heldere kader waar ik in mijn motie om vraag er al is. Het gaat mij niet om het document maar om een helder kader in de zin van de vervoersprestatie die verlangd wordt, hoeveel reizigers, de financiële inkomsten die de staat wil hebben op dit punt, etc. Dat soort kaders waaraan een bod getoetst kan worden, lijken mij vrij relevant. Daarover is de discussie de afgelopen weken natuurlijk wel gegaan.

Minister **Netelenbos**: Er is een groot onbegrip bij de fractie van GroenLinks ten aanzien van de manier waarop je komt tot die kaders. Ik

Netelenbos

geef een voorbeeld: op de veemarkt heeft iemand voor een bepaalde koe *f* 100 over; een mooie koe. Een ander heeft er *f* 125 voor over. Dat zie je ook bij een openbare aanbesteding. Het speelveld en de kwalitatieve beoordeling staan in het startdocument. Daarin staat waarop zal worden beoordeeld. Dat document ligt al een tijdje bij de Kamer. Niemand heeft gezegd dat bij die stappen nog andere zaken moesten. Dat is dus het kader waarbinnen het beweegt plus het registratiedocument. Van de motie gaat een verkeerde werking uit, zoals ook bleek uit het debatje tussen de heer Van den Berg en de heer Van der Steenhoven. Wat mij betreft, moet deze motie dan ook worden ontraden.

De heer **Van der Steenhoven** (GroenLinks): Voorzitter! Het debatje tussen de heer Van den Berg en mijzelf ging over het wettelijke kader dat er niet is. Ik vraag in mijn motie om een kader waaraan het bod getoetst kan worden. Als bijvoorbeeld niet duidelijk is hoeveel mensen er op een gegeven moment op die lijn dienen te reizen in combinatie met binnenlandse en buitenlandse reizigers, is het heel moeilijk een bod te toetsen. Het kan natuurlijk getoetst worden op allerlei dingen die in het document staan, maar dit soort zaken zijn de afgelopen weken door diverse partijen naar voren gebracht.

Minister **Netelenbos**: Bij de heer Van der Steenhoven is sprake van een groot onbegrip ten aanzien van de manier waarop deze procedures verlopen. Er is een registratiedocument. Dat is een hele dikke pil. Daarin staan heel veel kaders. Vervolgens is er een startdocument, dat eveneens heel veel kaders bevat. Verder zijn er 13 geregistreerden. Bij sommigen staat een asterix. Die worden even terzijde geplaatst vanwege hun staatsrol en hun gesloten rol op hun eigen netwerk. Uiteindelijk komt er een uitkomst en wie weet wat voor moois er allemaal boven tafel komt. Misschien zegt hij straks dat het goed is dat er inzicht is gekomen in wat er gepresteerd kan worden. De NS hebben nog altijd preferenties omdat zij de voordelen van de eigen markt, de integratie, de kennis bovenop dat level playing field mogen handhaven. Dat staat er ook in. Als de NS nu eens een keer

slim zijn, gaan zij hard aan het werk en zorgen zij ervoor in die nulfase eens wat te laten zien in plaats van alleen maar te vragen.

De motie op stuk nr. 108 van de heer Van der Steenhoven vraagt de regering geen formele en informele gesprekken te voeren die tot onomkeerbare situaties kunnen leiden met betrekking tot de aanbesteding. Dat is in strijd met de nulfase van het tenderdocument. Ik moet derhalve ook deze motie ten stelligste ontraden.

De heer Van Walsem zegt in zijn motie op stuk nr. 109 dat de verstoorde verhoudingen weer moeten worden hersteld. Ik heb al vaker gezegd dat er sprake is van een zakelijk meningsverschil over een bod. Dat zakelijke conflict trekt veel aandacht. Dat valt iedereen op. Ik ben echter van mening dat er geen sprake is van een verstoorde verhouding. Maar de Nederlandse staat heeft bij dit verzelfstandigde bedrijf op zichzelf weinig in de melk heeft te brokkelen terwijl de Kamer denkt dat dit wel het geval is. Daarom ga ik heel veel energie stoppen in de verhoudingen. Ik zal ook een notitie maken over het thema tucht: tucht van de markt, tucht van de staat. Hoe kun je dat bezien en wat betekent dat voor de toekomst? De huidige situatie is onbevredigend. Ik ben ook blij dat Kamerbreed is gesteld, dat dit zo niet langer door kan gaan. Dit is echter iets anders dan verstoorde verhoudingen. Dat heeft iets subjectiefs, maar dat is echt niet aan de orde.

De heer Van den Berg heeft gewezen op de zondaar die zich bekeert. Nu heb ik nooit veel gehad met zondaren; met bekeren overigens wel, maar daar praten wij een andere keer misschien nog wel eens over. Wij gaan er natuurlijk nog voluit over spreken wat uiteindelijk de uitkomst van die verkenning moet zijn. In die zin klopt het dat met dat artikel wellicht wat te veel wordt geïnterpreteerd.

Het lijkt mij verstandig om de motie die nog boven de markt hangt, boven de markt te laten hangen. Het document dat gemaakt wordt, moet namelijk ook belangrijke bouwstenen leveren voor het creëren van een uitkomst. Of het publiek of privaat wordt, staat ons dan te bezien. De heer Van Gijzel zei evenwel ook al dat het thema tucht het vertrekpunt is. Je hebt altijd correctiemechanismen nodig voor een bedrijf dat 50%

van je begroting opslokt, maar dat terzijde.

De heer **Van den Berg** (SGP): Voorzitter! De essentie van mijn vraag was, ook in het kader van het aanhouden van die motie, of de minister ermee kan instemmen dat wij de aanbestedingsprocedure nog niet ingaan. Is mijn conclusie juist dat wij in maart of april, wanneer wij hierover praten, nog een andere kant kunnen uitgaan?

Minister **Netelenbos**: Uw conclusie is niet juist, in die zin dat daar het verkeerde beeld van uitgaat dat wij de nulfase van de tenderprocedure ingaan. Op zichzelf klopt het echter wel dat het altijd de bedoeling is geweest dat in de nulfase sprake zou zijn van vrijheid van beslissing. Het is evenwel een onderdeel van een tender. Je krijgt daardoor meer informatie over wat door anderen dan de NS geboden zou kunnen worden. In maart weten wij dit dus allemaal. Als wij dat dan allemaal goed beschouwen, kunnen wij besluiten om al dan niet de eerste fase in te gaan. Het is de eerste nulfase van het tenderplan, maar het geeft je vrijheid van beslissen.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Hier zit volgens mij de kern van het geheel. En daar mogen wij geen misverstand over hebben. De Kamer had er behoefte aan om duidelijkheid te krijgen over een aantal punten van die tender. Ik zal die niet herhalen. Die punten zitten evenwel ook in de voorbereidingsfase. De minister noemt dat de nulfase. Nu zegt de Kamer – zo proef ik dat althans –: ga die nulfase nu maar in; dat geeft in ieder geval helderheid op die punten waarover wij ook helderheid willen hebben. Als wij die helderheid en nog een paar andere dingen hebben, dan zal de minister een beslissing nemen. De Kamer kan daar natuurlijk uitspraken over doen en zij zal ook nagaan aan welke weg zij de voorkeur geeft. Dat kan een verdere tender zijn, maar het kan ook een andere weg zijn.

Minister **Netelenbos**: Ik wil wel even de verantwoordelijkheden onderscheiden. Het kabinet zal op basis van de nulfase en de verkenning een positie innemen. Dat is geen automatisme. In de media bestond hier ook enige verwarring over. De nulfase heeft altijd in een tender

Netelenbos

gezet. Je kunt namelijk niet zomaar met de aanbesteding beginnen. Je moet dus willen wegen of je dat nou wel of niet wilt doen. Zo wordt de nulfase geordend. Het gaat dan om reciprociteit en de vraag of er een level playing field is, de vraag waarin je je begeeft met de eerste stap en de vraag of je dat wel wilt. Welnu, dat wordt aan het eind door het kabinet afgewogen. De Kamer kan een en ander vervolgens van een eigen antwoord voorzien. Er is immers sprake van de juridische vrijheid om dat te doen. Dat hebben wij evenwel al in het AO besproken. Dat is echter niets anders dan wat altijd al in het startdocument heeft gestaan. Dat document is inmiddels publiek gemaakt, waardoor anderen hier nu mee aan de slag kunnen gaan, dus ook de marktpartijen en de NS.

Voorzitter! Tot slot kom ik op de motie van de heren Stellingwerf en Van den Berg. Ik herken mij niet in de bijna xenofobe benadering van buitenlanders die bij ons op het spoor zouden willen rijden. Als wij niet zouden aanbesteden, dan is er vrije toegang voor allerlei bedrijven, dus ook buitenlandse. Weet dat dus! Wanneer wij niet aanbesteden, dan kunnen de NMBS, de SNCF en de DBB zich melden voor het internationale vervoer. Je sluit je netwerk dan namelijk niet af; dat hebben wij ordentelijk geregeld in Europa. Een klein land als Nederland dat de wereld zo goed gebruikt in zijn handelscontacten, moet natuurlijk geweldig oppassen voor foute beelden. Dat geldt ook bij het openbaar vervoer. Het is nooit het uitgangspunt in de PKB geweest – dat geldt ook voor alle kabinetten vanaf Lubbers III – dat het HSL-netwerk hetzelfde is als het kernnet. Dat is een ander netwerk, vooral gericht op internationaal hogesnelheidsvervoer, als substitutie voor vliegverkeer. Je kunt er ook binnenslands gebruik van maken, maar in die volgorde. Ik ben het niet eens met de benadering van de heer Stellingwerf. Wij kunnen daar wel opnieuw een discussie over beginnen, maar hij overtuigt mij niet.

De heer **Stellingwerf** (RPF): Voorzitter! Dat is geen goede instelling. Wij zeggen niet dat de HSL hetzelfde is als het kernnet. Wij zeggen dat de HSL een onlosmakelijk deel uitmaakt van het kernnet. Het gaat dan niet alleen over de

HSL-Zuid, maar ook over de HSL-Oost. De minister verwijst naar de PKB's. Een medewerker van mij heeft de stukken daarover afgelopen nacht doorgelezen, maar nergens staat verwoord wat de minister nu suggereert. Als dat wel het geval is, dan hoor ik graag waar dat precies te vinden is.

Minister **Netelenbos**: Voorzitter! Tijdens de besloten AO's heb ik zelfs de pagina's genoemd waar het woord "private aanbesteding" en al die andere zaken worden genoemd. Daaruit blijkt al dat er met een ander product wordt gewerkt. Hogesnelheidsvervoer en het aanleggen van een hoge snelheidsnetwerk vormen een apart iets, boven op het kernnet. In de motie staat dat het hogesnelheidsnet een onlosmakelijk deel vormt van het Nederlandse hoofdrailnetwerk. Daarover verschillen wij van mening. Dat komt in de beste kringen voor, maar ik steun de opvatting van de heer Stellingwerf niet. Deze vloeit ook niet voort uit de PKB. De heer Stellingwerf overtuigt mij niet.

De heer **Stellingwerf** (RPF): Voorzitter! Een meningsverschil is best. Die mag ook in stand blijven, want dat schept helderheid. Toch blijf ik benieuwd naar de argumenten. Dit kan best publiek, want de PKB-stukken zijn openbaar. Ik hoor graag waar een en ander in de PKB-stukken te vinden is. Ik ben er nog steeds niet van overtuigd dat de conclusie van de minister de juiste is. Ik denk dat de onze meer recht doet aan de PKB-stukken.

Minister **Netelenbos**: Voorzitter! Dit hoeft niet. In het regeerakkoord wordt de NS tien jaar ondershands een concessie verleend met betrekking tot het kernnet. Je kunt internationaal vervoer niet tien jaar lang ondershands aan één vervoerder aanbesteden. Dat kan niet. Ik heb het idee, na al die uren debat, dat de argumenten nu wel zijn gewisseld.

De heer **Stellingwerf** (RPF): Ik vind het erg dat de minister weigert duidelijk te maken uit welke PKB-teksten blijkt dat ons voorstel in de motie onjuist is. Ik hoor dat toch graag.

Minister **Netelenbos**: Voorzitter! In de PKB staat een- en andermaal – ik heb de pagina's al eerder genoemd –

dat er internationaal privaats wordt aanbesteed op het hogesnelheidsnetwerk. Dat impliceert dat voor iets wat je ondershands op het huidige kernnet aan je eigen vervoerder aanbesteedt niet dezelfde benadering geldt. Dat verschil in benadering illustreert dat er sprake is van een verschillend product. Ik ontraad de aanneming van de motie van de heer Stellingwerf, maar laten wij er maar over stemmen. Dan weet hij hoe het zit.

De heer **Stellingwerf** (RPF): Oké, maar ik weiger te accepteren dat uit de PKB-teksten kan worden geconcludeerd dat onze motie niet zou kunnen. De minister wil die niet. Dat is wat anders.

Minister **Netelenbos**: Voorzitter! Hierover verschillen wij van mening.

De beraadslaging wordt gesloten.

De **voorzitter**: Ik stel voor, later op de dag over de moties te stemmen.

Daartoe wordt besloten.

De vergadering wordt enkele ogenblikken geschorst.

Aan de orde is het debat naar aanleiding van een algemeen overleg op 9 december 1999 over de **elektriciteitssector**.

□

De heer **Crone** (PvdA): Mevrouw de voorzitter! Ik ben blij dat wij het verslag van het algemeen overleg over de Elektriciteitswet nu op de agenda hebben, omdat er sinds dat overleg zeer veel vragen en rumoer zijn ontstaan in de gemeenten waar nu de discussies gaande zijn over mogelijke privatiseringen van delen van nutsbedrijven. Ons standpunt is kort en helder samengevat: wij willen geen privatisering voordat de liberalisering volledig is geregeld, inclusief toezicht en alles wat dies meer zij. Dus geen Thatcherlijn van eerst privatiseren, want dan krijg je private monopolies, hetgeen het slechtste van alles is. Zolang de wetgeving daarover nog op gang aan het komen is, willen wij alle opties voor de toekomst openhouden en willen wij ons bepaalde zaken niet door de markt laten opdringen.