

Vergaderjaar 1999–2000

**22 026**

## **Nederlands deel van een hogesnelheidsspoorverbinding Amsterdam–Brussel–Parijs**

**Nr. 120**

### **VERSLAG VAN EEN ALGEMEEN OVERLEG**

Vastgesteld 17 juli 2000

De vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat<sup>1</sup> heeft op 29 juni 2000 overleg gevoerd met minister Netelenbos van Verkeer en Waterstaat over:

- **de brief van de minister van Verkeer en Waterstaat van 16 juni 2000 inzake de aanbesteding van de HSL-zuid;**
- **de brief d.d. 19 november 1999 inzake tenderprocedure vervoer HSL-zuid (22 026, nr. 103);**
- **de brief d.d. 25 november 1999 inzake reactie op brief van NS en juridische context van de aanbesteding vervoer HSL-zuid (VW-99-1226);**
- **de brief d.d. 29 november 1999 inzake tenderplan HSL-zuid (VW-99-1246).**

Van dit overleg brengt de commissie bijgaand beknopt verslag uit.

### **Vragen en opmerkingen uit de commissie**

De heer **Van Gijssel** (PvdA) memoreerde dat eind vorig jaar twijfels waren gerezen over de voorziene voortgang van de aanbesteding van het vervoer over de HSL-zuid. Het bod dat de NS toen had gedaan, was afgevoerd. Daarom had het in gang zetten van de tenderprocedure op dat moment ertoe kunnen leiden dat de overheid door de NS gedwongen zou worden tot verlaging van de eerder vastgestelde kwaliteitseisen en gebruiksvergoeding. Inmiddels is in dit kader een aantal punten op een rij gezet. Verrassend is overigens dat de NS onlangs te kennen heeft gegeven, voornemens te zijn om 6 mld. op de Europese markt te investeren. De NS schijnt wel in Nederland te willen investeren, maar ziet daar thans geen mogelijkheden toe. De minister heeft eerder aangegeven dat zij op basis van de Europese regelgeving terzake en de stappen die tot dan toe gezet waren, niet in staat was om tot een gunning uit de hand te komen voor het internationale deel van de HSL. Aangezien de NS niet bereid is om een onderhands bod uit te brengen op het binnenlandse deel, is het de vraag hoe de aanbestedingsprocedure ingezet moet worden. Kan de minister, mede gelet op de situatie in bijvoorbeeld Frankrijk en Duitsland, nog eens uitleggen waarom een gunning uit de hand niet mogelijk is?

De minister heeft gesteld dat het biktoreffect zich niet zal voordoen, gelet op de thans gekozen concessieopzet. Bepaald is dat er met NSR afspraken

<sup>1</sup> Samenstelling:

Leden: Blaauw (VVD), voorzitter, Van den Berg (SGP), Reitsma (CDA), Biesheuvel (CDA), Rosenmöller (GroenLinks), Valk (PvdA), Van Gijssel (PvdA), Leers (CDA), ondervoorzitter, Feenstra (PvdA), Van Heemst (PvdA), Verbugt (VVD), Van Zuijlen (PvdA), Stellingwerf (RPF/GPV), Giskes (D66), Klein Molekamp (VVD), Hofstra (VVD), Van der Steenhoven (GroenLinks), Ravestein (D66), Niederer (VVD), Van der Knaap (CDA), Eurlings (CDA), Van Bommel (SP), Herrebrugh (PvdA), Hindriks (PvdA) en De Swart (VVD).

Plv. leden: Te Veldhuis (VVD), Bakker (D66), Th. A. M. Meijer (CDA), Stroeken (CDA), Van Gent (GroenLinks), Waalkens (PvdA), Crone (PvdA), Atsma (CDA), Duivesteijn (PvdA), Witteveen-Hevinga (PvdA), Voûte-Droste (VVD), Spoelman (PvdA), Schutte (RPF/GPV), Augusteijn-Esser (D66), Geluk (VVD), Luchtenveld (VVD), Vendrik (GroenLinks), Van Walsem (D66), Weekers (VVD), Buijs (CDA), Dankers (CDA), Poppe (SP), Dijkzema (PvdA), Dijsselbloem (PvdA) en Nicolai (VVD).

gemaakt moeten worden over het eventuele gebruik van het hoofdrailnet. Het kannibalisatie-effect kan zich volgens de minister in alle situaties voordoen. Is het inderdaad mogelijk om in het licht van het prestatiecontract compensatie voor de NS te vinden voor eventuele verliezen ten gevolge van het kannibalisatie-effect? De Franse minister van transport heeft weliswaar meegedeeld, bereid te zijn om samen te werken met de winnaar van de tender in Nederland, maar er zijn geen garanties gegeven voor reciprociteit. Dit leidt onder meer tot spanning met de consortiumconstructie. Nederland wil nu slechts het traject van Amsterdam tot de Belgische grens aanbesteden. Een nieuw consortium zou echter op zijn minst het vervoer tot aan Parijs moeten verzorgen. De medewerking van de SNCF is daarvoor evenwel een absolute vereiste. De aankondiging van de minister dat bij openbare aanbesteding onder meer gekeken zal worden naar mogelijkheden voor vervoerders om treinstellen en dergelijke goedkoper te verkrijgen, kan trouwens een bijdrage leveren aan de realisatie van een voldoende level playing field. Door de bepaling dat de Thalysvervoerders niet samen in een consortium mogen bieden, kan voorkomen worden dat zij meer marktmacht krijgen dan andere aanbieders. Door een joint-venture van 50% met de winnaar van de tender dreigt de SNCF echter een nog groter marktaandeel te krijgen op de HSL-zuid, terwijl dat van de NS daardoor kleiner wordt. Wat zal in dit kader de rol zijn van de nieuw op te zetten sectorgerichte kamer bij de NMA? Wanneer te veel regels worden geformuleerd en te hoge eisen worden gesteld, bestaat het risico dat de SNCF afhaakt bij de aanbesteding.

Er dreigt opnieuw een stap verder gezet te worden op de weg van aanbesteding van vervoer over de HSL-zuid zonder dat hiervoor een wettelijke basis is. Wanneer is de wijziging terzake van de Concessiewet personenvervoer per trein te verwachten? Verder moeten de taakorganisaties op een verantwoorde manier afgescheiden zijn om de onderhavige aanbestedingsprocedure op een goede manier kunnen afronden. Als dit allemaal niet lukt, ontstaat er een terugvalpositie. In dat geval kan het internationaal vervoer over de HSL-zuid uit de hand gegund worden aan de NS, eventueel onder nader te bepalen restricties. Het is evenwel de vraag of de overheid, wanneer zij in een terugvalpositie terechtkomt, nog wel een goed contract kan afsluiten. De heer Van Gijzel kon zich vinden in de nieuwe stellingname van de minister over de substitutie van luchtvaart naar het spoor. Al met al is er echter nog geen sprake van een eenduidig beeld van de aanbestedingsprocedure en zijn de risico's van een en ander moeilijk in te schatten. Door de afhankelijkheid van Frankrijk moet er rekening mee gehouden worden dat zaken anders lopen dan voorzien. Desgevraagd zei de heer Van Gijzel geen specifieke voorkeur te hebben voor aanbesteding dan wel gunning uit de hand. Het ging hem vooral om de kwaliteit die de reizigers geboden wordt en de prijs die een en ander oplevert.

De heer **Reitsma** (CDA) was nog steeds de mening toegedaan dat de minister moet proberen om onderhands een concessie aan de NS uit te geven. Daarmee zal het publieke belang ook het meest gediend zijn. Eind 1999 is de voorbereidingsfase voor een tender gestart. De minister heeft toegezegd dat dit geen onomkeerbare stap zou zijn. Als een meerderheid van de Kamer niet verder wil gaan op de weg van een tender, dan moet zij dat thans uitspreken. In dat geval kan nog slechts gekomen worden tot onderhandse gunning aan de NS of moet er gekozen worden voor de Oranjecombinatie van NS, Schiphol en KLM. Aangezien de minister de Oranjecombinatie wel als een aanvaardbare mogelijkheid leek te zien, is het de vraag waarom zij nu toch wil overgaan tot openbare aanbesteding. De Oranjecombinatie had ook kunnen bijdragen aan het realiseren van de beoogde substitutie van luchtvaart en wegverkeer naar het spoor. Wanneer de tenderprocedure wordt ingegaan, is het inderdaad verstandig

om een terugvalpositie te creëren. Dit draagt echter wel het risico in zich dat de onderhandelingspositie van de minister wordt verzwakt. Bovendien zal het belang van de reiziger hier waarschijnlijk minder mee gediend zijn. Het is de vraag of het reciprociteitsprincipe wel afdoende geregeld is in het kader van de voorbereidingsfase voor een tender. Zal de NS werkelijk substantieel toegang kunnen krijgen tot de Duitse en Franse markt? Reciprociteit is namelijk niet afdwingbaar. Ook is het probleem van de aanloopverliezen van de Thalys nog niet opgelost. Verder zullen het boktoreffect en het kannibalisatie-effect consequenties hebben voor het voorzieningenniveau voor de reiziger. Ook dreigt hierdoor het Nederlandse kernnet niet meer budgettair neutraal geëxploiteerd te kunnen worden. Wat is de relatie tussen het prestatiecontract met de NS en de consequenties van de tenderprocedure? Er moet overigens eerst een deugdelijk wettelijk kader geschapen worden, alvorens de tenderprocedure in gang wordt gezet. Voorts is er nog geen voldoende level playing field gerealiseerd. Het is trouwens de vraag of dit überhaupt wel kan worden afgedwongen bij de Belgen en de Fransen. Al met al betwijfelde de heer Reitsma of de weg van de tenderprocedure wel een begaanbare weg is.

De voorbereiding van de tenderprocedure is nog niet afgerond. Voordat er verdere stappen gezet worden, moet duidelijkheid geboden worden over de voorwaarden die hieraan verbonden worden en de maatregelen die de minister in dit kader wil nemen. Wanneer de tenderprocedure wordt doorgezet, zullen er elementen ingebouwd moeten worden waarmee aan een deel van de kritiek van de Kamer tegemoetgekomen wordt. Ondanks de bepalingen om te voorkomen dat de SNCF en de NMBS andere partijen kunnen belemmeren bij het opstellen van een goede bieding, zou de heer Reitsma toch liever zien dat gekozen wordt voor onderhandse gunning aan de NS of de Oranjecombinatie.

De heer **Van der Steenhoven** (GroenLinks) meende dat de NS omwille van de vervoersprestatie, de kwaliteit en de integratie van binnenlands en buitenlands vervoer op dit moment de beste partij is om de HSL-zuid te gaan rijden. Aangezien er inderdaad de nodige kritiek geleverd kan worden op het financiële bod dat de NS indertijd op de HSL-zuid heeft gedaan, is het overigens terecht dat de minister stevig met de NS wil gaan onderhandelen over een en ander. Het is namelijk nog maar de vraag of via de voorziene aanbestedingsprocedure gekomen zal worden tot de beste partij in het licht van de reizigersbelangen en de oplossing van het mobiliteitsvraagstuk. Verder bestaat er nog onduidelijkheid over onder meer de reciprociteit, het level playing field, de kannibalisatie van het hoofdrailnetwerk en de marktmacht.

Tussen de regels door lijkt in de stukken gesuggereerd te worden dat de NS uiteindelijk toch het vervoer over de HSL-zuid zal verzorgen. Bergt de tenderprocedure echter niet het risico in zich dat er uiteindelijk een heel andere situatie zal ontstaan? Ook de vragen over de juridische aspecten die hieraan kunnen kleven, zijn nog niet beantwoord. De Kamer moet zich er dan ook duidelijk over uitspreken of zij wel wil doorgaan op de weg van de tenderprocedure. Aangezien nog niet is voldaan aan de voorwaarden die de Kamer heeft gesteld voor de aanbesteding van de HSL-zuid, moet wellicht toch besloten worden tot gunning uit de hand aan de NS of aanbesteding aan de Oranjecombinatie.

De heer **Van den Berg** (SGP) die ook het woord voerde namens de fracties van RPF en GPV, vond nog steeds dat de exploitatie van de HSL-zuid en het kernnet geïntegreerd moet worden, omdat deze variant de meeste kans biedt op optimalisatie van het vervoersnet. In het licht van die integratie zou de exploitatie van de HSL-zuid aan de NS gegund moeten worden. Onderhandse gunning lijkt daarvoor nog steeds een begaanbare weg. Daar komt bij dat nog steeds niet duidelijk is of openbare aanbeste-

ding noodzakelijk is. Verder is er nog geen goed publiekrechtelijk kader geschapen voor openbare aanbesteding. Voorkomen moet worden dat het Rijk in dat licht op een gegeven moment de neus stoot. Als de weg van openbare aanbesteding wordt opgegaan, is het de vraag wanneer daarbij het point of no return wordt gepasseerd. Ook moet daarbij worden voldaan aan een aantal randvoorwaarden, bijvoorbeeld dat de NS een faire kans krijgt om te bieden.

De minister heeft gesteld dat het boktoreffect zich niet zal voordoen, maar dat er wel sprake zal zijn van kannibalisatie als een gevolg van de aanleg van de HSL-zuid. Dit kan negatieve consequenties hebben. Is de NS met de minister van mening dat het kannibalisatie-effect te verwaarlozen is? Verder kan niet gegarandeerd worden dat er sprake zal zijn van reciprociteit. De minister heeft zelf aangegeven dat de door Nederland ontplooide initiatieven niet de door Nederland gewenste hardheid hebben opgeleverd. Gezien de risico's die hieraan verbonden zijn, zou Nederland niet voorop moeten willen lopen bij het liberaliseringsproces. Voorts moet geconcludeerd worden dat er nog geen level playing field is gerealiseerd. In dit verband zou te rechtvaardigen zijn dat de NMBS en de SNCF zonder harde afspraken afvallen als kandidaten voor de HSL-zuid. Onderhandse gunning aan de NS blijft dan ook de voorkeur verdienen. De financiële risico's die hieraan verbonden zijn, kunnen ondervangen worden door een «earn outbepaling».

De NS heeft zorgen geuit over de toekomst van de Thalys. Het is immers niet zeker dat de Thalysformule blijft bestaan, omdat de samenwerkende Thalyspartijen zich niet in een consortium mogen verenigen. In dit licht lijkt het niet onredelijk dat de NS de aanloopverliezen van de Thalys gecompenseerd krijgt. Tot slot vroeg de heer Van den Berg waarom nu ineens afstand is genomen van de toch interessante optie van een consortium van KLM, NS en Schiphol.

Mevrouw **Augusteijn-Esser** (D66) was van mening dat openbaar vervoer in het dichtbevolkte Nederland een topprioriteit moet zijn, goed van kwaliteit moet zijn en snelle verbindingen met het buitenland moet hebben. De overheid heeft de taak om daar samen met de NS invulling aan te geven. In dat licht zou het wenselijk zijn dat de NS ook op de HSL-zuid een belangrijke rol speelt. Eerste prioriteit blijft evenwel het oplossen van mobiliteitsvraagstukken. De HSL zou moeten leiden tot terugdringing van het aantal vluchten over een afstand tot 500 km. Dat is ook in het belang van het milieu. De overheid moet er dan wel voor zorgen dat reizigers op de HSL een behoorlijk aanbod van prijs, kwaliteit en service krijgen. Overigens moet er gestreefd worden naar een goede samenwerking met Schiphol, ook al wordt nu afgezien van de Oranjecombinatie.

Aangezien de NS wil gaan investeren in Duitsland, Engeland en Scandinavië, zal het moeilijk zijn om bij de aanbesteding buitenlandse aanbieders te weren voor de exploitatie van de HSL op Nederlands grondgebied. In dat licht dient de in de stukken geschetste aanbestedingsprocedure overwogen te worden. Het is wel de vraag in hoeverre er reciprociteit gerealiseerd kan worden. Mevrouw Augusteijn was in dit kader vooral geïnteresseerd in de opstelling van Frankrijk.

De NS is natuurlijk een speler in het veld. Wat betekent het echter voor de NS, als dat bedrijf de HSL-zuid niet binnen weet te halen in de aanbestedingsprocedure? De NS lijkt toch in een moeilijke positie te komen, als zij er niet in slaagt om een andere rol te gaan spelen op de Europese markt. De vraag is dan ook wat dit voor de reiziger zal betekenen. In het belang van de burger die uiteindelijk gebruik gaat maken van de HSL en het materieel dat daar wordt ingezet, dient de overheid voorwaarden te scheppen om hier een goede invulling aan te geven bij de aanbestedingsprocedure. De procedure zal stapsgewijs afgehandeld worden, waarbij het mogelijk moet zijn om bepaalde beslissingen tegen te houden. In de

stukken staat evenwel dat het starten van een tender een onomkeerbare stap is. Kan de minister een en ander toelichten?

De heer **Hofstra** (VVD) wilde weten wanneer het samenwerkingsverband van de Thalysvervoerders wordt opgeheven en welke Nederlandse of Europese regel daaraan ten grondslag ligt. In dit licht verdient het aanbeveling dat de minister opheldering geeft over compensatie van de aanloopkosten die de NS heeft gemaakt voor de Thalys. Hetzelfde geldt voor de paralleliteit. De minister zou zich genereus moeten opstellen, als de NS verlies gaat lijden als gevolg van het boktoeffect en het kannibalisatie-effect.

Openbare aanbesteding van de HSL-zuid verdient de voorkeur. Als een andere partij een beter bod doet dan de NS, is er overigens eerder sprake van een kans dan van risico's. Desgevraagd erkende de heer Hofstra dat de procedure enige risico's in zich bergt, maar hij wilde in ieder geval voorkomen dat Nederland tot een aanbieder veroordeeld wordt. Met het starten van de tenderprocedure wordt overigens inderdaad een onomkeerbaar proces in werking gezet. In dat kader is de terugvalpositie ontwikkeld. Kan de minister aangeven hoe deze in de praktijk zal uitwerken?

De NS moet gezien worden als een serieuze partij in de onderhavige procedure. In dit verband zou de Kamer de politieke moed moeten hebben om dit aan te merken als het begin van de privatisering van de NS. Wanneer een grote marktpartij, bijvoorbeeld een bank, aandeelhouder kan worden bij de NS, dan zal dat de marktpositie van de NS verbeteren. Verder zou nu bepaald moeten worden dat de aandelen van de overheid in de NS niet langer door het ministerie van Verkeer en Waterstaat beheerd worden, maar door bijvoorbeeld het ministerie van Economische Zaken of dat van Financiën.

Het is de vraag waarom Schiphol een wat vooruitgeschoven positie toebedeeld heeft gekregen in de stukken. In de stukken is ook sprake van «langjarige» rechten. Aan hoeveel jaren moet daarbij gedacht worden? Waarom mag er trouwens alleen een consortium inschrijven bij de aanbesteding? Reciprociteit blijft een moeilijk punt. Het is niet ondenkbaar dat de SNCF zal inschrijven. De SNCF kan in tegenstelling tot de NS bijvoorbeeld aanbieden dat er elke dag een trein van Nice naar Amsterdam gaat, dat er van Montpellier een trein naar Amsterdam gaat en dat er binnenkort ook van Barcelona een trein naar Amsterdam gaat. Op die manier kan de trein ook beter met het vliegtuig concurreren. Hoe zal het bod van de SNCF in dat licht gewogen worden? Welke voorwaarden gaat de minister overigens stellen ten aanzien van de tarifiering? Is het verder bekend dat reizigers zelfs met een eerste klas-OV-jaarkaart niet gerechtigd zijn om in de tweede klasse van de Thalys te reizen in Nederland? Voorts wilde de heer Hofstra weten wanneer de HSL doorgetrokken zal worden van Amsterdam naar Zwolle en wanneer er een HSL naar Utrecht en Eindhoven zal gaan. Zijn hier concrete plannen voor? De Deutsche Bahn zal overigens wel geïnteresseerd zijn de HSL-oost. Wanneer het zo ver komt, zal Nederland aardig ingekaderd zijn in het Europese spoorwegnet. Tot slot wilde de heer Hofstra weten of de door de minister voorgenomen inrichting van een sectorgerichte kamer bij de NMA een algemene openbaarvervoerskamer of een aparte rail-openbaarvervoerskamer betreft.

### **Antwoord van de regering**

De **minister** meldde dat de overheid niet verplicht is om de HSL-zuid openbaar aan te besteden. In dat geval kunnen echter geen langjarige bijzondere rechten verleend worden aan een vervoerder. In de PKB-fase heeft de regering evenwel al vastgesteld dat het van belang is om wel langjarige bijzondere rechten te verlenen aan een vervoerder, omdat hierdoor meer zekerheden kunnen worden geschapen ten aanzien van

prijs en kwaliteit. In de nulfase van de tenderprocedure gaat het om de registratie. In dat kader is de afgelopen maanden bekeken wat er allemaal gaande is, ook op Europees niveau en wat de stand van zaken is ten aanzien van het level playing field en de reciprociteit. Met de NMBS zijn afspraken gemaakt voor samenwerking met de winnaar van de tender. Met de SNCF is gesproken over de reciprociteit in Frankrijk en de positie van de SNCF in relatie tot het rijden op het traject Amsterdam-Parijs en ook het traject Amsterdam-Londen. Met de SNCF – dat is overigens een staatsbedrijf – zijn vergaande onderhandelingen gevoerd over reciprociteit. De Franse minister van transport heeft onlangs duidelijk gezegd dat er afspraken gemaakt moeten worden over het traject Amsterdam-Parijs, opdat de winnaar van de tender daar ook kan rijden. Er zullen echter geen afspraken worden gemaakt over het rijden op trajecten voorbij Parijs. Op die trajecten zal uitsluitend op Franse condities vervoerd kunnen worden. In december lag in de Transportraad overigens een voorstel voor om vervoerders uit EU-landen die geen reciprociteit toestaan, uit te sluiten van inschrijving op de aanbesteding van trajecten in andere landen, maar daar is geen overeenstemming over bereikt. Nederland, Duitsland en Oostenrijk hebben reciprociteit in wetgeving opgenomen, maar de Europese Commissie staat dus niet toe dat landen op basis van reciprociteit vervoerders uit andere EU-landen uitsluiten. Als er met de SNCF geen afspraken gemaakt kunnen worden over het vervoer tot Parijs, zal er een procedure gestart worden om dat bedrijf uit te sluiten van inschrijving op de HSL-zuid. Het valt echter niet te verwachten dat de SNCF de tender zal saboteren. De juristen en de onderhandelaars van het ministerie van Verkeer en Waterstaat zijn hier druk mee bezig en houden nauwlettend in de gaten wat juridisch wel en niet mogelijk is. Desgevraagd voegde de minister hier nog aan toe dat met de NMBS een intentieverklaring is gesloten. Als gevolg daarvan zal 80% van het vervoer op het HSL-zuidtraject goed aan te besteden zijn. De SNCF heeft laten weten, mee te willen bieden en ook bereid te zijn om in een consortium met een Nederlandse partij te stappen. Verder heeft de Franse staat medewerking hieraan toegezegd. Dat is ook in het belang van Frankrijk. Een en ander zal voor 1 oktober in een intentieverklaring worden vastgelegd. Aangezien slechts 20% van de reizigers over de HSL-zuid doorrijdt naar Parijs, is de SNCF overigens maar een kleine speler op dit traject.

Waar het gaat om onderhandse gunning, moet vooropgesteld worden dat de NS al tweemaal een kans heeft gekregen om bij voorrang een goed bod te doen. Ook het bod van de NS was onder de maat. Alternatief 2, een joint venture met de winnaar, heeft NS afgewezen. Aangezien de NS wel ambities heeft op de Europese markt, is het evenwel ongeloofwaardig om in Nederland geen buitenlandse vervoerders toe te laten. Onderhandse gunning aan het Oranjeconsortium had veel afbreukrisico's opgeleverd. Aangezien de NS, de KLM en Schiphol Nederlandse monopolisten zijn, was ook absoluut niet te voorspellen of dit juridisch houdbaar zou zijn. Verder zou de Europese Commissie waarschijnlijk geoordeeld hebben dat met zo'n consortium geen level playing field gerealiseerd kon worden, met alle gevolgen van dien. Dat zou ook gebeurd zijn, als de Thalysvervoerders was toegestaan om een bod uit te brengen. Bij aanbestedingen als de onderhavige moet nu eenmaal rekening gehouden worden met Europese richtlijnen inzake openbaar vervoer, in dit geval personenvervoer, met mededingingswetgeving in het algemeen en met algemene aanbestedingsbeginselen.

Aangezien onderhandse gunning aan de NS thans geen reële optie meer is, is besloten om een tenderprocedure te starten. In beginsel is het starten van een tender onomkeerbaar. Alleen als niet aan de criteria wordt voldaan, kan gebruikt gemaakt worden van de terugvaloptie. In dat geval kan de overheid condities stellen aan de NS bij het oprichten van een Nederlandse HSL-ontwikkelingsmaatschappij. Onderhandse gunning is geen terugvaloptie. De tenderprocedure zal overigens nauwlettend



gevolgd worden door de Europese Commissie. Als het proces ergens vastloopt, dan ontstaat er een nieuwe juridische situatie. De minister meende dan ook niet dat er grote risico's verbonden zijn aan de tender-procedure en wilde de verantwoordelijkheid voor het onderhavige proces voluit dragen. De juridische aspecten van onderhandse gunning op Europees niveau worden getoetst door de volgende instanties. DG XV kijkt naar discriminatie. DG IV kijkt naar staatssteun en mededinging. DG VII kijkt naar het spoorbeleid en de rechten die zonder tender verleend kunnen worden. DG VII zal nooit een periode van vijftien jaar accepteren, maar juist een kortere periode vragen. Hierdoor is er sprake van een uiterst complex speelveld in Europa. In het licht van de voorwaarden zal het bod van de verschillende partijen vervolgens beoordeeld worden op kwaliteit voor de reiziger en de prijs in verhouding tot de investering. Desgevraagd voegde de minister hieraan toe dat de verschillende DG's uiteraard ook kijken naar de situatie in Frankrijk.

Om toch te kunnen werken aan substitutie van de luchtvaart, wordt nu gezocht naar een manier om contractueel vast te leggen dat de winnaar van de tender verplicht is om samen te werken met Schiphol. De KLM mag hier ook afspraken over maken met de winnaar van de tender. Als de NS zich er overigens goed voor inzet, maakt zij een goede kans om de tender te winnen. Een tender blijft evenwel een complex proces. Juridisch gezien, lijkt hiermee evenwel het meest zekere proces gekozen te zijn. De Kamer heeft in dit verband zeer recent de wijziging van de Concessiewet personenvervoer per trein ontvangen. In de memorie van toelichting hierop is de hele situatie rond de aanbesteding van de HSL-zuid beschreven. De Raad van State heeft hier geen kritiek op geleverd. De regering is op basis van de huidige wetgeving gemachtigd om terzake afspraken te maken. Voor het starten van de aanbesteding is overigens geen publiekrechtelijk kader nodig. Verder zal de concessie pas in 2005 geëffectueerd worden. Aangezien de beoordeling van het juridische kader veel tijd heeft gekost, zal de overheid de bestelling van het materieel op gang helpen. Als de HSL-zuid eenmaal geopend is, moet daar namelijk ook vervoer over kunnen plaatsvinden.

In de PKB inzake de HSL-zuid is al een beschouwing gewijd aan het kannibalisatie-effect. Mocht zich dat voordoen, dan moet dat inderdaad gevolgen hebben voor het prestatiecontract met de NS. Van een boktor-effect zal helemaal geen sprake zijn. Als de NS de tender wint, zal zij zelf de aanloopkosten voor de Thalys moeten dragen. Als de NS de tender niet wint, kan zij met de winnaar van de tender afspraken maken over bijvoorbeeld overname van het materieel en vergoeding van de aanloopkosten. Mocht een en ander onverhoopt niet afdoende zeker zijn, dan wil de overheid nu bezien hoe de NS tegemoetgekomen kan worden. Bij de introductie van het Thalysproject zijn alleen materieelgaranties afgegeven tot een bedrag van 70 mln. Het is evenwel mogelijk om te bepalen dat de waarde van de Thalys vergoed moeten worden door de winnaar van de tender. De NS kan dan voluit de strijd aangaan met andere bidders op de HSL-zuid.

In het kader van de behandeling van de Wet personenvervoer 2000 is al gesproken over de marktmacht. In Europees verband is hier echter nog geen percentage voor vastgesteld. Om die reden zal er bij de NMA een sectorgerichte kamer worden ingesteld die ook zal beoordelen of er sprake is van een voldoende level playing field bij de aanbesteding van openbaarvervoersprojecten. De taakorganisaties zullen per 1 januari 2001 worden afgescheiden. De wetgeving terzake zal met de grootst mogelijke spoed behandeld worden. Over de gang van zaken rond de HSL-oost zal de Kamer binnenkort separaat geïnformeerd worden.

Het is van belang dat er in de registratiefase sprake is van enige spanning op de markt. Er is geen andere procedure denkbaar om te komen tot langjarige verlening van de rechten. Vrije toegang tot het spoor levert absoluut geen garanties voor een goede opbrengst voor de Staat. Om die reden is

besloten om de tenderprocedure de eerste officiële fase te laten ingaan. Op 15 juli zullen de geregistreerde partijen te horen krijgen hoe de procedure verder zal verlopen. De procedure zal stap voor stap afgewerkt worden. Na elke fase zal op basis van de tendercriteria beoordeeld worden of de tender voortgezet zal worden. De minister verzocht de Kamer dan ook om de procedure af te wachten, waarna een en ander aan de hand van het verslag na elke fase opnieuw besproken kan worden. Tot slot zegde de minister toe vragen die nog niet beantwoord zijn, schriftelijk te beantwoorden.

De voorzitter van de commissie,  
Blaauw

De griffier van de commissie,  
Roovers