

Vergaderjaar 1998–1999

22 026

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

Nr. 91

### VERSLAG VAN EEN ALGEMEEN OVERLEG

Vastgesteld 24 juni 1999

De vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat<sup>1</sup> heeft op 15 juni 1999 overleg gevoerd met minister Netelenbos van Verkeer en Waterstaat over de **tenderprocedure HSL-Zuid-vervoer**.

Van het overleg brengt de commissie bijgaand beknopt verslag uit.

#### Vragen en opmerkingen uit de commissie

De heer **Leers** (CDA) stelde vast dat er het nodige mis is in de vertrouwensrelatie tussen de Staat en de Nederlandse Spoorwegen. Hij vond het tijdstip voor het overleg enigszins bizar, want er schijnt al een tendering opgestart te zijn, terwijl de Kamer zich nog niet heeft uitgesproken over de hoofdlijnen van de marktwerking. Hij voelde zich min of meer voor het blok gezet door de handelwijze van de minister. Na de gebeurtenissen rond Lovers wilde hij zich dat kunstje eigenlijk niet meer laten flikken, maar nu dreigt hetzelfde. Hij vreesde dat de consequenties nu nog ernstiger zullen zijn. Het wordt voorgesteld alsof de HSL en het kernnet twee aparte werelden zijn. Hij had daar moeite mee, want het gaat om één markt, die in Europees perspectief al heel klein is. Hij stond een zo toegankelijk mogelijk, betaalbaar en samenhangend spoorproduct voor. Daarom was hij tegen een concurrentie op het spoor waarbij een of meer commerciële partijen de krenten uit de pap pikken. Hij bleef erbij dat de HSL-Zuid zoveel mogelijk aangesloten moet worden op de exploitatie van het kernnet en dat geen onderscheid moet worden gemaakt tussen de exploitatie van het nationale en het internationale vervoer. In de brief van de minister wordt feitelijk voorgesorteerd naar concurrentie op het spoor. Door hetgeen in het registration document staat, worden de duimschroeven voor de NS aangedraaid en de bakens sluipenderwijs richting concurrentie op het spoor verzet. De suggestie wordt gewekt dat ook het binnenlandse deel van het HSL-vervoer in de aanbidding is. De potentiële concurrenten worden uitgenodigd om de specificaties aan te leveren waarin het bod van de NS moet gaan passen en de criteria te noemen waarop het NS-bod straks beoordeeld gaat worden. De NS zal een kwalitatief beter en financieel vergelijkbaar bod moeten doen. Het recht voor de NS op het eerste aanbod wordt beperkt tot twee treinen per uur. Voor de vier internationale treinen die ook binnenlandse reizigers mogen meenemen mag de NS niet meedoen. Vooral de trein naar

<sup>1</sup> Samenstelling:

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

Plv. leden: Te Veldhuis (VVD), Bakker (D66), Th. A. M. Meijer (CDA), Stroeken (CDA), Van Gent (GroenLinks), De Boer (PvdA), Waalkens (PvdA), Atsma (CDA), Witteveen-Hevinga (PvdA), Duivesteijn (PvdA), Vouïte-Droste (VVD), Augusteijn-Esser (D66), Schutte (GPV), Bos (PvdA), Spoelman (PvdA), Geluk (VVD), Luchtensveld (VVD), Buijs (CDA), Van Walssem (D66), M. B. Vos (GroenLinks), Weekers (VVD), Balemans (VVD), Poppe (SP), Dankers (CDA) en Dijkema (PvdA).

Brussel, een veredelde intercity, biedt een prachtige gelegenheid om zoveel mogelijk klanten te trekken die de NS dan niet zal hebben. De NS is verplicht ten behoeve van de exploitatie van de HSL-Zuid een apart bedrijf op te zetten. De NS mag alleen een minderheidsbelang hebben in het internationale deel.

Van het CDA mag niet via een besluit ad hoc over het HSL-vervoer een principiële beslissing genomen worden over marktwerking in het spoorvervoer. Pas na de behandeling van de beleidsnota De derde eeuw spoor kan de keuze wie waar gaat rijden worden gemaakt. De lopende tender mag tot dan geen enkele werking hebben, hetgeen eventueel in een uitspraak van de Kamer moet worden vastgelegd.

De heer Leers vreesde dat de bepalingen omtrent de reciprociteit een wassen neus zijn. Welke overheid begint aan een tenderprocedure als nog helemaal geen afspraken zijn gemaakt over reciprociteit?

De voor de aanleg uitgetrokken 1,8 mld. is niet het resultaat van onderhandelingen, maar van een overheidsbesluit. De markt zal uiteindelijk moeten bewijzen of het kan.

Dat al een tenderprocedure wordt opgestart, is naar de mening van de heer Leers strijdig met het recht van de NS om een eerste bod te doen. Hij had begrip voor de wens om een terugvaloptie te hebben, maar zijns inziens moet eerst het bod van de NS worden afgewacht, dat vervolgens beoordeeld moet worden via de heldere procedure die de minister heeft geschetst en waarbij de Kamer uiteindelijk ook haar oordeel kan geven. Het lijkt de heer Leers dat bij een tenderprocedure de criteria vooraf helder omschreven moeten zijn, ook voor de NS. Hij vroeg wat de minister precies vreesde ten aanzien van kruissubsidies. In de praktijk subsidieert het intercityverkeer thans ook het stoptreinverkeer. Ten slotte vroeg hij wie er opdraait voor de verliezen van de Thalys.

De heer Leers was teleurgesteld dat het dogma van de marktwerking kennelijk boven alles staat. De minister begint steeds meer op haar voorgangster te lijken.

De heer **Van Gijzel** (PvdA) herinnerde aan het al eerder door de heer Van den Berg geopperde bezwaar, dat voor het openbaar vervoer al in de markt geopereerd wordt terwijl er nog geen goed wettelijk kader is. In dit geval is zelfs nog geen beleidskader vastgesteld. In het registration document wordt de Wet personenvervoer als grondslag gehanteerd voor de aanbesteding, hoewel de Kamer de wet nog helemaal moet behandelen. Hij achtte een nieuw contract inzake het kernnet urgenter dan de HSL-Zuid. Hij vond het vervelend dat het registration document al rondgestuurd is voordat de Kamer erover heeft gesproken. Hij was benieuwd naar de juridische status ervan. Hij maakte er in elk geval uit op, dat het een eerste stap is van een onafwendbare reeks stappen. Hij betreurde het dat de begeleidende brief pas op 14 juni naar de Kamer is gestuurd, toen het registration document uitkwam, terwijl de brief de vorige week al klaar was. Hij begon niet met veel hartstocht aan de beoordeling van het geheel. Het kernnet en de verhouding met het gebruik van de binnenlandse HSL zijn niet goed afgebakend. Daarvoor is toch echt de beleidsnota De derde eeuw spoor nodig.

De heer Van Gijzel vond het een compliment waard dat de fysieke infrastructuur van de HSL doorgaat, om de manier waarop de minister er particuliere partijen bij weet te betrekken. Hij steunde de opvatting dat daarvoor betaald moet worden. De NS mag fors onder druk gezet worden om een goed en reëel bod te doen. Hij zou echter niet de marktordening, maar liever de wens van de klant als beleidsuitgangspunt nemen. De HSL, wellicht later ook de Thalys en de Eurostar, zullen van belang zijn voor binnenlands gebruik. Hij wilde daarom de samenhang met het kernnet kunnen beoordelen, zeker als er straks ook een HSL-Oost komt. Hij vreesde dat de kwaliteit en de integraliteit van het totale net op den duur uitgehold worden als op een slagader concurrentie gaat plaatsvinden.

Voor het binnenlands gebruik is zijns inziens geen aparte maatschappij nodig. Dat zou in één pakket met de rest van het kernnet kunnen komen. Hij had wel eens gehoord dat er onvoldoende zicht is op de cijfers van de Nederlandse Spoorwegen. Hij vroeg zich af of dit bij andere bedrijven beter zou zijn. Hij wees erop dat het voor het huidige contract ook mogelijk bleek de cijfers boven tafel te krijgen. Voor kruissubsidies vreesde hij niet, want voor het kernnet is er straks een nulbudget. Wat de reciprociteit betreft, merkte de heer Van Gijzel op, dat nationale spoorwegmaatschappijen best kunnen verklaren daaraan te willen meewerken, maar dat dit geen enkele betekenis heeft als hun regeringen daar ook niet aan meewerken. In Europa kan nog vrijwel geen sprake zijn van reciprociteit. Gaat het over de marktmacht, dan is het maar de vraag wat precies de markt is. De NS zou geen meerderheidsaandeel meer mogen hebben in het Nederlandse deel van de HSL-Zuid. Nu heeft de NS 100%. De SNCF zou op basis van het registration document volgens hem echter best 100% van het Nederlandse deel in handen kunnen krijgen. De SNCF heeft nu van de hele lijn veel meer dan 50% in handen, maar dat de NS 10% heeft zou te veel zijn. Een andere maatschappij dan de NS, bijvoorbeeld een Engelse, zal niet geïnteresseerd zijn in alleen het deel Amsterdamgrens van de HSL, maar zal naar Parijs willen rijden. De SNCF en de NMBS zullen dan ook medewerking moeten verlenen. Hij voorzag allerlei verwickelingen tussen de afzonderlijke spoorwegmaatschappijen en afzonderlijke staten. Een aantal punten die niet in het openbaar besproken kunnen worden zullen voor de Kamer van doorslaggevende betekenis zijn. De heer Van Gijzel had daarop tot nu toe onvoldoende zicht. Hij hoopte dat de commissie van wijze mannen die in het leven wordt geroepen niet gaat besluiten. Hij voelde er niets voor groen licht te geven voor een ontwikkeling waarvan hij niet wist waarin die uitmondt.

De heer **Hofstra** (VVD) was een warm voorstander van marktwerking, concurrentie en private financiering, maar dat is slechts een middel om tot beter openbaar vervoer te komen. Hij zag goede mogelijkheden in de stukken van de minister, maar hij wilde voorkomen dat de belangen van de overheid op voorhand worden geschaad. Hij betreunde het dat de discussie over De derde eeuw spoor niet kan worden afgewacht. Hij vroeg wanneer het kabinet de Kamer zou berichten over de ontwikkelingen en wat de aard van de toekomstige besluitvorming zal zijn.

De heer Hofstra vroeg zich af of het binnenlands vervoer op de HSL zo heel erg anders is dan het kernnetvervoer. Hij verwachtte definitieproblemen, want voor sommige lijnen zal voor een deel de HSL of een deel daarvan worden gebruikt. Het kernnet zonder HSL of met HSL moet scherp worden gedefinieerd. De exploitatie moet financieel transparant zijn en kruissubsidies moeten worden vermeden. Hij verwachtte dat de Staat bij concurrentie gemakkelijker het maximum uit de markt zou kunnen halen dan wanneer met slechts een partij wordt gesproken. Dat de Staat niet meer hoeft bij te passen in een bepaalde exploitatie wil nog niet zeggen dat het beste systeem is bereikt.

Het lijkt de heer Hofstra zaak dat er voor het internationaal vervoer een aanbesteding wordt gehouden. De kracht van het Franse hogesnelheids-systeem is van het begin af aan geweest, dat het materieel ook over bestaande trajecten kon rijden, zodat veel meer lijnen mogelijk werden. Hij vroeg of de wijze van aanbesteden dit ook mogelijk zal maken. Een terugvaloptie leek hem verstandig. Zijn er afspraken gemaakt over de aanloopverliezen die nu worden geleden?

De heer Hofstra had de reciprociteit zo opgevat, dat aanvragen uit een land waar geen buitenlandse maatschappijen worden geduld niet in behandeling zouden worden genomen. Hij hechtte eraan dat de Commissie van wijze mannen politiek en ambtelijk onafhankelijk zou worden. Er mag geen enkele relatie met spoorwegmaatschappijen zijn.

De heer **Van Walsem** (D66) maakte duidelijk, dat het belang van de reiziger het uitgangspunt moet zijn voor het beleid. Ook hij betreunde dat het registration document al was verstuurd. Hij hoopte dat NS een faire kans heeft om een goed bod uit te brengen en zou daarom de tender wel willen uitstellen. Hij was een groot voorstander van een volwaardige samenhang van kernnet en HSL. Hij merkte op dat het financiële belang van de Staat, grootaandeelhouder van de NS, niet gediend is bij een sterke belemmering van het functioneren van de NS. Men moet zich niet te veel rijk rekenen aan concessieverkopen aan derden.

De heer **Van der Steenhoven** (GroenLinks) deelde mee, dat zijn fractie vasthoudt aan het standpunt dat er geen concurrentie moet komen op het spoor. Hij betreunde het zeer dat het niet lukt voor het zomerreces over de beleidsnota De derde eeuw spoor te spreken. Dat zou eerst moeten gebeuren voordat de tenderprocedure gestart kan worden. Er zijn heel wat kritische geluiden over de terugval van de dienstverlening op via tendering in exploitatie genomen trajecten. Hij zou eerst wel eens een evaluatie daarvan willen zien. Hij vond de ervaringen in Engeland en met Lovers niet hoopgevend. Een combinatie van binnenlandse lijnen, HSL en buitenlandse lijnen kan een enorme meerwaarde hebben. Volgens een onderzoek van McKinsey kan het om tienduizenden reizigers per dag meer gaan. Het openbaar vervoer moet goede alternatieven kunnen bieden. Nederland loopt echter voor de muziek uit met de marktwerking op het spoor. In de sector van de nutsbedrijven leidt het gebrek aan reciprociteit thans tot een onevenwichtige situatie voor Nederlandse bedrijven versus buitenlandse bedrijven. De Nederlandse vervoersbedrijven moeten een sterke thuismarkt kunnen vestigen, zodat zij zich in de toekomst te weer kunnen stellen tegen buitenlandse bedrijven. Hij vroeg om een toelichting op de passage in de brief van 19 mei over de aanbesteding conform het EU-recht. In de richtlijn 91/440 had hij absoluut niet kunnen terugvinden dat de NS geen meerderheid mag krijgen in een consortium. De heer Van der Steenhoven vroeg welke plaats de commissie van wijzen krijgt in de tenderprocedure. Of verschillende biedingen kunnen met elkaar vergeleken worden of de commissie beoordeelt het bod van de NS. Hij vroeg zich af of andere aanbiedingen als die er eenmaal zijn volgens Europees recht afgewezen zouden kunnen worden met het argument dat de NS een voorrangspositie heeft.

De heer **Van den Berg** (SGP) was bezorgd over de gang van zaken van de laatste weken. Hij begreep niet waarom de minister nu al van start gaat met de tenderprocedure, terwijl de beleidsnota De derde eeuw spoor nog niet behandeld is. Hij vroeg daarom om opschorting van de discussie totdat dit wel is gebeurd. Hij betreunde buitengewoon dat er niet een adequaat beleidsmatig kader is voordat zo'n belangrijke ontwikkeling in gang wordt gezet. Hij had al vaak gewezen op de leemte die er is door het ontbreken van een adequaat wettelijk kader. De vorige minister heeft daardoor al eens bij de rechter het hoofd gestoten. Hij pleitte voor een adequaat beleidskader en een goed wettelijk kader, in onderling verband, alvorens verder te procederen. Hij vroeg zich af of zich nu geen onomkeerbare ontwikkelingen voordoen, waarmee de Kamer pas achteraf wordt geconfronteerd. Een vergelijkbare situatie doet zich voor rond de private financiering van infrastructuur.

De heer Van den Berg had op 10 februari al duidelijk gemaakt, dat hij de NS als eerste gegadigde zag voor het vervoer op de HSL-Zuid. Voor hem zijn de plannen rond het kernnet en het intercitynet hierbij ook van groot belang. De intercity Amsterdam-Brussel hoort daar voluit bij.

De heer Van den Berg nam niet aan dat de minister de aanloopverliezen tot 2005, die een bedrag van 300 mln. zouden kunnen gaan belopen, voor haar rekening wil nemen. Hij zag niet in waarom de NS een minderheidspositie zou moeten krijgen in een vervoersconsortium.

## Antwoord van de regering

De **minister** betoogde dat Kamer en ministerie al een aantal jaren een afspraak hebben over publiek-private financiering. Er moet 1,8 mld. uit de markt worden gehaald voor investeringen in de HSL. Zij herinnerde aan haar discussie met de heer Leers in het kader van het meerjarenprogramma infrastructuur en transport (MIT), die haar bekritiseerde omdat zij vooraf al 1,8 mld. inzette voor de HSL, terwijl hij dat bedrag liever besteedde aan een lijstje van regionale wegen. Zij had hem toen gezegd dat de regering niet met de pet in de hand de markt gaat verkennen, maar haar best gaat doen om de 1,8 mld. weer zo spoedig mogelijk ter beschikking te krijgen. Voor de infraprovider wordt een heel andere vorm van financiering benut. Daarvoor is 1,2 mld. nodig. De minister meende dat er wel degelijk een wettelijk kader voor de ontwikkeling van de HSL-Zuid is, namelijk de PKB.

In 2005 moet er worden gereden op de HSL. Daarover zijn ook afspraken gemaakt met België. De HSL is van belang voor de substitutie van vliegverkeer. De vervoerder die op het traject gaat rijden moet zorgen voor materieel. Dat vergt veel tijd. Daarover is ook met NS gesproken. Het is absoluut niet irreëel dat nu wordt begonnen met een procedure waardoor tijdig bekend wordt wie dat gaat doen. De nota De derde eeuw spoor heeft betrekking op het kernnet. De minister had aan dat begrip nog een extensieve uitleg gegeven, door te zeggen dat ook de stoptreinen die zich over het kernnet bewegen eronder vallen. Voor de 33 regionale lijnen speelt de provincie een belangrijke rol in de concessieverlening. De beleidsnota gaat echter niet over de HSL, een heel nieuwe ontwikkeling in Nederland, vooral gericht op het internationale vervoer. Zij zag grote verschillen met het intercityvervoer en het stoptreinenvervoer tot nu toe. Zij erkende dat het gebruik van de HSL voor andere binnenlandse lijnen tot verdere verbetering van het openbaar vervoer leidt. Men moet het niet omkeren, door te zeggen dat de HSL een onderdeel van het kernnet is omdat er ook binnenlandse lijnen over kunnen gaan. De HSL is er voor de ontsluiting van de mainports en voor substitutie voor het vliegverkeer. Dat gaat ook gelden voor de HSL-Oost en wellicht op termijn voor de Zuiderzeespoorlijn. Zij verwees naar blz. 7 van het registration document voor het tijdpad voor de tenderprocedure en voor het NS-bod. Het enige dat daarbij onomkeerbaar is, is dat NS ondershands een bod kan uitbrengen voor het binnenlands vervoer op de HSL. Voor de NS is het interessant om na te gaan hoe het vervoer in Nederland kan worden geoptimaliseerd door gebruikmaking van de HSL. Het overige dient ter verkenning van de markt, om te registreren wat mogelijk is in het internationale vervoer. Voor de rest is men nog in het voortraject van de tenderprocedure. Dat de registratie van de markt die daaruit moet voortkomen omkeerbaar is, is een- en andermaal getoetst, ook bij de landsadvocaat.

Voor het binnenlands vervoer zal volgens de minister niet geboden worden door anderen, want die zijn niet in de positie daarvoor. De minister was het absoluut niet eens met het beeld dat groot onrecht wordt aangedaan aan de NS. In de PKB over de HSL zijn afspraken gemaakt over tenders voor het vervoer op de HSL. NS is echter in een preferente positie gebracht voor het binnenlands vervoer. NS kan daar gebruik van maken, maar dat hoeft niet. De doelstelling van de nieuwe plannen is om de reiziger te dienen. Kwaliteit en prijs van het NS-bod moeten beoordeeld kunnen worden. Daarvoor zijn referenties nodig. De regering laat daarvoor een eigen referentiemodel opstellen. Een onafhankelijke commissie zal een advies aan het kabinet uitbrengen. Op basis daarvan beoordeelt het kabinet of het bod kan worden geaccepteerd. Is het onvoldoende, dan komt er een open tenderprocedure. Volgens het referentiemodel rijden er twee treinen per uur over de HSL voor het binnenlands vervoer. Als de NS vaker wil rijden voor binnenlands vervoer,

kan dat in het bod worden gemeld. De minister wachtte af wat de NS verstaat onder transparantie.

Er worden concessies verleend voor het kernnet, voor de HSL en straks door de regionale overheden voor het regionale railnet. Doordat die steeds vernieuwd moeten worden, blijft men scherp en blijft men presteren. De minister verwees naar de berichten over de successen die in Japan zijn behaald door sterk onderscheid te maken tussen verschillende soorten lijnen. Zij achtte het zeer de vraag of de reiziger er beter van wordt als alle vervoer in één concessie wordt ondergebracht. Eerst de evaluatie van de vergelijkbare ontwikkeling in het busvervoer afwachten achtte zij niet mogelijk, omdat dan de HSL in 2005 niet in gebruik wordt genomen. Nu is de mogelijkheid geopend dat ondershands een bod voor het binnenslands gebruik van de HSL wordt gedaan. Daarnaast komt er een tender voor het internationale gebruik. Indien de NS liever in een openbare tenderprocedure meedingt voor het totale gebruik van de HSL, is dat de minister even lief. Het marktmachtartikel geldt dan niet, zodat het aandelenbezit voor een consortium voor het internationaal gebruik voor de NS niet tot 50% beperkt behoeft te blijven, aangenomen dat de NS de tender wint. Er is dan sprake van een tenderprocedure voor een totale aanbesteding.

De reciprociteit is een beoordelingscriterium in de Nederlandse tender. Uiteraard moet een buitenlandse maatschappij die deelneemt aan de tenderprocedure waar kunnen maken dat de regering van het land waar zij van origine actief is reciprociteit toelaat. De minister beklemtoonde dat in het huidige stadium nog slechts wordt bekeken of de markt mogelijkheden biedt.

De minister werd er vaak in de Kamer op aangesproken dat de ontwikkeling van de publiek-private samenwerking (PPS) veel te traag gaat. Naar haar oordeel is voor de grote ambities voor openbaar vervoer en infrastructuur hulp uit de markt buitengewoon welkom. De markt moet daartoe dan wel uitgenodigd worden. Ontstaat het beeld dat de overheid eigenlijk niet wil, dat iedereen die wil meedoen eigenlijk bij voorbaat verdacht is, dan zal het niet lukken. Voor de HSL moet dat nu gebeuren, omdat er anders onvoldoende tijd meer is om het noodzakelijke materieel aan te schaffen en er niet gereden kan worden in 2005. Er kan niet gewacht worden op de nieuwe Spoorwegwet, maar er moet intussen wel een goede juridische afdichting plaatsvinden.

### **Nadere gedachtewisseling**

De heer **Leers** (CDA) zag als de basisfout in het hele project de afspraak dat er 1,8 mld. uit de markt moet komen. Zijns inziens had de consultatie van de markt tot een bedrag moeten leiden.

De beleidsnotitie De derde eeuw spoor gaat over het totale spoorwegnet, in zijn samenhang en over de vraag wie waar kan rijden. De heer Leers begreep niet hoe de HSL daarvan afgezonderd zou kunnen worden.

De heer Leers meende dat de tenderprocedure leidt tot een soort fakediscussie over de NS, waarvan in het registration document wordt gevraagd dat een kwalitatief beter en financieel vergelijkbaar bod wordt gedaan ten opzichte van de concurrenten. Hij kon zich voorstellen dat een commissie van wijze mannen een theoretisch referentiekader had op basis van kennis van de markt, maar kennelijk zal dat ontstaan door aanbiedingen van anderen, die lukraak wat kunnen doen zonder dat zij ooit gehouden kunnen worden om dat waar te maken, maar daarmee wel de NS in een moeilijke positie brengen. Op deze manier wenste hij niet door te gaan. Hij zou nagaan of er steun was voor de gedachte, eerst helderheid te verschaffen door behandeling van de beleidsnota De derde eeuw spoor.

De heer **Van Gijzel** (PvdA) had er geen problemen mee dat een opbrengst uit de markt wordt verwacht. Voor de verwijzing in het registration document naar het wettelijk kader achtte hij een verwijzing naar de PKB onvoldoende. Hij nam afstand van de redenering van de minister over de urgentie van een procedure. Het heeft heel lang geduurd voordat de beleidsnota er was. Hij verweet dat vooral de voorgangster van de minister. De Kamer moet zich niet in een situatie laten manoeuvreren dat zij binnen een maand voor zo'n belangrijke beslissing groen licht moet geven, terwijl zij de gevolgen niet kan overzien.

De heer Van Gijzel was van mening, dat het registration document verwarrend kon zijn waar het de (on)omkeerbaarheid van de procedures betrof, maar hij nam genoegen met de uitleg van de minister. De preferente positie van de NS waar het het bod voor het binnenlands vervoer betreft, die zou moeten voortkomen uit het referentiemodel, vond hij onvoldoende onderbouwd.

De heer Van Gijzel begreep niet waarom er voor het gebruik van het marktmachtartikel een principieel verschil zou zijn tussen de situatie waarin de tender alleen betrekking heeft op het internationale vervoer op de HSL en die waarin de tender betrekking heeft op het totale vervoer over de HSL.

Op zichzelf vond de heer Van Gijzel het terecht dat de minister vasthoudt aan het reciprociteitsbeginsel, maar hij constateerde dat dan in West-Europa alleen Engelse maatschappijen in aanmerking zouden kunnen komen.

De heer **Hofstra** (VVD) vond de antwoorden over de reciprociteit niet echt duidelijk. Het registration document is zeer technocratisch. Toch moet de politiek de technocratie in de hand zien te houden. Hij vergeleek het opstellen van een referentiemodel met het opstellen van een soort interne begroting voor een civiel werk dat men wil uitbesteden. Hij was bereid de minister het groene licht te geven voor de tenderprocedure, omdat daar met uitzondering van het onderhandse bod van de NS geen onomkeerbare ontwikkelingen uit kunnen voortkomen.

De heer **Van Walsem** (D66) verwachtte, dat gelet op het reciprociteitscriterium de competitie in de tenderprocedure wel zou meevallen. Hij meende dat de discussie over De derde eeuw spoor aan de procedure zou moeten voorafgaan.

De heer **Van der Steenhoven** (GroenLinks) maakte uit de woorden van de minister op, dat het principe van de marktwerking toch vooropstaat. Zijns inziens moet de groei van het treinreizigersverkeer die mogelijk is door de integratie van HSL en binnenlands treinverkeer maatgevend zijn. Natuurlijk moet het bod van de NS kritisch en streng worden getoetst. Hij vreesde echter voor Engelse toestanden. Ook hij meende dat eerst De derde eeuw spoor besproken moet worden. Vragen over Europese regelgeving, de belangen van NS in relatie met andere bedrijven en de relatie tussen de commissie van wijze mannen en de tenderprocedure zijn voor hem onvoldoende beantwoord. Met PPS zijn goede ervaringen opgedaan in lokale situaties, maar absoluut niet voor de landelijke infrastructuur. Voor GroenLinks is de verbetering van de vervoerssituatie altijd het belangrijkste criterium. Hij zag nog niet welke buitenlandse bedrijven zouden kunnen meedoen aan een tenderprocedure. Hij achtte het ongewenst als Japanse bedrijven zouden deelnemen. Het lijkt hem niet goed voor het totale spoorwegennet als een bedrijf van de andere kant van de wereld daar een klein stukje van gaat exploiteren.

De heer **Van den Berg** (SGP) bleef zijn zorgen over het wettelijke en beleidsmatige kader houden. De PKB gaat over ruimtelijke en infrastructurele aspecten, maar niet over het vervoersbeleid. Er moet nog een

overgangsregime komen voor de periode tussen het aflopen van de huidige contracten en de inwerkingtreding van nieuwe wetgeving, die pas is voorzien in 2001. Volgens het registration document moet voor de domestic transport contracts worden teruggevallen op burgerlijk recht, terwijl dit toch bij uitstek in een publiekrechtelijk kader geregeld zou moeten worden.

De heer Van den Berg zag niet in wat er mis zou kunnen gaan als de behandeling van de beleidsnota De derde eeuw spoor op 13 september wordt afgewacht.

De **minister** zegde een vertaling van het registration document toe. Zij onderschreef de door de heer Hofstra gemaakte vergelijking met aannemingsprocedures om het gebruik van het referentiemodel duidelijk te maken. Derden kunnen geen invloed uitoefenen op de beoordeling van het preferente bod van de NS voor het binnenlands gebruik van de HSL, door lage offertes uit te brengen of lage prijzen te noemen. Een vergelijkbare weg wordt ook gevolgd bij het aantrekken van een infraprovider en bij de Betuwelijn. De minister legde er nog eens de nadruk op, dat de publicly tendered contracts uitsluitend betrekking zullen hebben op het internationale vervoer. Het onderhandse bod van de NS zal worden beoordeeld aan de hand van criteria voor de punten genoemd onder C in het registration document. Die criteria worden niet opgesteld aan de hand van offertes van derden. De criteria lenen zich niet voor bespreking in de openbaarheid. Het lijkt de minister verstandig daar eventueel vertrouwelijk over te spreken.

De minister beschouwde het als haar opdracht om de taakstelling van 1,8 mld., die tot stand is gekomen in overleg met de Kamer, succesvol uit te voeren. Het moet eerder meer worden dan minder. Wordt het minder, dan zijn de belastingbetaler en de reiziger het slachtoffer.

De minister was het oneens met de heer Van der Steenhoven, die kennelijk van oordeel is dat marktwerking altijd leidt tot rampzalige toestanden. Als blijkt dat de markt eisen stelt die de overheid niet wil vervullen, gaat de overheid daar niet op in. Gelet op de belangstelling die zij waarnam voor investeringen in infrastructuur, verwachtte zij dat daarvan ook gebruik kan worden gemaakt. Het zou jammer zijn als dat geld naar het buitenland ging. Zij waarschuwde tegen het bij voorbaat blokkeren van Japanse belangstelling. Het Nederlandse bedrijfsleven doet ook graag zaken met Japan. Nederland is sterk afhankelijk van internationale handelsbetrekkingen. Zij hield wel onverkort vast aan de reciprociteit. De hogesnelheidslijn is een aanzienlijk project voor een aantal landen in West-Europa. Daarover moet niet binnendijs gedacht worden. Welke aantallen reizigers in welke constructie kunnen worden gehaald moet blijken. In Australië is men zeer tevreden over activiteiten van Lovers. Over de gang van zaken in Engeland had zij een overzicht gestuurd. Zij hoopte dat de mogelijkheden die zich voordoen rationeel worden gezien.

Een internationaal contract kan worden gesloten op basis van artikel 32 van de huidige Spoorwegwet. Een aanbesteding van het nationaal vervoer moet plaatsvinden op basis van het Burgerlijk Wetboek. Als straks de wet personenvervoer er is, kan die als basis dienen.

De minister had graag voor het zomerreces over de nota De derde eeuw gesproken, want die ligt er al een aantal maanden. Zij wilde het traject voor het bod dat de NS gaat doen voor het binnenlands vervoer laten doorlopen, volgens de matrix in het registration document. Voor het overige gebeurt er eigenlijk niets onomkeerbaars voor begin september. Blijkt in oktober 1999 dat de NS niet tot een bevredigend bod is gekomen, dan komt er een internationale tenderprocedure voor het totale vervoer. Wat het bod van NS is kan duidelijk zijn als de nota De derde eeuw spoor in behandeling komt.

Omdat de NS een preferente behandeling krijgt voor het binnenlandse deel van het vervoer, heeft het kabinet besloten om voor het internationale deel de marktmachtverhouding te regelen zoals voorgesteld. NS had ook kunnen kiezen voor een totale tender, zonder onderscheid tussen binnenlands vervoer en internationaal vervoer. Dan was een marktmachtbepaling niet nodig geweest, want dan had men competitief over de hele linie kunnen vergelijken en zou degene met het beste bod de winnaar worden.

De voorzitter van de commissie,  
Blaauw

De griffier van de commissie,  
Roovers