

61ste vergadering

Woensdag 27 maart 2002

Aanvang 10.15 uur

Voorzitter: Van Nieuwenhoven

Tegenwoordig zijn 112 leden, te weten:

Van den Akker, Albayrak, Van Ardenne-van der Hoeven, Arib, Atsma, Augusteijn-Esser, Bakker, Van Baalen, Balemans, Balkenende, Barth, Van Beek, Belinfante, Van den Berg, Biesheuvel, Blaauw, Van Blerck-Woerdman, Blok, Bolhuis, Van Bommel, Buijs, De Cloe, Cornielje, Crone, Depla, Van Dijke, Dijkema, Dijkstal, Dijsselbloem, Dittrich, Van den Doel, Duijkers, Duivesteijn, Eurlings, Feenstra, Geluk, Van Gent, Giskes, De Graaf, De Haan, Halsema, Harrewijn, Hermann, Herrebrugh, Hessing, Hindriks, Van der Hoek, Hoekema, Hofstra, Ten Hoopen, Horn, Jonker, Kamp, Kant, Karimi, Klein Molekamp, Van der Knaap, Koenders, Kuijper, Van Lente, Luchtenveld, E. Meijer, Th.A.M. Meijer, Middel, Molenaar, Mosterd, Nicolaï, Niederer, Van Nieuwenhoven, Noorman-den Uyl, Van Oven, Passtoors, De Pater-van der Meer, Pitstra, Poppe, Rabbae, Ravestein, Rehwinkel, Rietkerk, Rijpstra, Rosenmöller, Ross-van Dorp, Rouvoet, Santi, Schimmel, Schreijer-Pierik, Slob, Van Splunter, Van der Staaï, Van der Steenhoven, Stellingwerf, Stroeken, Terpstra, Timmermans, Valk, Te Veldhuis, Vendrik, Verbugt, Verburg, Verhagen, Van der Vlies, M.B. Vos, O.P.G. Vos, Voûte-Droste, Waalkens, Wagenaar, Van Walsem, Weisglas, Van Wijmen, Wilders, De Wit en Witteveen-Hevinga,

en de heer Pronk, minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer, mevrouw Netelenbos, minister van Verkeer en Waterstaat, mevrouw Jorritsma-

Lebbink, vice-minister-president, minister van Economische Zaken, en mevrouw Faber, staatssecretaris van Landbouw, Natuurbeheer en Visserij.

□

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

Apostolou, Bussemaker, Van Wijmen en Molenaar, wegens verblijf buitenslands, ook morgen;

Van Heemst, Waalkens en Wagenaar, wegens bezigheden elders, alleen voor de avondvergadering;

Schoenmakers, wegens bezigheden elders, alleen voor de middag- en avondvergadering;

Van Middelkoop en Zijlstra, wegens bezigheden elders.

Deze berichten worden voor kennisgeving aangenomen.

Aan de orde is het debat naar aanleiding van een algemeen overleg van 19 maart 2002 over de **HSL-Zuid**.

□

De heer **Feenstra** (PvdA): Voorzitter. De HSL-Zuid is een prachtig project. De Partij van de Arbeid is er wel een beetje verliefd op. Het is ook een zwaar belegd project. Het is zwaar belegd met geld – 10 mld gulden – maar ook met ambities. De HSL moet in 2006 namelijk railcapaciteit bieden aan zowel de binnenlandse als de internationale reiziger. De HSL moet een aantrekkelijk alternatief vormen voor het Europese verkeer

over de weg en door de lucht. Het is nu dus bovenal zaak om de HSL maximaal te gebruiken. Daarvoor zijn een hoogfrequent bedieningspatroon en een hoog serviceniveau van belang. De oranjecombinatie van de NS en de KLM gaat dat ook bieden.

Bovendien zijn de tarieven van belang. De HSL moet voor de binnenlandse autorijder en voor de internationale vliegtuigpassagier een reëel te overwegen alternatief vormen. Vliegen binnen Europa is nog steeds te goedkoop vanwege de accijnsvrijstelling voor kerosine. In de concessieovereenkomst is de mogelijkheid van een tariefrestrictie opgenomen. Daarom praten wij er ook over. Het valt ons op dat deze mogelijkheid absoluut wordt gehanteerd: of de Staat ontvangt een maximale vergoeding, of de oranjecombinatie betaalt 47 mln euro per jaar minder aan de Staat en matigt haar HSL-tarieven. Meer smaken zijn er blijkbaar niet.

Voor de Partij van de Arbeid staat deze digitale keuze tussen beide extremen niet centraal, maar wel de maatschappelijke functie van de HSL, de algemene overwegingen van mobiliteitsbeleid en een gelijk speelveld tussen vergelijkbare vervoersvormen. Die maatschappelijke functie krijgt betekenis door zoveel mogelijk passagiers van de HSL gebruik te laten maken die daarvoor de auto of het vliegtuig laten staan. Daarom vragen wij van het kabinet binnen de ruimte van de tariefrestrictie nog eens te kijken naar het maatschappelijk optimum van de tariefstelling, die een maximaal aantal reizigers mogelijk maakt, en een tariefrestrictie op maat, die ten minste een level playing field biedt ten opzichte van het wegverkeer en luchtverkeer. Daarom dienen wij mede namens de