

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, Dijksma, 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

Feenstra

fracties van D66 en het CDA de volgende motie in.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat de HSL-Zuid bedoeld is om railcapaciteit te bieden aan zowel de binnenlandse als internationale reiziger;

overwegende dat het maatschappelijk belang vergt dat maximale reizigersaantallen van de HSL gebruik zullen maken;

overwegende dat daartoe bij de vaststelling van de HSL-tarieven ten opzichte van het wegverkeer en het luchtverkeer over de Europese afstanden ten minste sprake moet zijn van een level playing field;

constaterende dat de concessie-overeenkomst daartoe de mogelijkheid van een tariefrestructie kent;

verzoekt het kabinet:

- maximale reizigersaantallen op de HSL mogelijk te maken door de tariefrestructie te hanteren in die mate dat sprake is van ten minste een level playing field ten opzichte van weg- en luchtverkeer;
- daarover met het consortium NS/KLM overleg te voeren;
- de Kamer over de uitkomsten daarvan te informeren,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**: Deze motie is voorgesteld door de leden Feenstra, Van Walsem en Atsma. Naar mij blijkt, wordt zij voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 161 (22026).

De heer **Hofstra** (VVD): Het debat was de laatste keer al moeilijk, maar nu wordt het nog veel moeilijker. Conform de motie moet de overheid immers het verschil met het vliegtuig of de auto gaan wegsubsidiëren. Nou, dan mag de heer Feenstra de minister wel veel meer geld meegeven om deze motie uit te voeren.

De heer **Feenstra** (PvdA): Ik meen dat juist voor een liberale fractie geldt dat er sprake moet zijn van

gelijke situaties in de markt. Nu is er scheefheid. Zolang die scheefheid er is, is het nuttig en relevant om die te compenseren.

Ik wil niet ontkennen dat discussies soms moeilijk zijn. Desalniettemin moeten keuzes worden gemaakt. Volgens ons is dit een elegante uitweg.

Mevrouw **Halsema** (GroenLinks): Of het een uitweg is, valt nog te bezien. Mij wordt uit de motie niet duidelijk wat de PvdA-fractie anders wil dan de minister in het overleg heeft toegezegd.

De heer **Feenstra** (PvdA): Dat lijkt mij nogal evident. De minister heeft in het overleg de vrij digitale keuze toegezegd tussen een maximale betaling door het consortium aan de Staat en het gebruik maken van een volledige tariefrestructie, waarbij het consortium minder betaalt en gematigde tarieven kan hanteren. In deze motie wordt gevraagd om binnen die ruimte een optimum te zoeken waarbij zowel tegemoet wordt gekomen aan de maatschappelijke functie, dat wil zeggen een maximaal gebruik van de HSL-Zuid, als aan de concurrerende modaliteiten.

Mevrouw **Halsema** (GroenLinks): De minister heeft in het algemeen overleg gezegd dat zij vanaf september wel degelijk wil onderhandelen over een tariefrestructie. In ieder geval mijn fractie wil dat de minister gedwongen wordt om gebruik te maken van de andere optie in het contract, namelijk een heffing van 101 mln in ruil voor tariefrestructie tot een maximum van 25% boven het tarief van het gewone spoor. Zegt deze motie dat laatste nu ook?

De heer **Feenstra** (PvdA): U kiest eigenlijk ook voor een van de extreme posities, namelijk het volledig hanteren van de tariefrestructie. Dat bepleiten wij niet.

Mevrouw **Halsema** (GroenLinks): Voorzitter. Volgens mij zijn er maar twee extreme posities, namelijk die van wel of geen tariefrestructie. Ik zie daar niet echt een middenpositie tussen. Het blijft mij dus onduidelijk wat met de motie van de PvdA-fractie wordt beoogd. Wij hebben

zelf een motie voorbereid die volgens ons de helderheid verschaft waar behoefte aan is in dit debat. Wij kiezen voor de optie van een wat lagere heffing in ruil voor een duidelijke tariefrestructie. Als de heer Feenstra dat ook wil, kan hij zich bij onze motie aansluiten en dat geldt ook voor de heren Van Walsem en Atsma. Dan verschaffen wij de minister namelijk de noodzakelijke duidelijkheid, die uitblijft bij hun motie.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

van mening dat voor het mobiliteits- en milieubeleid maximale toegankelijkheid van de HSL-Zuid, in vergelijking met het vliegtuig en de auto, gewenst is;

van mening dat het ontbreken van tariefrestructie zal leiden tot hogere tarieven en daarmee tot vermindering van de toegankelijkheid;

constaterende dat het contract tussen de High Speed Alliance en de minister ruimte biedt voor tariefrestructie, eventueel in ruil voor een lagere infraheffing;

verzoekt de regering, te komen tot tariefrestructie van maximaal 25% boven de tarieven voor het gewone spoor,

en gaat over tot de orde van de dag.

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

Zij krijgt nr. 162 (22026).

De heer **Atsma** (CDA): Mevrouw de voorzitter. Wij hebben vorige week vastgesteld dat een goedkoper treinkaartje kan leiden tot miljoenen extra mensen in de HSL-trein. Dan heb ik het vooral over het binnenlands vervoer. Dat zou gekoppeld moeten zijn aan een tariefrestructie en een lager bedrag dat het consortium van NS en KLM moet betalen. De minister heeft daarop vorige week gezegd dat die mogelijkheid weliswaar in het

Atsma

contract staat, maar dat dit voor haar nooit een serieuze optie is geweest. Wij vinden het toch wel vreemd dat er nu enerzijds, in het kader van het perspectief van een lager bedrag dat naar de overheid gaat, de kans is om miljoenen mensen extra te vervoeren, terwijl de minister anderzijds zegt dat zij nooit van plan is geweest om serieus naar die mogelijkheid te kijken. Dat is voor ons reden om de motie van de heer Feenstra te steunen.

□

Minister **Netelenbos**: Voorzitter. Wij hebben vorige week gediscussieerd over de tarieven van de hogesnelheidstrein en toen is gesproken over de mogelijkheid om meer reizigers te vervoeren in de spits als de tarieven in de spits lager worden gesteld. De High Speed Alliance heeft daar berekeningen voor gemaakt. Het lijkt mij goed om te schetsen wat dit per kaartje zou betekenen. Het is op zichzelf natuurlijk prima om mensen uit een intercity in een hogesnelheidstrein te krijgen, maar wij moeten wel reëel blijven. Er wordt immers ook een garantie gegeven dat 98% van de passagiers kan zitten en dat vergt een hoge investering die concurreert met het vliegtuig. Het gaat echter niet om concurrentie met het vliegtuig, maar om spitsreizigers binnen Nederland zelf. Ik heb cijfers gekregen van HSA; ik heb de cijfers dus niet zelf bedacht. Volgens die gegevens zullen in de periode tussen acht uur en negen uur 500 automobilisten terecht komen in de hoge snelheidstrein bij een tariefrestrictie van 47 mln euro per jaar. Dat zijn dus niet degenen die uit de intercity komen; de Kamer heeft mij jarenlang op het hart gedrukt dat die vorm van kannibalisme niet wenselijk is. Er gaan dan 500 reizigers de ene kant op en 500 reizigers de andere kant op, dus 1000 in totaal. Dat betekent jaarlijks een bedrag van 47 mln euro per automobilist. Als de mensen dat bedrag jaarlijks kregen, zouden zij zo verhuizen. Dan zitten zij ook niet meer in de trein.

De heer **Hofstra** (VVD): Ik heb respect voor de rekenkunst van de minister, maar zij maakt nu een foutje. Zij bedoelt waarschijnlijk: 47.000 euro per automobilist. Dat is nog steeds een heel hoog bedrag.

Minister **Netelenbos**: Ik bedoel inderdaad 47.000 euro per automobilist. Dat is een waanzinnig bedrag. Velen, mevrouw Halsema voorop, spreken grote woorden over milieu en de arme reiziger. Niemand kan evenwel met droge ogen zeggen dat de minister van Verkeer en Waterstaat dit soort subsidie moet verlenen. Dat is echt dwaas. De vraag wat de tarifiering van de HSA betekent voor de aantrekkelijkheid van dat vervoer, geldt met name voor de hoofddoelstelling, het substitueren van het vliegverkeer. Dat is aan de orde en dat is op zichzelf een heel goede zaak. Dat is toch ook de inhoud van de motie die is ingediend door de heren Feenstra, Van Walssem en Atsma.

De besprekingen vinden na 1 september plaats. Ik zal de Kamer laten weten wat dat betekent, want voor 1 september is er maar één optie: de 47 mln euro per jaar minder. Dat is het grote verschil. De periode tussen nu en 1 september staat uitsluitend in het teken van die 47 mln euro. Ik ben van mening dat dit onverantwoord is. Mevrouw Halsema wil de minister dwingen, maar ministers laten zich niet dwingen. Zoals bekend, kunnen zij altijd zeggen dat zij de motie niet uitvoeren. Dat is bekend. Dit is een dwaze situatie. Wij moeten de aantrekkelijkheid van dit vervoer en de tariefopbouw goed bekijken, maar wel in het kader van een reële optie en niet in het kader van "de overheid met de pet in de hand". Die discussie staat mij niet aan. Ook de lobby van NS staat mij niet aan. Daar heb ik echt mijn buik van vol. Het is iedere keer hetzelfde patroon. NS moet eens een keer een bedrijf willen zijn. Daarom praten wij vanaf 1 september over de vraag hoe een en ander er in 2006 uitziet.

De heer **Atsma** (CDA): Het gaat natuurlijk om de vraag of op nationaal niveau 5 miljoen mensen extra in de nieuwe trein terecht komen. NS zegt dat het om 5 miljoen mensen gaat, waarvan de helft afkomstig is uit de auto. De minister zegt dat te betwijfelen. Praten de minister en NS op korte termijn nog met elkaar? Daar is toch niets op tegen?

Minister **Netelenbos**: Ik heb na het debat opnieuw een gesprek gehad met NS. De cijfers worden niet betwist. Het gegeven van 1000

automobilisten is afkomstig van HSA. De overige reizigers komen uit de trein en hebben dus geen invloed op het oplossen van het fileprobleem.

De heer **Feenstra** (PvdA): De minister gaf aan dat een gesprek na 1 september kan plaatsvinden. Als een bepaalde mate van tariefrestrictie leidt tot grotere reizigersaantallen, hetzij vanaf de weg, hetzij vanuit de luchtvaart, moet dat worden vertaald in een grotere bestelling. Wordt daarmee rekening gehouden? Ik wil graag voorkomen dat onze toekomstige collega's in 2006 moeten constateren dat er onvoldoende materiaal beschikbaar is voor het aantal reizigers. Mensen kunnen in zo'n snelrijdende trein niet staan.

Minister **Netelenbos**: Daarover is met NS gesproken. Treinen kunnen worden gekocht of geleasd. Dat is niet het probleem. U moet mij het spel laten spelen mede op grond van het belang van de belastingbetaler. Ik denk dat dat ook uw belang moet zijn. Wij geven hier het geld vele malen per dag uit terwijl het er nauwelijks is. Met u ben ik van mening dat die HSL een succes moet worden, maar er moet een prijs voor worden betaald. Duizend automobilisten uit de spits vind ik oninteressant in het licht van zoveel subsidie per reiziger; dat vind ik onverantwoord. Er kan wat mij betreft worden gesproken over de vraag hoe er met tarieven, tariefbouw en restricties moet worden omgegaan, maar de uitkomsten daarvan krijgt u van mij na 1 september te horen.

De beraadslaging wordt gesloten.

De **voorzitter**: Ik stel voor, volgende week over de moties te stemmen.

Daartoe wordt besloten.

De vergadering wordt enkele ogenblikken geschorst.

Aan de orde is de behandeling van:
- **het wetsvoorstel Nieuwe algemene regels over de aanleg, het beheer, de toegankelijkheid en het gebruik van spoorwegen alsmede over het verkeer over spoorwegen (Spoorwegwet) (27482);**