

Vergaderjaar 2002–2003

28 724

Risico-reservering voor de Betuweroute en de HSL-Zuid

Nr. 4

VERSLAG VAN EEN ALGEMEEN OVERLEG

Vastgesteld 10 januari 2003

De vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat¹ heeft op 11 december 2002 overleg gevoerd met minister De Boer van Verkeer en Waterstaat over **de brief van de minister van Verkeer en Waterstaat d.d. 6 november 2002 inzake tariefrestringie (VW-02-670)**.

Van dit overleg brengt de commissie bijgaand beknopt verslag uit.

Vragen en opmerkingen uit de commissie

De heer **Eurlings** (CDA) herinnert eraan dat het afgelopen jaar met toenevende intensiteit is gediscussieerd over de tariefstelling HSL-Zuid. Nu bij de tweede bieding alleen HSA is overgebleven, is het niet meer dan logisch dat de mogelijkheden van tariefrestringie onderzocht worden. Er ligt nu een aantal varianten op tafel, oplopend van 115% tot 145% van de prijs van de kaartjes voor de normale trein. Voor het CDA weegt zwaar dat zoveel mogelijk mensen voor het binnenlandse vervoer van deze dure nieuwe verbinding gebruikmaken om het bestaande spoor- en het wegennet te ontlasten.

Met een eventuele tariefrestringie is zeer veel geld gemoeid. De beslissing ter zake dient dan ook genomen te worden op basis van alle relevante gegevens. Daartoe moet het Rijk eigen berekeningen maken naast die van HSA. Is de minister van mening dat op basis van de door HSA aangeleverde cijfers een verantwoorde keuze kan worden gemaakt? Klopt het dat HSA te diep in de buidel heeft getast voor de concessie en dat men nu een deel van die investering wil terugverdienen? Zijn op basis van het businessplan de rendementen van de onderscheiden varianten inzichtelijk te maken? Is het juist dat de minister heeft gezegd dat de beslissing over een tariefrestringie los gezien moet worden van het businessplan? Welke essentiële informatie ontbreekt nog en op welke termijn kan deze beschikbaar gesteld worden? Waarom is HSA daar niet eerder om gevraagd? Wil de minister zijn best doen om voor het eind van het verkiezingsreces de ontbrekende gegevens op tafel te krijgen? Er is een zekere haast geboden omdat het materieel besteld moet worden, maar er dient een zorgvuldige afweging gemaakt te worden.

De heer **Duyvendak** (GroenLinks) wil voorkomen dat de tarieven voor het binnenlands vervoer over de HSL zo hoog zijn, dat alleen rijken daarvan

¹ Samenstelling:

Leden: Te Veldhuis (VVD), Van Heemst (PvdA), Duivesteijn (PvdA), Giskes (D66), Dijkema (PvdA), Hofstra (VVD), ondervoorzitter, Klein Molekamp (VVD), Meijer (CDA), Buijs (CDA), Halsema (GroenLinks), Van der Staaij (SGP), Eurlings (CDA), Oplaat (VVD), Ten Hoopen (CDA), Dijsselbloem (PvdA), De Pater-van der Meer (CDA), voorzitter, Alblas (LPF), Jense (Leefbaar Nederland), Herben (LPF), Duyvendak (GroenLinks), Gerkens (SP), Van Haersma Buma (CDA), Bruls (CDA), Schone-wille (LPF) en Van der Velden (LPF).

Piv. leden: Van Hoof (VVD), Bos (PvdA), Netelenbos (PvdA), Bakker (D66), Timmermans (PvdA), Monique de Vries (VVD), Van Aartsen (VVD), Hessels (CDA), Koopmans (CDA), Huizinga-Heringa (ChristenUnie), Jager (CDA), Verbugt (VVD), Van Winsen (CDA), Tichelaar (PvdA), Ormel (CDA), Van Ruiten (LPF), Teeven (Leefbaar Nederland), De Graaf (LPF), Rosenmüller (GroenLinks), Van Bommel (SP), Van Lith (CDA), Mastwijk (CDA), Jukema (LPF) en Stuger (LPF).

gebruik kunnen maken. Op verzoek van de Kamer is de minister in overleg getreden met HSA met het oog op een eventuele tariefrestring. Het lijkt erop dat hij er niet in geslaagd is, serieuze onderhandelingen op dit punt met HSA op gang te krijgen. Uit de brief van de landsadvocaat is op te maken dat een tariefrestring wel degelijk tot de mogelijkheden behoort, maar dat een en ander met de grootste zorgvuldigheid dient te gebeuren. Het moment is aangebroken dat de Kamer haar streven glashelder uitspreekt. De minister moet nogmaals met HSA in onderhandeling treden over een zodanige tariefrestring dat de prijzen op het HSL-traject niet meer dan 25 tot 35% hoger zijn dan het gewone treinkaartje. De heer Duyvendak overweegt op dit punt een motie in te dienen. De concessie is voor een veel te hoog bedrag uitgegeven. Dit leidt tot te hoge tarieven en dus te weinig reizigers.

Mevrouw **Dijksma** (PvdA) betreurt het dat er sinds de nazomer geen enkele voortgang is geboekt op het punt van de tariefrestring. De hoge investeringen in de HSL moeten niet alleen een financieel maar ook een maatschappelijk rendement hebben. Het zou jammer zijn als straks te weinig mensen gebruikmaken van deze technisch hoogwaardige voorziening. De overheid moet er alles aan doen om zoveel mogelijk reizigers van die trein gebruik te laten maken.

De minister moet nader overleggen over de tariefrestring met HSA. De Kamer heeft te weinig gegevens om een goede afweging te maken. Overigens lijkt het erop dat de partijen niet echt tot elkaar komen. De minister heeft toegezegd dat de Kamer een goed inzicht zal krijgen in de materie en dat hij zal aantonen dat de tariefrestring niet wenselijk is. De Kamer moet hierover na het verkiezingsreces een beslissing kunnen nemen, dus op dat moment moeten de relevante gegevens op tafel liggen.

De heer **Alblas** (LPF) wijst erop dat de tariefrestring de overheid 1 mld kan kosten. Er moeten dan ook zeer goede argumenten zijn om hiertoe over te gaan. Gaat het om de trein die binnen Europa de concurrentie met de luchtvaart aangaat of om een goedkope verbinding tussen Amsterdam en Rotterdam? De NS mag de HSL niet als excuus gebruiken om de kwaliteit van de dienstverlening op dit traject niet te verhogen.

De heer **Hofstra** (VVD) vindt dat de Kamer te veel op de stoel van de minister gaat zitten. Zij is uitvoerig betrokken geweest bij de aanbestedingsprocedure. Dat HSA achteraf spijt kan hebben van het bod, is niet interessant. Tariefrestring leidt tot een groot financieel probleem. Op zichzelf is er ook geen enkele aanleiding toe. De HSL is vooral een snelle treinverbinding tussen Amsterdam en Parijs. Voor een snelle trein met een hoge zitplaatsgarantie mogen hogere prijzen gelden. Het advies van de landsadvocaat is overigens niet zo simpel als de heer Duyvendak doet voorkomen. De Kamer moet eens lef tonen en dit dossier sluiten. De minister heeft niet eens tijd om met HSA te spreken.

Mevrouw **Gerken** (SP) merkt op dat de tarieven voor de HSL die van het gewone openbaar vervoer zo veel mogelijk moeten benaderen, want het is uiteindelijk ook een vorm van openbaar vervoer. Is de minister ook die mening toegedaan? Openbaar vervoer dient in alle gevallen betaalbaar te zijn, maar kaartjes voor de HSL dreigen veel te duur te worden. Een tweedeling op het spoor is ongewenst. De overheid moet bereid zijn, geld te steken in goed openbaar vervoer.

Het antwoord van de minister

De **minister** wijst erop dat veel reizigers gebruik zullen maken van de HSL-Zuid, dat de prijzen in verhouding staan tot de hoge kwaliteit, dat de reiziger alternatieven heeft en dat geen sprake is van een trein voor alleen

de rijken. Hij is bereid met HSA te praten, maar wel op basis van het geactualiseerde businessplan. Een en ander moet passen binnen de juridische voorwaarden van de openbare aanbestedingsprocedure en van het contract. In het besloten overleg is aangegeven dat HSA niet meer informatie heeft gegeven dan eerder ten behoeve van artikel 5.3 van het contract is verstrekt.

Er is geen sprake van onderhandelingen maar van overleg waarbij transparantie en volledigheid voorop moeten staan. Daartoe zijn de complete gegevens nodig. Op basis van de concessieovereenkomst van vorig jaar moet HSA een integraal businessplan overleggen, inclusief de vervoersprognoses, de kosten, de opbrengsten, het operationele model, de winstverwachtingen en de financieringsstructuur. Alleen dan kan objectief beoordeeld worden of de vermindering van de concessiebijdrage en de tariefrestringie in balans zijn.

In het ambtelijk overleg heeft HSA te kennen gegeven, nog enkele maanden nodig te hebben om die gegevens te produceren. Er is enige hoop dat dit proces versneld kan worden, maar HSA kan niet gedwongen worden om het gevraagde voor het eind van het verkiezingsreces op tafel te leggen.

De dekking voor de tariefrestringie zal binnen het Infrastructuurfonds gevonden moeten worden. De vermindering van inkomsten zal dus ten koste gaan van andere projecten.

Door het ontbreken van het businessplan is er onvoldoende zicht op het risico en het winstprofiel van HSA. De tariefrestringie en de bijbehorende verlaging van concessievergoeding geven HSA meer zekerheid. Er lijkt sprake te zijn van een wijziging van het risicoprofiel ten gunste van HSA. Voor elke reiziger zijn er vele mogelijkheden om kaartjes te kopen. Op sommige momenten zijn die zelfs goedloper dan de huidige tweedeklas-kaartjes. De stelling dat de kaartjes voor de HSL 200% duurder zijn dan de huidige kaartjes, geldt zeker niet voor de tweedeklasreiziger in de spits op het hoofdrailnet.

De schatting is dat in 2010 18,9 miljoen binnenlandse reizen per HSL afgelegd zullen worden. Met een tariefrestringie zullen dat er 4 miljoen meer zijn, waarvan de helft afkomstig is van het hoofdrailnet. Op dat moment is er voldoende materieel om ook die reizigers te kunnen vervoeren. Het HSL-traject Amsterdam-Brussel-Parijs is een goed alternatief voor de luchtvaart, want men reist van binnenstad tot binnenstad, het binnenlands vervoer. De tariefrestringie heeft echter alleen betrekking op het traject Rotterdam-Amsterdam.

Desgevraagd deelt de minister mee dat naar zijn opvatting openbaar vervoer betaalbaar en toegankelijk moet zijn.

Nadere gedachtewisseling

De heer **Jager** (CDA) wacht de nadere informatie af. Daarna moet zo snel mogelijk een besluit worden genomen. Als het bedrijf de bijdrage ten behoeve van de tariefrestringie ten eigen bate aanwendt, kan dit een teken zijn dat dit zich in het verleden ook heeft voorgedaan.

De heer **Duyvendak** (GroenLinks) heeft het gevoel dat de minister niet genoeg zijn best heeft gedaan om de gevraagde informatie op tafel te krijgen. Wat is de politieke inzet van de minister in dezen? Wil hij wel een tariefrestringie?

Mevrouw **Dijkma** (PvdA) hecht eraan dat de Kamer niet alleen de cijfers van HSA, maar ook onafhankelijke informatie krijgt. Alleen dan kan een reële afweging worden gemaakt. HSA moet aangespoord worden, snel het businessplan te overhandigen. De Kamer moet voor het eind van het verkiezingsreces per brief de gevraagde informatie van de minister

ontvangen, zodat zij eind januari, begin februari een oordeel hierover kan geven. In dit geval is tijd geld.

De heer **Alblas** (LPF) concludeert dat voor deze kwalitatief hoogwaardige vorm van openbaar vervoer een apart tarief mag gelden. In deze tijd van krapte is het niet nodig de begroting van Verkeer en Waterstaat met 1 mld extra te belasten.

De heer **Hofstra** (VVD) merkt op dat het geen zin heeft, verder met HSA te praten. Deze spoorlijn moet snel aangelegd worden. De overheid heeft niet tot taak, het vervoer op deze lijn te subsidiëren.

Mevrouw **Gerkena** (SP) vreest dat straks degenen die veel geld hebben comfortabel snel kunnen reizen en dat mensen met weinig geld in de spits moeten staan. De gevraagde informatie moet voor het eind van het verkiezingsreces beschikbaar zijn.

De **minister** is niet principieel tegen een tariefrestringtie, maar de toegevoegde waarde ervan is gering. Hij heeft op verzoek van de Kamer fair, open en met inzet overlegd met HSA. Daarbij gelden de voorwaarden van een degelijke, controleerbare onderbouwing van de voorstellen door middel van een integraal businessplan en geen wijziging van de winstgevendheid en het risicoprofiel van HSA. Deze voorwaarden hangen samen met de juridische risico's die aan het project zijn verbonden en met de budgetverantwoordelijkheid van de minister.

De Kamer heeft een overzicht gekregen van het overleg dat is gevoerd en daaruit blijkt dat dit zeer intensief is aangepakt. De minister is voor het tempo van informatieverstrekking afhankelijk van HSA. Als de stukken tijdig binnen zijn, kan aan de gevraagde termijn worden voldaan.

De voorzitter van de vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat,
De Pater-van der Meer

De griffier van de vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat,
Roovers