

Vergaderjaar 2001–2002

22 026

Nederlands deel van een hogesnelheidsspoorverbinding Amsterdam–Brussel–Parijs en Utrecht–Arnhem–Duitse grens

Nr. 165

¹ Samenstelling:

Leden: Blaauw (VVD), voorzitter, Van den Berg (SGP), Biesheuvel (CDA), Rosenmöller (GroenLinks), Valk (PvdA), Feenstra (PvdA), Van Heemst (PvdA), Verbugt (VVD), Giskes (D66), Stellingwerf (ChristenUnie), Klein Molekamp (VVD), Hofstra (VVD), Wagenaar (PvdA), Van der Knaap (CDA), Ravestein (D66), Van der Steenhoven (GroenLinks), Niederer (VVD), Van Bommel (SP), Eurlings (CDA), Herrebrugh (PvdA), Ten Hoopen (CDA), Hindriks (PvdA), De Swart (VVD).

Plv. leden: Te Veldhuis (VVD), Bakker (D66), Stroecken (CDA), Halsema (GroenLinks), Waalkens (PvdA), Duivesteijn (PvdA), Witteveen-Hevinga (PvdA), Voûte-Droste (VVD), Augusteijn-Esser (D66), Slob (ChristenUnie), Geluk (VVD), Luchtenveld (VVD), Spoelman (PvdA), Buijs (CDA), Van Walsem (D66), Vendrik (GroenLinks), Weekers (VVD), Poppe (SP), De Pater-van der Meer (CDA), Depla (PvdA), Th. A. M. Meijer (CDA), Dijsselbloem (PvdA), Nicolaï (VVD), Atsma (CDA), Crone (PvdA).

² Samenstelling:

Leden: Witteveen-Hevinga (PvdA), Rosenmöller (GroenLinks), Crone (PvdA), voorzitter, Voûte-Droste (VVD), Noorman-den Uyl (PvdA), Giskes (D66), Kamp (VVD), Marijnissen (SP), Van Dijke (ChristenUnie), Bakker (D66), De Vries (VVD), Hofstra (VVD), De Haan (CDA), ondervoorzitter, Stroecken (CDA), Van Beek (VVD), Balkenende (CDA), Vendrik (GroenLinks), Remak (VVD), Wijn (CDA), Kuijper (PvdA), Dijsselbloem (PvdA), Bolhuis (PvdA), Slob (ChristenUnie), Çörüz (CDA).

Plv. leden: Koenders (PvdA), Harrewijn (GroenLinks), Balemans (VVD), Van Oven (PvdA), Schimmel (D66), Klein Molekamp (VVD), De Wit (SP), Hoekema (D66), Van Walsem (D66), Wilders (VVD), Blok (VVD), Dankers (CDA), Hillen (CDA), Weekers (VVD), De Pater-van der Meer (CDA), Rabbat (GroenLinks), Hessing (VVD), Van den Akker (CDA), Timmermans (PvdA), Hindriks (PvdA), Smits (PvdA), Van der Vlies (SGP), Ten Hoopen (CDA), Duijkers (PvdA).

VERSLAG VAN EEN ALGEMEEN OVERLEG

Vastgesteld 4 april 2002

De vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat¹ en de vaste commissie voor Financiën² hebben op 19 maart 2002 overleg gevoerd met minister Netelenbos van Verkeer en Waterstaat over:

- **de brief van de minister van Verkeer en Waterstaat d.d. 10 december 2001 ten geleide van het advies van het LOCOV over de concept-concessie-overeenkomst voor het vervoer over de HSL-Zuid (VW-01-1450);**
- **de brief van de minister van Verkeer en Waterstaat d.d. 13 december 2001, houdende de vertrouwelijke concessie-overeenkomst (VW-01-1466).**

Van dit overleg brengen de commissies bijgaand beknopt verslag uit.

Vragen en opmerkingen uit de commissies

De heer **Feenstra** (PvdA) stelt dat zijn fractie de uitgangspunten voor de HSL altijd onderschreven heeft, waarbij het vooral gaat om een aantrekkelijk alternatief voor het wegvervoer en het vliegverkeer binnen Europa en het verder vervoeren van 5 miljoen reizigers per jaar die op Schiphol aankomen. Zij heeft zorgen uitgesproken over het «boktor-effect», het weggakken van reizigers die nu nog van andere spoorverbindingen gebruikmaken. Verder heeft zij blij gegeven van tevredenheid over de gunning aan het consortium NS-KLM en heeft zij nog aandacht gevraagd voor voldoende aansluitingsmogelijkheden op het binnenlandse net, met name in Den Haag en Breda.

De opbrengst van de concessie-overeenkomst is hoog, waarvoor de heer Feenstra waardering heeft. Het bedieningspatroon is hoog – 96 treinen per dag – en de service bij de HSL zou hij ook op het gewone net graag zien. Een punt van discussie is nog de mogelijkheid van tariefrestring. Waarom is deze mogelijkheid in het contract opgenomen? En waarom wordt er geen gebruik van gemaakt? Overigens wil hij zich niet bemoeien met de hoogte van het tarief en gaat hij ervan uit dat het consortium zelf het beste kan bepalen hoe het zijn toch wel hoge bod kan terugverdienen. Bovendien vindt hij dat extra kwaliteit best een prijs mag hebben. Wel maakt de heer Feenstra zich nog zorgen in verband met het algemene mobiliteitsbeleid en het bieden van gelijke kansen en voorwaarden voor vergelijkbare vervoersvormen. Gebruik van de HSL in de spits zou wel

eens 80% duurder kunnen uitkomen dan de prijs van een kaartje voor de gewone trein, maar er wordt ook gedacht aan kortingen voor de frequente reiziger. Op welk prijsniveau komt men dan uit? Kan de minister aangeven hoe voorkomen kan worden dat men zal proberen, in de spits zoveel mogelijk reizigers te weren? Tariefrestrictie zou op een totaal van 23 miljoen 25% meer reizigers kunnen opleveren die anders per auto zouden reizen, waardoor de wegecapaciteit minder uitgebreid behoeft te worden. Zou een tariefrestrictie met het oog op een level playing field niet te billijken zijn, juist omdat vliegen binnen Europa nog steeds te goedkoop is?

De heer **Atsma** (CDA) geeft aan dat ook zijn fractie steeds de nadruk heeft gelegd op het nationale en het internationale belang van de HSL. Hoe staat het inmiddels met de afspraken over het internationale aspect? Het consortium gaat bij de tariefstelling uit van twee opties, met een substantieel verschil in het bedrag dat per jaar betaald moet worden. Het wil zich vooralsnog houden aan het hoge bedrag uit het contract, maar het wijst de Kamer erop dat een lager concessiebedrag voordelen zou kunnen hebben, zoals een substantieel goedkoper kaartje: 25% duurder dan een normaal kaartje in plaats van 80% duurder. Klopt het dat een goedkoper kaartje wel 5 miljoen reizigers extra zou kunnen opleveren? En als dit juist is, is dit dan voor 100% «kannibalisme» of zal naar verwachting de helft uit de auto komen? Is er overigens geen risico dat andere gegadigden voor de concessie juridische procedures aanspannen als er geen gebruik wordt gemaakt van de mogelijkheid van tariefrestrictie?

De heer **Van Walsem** (D66) vindt dat de regering bij dit contract niet moet streven naar maximale winst, omdat de NS een belangrijke bijdrage levert aan het oplossen van de mobiliteitsproblemen. Wat heeft bij de beslissing van de regering de overhand gehad? Als er met een goedkoper kaartje 5 miljoen reizigers extra van de HSL gebruik zouden maken, is er wellicht een verkeerd prijskaartje aan de concessie gehangen. De heer Van Walsem is er in ieder geval vanwege het belang van het openbaar vervoer blij mee dat het consortium van NS en KLM de concessie heeft gekregen, want hij ziet optimale integratie van de HSL en het kernnet als een belangrijk voordeel voor de reiziger en hij verwacht dat ook kannibalisme daarmee enigszins ondervangen kan worden. Hij kan zich wel voorstellen dat het consortium een hogere prijs voor een HSL-kaartje in de spits wil berekenen, maar hij vindt dat de mogelijkheid van prijsrestrictie niet goed uit de verf is gekomen.

Voor de heer **Hofstra** (VVD) zou dit overleg niet nodig zijn geweest, omdat hij meent dat de regering dit project goed heeft aangepakt. Hij vindt het ook terecht dat zij geen gebruikmaakt van de mogelijkheid van tariefrestrictie, maar hij staat wel op het standpunt dat het consortium zich dan ook aan het contract moet houden. De heer Hofstra trekt het maatschappelijke belang van de HSL zeker niet in twijfel, maar hij wijst erop dat de belastingbetaler er ook al 10 mld gulden voor uittrekt. Het huidige bod is voldoende voor de jaarlijkse onderhoudskosten, plus een klein stukje om op de lange duur de investering terug te verdienen. Tariefrestrictie zou naar zijn mening dan ook neerkomen op subsidiëring van het HSL-kaartje. Hij wil net als de heer Feenstra toe naar eerlijke prijzen voor de verschillende vervoerssoorten, maar hij acht een prijs voor een HSL-kaartje die in de spits 80% hoger is dan die van een gewoon treinkaartje, een reële prijs voor de extra kwaliteit van het product HSL op dat tijdstip. Zijn er overigens voldoende «Chinese muren» tussen het kernrailnet en het HSL-net om te voorkomen dat het consortium, als het zijn zin niet krijgt, op slinkse wijze probeert om geld terug te verdienen via het gewone railnet? Het boetebedrag in het contract is overigens vrij beperkt; is dit gelet op de ervaring met het eerdere overgangscontract wel verantwoord?

Ten slotte stelt de heer Hofstra dat de NS nu door het ondertekenen van het contract de plicht heeft om een goed product te leveren en een vrij hoog bedrag voor de concessie te betalen, zodat men alle belang heeft bij een groot reizigersvolume. Hij pleit voor doortrekking van de HSL tot voorbij Parijs, heel Europa door.

Mevrouw **Halsema** (GroenLinks) is van mening dat er in het openbaar gesproken moet kunnen worden over het aanbestedingsproces, omdat er al een contract is afgesloten tussen de Staat en HSA. Haar fractie heeft grote moeite met dit contract en zij vindt dat de besluitvorming daarover openbaar behoort te zijn. De minister heeft al eens in een brief aangegeven dat bij de aanbesteding als criteria gelden: substitutie van auto- en vliegverkeer, ruimte geven aan de toenemende mobiliteit, optimale integratie van HSL-verbindingen, luchtvaartverbindingen en overige spoorverbindingen en kennis van de Nederlandse markt, waardoor het contract al bijna als vanzelf aan de NS toeviel.

In het contract is een hoge infraheffing schijnbaar geruild tegen het niet toepassen van tariefrestrictie. Mevrouw Halsema heeft hier grote moeite mee, omdat de minister meer belang lijkt te hechten aan de inkomsten van de Staat dan aan het voor zoveel mogelijk reizigers betaalbaar maken van het HSL-kaartje en de 5 miljoen extra HSL-reizigers, beloofd in de PKB's Schiphol en HSL-Zuid. Haar fractie dringt er sterk op aan, alsnog gebruik te maken van de mogelijkheid van tariefrestrictie en uit te komen op een HSL-kaartje dat maximaal 25% duurder is dan dat voor de gewone trein, om de HSL een werkelijke concurrent voor auto en vliegtuig te laten worden en om brede toegankelijkheid van de HSL te kunnen waarborgen. Zij heeft met lede ogen toegezien hoe er in de afgelopen acht jaar met allerlei beleidsbeslissingen een premie is gezet op het autovervoer ten koste van het treinvervoer, waardoor de groei van het treinvervoer sterk is achtergebleven bij de verwachtingen.

Hoe denkt de minister te kunnen bewerkstelligen dat er een klantvriendelijk kaarten- en tariefstelsel zal worden opgezet en dat de HSL toegankelijk zal blijven voor reductiekaart- en abonneementhouders? Hoe zal zij ervoor zorgen dat de HSL toegankelijk zal zijn voor rolstoelgebruikers en dat er gereserveerde plaatsen zullen zijn voor bijvoorbeeld mindervaliden? Hoe denkt zij een reserveringsplicht voor binnenlandse reizen te kunnen voorkomen? En kan zij garanderen dat de binnenlandse treindienst tussen Amsterdam, Den Haag en Rotterdam intact blijft?

Het antwoord van de minister

De **minister** wijst erop dat het nu tamelijk goed gaat met de NS en zij pleit ervoor, bij het treinvervoer het oog op de toekomst gericht te houden en niet steeds terug te komen op een periode waarin het daarmee minder goed ging.

Contracten die de Staat der Nederlanden sluit met partijen die betrokken zijn bij een tenderprocedure, zijn vertrouwelijk; dit is inherent aan publiek-private samenwerking, waartoe de Kamer in dit geval in meerderheid besloten heeft. Een consortium van NS en KLM, High speed alliance (HSA), heeft de inschrijving gewonnen. Toen de onderhandelingen met HSA van start gingen op basis van de bieding van dit consortium, werd CGEA-Connexion volgens de geldende procedures in de wacht gezet. Een partij die aan een tenderprocedure meedoet, moet dus goed afwegen wat zij wil bieden en of zij het risico wil nemen om voor een bepaalde prijs een contract aan te gaan. HSA heeft dit gedaan en de minister is het er dan ook niet mee eens dat de regering hierbij naar maximale winst zou hebben gestreefd, want het contract is gewoon het resultaat van onderhandelen. Verder steekt de Staat er zelf 10 mld gulden in, is er in het contract de mogelijkheid van een prijsrestrictie opgenomen en zijn er hoge kwaliteitseisen gesteld, die toch ook geld kosten. Bovendien was er vooraf bepaald dat biedingen mede door een adviesraad onder leiding van de heer Scheepbouwer op prijsdumping beoordeeld zouden worden. Er was volgens het unanieme advies sprake van een reëel bod.

De al genoemde PKB-doelstellingen zullen naar verwachting volledig gerealiseerd worden. De minister gaat ervan uit dat het consortium verstandig genoeg is om te beseffen dat de prijs van het kaartje het aantal reizigers beïnvloedt; zij gaat ervan uit dat ook een voormalig staatsbedrijf hierbij op de marktprincipes let. Er geldt een zeer hoge zitplaatsgarantie van 98% en een punctualiteit van 95%. Dit betekent dat te veel passagiers in de spits enorme investeringen zouden vergen die gedurende de rest van de dag te weinig rendement opleveren. Er is ook nog een boeteclausule in het contract opgenomen dat HSA 5 mln euro per kwartaal moet betalen als men na een jaar bijvoorbeeld niet aan de zitplaatsgarantie voldoet.

De prognose is dat per jaar 28 miljoen passagiers van de HSL gebruik zullen maken. Bij toepassing van de prijsrestrictie zou de Staat 47 mln euro minder binnen krijgen, zodat er daarbij voor de dan te verwachten extra passagiers 45 gulden per retourtje subsidie zou worden verstrekt. Ook al omdat de Staat er al 10 mld gulden in steekt, vindt de minister dit gelet op de delen van Nederland met nauwelijks openbaar vervoer een te hoge subsidie voor vervoer waarvoor alternatieven bestaan en dat voor het overgrote deel een zakelijk karakter heeft. De HSL zal zich naar haar mening dan ook verder zelf moeten kunnen bedruipen.

Er zal in de spits in ieder geval meer betaald moeten worden dan daarbuiten, maar de minister wil zich naar aanleiding van een brief van de NS bij het doen van uitspraken over de verdere mogelijkheden voor tariefdifferentiatie zoveel mogelijk beperken om de internationale concurrentiepositie van de NS niet te schaden. De NS zal zich dus ook bij de planning van de aankoop van materieel richten op het aanbod in de spits, want daarmee moet het geld verdiend worden. In ieder geval blijkt uit de modellen, uitgewerkt door experts, dat de PKB-doelstelling voor de substitutie van het vliegverkeer op basis van de bieding ruimschoots gehaald zal worden.

Verder herinnert de minister eraan dat de Kamer, en vooral de heer Van Gijssel, haar steeds gewaarschuwd heeft voor het gevaar van kannibalisme, het effect dat een te goedkoop kaartje voor de HSL ten koste gaat van de intercity. Dit effect wordt nu al op 50% geschat, bij een prijsrestrictie zou het volgens cijfers van de NS zelf wellicht op tweederde uitkomen. Zij tekent in dit verband nog aan dat het verbeterplan van de NS uitgevoerd zal zijn voordat in 2006 de HSL van start gaat. De minister begrijpt wel dat de NS graag de clausule van prijsrestrictie in werking gesteld zou zien – men had eigenlijk het liefst een tweezijdige mogelijkheid hiertoe in het contract gezien – maar zij voelt er niets voor om deze al vóór 1 september toe te passen, juist nu de NS de tenderprocedure van zijn concurrenten gewonnen heeft. Zij wil afwachten hoe het in de praktijk zal gaan, maar dit betekent absoluut niet dat er ook na 1 september nooit meer over de tarieven gesproken zou kunnen worden.

Voor de toegankelijkheid van het openbaar vervoer gelden algemene afspraken, de HSL niet uitgezonderd. De toegankelijkheid voor gehandicapten is uitdrukkelijk in de concessie opgenomen. De chipcard die in aantocht is, zal ook voor de HSL gebruikt kunnen worden; de minister verwacht hiervan een aanzienlijke verbetering, ook als het gaat om andere aanbieders van railvervoer. Verder is kaartintegratie verplicht en zal het mogelijk zijn om plaatsen te reserveren. Zij vindt dit ook nodig voor goede concurrentiemogelijkheden met het vliegverkeer. Het vliegverkeer wordt overigens niet gesubsidieerd en voor btw-vrijstellingen in dit verband gelden Europese regels.

De voorzitter van de vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat,
Blaauw

De voorzitter van de vaste commissie voor Financiën,
Crone

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