

Vergaderjaar 2002–2003

22 026

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

Nr. 173

BRIEF VAN DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 2 oktober 2002

Inleiding

Op 29 augustus 2002 hebben wij tijdens het zomerreces in een algemeen overleg gesproken over een eventuele tariefsrestrictie voor het vervoer op de HSL-Zuid. U heeft mij verzocht opnieuw met HSA in overleg te gaan om te bezien of er meer reizigers van de HSL-Zuid gebruik kunnen maken door de instelling van een tariefsrestrictie en welke kosten dit met zich meebrengt.

Randvoorwaarden

De aanbestedingsprocedure – waaronder de concessieovereenkomst tot stand is gekomen – stelt eisen aan de voorwaarden waaronder de Staat aan HSA een tariefrestrictie mag opleggen. Een eventuele restrictie en de eventuele compensatie die HSA daarvoor zou ontvangen mag uiteraard de uitkomst van de tenderprocedure niet verstoren. HSA mag er niet beter of slechter van worden, nog qua verwachte winstgevendheid, noch qua risicoprofiel van de onderneming.

Ik heb tijdens het algemeen overleg expliciet als randvoorwaarde gesteld dat HSA de cijfers uit haar businessplan actualiseert en dat de gesprekken worden gevoerd op basis van nieuwe gegevens en feiten. De basis voor de gesprekken is artikel 5.4 van de concessieovereenkomst. Uitgangspunt voor de besprekingen zijn uiteraard geweest de juridische voorwaarden die de gevolgde openbare-aanbestedingsprocedure stelt.

Geen nieuwe feiten

In de afgelopen maand heb ik diverse malen overleg gevoerd met HSA. HSA heeft aangegeven dat zij niet bereid is om de cijfers uit haar businessplan te actualiseren en dat er naar haar mening op dit moment geen nieuwe feiten zijn ten opzichte van het moment waarop de concessieovereenkomst werd gesloten. Zij beroept zich daarbij op de

ondernemersvrijheid die zij heeft. Met het ontbreken van nieuwe informatie vervalt een belangrijke basis om met elkaar in gesprek te blijven over een eventuele tariefsrestrictie, omdat:

- ik op dit moment geen andere indicaties heb omtrent de tarieven voor de reiziger dan op het moment van sluiten van de concessie-overeenkomst en ook anderszins geen geactualiseerde en integrale informatie tot mijn beschikking heb;
- er zonder goed onderbouwde nieuwe feiten juridisch grote beperkingen zijn aan het opleggen van een tariefrestrictie.

Stand van zaken

Indachtig uw nadrukkelijke wens om met HSA in gesprek te gaan, heb ik de vervoerder toch gevraagd de effecten van een drietal scenario's in kaart te brengen. HSA had bij aanvang van de gesprekken aangegeven dat zij – ook zonder geactualiseerd businessplan en nieuwe feiten – de effecten van eventuele restricties op transparante wijze zou aanbieden, waardoor een beoordeling mogelijk zou kunnen zijn. Ik heb HSA gevraagd om inzicht te geven in de effecten van restricties voor een tweede klas kaartje die tussen 125% en het prijsniveau uit het bod zitten, ten opzichte van de tweede klas tarieven op het hoofdrailnet.

Ter beoordeling hiervan moet de Staat onafhankelijk van HSA kunnen vaststellen dat een tariefrestrictie in het algemeen belang is en niet wordt ingegeven door bedrijfseconomische belangen van HSA. Hiervoor is het van groot belang te kunnen komen tot een objectieve onderbouwing van de gegevens.

Een deel van de gevraagde gegevens heb ik uiteindelijk donderdag 26 september jongstleden ontvangen. HSA vindt het aanleveren van de gevolgen voor de tarieven voor de reiziger, gedifferentieerd naar spits en dal en zowel vol tarief als met korting, van beperkte waarde. Ik ben van mening dat zonder dit inzicht niet duidelijk is waarvoor de Staat compensatie verleent. Ook de onderbouwing van de kosten en gederfde opbrengsten die een restrictie met zich meebrengt ontbreekt op dit moment. Verder heeft HSA een voorbehoud gemaakt voor eventuele kosten verbonden aan het bestellen van rollend materieel die zij echter nog niet gekwantificeerd heeft. Uit de gesprekken is ook gebleken dat – indien tot tariefrestrictie besloten zou worden – partijen nog de nodige complexe beheersafspraken moeten maken.

Alles overziend beschik ik dus niet over voldoende informatie om de voorstellen van HSA nu inhoudelijk te kunnen beoordelen en u adequaat te informeren over de mogelijke effecten. Een objectieve beoordeling van de diverse scenario's en de bijbehorende compensatie is niet mogelijk. Het opleggen van een tariefsrestrictie op basis van de nu beschikbare informatie acht ik noch beleidsinhoudelijk, noch juridisch te onderbouwen.

HSA heeft aangegeven bereid te zijn tot een nadere onderbouwing van de effecten van de verschillende scenario's. Ik heb hierboven de minimaal benodigde informatie genoemd die noodzakelijk is om tot een adequate beoordeling van een mogelijke restrictie komen. Zodra dit tot resultaten leidt zal ik u daarover berichten, mogelijkerwijs op de wijze als onderstaand wordt voorgesteld.

Vervolg

Ik ben bereid tot nadere toelichting in een besloten overleg met uw Kamer. Veel van de gegevens hebben immers een bedrijfsvertrouwelijk karakter. Indien u tot een dergelijk overleg besluit zal ik u in vertrouwelijk-

heid een inhoudelijke en cijfermatige analyse doen toekomen betreffende de consequenties van diverse scenario's op basis van de op dat moment voorhanden zijnde informatie.

De Minister van Verkeer en Waterstaat,
R. H. de Boer