

Vergaderjaar 2001–2002

**22 026**

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

**Nr. 170**

### **BRIEF VAN DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT**

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 27 augustus 2002

De vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat heeft mij eind juli verzocht om de Kamer medio augustus mijn standpunt mede te delen inzake de uitvoering van de motie Feenstra c.s. (22 026, nr. 161).

Bij de discussie over de tariefre restrictie bestaat soms verwarring over welke tariefre restrictie precies bedoeld wordt. Ik hecht er aan om eerst stil te staan bij de tariefre restrictie zoals beschreven in artikel 5.3 van de concessieovereenkomst en daarna in te gaan op andere vormen van tariefre restrictie. Een gesprek tussen de Staat en de vervoerder van een meer op maat toegesneden tariefre restrictie is te allen tijde mogelijk op grond van artikel 5.4 en op grond van artikel 15 van de concessieovereenkomst. Voor een in uw brief genoemd eventueel algemeen overleg hierover is de datum van 1 september dus niet kritiek. Tot slot ga ik in deze brief in op de motie Feenstra.

#### **Staat maakt geen gebruik van tariefre restrictie conform artikel 5.3**

Voor de tariefre restrictie conform artikel 5.3 breng ik in herinnering dat de Kamer in maart de motie Halsema, waarin gepleit werd voor de optie op tariefre restrictie conform artikel 5.3 van de concessieovereenkomst, heeft verworpen. Mijn voorgangster heeft, mede namens haar ambtgenoot van Financiën, vanwege de uitkomsten van het debat met de Kamer van maart 2002, de vervoerder in april schriftelijk heeft laten weten af te zien van het recht op tariefre restrictie conform dit artikel.

Na zorgvuldige bestudering van dit dossier en nadere ambtelijke gesprekken met HSA, zien mijn ambtgenoot van Financiën en ik geen reden om reeds genomen beslissingen over de tariefre restrictie conform artikel 5.3 terug te draaien noch om anderszins de reeds ingezette beleidslijn van onze voorgangers te herzien. Dit betekent dat de Staat geen gebruik zal maken van de bedoelde optie uit de concessieovereenkomst met de vervoerder.

Hieronder vat ik nog eens samen wat de belangrijkste overwegingen zijn bij ons standpunt.

Het hele dossier overziend zijn wij van mening dat de tariefrestructie conform artikel 5.3 van de concessieovereenkomst ten opzichte van de reeds gecontracteerde afspraken weinig oplevert in termen van maatschappelijk belang, te duur is én tot een budgettaire tegenvaller (een netto contant prijskaartje van € 400 miljoen) leidt. Reizigers krijgen met de HSL-Zuid een hoogwaardig, frequent en snel alternatief. Zo rijdt er straks zes keer per uur een snelle trein op het traject Amsterdam–Rotterdam. Voor de extra kwaliteit van de HSL mag de vervoerder een hogere prijs vragen aan de reiziger.

De reiziger kan ook kiezen voor de conventionele trein over het hoofd-railnet. Dit is een uitstekend alternatief. Van meerdere kaartsoorten op dat net zijn de prijzen contractueel gemaximeerd.

Voor een beter beeld van de tariefstelling van de vervoerder verwijs ik naar een vertrouwelijke brief van mijn voorgangster van 15 maart 2002 (kenmerk DGP/M/MV/u0200665). Tevens heeft mijn voorgangster uw Kamer eerder laten weten (VAO van 27 maart 2002) dat een tariefrestructie om relatief weinig automobilisten gaat.

Verder breng ik in herinnering dat de concessieovereenkomst tot stand is gekomen in een internationale openbare aanbestedingsprocedure. Op basis van de biedingen en de onderhandelingen die hierop volgden heeft de vervoerder HSA de aanbesteding gewonnen. Uitgangspunt hierbij was en is dat de ondernemer zelf verantwoordelijk is voor het opstellen het uitvoeren van zijn business plan dat concurreert met het conventionele spoorvervoer, de auto en het vliegtuig. Er is bij de uitvraag expliciet niet gekozen voor een inperking van de ondernemingsvrijheid ten aanzien van de tarieven voor de reizigers om zodoende de ondernemer een marktconforme aanbieding te laten doen waarbij hij zelf het evidente belang van een groot aantal goed betalende passagiers meeneemt. Wel is, zoals eerder gemeld, het minimum voorzieningenniveau door de concessieovereenkomst vastgesteld (zie ook de brief van mijn voorgangster aan uw Kamer van 16 november 2001, kenmerk DGP/HSL-Zuid/248229).

Mijn voorgangster en de toenmalige minister van Financiën hebben altijd duidelijk gemaakt dat zij geen gebruik wilden maken van de optie van artikel 5.3. Na het debat met de Kamer en de afwijzing van de motie Halsema in maart heeft zij dat ook definitief gemaakt. Wanneer nu door een lobby van de vervoerder op reeds genomen beslissingen terug wordt gekomen, is dat slecht voor de geloofwaardigheid van de overheid in toekomstige aanbestedingen en publiek-private samenwerking. De betrouwbaarheid van de overheid, juist ook naar de verliezende partijen van de aanbesteding, is hierbij aan de orde.

### **Tariefrestructie conform artikel 5.4 en artikel 15**

Bekijken we de situatie van een andere tariefrestructie die mogelijk is op grond van artikel 5.4 en artikel 15 dan zie ik op voorhand geen meerwaarde van zo'n tariefrestructie ten opzichte van een tariefrestructie conform artikel 5.3. Uit meerdere gesprekken die met de vervoerder zijn gevoerd blijkt dit geen eenvoudige exercitie te zijn.

Een tariefrestructie grijpt namelijk in op zaken als treinomloop, dienstregelingen, treinsamenstelling, prijselasticiteiten en veronderstellingen over prijsstijgingen op het hoofdrailnet. Feitelijk spreken we dan over nieuwe onderhandelingen waarbij alle kosten en baten zichtbaar gemaakt moeten worden en goed tegen elkaar moeten worden afgewogen. Dit kan dus ook

na 1 september, conform hetgeen mijn voorganger met uw Kamer heeft besproken in het VAO van 27 maart 2002. Voor mijn ambtsgenoot van Financiën en mij blijft echter uitgangspunt dat, naar de huidige beschikbare kennis, met welke tariefrestrictie dan ook een gering maatschappelijk nut wordt gehaald tegen relatief hoge kosten. Dit is mede gebaseerd op onderstaande overwegingen betreffende de motie Feenstra.

### **Motie-Feenstra**

De motie Feenstra vraagt mij te kijken naar het level playing field met het luchtverkeer en het autoverkeer en het maatschappelijk nut van een tariefrestrictie. In reactie op deze motie wil ik stilstaan bij de volgende overwegingen.

### **Vergelijking kosten treinverkeer versus vliegverkeer**

Op de corridor Amsterdam–Rotterdam–Breda is geen binnenlands luchtverkeer.

Bij beschouwing van het internationale vervoer en de concurrentie met de luchtvaart is de conclusie dat een tariefrestrictie in welke vorm dan ook in deze concurrerende markt geen bijdrage levert aan het level playing field. Het treinverkeer wordt met tariefvrijheid concurrentietechnisch gezien niet benadeeld ten opzichte van het vliegverkeer.

### **Vergelijking kosten treinverkeer versus autoverkeer**

Voor de analyse van het binnenlands en internationaal autoverkeer in vergelijking met het treinverkeer wil ik het volgende opmerken:

- Voor het autoverkeer gelden er specifiek op het autoverkeer gerichte belastingen. Deze zijn er niet voor het treinverkeer.
- Voor de externe effecten van beide modaliteiten zijn er voor het autoverkeer wel specifieke belastingen. Deze zijn er niet voor het treinverkeer.

Bovengenoemde punten gelden voor zowel het binnenlandse als het buitenlandse autoverkeer. Er is derhalve eerder sprake van bevoordeling van het treinverkeer ten opzichte van het autoverkeer dan andersom. Een tariefrestrictie op het spoor levert dan ook geen bijdrage aan een level playing field met het autoverkeer.

Voor de volledigheid geef ik u mee dat Nederland nooit eenzijdig een tariefrestrictie kan opleggen op het internationale treinverkeer omdat hiermee de tariefvrijheid van buitenlandse vervoerders ingeperkt wordt. Voor de goede orde, ook de afgewezen tariefrestrictie conform artikel 5.3, had uitsluitend betrekking op binnenlands vervoer. Een tariefrestrictie zou betekenen dat deze vervoerders door de Nederlandse overheid in hun ondernemingsvrijheid beperkt zouden worden. Deze beperking zou dan door middel van contractafspraken met de NMBS en SNCF gecompenseerd moeten worden.

### **Maatschappelijk belang**

Theoretisch gezien is de verwachting dat een tariefrestrictie tot een hoger aantal reizigers per trein leidt. Hoe groot die groei is hangt af van de gekozen tariefrestrictie. Wat betreft het maatschappelijk belang van een tariefrestrictie wil ik hier opmerken dat extra reizigers als gevolg van een tariefrestrictie niet vanzelfsprekend tot een positief maatschappelijk effect leidt. Zo blijkt dat voor de tariefrestrictie conform artikel 5.3. zeker 50% van de extra reizigers die vanwege een tariefrestrictie overstappen naar de HSL, uit de conventionele trein afkomstig zijn. Deze overstap-

pende reizigers gaan gebruik maken een duurdere vorm van transport, terwijl de belastingbetaler daarvoor moet betalen. De HSL kannibaliseert in feite in die situatie de conventionele trein. Juist uw Kamer en de NS hebben zich al gedurende jaren tegen deze kannibalisatie verzet.

Ten tweede blijkt uit de analyse dat extra reizen vooral het gevolg zijn van de zogenaamde «vrije tijd reiziger» die overstapt op de HSL. In deze deelmarkt is de prijsgevoeligheid namelijk het grootst. Met generatie van «vrije tijd reizen» is geen extra economisch belang gediend en er treedt bovendien een negatief milieueffect op.

Ik ga er vanuit u met deze brief naar tevredenheid geïnformeerd te hebben.

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