

Vergaderjaar 2004–2005

22 026

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

Nr. 232

BRIEF VAN DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 18 mei 2005

Naar aanleiding van het voortgezet algemeen overleg inzake de HSL-Zuid van 20 april 2005, waarin de heer Duyvendak aangaf zijn motie inzake het aantal HSL treinen naar Parijs (motie 22 026 nr. 226) aan te houden in afwachting van een toelichting op hetgeen over de treinen naar Parijs is opgenomen in de HSA concessieovereenkomst, doe ik u bij deze de gevraagde toelichting toekomen. Zoals door de heer Duyvendak werd verzocht ga ik in onderstaande toelichting ook in op hetgeen terzake door de toenmalige minister van Verkeer en Waterstaat mevrouw Netelenbos in 2001 aan de Kamer is gemeld.

Ter bescherming van de onderhandelingspositie van HSA in de gesprekken met de NMBS en SNCF is bij deze brief, een op verzoek van HSA vertrouwelijke bijlage gevoegd¹ waarin wordt ingegaan op de inhoud van de bepalingen uit de concessieovereenkomst inzake de treinen naar Parijs.

Concessieovereenkomst HSA

In de op 5 december 2001 door partijen ondertekende concessieovereenkomst zijn meerdere bepalingen opgenomen met betrekking tot de treindienst Amsterdam–Brussel–Parijs en de totstandkoming van de daarvoor benodigde samenwerking met de Belgische NMBS en de Franse SNCF.

In het totale met HSA overeengekomen dienstenpatroon is een dienst Amsterdam–Brussel opgenomen met 32 treinen per richting per dag, welke zullen stoppen op de stations Schiphol, Rotterdam Centraal en Antwerpen, en waarvan 16 treinen per richting per dag als eindbestemming, respectievelijk vertrekpunt, Parijs zullen hebben.

In de concessieovereenkomst is overeengekomen dat HSA zal streven naar een ingroeiperiode van twee jaar voor de volledige realisatie (zijnde 16 treinen) van het bedieningspatroon voor de internationale treinen. De daadwerkelijke opbouw van de diensten vindt plaats in overleg met de NMBS en, voor de treinen Amsterdam–Parijs, SNCF. Hierbij geldt het

¹ Ter vertrouwelijke inzage gelegd, alleen voor de leden, bij het Centraal Informatiepunt van de Tweede Kamer der Staten-Generaal.

huidige niveau (2001) als uitgangspunt voor het aantal internationale treinen bij aanvangsdatum.

HSA is verantwoordelijk voor de totstandkoming van de samenwerking met de NMBS en SNCF. HSA heeft een verplichting om 16 treinen naar Parijs te realiseren, maar is hiervoor afhankelijk van de medewerking van SNCF. De Staat is, als de HSA daarom verzoekt, verplicht om gedurende de onderhandelingen tussen HSA en de NMBS en SNCF de redelijkerwijs gewenste bijstand te verlenen.

Informatie in 2001

Nadat op onderhandelingsdelegatieniveau tussen de Staat en het consortium van NS en KLM overeenstemming was bereikt over het vervoer over de HSL-Zuid heeft de toenmalige minister van verkeer en Waterstaat mevrouw Netelenbos U, mede namens de minister van Financiën geïnformeerd over de inhoud van de bereikte overeenstemming. Bij brief van 16 november 2001 (kamerstuk 22 026, nr. 145) heeft zij u een toelichting verstrekt over de hoofdlijnen van de bereikte overeenstemming. Deze brief bevatte naast het totale dienstenpatroon (i.c. de verplichting voor HSA om 16 treinen naar Parijs te realiseren) ook de bepaling over de in overleg met de NMBS en SNCF te bepalen duur van de ingroeperiode voor de internationale treinen, en de bepaling dat het consortium (later HSA) verantwoordelijk is voor de samenwerking met de NMBS en SNCF. De brief van 16 november 2001 en de ondertekening van de concessieovereenkomst op 5 december 2001 zijn met de Kamer besproken tijdens een algemeen overleg op 6 december 2001 (kamerstuk 22 026/27 569, nr. 155). Naar aanleiding van een verzoek hiertoe van de Kamer tijdens dit overleg heeft minister Netelenbos de gehele concessieovereenkomst op 13 december 2001 aan de voorzitter van de Tweede Kamer gezonden (brief VW01 001 466) met het verzoek deze vertrouwelijk ter inzake te leggen bij de griffier van de Vaste Commissie voor Verkeer en Waterstaat. De Kamer heeft in de periode na 13 december 2001 kennis kunnen nemen van de concessieovereenkomst en daarmee van de bepalingen betreffende de treinen naar Parijs.

Op 19 maart 2002 (kamerstuk 22 026, nr. 165) heeft U met minister Netelenbos tijdens een algemeen overleg over de inhoud van de concessieovereenkomst gesproken. Gezien de vele bedrijfsvertrouwelijke informatie uit de concessieovereenkomst heeft het eerste uur van het algemeen overleg van 19 maart 2002 een besloten karakter gehad.

Huidige situatie

De huidige situatie is dat HSA in overleg is met de NMBS en SNCF over de samenwerking bij de internationale diensten en dat volgens HSA SNCF tot aan 2010 geen markt ziet voor meer dan 10 rechtstreekse treinen tussen Amsterdam en Parijs. Hiermee wordt ten opzichte van de frequentie in 2005 een verdubbeling gerealiseerd.

Voor de periode na 2010 heeft SNCF volgens HSA aangegeven de frequentie te willen uitbouwen indien de markt vraagt dat rechtvaardigt. HSA heeft gemeld dat de onderhandelingen nog gaande zijn en dat zij op dit moment geen bijstand van de Staat wenst. Ik wacht de uitkomst van de gesprekken tussen de vervoerders af, maar ik heb HSA al wel laten weten dat ik bereid ben om desgewenst bijstand te verlenen.

Positie Staat

Ik houd HSA aan de contractuele verplichting om de samenwerking met de NMBS en SNCF vorm te geven en daarbij 16 treinen per richting per dag naar Parijs te realiseren. Zoals uit het voorgaande blijkt, is HSA hiervoor afhankelijk van de medewerking van SNCF en zijn de gesprekken tussen de vervoerders gaande. Desgewenst zal ik HSA daarin bijstand verlenen.

Ik ga ervan uit u met bovenstaande voldoende te hebben geïnformeerd.

De Minister van Verkeer en Waterstaat,
K. M. H. Peijs