

## Vragen gesteld door de leden der Kamer, met de daarop door de regering gegeven antwoorden

### 2177

Vragen van het lid **De Boer** (VVD) aan de staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu over *het bericht «Nederland uitgerangeerd»* (ingezonden 29 maart 2013).

Antwoord van staatssecretaris **Mansveld** (Infrastructuur en Milieu) (ontvangen 14 mei 2013)

Vraag 1

Heeft u kennisgenomen van het artikel «Nederland uitgerangeerd»?<sup>1</sup>

Antwoord 1

Ja.

Vraag 2

Was u bekend met het voornemen van spoorbedrijf Eurostar om een snelle verbinding te onderhouden tussen Amsterdam en Londen? Zo nee, waarom niet?

Antwoord 2

Ja, zoals onder andere gemeld in de Kamerbrief van 20 juni 2011 (Kamerstuk 22 026, nr. 335) ben ik bekend met het feit dat spoorbedrijf Eurostar overweegt om een hogesnelheidstreindienst te starten tussen Amsterdam en Londen. In de 32<sup>e</sup> Voortgangsrapportage HSL-Zuid (Kamerstuk 22 026, nr. 396) die ik begin april jl. aan uw Kamer heb gestuurd, meldde ik reeds dat zowel Deutsche Bahn als Eurostar de mogelijkheden voor een dergelijke treinverbinding bestuderen, maar deze treindiensten niet voor 2018 kunnen starten.

Vraag 3

Hoe is, tegen de achtergrond dat Europees is bepaald dat concurrentie op internationale spoorverbindingen is toegestaan, het toelaten van buitenlandse vervoerders op het hogesnelheidsnet geregeld in Nederland? Bent u bereid na te gaan waarom Eurostar niet voornemens is om een snelle trein te laten rijden tussen Amsterdam en Londen? Zo nee, waarom niet?

<sup>1</sup> Telegraaf, 26 maart 2013

#### Antwoord 3

Het internationale personenvervoer per spoor is door middel van de liberaliseringsrichtlijn in geheel Europa opengesteld. Deze «Open Access» bepalingen zijn geïmplementeerd in de Nederlandse wetgeving. In de Wet Personenvervoer 2000 is echter vastgelegd dat het nationale reizigersvervoer door grensoverschrijdende treindiensten op de HSL-Zuid niet onder de «Open Access»- bepalingen valt. Dit betekent dat iedere toegelaten spoorwegonderneming internationale treindiensten mag aanbieden over de HSL-Zuid op voorwaarde dat daarbij geen nationaal reizigersvervoer wordt verricht. Ik heb Eurostar om een reactie gevraagd. Eurostar heeft mij laten weten dat de Nederlandse berichtgeving onjuist is en dat zij onveranderd geïnteresseerd zijn om een hogesnelheidsverbinding Amsterdam – Londen op te zetten. Een besluit over het starten van een dergelijke verbinding zal echter pas over enkele jaren genomen worden, wanneer Eurostar over geschikt hogesnelheidsmaterieel beschikt.

#### Vraag 4

Deelt u de mening dat Nederland goed moet zijn aangetakt op het hogesnelheidsnet inclusief een verbinding tussen Amsterdam en Londen? Zo nee, waarom niet?

#### Antwoord 4

Ik vind het belangrijk dat Nederland goed aangetakt is op het hogesnelheidsnet, al dan niet met overstap. Er is momenteel een goede treinverbinding tussen Amsterdam en Londen, door middel van een overstap in Brussel. Meerdere vervoerders hebben de verbinding bestudeerd. De uitkomsten hiervan zijn dat deze verbinding momenteel sterk onrendabel is. Ik laat het aan de markt over om al dan niet een directe verbinding Amsterdam – Londen op te zetten.

#### Vraag 5

Hoe duur is het gebruik van het Nederlandse snelle spoor in vergelijking met de ons omringende landen, tegen de achtergrond dat in het genoemde artikel staat dat de bedragen die moeten worden betaald voor het snelle spoor in Nederland fors zijn? Kunt u een vergelijking toevoegen aan uw antwoord? Zo nee, waarom niet? Wat betaalt Thalys voor het gebruik van het snelle spoor in Nederland in deze vergelijking?

#### Antwoord 5

De kosten voor het gebruik van het hogesnelheidsspoor is in Nederland afwijkend ingericht. In tegenstelling tot de meeste Europese landen is de prijs per kilometer in Nederland grotendeels afhankelijk van het totaal aantal gereden kilometers (van alle treinvervoerders) over de HSL-Zuid. De concessiehouder HSA betaalt jaarlijks een vast totaalbedrag. Hoe meer treindiensten HSA uitvoert over de HSL-Zuid, hoe lager de gebruikskosten zullen zijn voor buitenlandse vervoerders en omgekeerd. Een zuivere vergelijking is onmogelijk omdat in ieder land de infrakosten anders worden berekend. Zo worden bij sommige landen energiekosten meegerekend in de infrakosten en kent bijvoorbeeld Frankrijk ook nog extra belastingen toe. De hoogte van het bedrag dat voor Thalys-treinen betaald wordt, is een zaak tussen HSA en Thalys. HSA en Thalys hebben afspraken gemaakt hoe zij deze jaarkosten onderling verrekenen.