

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

3190

Vragen van het lid **Kröger** aan de Staatssecretaris Infrastructuur en Waterstaat over *het Zweedse rapport «Nattågstrafik till Europa» en 2 deel rapporten met betrekking tot Europese nachttreinen* (ingezonden 29 mei 2020).

Antwoord van Staatssecretaris **Van Veldhoven-Van der Meer** (Infrastructuur en Waterstaat) (ontvangen 18 juni 2020).

Vraag 1

Bent u bekend met het Zweedse rapport «Nattågstrafik till Europa»¹ en de twee deelrapporten met betrekking tot Europese nachttreinen?

Antwoord 1

Ja.

Vraag 2

Heeft er hierover contact plaatsgevonden tussen het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, het Zweedse ministerie en Trafikverket? Waar bestond dat contact uit?

Antwoord 2

Ja. Het Zweedse ministerie heeft haar plannen voor dit onderzoek gepresenteerd op de high level expert meeting in Amsterdam op 15 november 2019. Sindsdien is er een aantal maal contact met het Zweedse ministerie geweest, waarin onder andere de samenvatting van het tussentijdse rapport is gedeeld.

Vraag 3

Weet u waarom de manier waarop Nederland de nachttrein naar Wenen en Innsbruck gaat subsidiëren, niet wordt genoemd in het rapport?

Antwoord 3

Nee, ik ben niet bekend met de redenen waarom de Zweden bepaalde elementen wel of niet hebben opgenomen in hun rapport.

¹ Trafikverket, april 2020, Slutredovisning av regeringsuppdraget att utreda nattåg till Europa (<https://www.trafikverket.se/om-oss/nyheter/Nationellt/2020-04/slutredovisning-av-regeringsuppdraget-att-utreda-nattag-till-europa/>)

Vraag 4

Is de subsidie voor het verlengen van deze trein naar Amsterdam alleen voor het deel Amsterdam – Zevenaar – grens of voor de hele verlenging Amsterdam-Düsseldorf, of voor de exploitatie van de route in het algemeen?

Antwoord 4

Ik ben voornemens voor het tracé Amsterdam-Zevenaar-Grens subsidie te verlenen om verlenging van de bestaande nachttreinverbinding Wenen/München – Düsseldorf naar Amsterdam mogelijk te maken.

Vraag 5

Is de manier waarop Zweden en Denemarken staatssteun willen verlenen (door middel van een concessieverlening in de eerste vier jaar, waarna deze eventueel verlengd kan worden) vergelijkbaar met de nachttrein van Amsterdam naar Wenen en Innsbruck?

Antwoord 5

Dat is afhankelijk van de wijze waarop de verbinding in zijn geheel, dus bijvoorbeeld ook in Duitsland en eventueel verder, wordt opgezet. Ik heb begrepen dat het Zweedse ministerie op basis van dit rapport nu eerst moet bepalen of en op welke wijze zij verder wil gaan met dit dossier.

Vraag 6

Is Nederland, indien het een nachttrein Malmö-Amsterdam zou worden, bereid tot een concessieverlening eventueel met subsidie?

Antwoord 6

Zoals aangegeven in mijn brief over de hoofdlijnen van het integrale besluit over de marktordening op het spoor na 2024², heeft het mijn voorkeur dat internationale verbindingen voortaan in principe in open access tot stand komen. Echter, op het moment dat ik een dienst wenselijk vind en deze anders niet of niet onder de juiste voorwaarden tot stand kan komen dan kan ik waar nodig concessieverlening overwegen. Of daar in dit geval sprake van zal zijn is nu nog niet te zeggen.

Vraag 7

Zou het feit (volgens het rapport) dat de reismarkt tussen Nederland en Zweden twee keer groter is dan tussen België en Zweden, niet een reden moeten zijn om de verbinding vanuit Malmö naar Amsterdam te halen? Is een potentieel van 1,2 miljoen reizigers genoeg voor een treinverbinding?

Antwoord 7

Het eerdere KIM-rapport over nachttreinen heeft laten zien dat er zeker potentieel is naar bijvoorbeeld Kopenhagen, één van de steden die ook opgenomen is in de mogelijke routing van een eventuele nachttrein vanuit Zweden. In Nederland zetten we nu eerst in op een tijdelijke proef met een nachttrein naar Wenen, terwijl ondertussen wordt onderzocht in het kader van de marktordening op welke wijze we internationale (nacht)treinen, bijvoorbeeld naar Noord-Europa, vanuit Nederland kunnen stimuleren. De uitkomsten van de discussie in Zweden kunnen daar ook bij gebruikt worden. Het staat vervoerders vrij om in de tussentijd zelf een nachttreinverbinding op te zetten als zij daar voldoende potentieel voor zien.

Vraag 8

Bent u, mede gezien de motie van de leden Kröger en Schonis over kansen en knelpunten om nachttreinen op kansrijke corridors te laten rijden³, bereid op zo kort mogelijke termijn met uw Zweedse collega te spreken over een nachttreinverbinding Malmö – Amsterdam?

Antwoord 8

Zeker. Er is reeds contact gelegd voor een gesprek met mijn Zweedse collega.

² Kamerstuk 29 984, nr. 899

³ Motie van de leden Kröger en Schonis over kansen en knelpunten om nachttreinen op kansrijke corridors te laten rijden (Kamerstuk 29 984, nr. 878)

Vraag 9

Zou de nachttrein Malmö-Amsterdam een mooie aanloop zijn voor een HSL-verbinding tussen Stockholm en Amsterdam waarvan de Lelylijn onderdeel is?

Antwoord 9

Het Zweedse Traffikverket heeft laten uitzoeken of een nachttreinverbinding naar het Europese vasteland mogelijk en aantrekkelijk is en heeft daarbij niet gekeken naar grootschalige infrastructuurinvesteringen. Het Zweedse ministerie zal nu eerst moeten bepalen wat haar volgende stap gaat zijn, voordat er sprake is van een concreet plan voor een nachttreinverbinding inclusief bestemming, reistijd en routing. Vanuit Nederland kan ik niet vooruitlopen op deze Zweedse beslissing en eventuele volgende stappen daarin. Zie ook mijn beantwoording van vraag 7.

Vraag 10

Bent u bereid, mede gezien de EU-meerjarenbegroting 2021–2027 en de mogelijkheden van de GreenDeal, contact op te nemen met uw Europese collega's voor een HSL-lijn van Stockholm via onder andere Kopenhagen, Hamburg en Groningen naar Amsterdam?

Antwoord 10

Het stimuleren van internationaal personenvervoer per trein is voor mij een hoge prioriteit, zo ook in mijn gesprekken met de Europese Commissie en de andere lidstaten. In mijn position paper⁴ en in de politieke verklaring⁵ in het verlengde daarvan, bepleit ik het idee om in corridors te gaan werken. In de komende maanden zal dan ook onderzocht worden met de verschillende Europese partners welke corridors hiervoor in aanmerking komen.

Vraag 11

Ziet u ook in dat als neveneffect de lijn Amsterdam-Berlijn, door de HSL Stockholm-Amsterdam, automatisch ook ruim twee uur sneller wordt?

Antwoord 11

Zie mijn beantwoording van vraag 9.

Vraag 12

Zou u deze vragen één voor één willen beantwoorden?

Antwoord 12

Ja.

⁴ Kamerstukken 29 984, nr. 887

⁵ Kamerstukken 21501–33, nr. 704