

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

## 193

Vragen van het lid **De Hoop** (GroenLinks-PvdA) aan de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat over *het bericht dat Eurostar mogelijk in de loop van 2025 de verbindingen tussen Nederland en Brussel/Parijs en Nederland en Londen opschort* (ingezonden 25 september 2024).

Antwoord van Staatssecretaris **Jansen** (Infrastructuur en Waterstaat) (ontvangen 8 oktober 2024).

Vraag 1

Heeft u kennisgenomen van het bericht dat Eurostar mogelijk in de loop van 2025 de verbindingen tussen Nederland en Brussel/Parijs en Nederland en Londen opschort?<sup>1</sup>

Antwoord 1

Ja, daar heb ik kennis van genomen.

Vraag 2

Deelt u de zorgen over de continuïteit van deze belangrijke internationale treinverbindingen? Zo nee, waarom niet?

Antwoord 2

De rechtstreekse treinen naar Londen en Parijs zijn voor Nederland belangrijke verbindingen. Het ministerie is daarom ook continu in gesprek om deze verbindingen voor Nederland te behouden en te verbeteren. Het signaal van de CEO van Eurostar over de werkzaamheden op Amsterdam Centraal wordt herkend, maar tegelijkertijd zijn de consequenties op het treinverkeer nog niet helemaal duidelijk. ProRail en de vervoerders werken nog aan de dienstregeling voor de tweede helft van 2025 voor dit station. Dit najaar is meer duidelijk in hoeverre de werkzaamheden impact hebben op de dienstregeling.

<sup>1</sup> Financieele Dagblad, 18 september 2024, «Eurostar wordt gedwongen Nederland te verlaten» <https://fd.nl/opinie/1531266/eurostar-wordt-gedwongen-nederland-te-verlaten> & <https://www.at5.nl/artikelen/228624/eurostar-dreigt-stekker-uit-hogesnelheidslijnen-naar-brussel-parijs-en-londen-te-trekken>

Vraag 3

Klopt het dat de verbouwing van Amsterdam Centraal dusdanig vertraging oploopt dat de herstart van de Eurostar naar Londen nog allerminst zeker is? Zo ja, hoe komt dit? Zo nee, kunt u verklaren waar de onduidelijkheid vandaan komt?

Antwoord 3

Nee, dat klopt niet. Op dit moment is de planning nog steeds dat vanaf januari volgend jaar er weer rechtstreeks beveiligd vertrek naar Londen kan plaatsvinden. Zie verder antwoord 5.

Vraag 4

Deelt u de mening dat het van groot belang is dat de Eurostar trein naar Londen zo snel als mogelijk weer vanaf Amsterdam Centraal kan vertrekken? Wat is hier concreet voor nodig om dit te bewerkstelligen en wat gaat u hieraan doen?

Antwoord 4

Voor het ministerie is het van belang dat de rechtstreekse beveiligde verbinding naar Londen weer vanaf januari kan vertrekken. Hierover zijn met Eurostar, NS en ProRail vorig jaar afspraken gemaakt, die nog steeds van kracht zijn. De werkzaamheden lopen voorsnog op schema waardoor de direct beveiligde verbinding over een aantal maanden weer hervat kan worden.

Vraag 5

Klopt het dat er door de verbouwing van Amsterdam Centraal en de hieraan gekoppelde capaciteitsverdeling ook problemen zijn voor de Eurostar naar Parijs? Welke capaciteitsproblemen zijn er concreet?

Antwoord 5

Een verbouwing van een station vraagt ook heel vaak spoor- of perroncapaciteit. Zeker bij zo'n complexe verbouwing als nu op Amsterdam Centraal, waarbij het door ruimtegebrek niet mogelijk is om tijdelijk extra sporen aan te leggen. Deze zomer zijn de eerste grootschalige werkzaamheden gestart. Tijdens de verbouwing monitoren en evalueren ProRail en de aannemers constant hoe zij de werkzaamheden zo goed en veilig mogelijk kunnen uitvoeren. Daaruit blijkt dat er op de perrons meer ruimte nodig is dan eerder voorzien. ProRail werkt met de vervoerders nog aan de dienstregeling voor de tweede helft van 2025 voor dit station. Dit najaar is meer duidelijk in hoeverre de werkzaamheden impact hebben op de dienstregeling.

Vraag 6

Op welke wijze kunnen de capaciteitsproblemen zo spoedig mogelijk opgelost worden? Welke oplossingsrichtingen ziet u concreet en wat is uw inzet hierbij?

Antwoord 6

Als er minder ruimte beschikbaar is, moet altijd goed gekeken worden hoe deze goed verdeeld kan worden. De gesprekken hierover lopen constructief, waarbij er vertrouwen is dat de vervoerders en ProRail er in gezamenlijkheid uit komen. Dit najaar is meer duidelijk over de impact van de werkzaamheden op de dienstregeling.

Vraag 7

Deelt u de zorgen over de snelheidsbeperkingen op de HSL? Zo nee, waarom niet?

Antwoord 7

Ja, de zorgen over de snelheidsbeperkingen op de HSL worden gedeeld. Infraspedit en ProRail werken hard om de snelheid zo snel mogelijk te verhogen. Daarnaast wordt er gewerkt aan een structurele oplossing, zodat de reizigers hier in de toekomst geen last meer van hebben.

Vraag 8

Wat zijn de concrete gevolgen van deze snelheidsbeperkingen voor de dienstregeling van de Eurostar?

Antwoord 8

Sinds de recente aanscherping van de tijdelijke snelheidsbeperkingen op de HSL is de extra reistijd voor Eurostar per trein nu circa 5 tot 10 minuten. Deze extra reistijd is deels verwerkt in een aangepaste dienstregeling. De extra reistijd leidt ook tot een minder betrouwbare dienstregeling, omdat er minder speling is om andere vertragingen op te vangen.

Vraag 9

Wat is de actuele stand van zaken met betrekking tot het herstel van de HSL? Kunt u hierbij ook een geactualiseerde planning geven van het herstel?

Antwoord 9

Infraspeed en ProRail werken intensief samen om de snelheid op de viaducten op de HSL – waar nu een snelheid van 80 km/u geldt – zo spoedig mogelijk te verhogen naar 120 km/u. In een recent overleg, op voorspraak van ProRail, hebben Infraspeed en de aandeelhouders van Infraspeed, BAM en Siemens, allen uitgesproken zich maximaal in te spannen om de werkzaamheden voor 15 december aanstaande af te ronden. Wel is daarbij aangegeven dat onder andere resultaten van lopende betoninspecties een aanzienlijk risico vormen voor het behalen van deze deadline. Als deze deadline niet gehaald wordt, heeft dat impact op de dienstregeling in 2025.

Vraag 10

Kunt u uitsluiten dat (gedoe over) financiële aspecten van het herstel van de HSL, het herstel van de HSL vertragen?

Antwoord 10

De herstelkosten van de HSL worden in eerste instantie door de Staat gefinancierd. Hiervoor zijn momenteel nog geen middelen beschikbaar. Als de kosten duidelijk zijn kan, kan de dekking gezien worden.

Vraag 11

Is de instandhouding van de spoorinfrastructuur en het verbeteren van het internationaal treinverkeer voor u de komende periode topprioriteit? Zo nee, waarom niet?

Antwoord 11

Ja, dit zijn beide prioriteiten van deze regering die ook in het Regeerprogramma opgenomen staan.

Vraag 12

Wat gaat u concreet doen om te voorkomen dat Nederland haar cruciale internationale treinverbindingen met Parijs en Londen verliest?

Antwoord 12

IenW, NS, ProRail en Eurostar blijven in gesprek om het gezamenlijke doel en gezamenlijke afspraken te halen en na te komen. Dit heeft de volle aandacht.

Vraag 13

Kunt u bovenstaande vragen afzonderlijk van elkaar en voorafgaand aan de begrotingsbehandeling IenW beantwoorden?

Antwoord 13

Ja.