

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

868

Aanvullende vragen van het lid **Leers** (CDA) over *de HSL*. (Ingezonden 18 maart 1996)

1

Hebben de Nederlandse Spoorwegen (Hoge Snelheidstrein Vervoersmaatschappij; HSVM) het kabinet per brief laten weten, dat men niet bereid is als exploitant van de HST de trein te laten stoppen op een nieuw te bouwen station bij Den Haag Ypenburg of het Haagse Prins Clausplein? Zo ja, kan de Kamer een afschrift van dit schrijven ontvangen?

2

Heeft de NS, als de verwachte exploitant van de HST, de vrijheid zelfstandig te beslissen over de stopplaatsen die men bij de exploitatie van de HST wil aandoen? Zo ja, wat heeft de aanstaande besluitvorming binnen het kabinet over de thans voorliggende 4 tracé-varianten dan feitelijk nog om het lijf? Zo nee, welke mogelijkheden heeft de Regering om de keuze van de stopplaatsen te beïnvloeden resp. dwingend voor te schrijven?

3

Bent u bekend met de (overige) eisen die de NS (HSVM) stelt bij de exploitatie van de trein voor wat betreft maximale reistijd en aantal stopplaatsen? Welke gevolgen

hebben deze voor de keuze van het tracé?

¹ de Volkskrant d.d. 14 maart 1996.

Toelichting

Deze vragen dienen ter aanvulling op de eerdere vragen ter zake van de leden Leers, Verbugt, Versnel-Schmitz en Van Heemst, ingezonden 13 maart 1996.

Antwoord

Antwoord van minister **Jorritsma-Lebbink** (Verkeer en Waterstaat). (Ontvangen 28 maart 1996)

1

Zowel de HST-VEM (Hogesnelheidstrein-Vervoerexploitatie maatschappij) als NSR-LA (NS Reizigers-Lange Afstand) hebben per brief aan de projectdirecteur HSL-zuid laten weten dat ze niet voornemens zijn om als exploitant van de internationale en nationale HST's te stoppen op een nieuw te bouwen station bij Den Haag-Ypenburg. Een kopie van deze brieven stuur ik u hierbij toe.¹

2

Het kabinet maakt onderscheid tussen de verantwoordelijkheid voor de railinfrastructuur en de verantwoordelijkheid voor de exploitatie van het vervoer dat over de infrastructuur plaatsvindt. Dit beleid is overeenkomstig de op 1

januari 1993 in werking getreden Europese Spoorwegrichtlijn.

De overheid heeft, als dus deze richtlijn, de taak te zorgen voor een adequate infrastructuur. Het kabinet streeft er vervolgens naar om de exploitatie van treinverbindingen zonder rijksbijdrage te laten plaatsvinden door een of meer zelfstandige vervoerexploitanten, zoals de Nederlandse Spoorwegen. Dit geldt ook voor de internationale treindienst.

Bij het te zijner tijd gunnen van het exploitatierecht kan de overheid uiteraard voorwaarden opleggen, zoals het stoppen op bepaalde stations. Daarbij moet echter het volgende voor ogen worden gehouden. Het kabinet streeft, bij de eventuele aanleg van een nieuwe hogesnelheidsspoorlijn, naar een gedeeltelijk private financiering. Het privaat te financieren deel zal in beginsel worden bekostigd uit een door de vervoerexploitant te betalen vergoeding voor het gebruik van de infrastructuur. Dit betekent dat bij investeringen in de infrastructuur een winstgevend exploitatie voorwaarde is.

Het signaal dat de beoogde exploitanten nu afgeven, betekent in feite dat zij eraan twijfelen of zij bij een keuze voor de WB-optie met een station te Haaglanden tot een voldoende rendabele exploitatie zullen kunnen komen. Ik acht het,

onverlet de verantwoordelijkheid die de overheid heeft voor de tracékeuze, van belang dergelijke signalen te vernemen en bij de besluitvorming te betrekken.

3

Ja, de HST-VEM geeft vanuit exploitatie-oogpunt de voorkeur aan de snelste variant met zo weinig mogelijk stopplaatsen. Een langer tracé, een langere reistijd en meer stopplaatsen leiden tot een lager exploitatieresultaat.

Dit gegeven is, naast vele andere, een van de criteria op basis waarvan de tracékeuze zal worden bepaald.

¹ Ter inzage gelegd bij de afdeling
Parlementaire Documentatie.