

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

969

Vragen van het lid **De Boer** (VVD) aan de Staatssecretaris van infrastructuur en milieu over *het artikel «Husa stapt uit spoorvervoer»* (ingezonden 9 januari 2014).

Antwoord van Staatssecretaris **Mansveld** (Infrastructuur en Milieu) (ontvangen 16 januari 2014).

Vraag 1

Heeft u kennisgenomen van het artikel «husa stapt uit spoorvervoer»?¹

Antwoord 1

Ja.

Vraag 2

Klopt het dat het Nederlandse spoorgoederenvervoer – met een jaar verlenging tot 2014 – nog steeds gesubsidieerd wordt? Zo ja, kunt u een nadere toelichting geven op de aard en omvang van deze regeling en het gebruik ervan in de afgelopen jaren?

Antwoord 2

In 2008 is de overgangsregeling spoorgoederenvervoer overeengekomen. Deze regeling liep tot en met 2011 en is in 2012 en 2013 verlengd. Bij de verlenging voor 2013 is duidelijk gecommuniceerd dat de overgangsregeling na 2013 zou eindigen. De subsidie is via ProRail als vermindering op de gebruiksvergoeding uitgekeerd. Tussen 2008 en 2013 bedroeg de subsidie in totaal € 42,2 mln.² Deze subsidieregeling was bedoeld om de concurrentiepositie van het spoorgoederenvervoer te verbeteren.

Vraag 3

Hoe is het beëindigen van de activiteiten op het terrein van spoorgoederenvervoer door Husa in dit geval te verklaren?

¹ Nieuwsblad Transport, 3 januari 2014

² In 2008 € 13,8 mln.; 2009 € 10,0 mln.; 2010 € 8,3 mln.; 2011 € 5,8 mln.; 2012 € 3,5 mln.; 2013 € 0,8 mln.

Antwoord 3

Husa heeft een eigen bedrijfsmatige afweging gemaakt om haar activiteiten op het terrein van spoorvervoer te beëindigen. In hoeverre de beëindiging van de subsidie hierop van invloed is geweest is niet vast te stellen.

Vraag 4

Hoe zit het met het level playing field van het Nederlandse spoorgoederenvervoer ten opzichte van de omliggende landen en in Europees verband?

Antwoord 4

Het level playing field wordt gereguleerd door Europese regelgeving. Die geldt zowel voor Nederland als de haar omliggende landen. De Europese Commissie ziet toe op het implementeren van de Europese regelgeving. Met de recast wordt beoogd om één Europese spoorwegruimte in te stellen en daarmee de spoorgoederenvervoerders verder te faciliteren. Als het om de hoogte van de gebruiksvergoeding gaat, bevindt Nederland zich in vergelijking met andere Europese landen in de middenmoot.

Vraag 5

Wat zeggen Europese regels over de kostendekkendheid van spoorgoederenvervoer?

Antwoord 5

Volgens de Europese regels moeten kosten die rechtstreeks voortvloeien uit exploitatie van de treindienst in rekening worden gebracht bij de goederenvervoerder. De Europese Commissie heeft een zogenaamde uitvoeringshandeling in voorbereiding waarin wordt uitgewerkt wat die kosten precies inhouden.

Vraag 6

Hoe concurrerend is spoorgoederenvervoer ten opzichte van het wegtransport?

Antwoord 6

Wegtransport is met name attractief voor tijdkritische lading, bijvoorbeeld bederfelijke waar. Voor andere ladingen en bij vergelijkbare volumes zijn spoor en binnenvaart een concurrerend alternatief. Hierbij speelt uiteraard ook mee dat er niet overal spoorlijnen en vaarwegen liggen. Met het aanvalsplan Spoorgoederenvervoer, dat wordt opgesteld in het kader van de Lange Termijn Spooragenda, komt de sector in samenwerking met lenM met maatregelen om de concurrentiepositie van het spoorgoederenvervoer verder te verbeteren.

Vraag 7

Kunt de Kamer de antwoorden op deze vragen vóór het Algemeen overleg spoor voorzien op 22 januari 2014 doen toekomen?

Antwoord 7

Ja.