

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

3223

Vragen van het lid **Alkaya** (SP) aan de Minister van Financiën en de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat over *het nieuws dat Den Haag geen extra NS-treinen tussen Groningen en Zwolle wil toestaan* (ingezonden 19 juni 2023).

Antwoord van Staatssecretaris **Heijnen** (Infrastructuur en Waterstaat) (ontvangen 13 juli 2023).

Vraag 1

Bent u bekend met het bericht «Den Haag zet streep door extra NS-treinen in Groningen»?¹

Antwoord 1

Ja, ik ben bekend met dit bericht.

Vraag 2

Welke belemmeringen ziet u om in de nieuwe vervoersconcessie voor het hoofdrailnetwerk extra intercity's door de Nederlandse Spoorwegen (NS) te laten rijden op het traject Groningen-Zwolle?

Antwoord 2

Uiterlijk in augustus 2023 bied ik de ontwerpconcessie aan uw Kamer aan. In de ontwerpconcessie wordt het volume van de concessie gespecificeerd. Het volume van de concessie en de financiële omvang hangen samen. Het uitgangspunt van het kabinet is om de nieuwe concessie binnen de huidige financiële kaders uit te voeren.

Vraag 3

Deelt u de opvatting van de noordelijke provincies en reizigersorganisatie Rover dat er veel behoefte is aan extra intercityverbindingen op dit traject?

Antwoord 3

Extra intercityverbindingen tussen de Randstad en Groningen zouden de OV-bereikbaarheid van Groningen, Assen en Zwolle vergroten en bijdragen aan een beter OV-product in Noord-Nederland. Een verbeterd aanbod kan leiden tot groei van het OV-gebruik en bijdragen aan de economische en

¹ NOS.nl, 15 juni 2023 «Den Haag zet streep door extra NS-treinen in Groningen».

ruimtelijke ontwikkeling van Noord-Nederland. Uiteraard sta ik in algemene zin achter verbeteringen in het vervoerproduct, wanneer dat aansluit bij de reizigersvraag en past binnen de (financiële) kaders.

Vraag 4

Welke technische of infrastructurele belemmeringen zijn er om met vier intercity's per uur te gaan rijden?

Antwoord 4

Op de bestaande infrastructuur kan logistiek gezien een passende dienstregeling gereden worden met vier intercity's per uur in de brede spits en buiten de spits drie intercity's per uur in verband met goederentreinen. Voorwaardelijk is dat de infrastructuur hiervoor geschikt is. Bij structurele toevoeging van extra treinen is het waarschijnlijk noodzakelijk om maatregelen te nemen om de infrastructuur passend te houden, bijvoorbeeld op het gebied van tractie energievoorziening, overwegen en/of baanstabiliteit. Onderzoek is nodig om inzichtelijk te maken welke maatregelen noodzakelijk zijn en wat de kosten daarvan zijn.

Vraag 5

Wat is uw reactie op de zorgen die leven bij de provincies Groningen, Drenthe en Friesland over uw plannen om van het noorden een proeftuin voor het openbaar vervoer te maken?²

Antwoord 5

Vooropgesteld herken ik me op geen enkele manier in het beeld dat er plannen zouden zijn om van het noorden een proeftuin voor het openbaar vervoer te maken. Voor mij staat voorop dat elke reiziger een goed, betrouwbaar en voorspelbaar reisproduct krijgt aangeboden, in welk landsdeel dan ook.

Het artikel gaat in op het voornemen van Arriva om op de baanvakken Leeuwarden-Zwolle en Groningen-Zwolle stoptreindiensten in open toegang te exploiteren³. Ik ben over dit initiatief onder andere in gesprek met de provincies, en dan in het bijzonder over de betekenis van dit initiatief voor de treindiensten die ik opneem in de voorgenomen concessie. Uiteraard betrek ik de inbreng van de provincies bij mijn uiteindelijke besluit.

Vraag 6

Kunt u uitleggen wat uw motivatie is om te experimenteren met marktwerking op het spoor en kunt daarbij tevens aangeven waarom Noord-Nederland is gekozen als laboratorium?

Antwoord 6

Zoals tevens aangegeven in het antwoord op vraag 5 is geenszins sprake van een proeftuin of laboratorium. Voor mij staat voorop dat elke reiziger een goed, betrouwbaar en voorspelbaar reisproduct krijgt aangeboden, in welk landsdeel dan ook. Deze zomer stuur ik u de ontwerpconcessie, waarin ook duidelijk wordt welke treindiensten ik wil opnemen op de baanvakken in Noord-Nederland. Op dat moment ga ik graag met uw Kamer in gesprek over de betekenis en gevolgen van dit besluit.

Vraag 7

Deelt u de mening dat het onlogisch is om dochterondernemingen van buitenlandse staatsbedrijven toegang te geven tot het Nederlandse spoor als NS, voor 100 procent in handen van de overheid, interesse heeft om meer treinen te laten rijden?

Antwoord 7

Op zichzelf juich ik toe dat vervoerders bereid zijn om financieel risico te dragen om de reiziger van een goede dienstverlening te voorzien. In die zin zie ik zeker potentiële meerwaarde in het toestaan van meerdere vervoerders op het Nederlands spoor. Tegelijkertijd is het mijn rol om te borgen dat de

² Dagblad van het Noorden, 16 juni 2023 «Zorgen over OV-proeftuin op noordelijk spoor».

³ Kamerstuk 29 984, nr. 1090.

reiziger verzekerd blijft van het beste product, waaronder een betrouwbaar, samenhangende en hoogfrequente dienstverlening. Daartoe heb ik ook het voornemen om een samenhangende HRN-concessie te verlenen.

Vraag 8

Wat is volgens u de meerwaarde van het verlenen van open toegang als overheden daarna geen zeggenschap meer hebben over het geleverde aanbod en de prestaties van vervoerders op het spoor?

Antwoord 8

De keuze voor de onderhandse gunning van de nieuwe HRN-concessie is van belang om een samenhangend netwerk te behouden die de reiziger een hoogfrequent, kwalitatief en betrouwbaar treinproduct biedt qua lijnvoering, dienstregeling en overstaptijden. Deze zekerheid wil ik blijven bieden aan de reiziger richting de toekomst. Daarom blijf ik een belangrijke rol zien voor het concessie-instrument.

Tegelijkertijd zie ik ook dat er vervoerders zijn die aanvullende treindiensten willen aanbieden die voor de reiziger meerwaarde kunnen bieden. Niet in alle gevallen vind ik dat er een noodzaak is om direct zeggenschap te hebben over treindiensten. Bovendien kent sturing met concessies voor de internationale verbindingen zijn beperkingen, omdat ik juridisch slechts tot aan de grens bevoegd ben. Overigens blijven de wettelijke eisen gelden voor alle vervoerders zowel in open toegang als onder een concessie, zoals op het gebied van toegankelijkheid.

Vraag 9

Kunt u zo spoedig mogelijk een volledig overzicht geven van de aanvragen die Arriva, Qbuzz en FlixTrain recent hebben ingediend voor toegang op het Nederlandse spoor?

Antwoord 9

Volledigheidshalve verstrek ik u alle meldingen die de afgelopen maanden zijn gedaan bij de ACM en die interactie hebben met het besluit dat ik neem over de ontwerpconcessie.

Melding	Onderneming	Verbinding	Type	(Beoogde) start dienstverlening
31-05-21	Arriva	Groningen – Schiphol	Nachttrein	20-01-23
31-05-21	Arriva	Maastricht – Schiphol	Nachttrein	16-12-22
13-12-22	Arriva	Zwolle-Groningen	Binnenlands	01-01-25
13-12-22	Arriva	Zwolle-Leeuwarden	Binnenlands	01-01-25
09-03-23	Qbuzz	Dordrecht – Rotterdam – Utrecht	Nachttrein	21-12-24
22-05-23	FlixTrain	Rotterdam – Amsterdam – Oberhausen	Binnenlands/ Internationaal	01-08-24
22-05-23	Arriva	Groningen – Amsterdam – Parijs	Binnenlands/ Internationaal	01-06-26
08-06-23	Qbuzz	Amsterdam – Berlijn	Internationaal	01-01-27
08-06-23	Qbuzz	Amsterdam – Parijs	Internationaal	01-01-27
08-06-23	Qbuzz	Amsterdam-Eindhoven	Binnenlands	01-01-27
13-06-23	NS Internationaal	Amsterdam – Berlijn (via Hengelo/Bentheim)	Binnenlands/ Internationaal	01-01-25
13-06-23	NS Internationaal	Amsterdam – Frankfurt/Basel	Internationaal	01-01-25
13-06-23	NS Internationaal	Amsterdam – Parijs/Londen	Internationaal	01-01-25
13-06-23	NS Internationaal	Amsterdam – Wenen/ Innsbruck (NightJet)	Internationaal	01-01-25