

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

### 1805

Vragen van het lid **Wiegman-Van Meppelen Scheppink** (ChristenUnie) aan de minister van Infrastructuur en Milieu over *extra treinen tussen Leeuwarden en Zwolle* (ingezonden 3 februari 2011).

Antwoord van minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus** (Infrastructuur en Milieu) (ontvangen 14 maart 2011) Zie ook Aanhangsel Handelingen, vergaderjaar 2010–2011, nr. 1551.

Vraag 1

Kent u het bericht «GS: treinen Arriva op traject Zwolle»?<sup>1</sup>

Antwoord 1

Ja.

Vraag 2

Herinnert u zich de met algemene stemmen aangenomen motie Wiegman-Van Meppelen Scheppink/De Rouwe<sup>2</sup> over verhoging van de treinfrequentie tussen Leeuwarden en Zwolle?

Antwoord 2

Ja.

Vraag 3

Wat is de stand van zaken van het overleg tussen NS, ProRail en de provincie Fryslân over de verhoging van treinfrequentie op het traject... tot 4 treinen per uur?

Antwoord 3

De drie partijen hebben het afgelopen jaar in SNN-verband (Samenwerkingsverband Noord-Nederland) overleg gevoerd over de dienstregelingontwikkeling op Leeuwarden – Zwolle 2010–2020. De provincie Fryslân heeft de wens geuit om met de start van de dienstregeling 2013 een extra Sprinter tussen Leeuwarden en Zwolle te laten rijden. Dit betreft een derde trein bovenop het bestaande systeem. NS heeft toegezegd de consequenties van dit model in kaart te brengen. ProRail heeft opdracht gekregen de logistieke inpassing te onderzoeken van 3 en 4 treinen per uur tussen Leeuwarden en Zwolle.

<sup>1</sup> Leeuwarder Courant, 31 januari 2011.

<sup>2</sup> Kamerstuk 32 123 A, nr. 117.

Vraag 4

Wanneer is het onderzoek van NS en ProRail afgerond? Wanneer moet uiterlijk de beslissing vallen zodat de derde trein met ingang van de start van de Hanzelijn kan gaan rijden?

Antwoord 4

De uitkomsten van de studie van ProRail naar o.a. de effecten van een extra stoptrein Zwolle – Leeuwarden v.v. is gepland voor eind juni 2011. Aansluitend zal NS nog enige tijd nodig hebben voor afronding van het eigen onderzoek. Naar verwachting moet uiterlijk augustus 2012 een besluit vallen om in de dienstregeling 2013 te kunnen worden opgenomen.

Vraag 5

Klopt het dat de inzet van een derde trein € 4 miljoen tot € 5 miljoen euro per jaar kost? Kunt u aangeven waardoor deze hoge kosten worden verklaard?

Antwoord 5

NS geeft aan dat de door u genoemde bedragen globaal de bandbreedte zijn van het verwachte (negatieve) exploitatieresultaat t.o.v. de huidige situatie. De kosten zijn daarbij vrij hoog omdat de derde trein relatief veel extra treinmaterieel vraagt. De extra opbrengst is relatief laag, omdat de derde trein een geringe meerwaarde biedt ten opzichte van de huidige stoppende Intercity.

Vraag 6

Wat is uw mening over de stelling van NS dat de provincie de extra kosten moet dragen? Kunt u hierbij ingaan op het feit dat het hier gaat om een verbinding over het hoofdrailnet?

Antwoord 6

De wens van de provincie komt uit boven het minimale bedieningsniveau, zoals dit voor deze verbinding is vastgelegd in de huidige concessie voor het hoofdrailnet. Daarbij geeft NS aan niet te verwachten een positief exploitatieresultaat te realiseren. In zo'n situatie is het niet ongebruikelijk dat decentrale overheden een financiële bijdrage leveren.

Vraag 7

Waarom kent de NS minder prioriteit toe aan deze verbinding terwijl hier in de genoemde motie juist op is aangedrongen?

Antwoord 7

Zoals uit voorgaande antwoorden blijkt, leidt de wens van de provincie naar verwachting tot een negatief exploitatieresultaat t.o.v. de huidige situatie. Daarmee is het nu aan de provincie om te bepalen of zij deze extra kosten wil dragen.

Vraag 8

Welke acties heeft u genomen richting NS om te zorgen dat de derde trein Zwolle-Leeuwarden bij de start van de Hanzelijn eind 2012 wordt geïntroduceerd en zo spoedig mogelijk ook de vierde trein?

Antwoord 8

De motie roept mij op er bij NS op aan te dringen de 3<sup>e</sup> trein vanaf de start van de Hanzelijn te introduceren en zo spoedig mogelijk vier treinen per uur te realiseren tussen Leeuwarden en Zwolle. Dat heb ik gedaan. De reactie van NS vindt u terug in de voorgaande antwoorden.

Vraag 9

Klopt het dat er binnen het Actieplan Spoor nog budget beschikbaar is voor extra treinen nu de startsubsidie voor de vierde trein tussen Groningen en Zwolle voor de periode 2010–2012 niet is uitgegeven en deze subsidie voor deze verbinding niet meer nodig is?

Antwoord 9

Ja, maar dit is alleen beschikbaar voor de periode t/m 2012. Daarbij geldt dat er meerdere aanvragen lopen en dit volgens het principe «wie het eerst komt, wie het eerst maalt» wordt toegekend.

Vraag 10

Bent u bereid om voor de jaren 2013 en 2014 aan de NS een startsubsidie te verlenen voor de extra treinen tussen Leeuwarden en Zwolle?

Antwoord 10

Nee, omdat in de door u genoemde periode geen budget voor het Actieplan Spoor beschikbaar is. De looptijd van het Actieplan is 2008–2012. Na het Actieplan is het geen regulier beleid om startsubsidies voor het hoofdrailnet toe te passen. Wij betalen niet voor het rijden van treinen, maar ontvangen juist een concessieprijs van de NS.

Vraag 11

Bent u bereid om de derde en de vierde trein op te nemen in de concessie aan de NS die in 2015 ingaat?

Antwoord 11

Over de gunning van de vervoerconcessie voor het hoofdrailnet die in 2015 ingaat, moet nog een besluit genomen worden. Ook de specifieke concessie-eisen moeten nog afgewogen worden, mede tegen de (huidige) financiële achtergrond. Ik kan daar op dit moment dan ook nog geen uitspraken over doen.