

Vergaderjaar 2020–2021

29 984

Spoor: vervoer- en beheerplan

Nr. 943

BRIEF VAN DE STAATSSECRETARIS VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 16 september 2021

Op 29 juni heeft mijn voorganger u geïnformeerd over de drie meldingen die ACM heeft ontvangen van Arriva om treindiensten in open toegang te rijden op het Hoofdrailnet (HRN)¹. Concreet is het voornemen van Arriva om per 16 december 2022 één keer per week, in de nacht van vrijdag op zaterdag, een treindienst te exploiteren tussen Groningen-Schiphol en Maastricht-Schiphol. Daarnaast is het voornemen om buiten de vakanties vijf keer per werkdag een treindienst te exploiteren tussen Zutphen en Amersfoort.

Omdat ik een onafhankelijk beeld van het effect van de gemelde treindiensten op het economische evenwicht van de HRN-vervoersconcessie van belang acht, heb ik als concessieverlener van de HRN-concessie een analyse van het economische evenwicht aangevraagd bij ACM. Met deze brief informeer ik u over de uitkomsten van deze analyse, en de consequenties die ACM daaruit trekt. ACM heeft haar besluit ook openbaar gemaakt².

De ACM concludeert dat de gemelde treindiensten geen aanzienlijke impact hebben op het economische evenwicht van de bestaande HRN-vervoersconcessie, ook niet wanneer het effect van de drie voorgenomen diensten bij elkaar opgeteld wordt. De rentabiliteit (winstgevendheid) van NS wordt slechts in zeer beperkte mate geraakt: de maximaal denkbare impact op het rendement ligt aanzienlijk onder de ondergrens die ACM hanteert in haar methodiek³. Ook de kosten voor het ministerie nemen niet toe als gevolg van deze diensten. Op basis van deze

¹ Kamerstuk 29 984, nr. 929.

² <https://www.acm.nl/nl/publicaties>. Er kan door rechtstreeks belanghebbenden bezwaar worden aangetekend binnen een termijn van zes weken na openbaarmaking.

³ ACM/UIT/524822. In te zien op: <https://www.acm.nl/nl/publicaties/methodiek-voor-de-analyse-van-het-economisch-evenwicht-op-het-spoor>.

inhoudelijke conclusies en het besluit van ACM heeft Arriva het economische recht om de gemelde diensten te exploiteren.

Open toegangvervoer kan voordelen brengen voor de reiziger, bijvoorbeeld als het leidt tot optimalisatie van diensten over de grenzen van de verschillende concessies of specifieke doelgroepen bedient. Deze kansen doen zich vooral voor wanneer open toegangvervoer aanvullend is op het vervoer onder een concessie. Ik volg de verdere stappen rondom dit initiatief – waarbij er kansen zijn om reizigers te laten profiteren van open toegangvervoer – dan ook met interesse.

Uiteraard geldt voor elke treindienst dat er capaciteit beschikbaar moet zijn op de infrastructuur. ProRail verdeelt op grond van de capaciteitsverdelingsregels onafhankelijk, non-discriminatoir en transparant de beschikbare capaciteit op het spoor. Omdat we nog vroeg in het proces staan, zijn over de te verkrijgen capaciteit voor de voorgenomen diensten van Arriva door ProRail nog geen uitspraken te doen. Het proces van capaciteitsverdeling vangt aan in voorjaar 2022 als alle aanvragen voor capaciteit bij ProRail zijn ingediend.

Het initiatief van Arriva is een eerste praktijkvoorbeeld van aanvullend vervoer in open toegang op het Hoofdrailnet. Dat geeft een kans om te leren hoe we reizigers laten profiteren van open toegang. Eerder is aan uw Kamer toegezegd om te onderzoeken welke mogelijkheden er zijn om open toegangvervoer te reguleren. Dit najaar zal ik u informeren over de voortgang. Daarnaast ontvangt u dit najaar ook de resultaten van de marktverkenning naar het internationale open toegangvervoer.

De Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat,
S.P.R.A. van Weyenberg