



Provinciale Staten

Clustercode MOB
Ons kenmerk DOC-00789800
Bijlage(n) 1

Uw kenmerk -
Maastricht 24 juni 2025
Verzonden 24 juni 2025

Onderwerp

Antwoord van Gedeputeerde Staten op schriftelijke vragen

Van het lid : Bloi
Fractie : VVD
Inzake : Maak Zuid-Limburg ook per spoor 'FLIX'ible!

Alvorens uw vragen te beantwoorden is het van belang om de context van de Europese spoorwegmarkt en -regelgeving te schetsen. De Europese Commissie streeft naar de totstandkoming van één open Europese spoorwegmarkt waar aanbieders van spoorvervoer zelfstandig kunnen toetreden en op basis van reizigersbehoeften eigen aanbod tot stand mogen brengen. (Europese) spoorwegregelgeving kent twee mogelijkheden om reizigersvervoer per trein te kunnen (en mogen) verrichten:

1. Via open toegang;
2. Via een verleende concessie.

Open toegang is de vanuit het streven van de Europese Commissie eerst gewenste wijze van het ordenen van de markt voor reizigersvervoer per trein. Vanuit het principe van open toegang mag elke partij die een spoorwegbedrijf is (voldoet aan de regelgeving daarvoor en over de benodigde vergunningen beschikt) vervoer op het spoor aanbieden, mits daar bij de betreffende spoorbeheerder(s) (in Nederland: ProRail) capaciteit voor is aangevraagd en verkregen. Treinen in open toegang worden op een vrije markt voor risico en rekening van de initiatiefnemer gereden. Initiatiefnemers besluiten zelf op welke verbindingen en met welk serviceniveau zij actief willen zijn. In die zin is treinvervoer onder open toegang vergelijkbaar met de diensten die door luchtvaartmaatschappijen worden aangeboden. Buiten de wet- en regelgeving over onder andere de toelating van treinen tot het spoor en de opleidingsvereisten voor het rijdend personeel is er geen invloed van een opdrachtgevende overheid op een treindienst in open toegang. FlixTrain is een spoorwegonderneming die -voor zo ver wij weten- alleen actief is op de spoorwegmarkt onder open toegang.



Treindiensten onder een concessie (zoals bijvoorbeeld de door Arriva in Limburg verzorgde treindiensten) komen tot stand nadat een Europese aanbesteding heeft plaatsgevonden. In deze mogelijkheid in de regelgeving is voorzien om ook op verbindingen waar de vrije markt niet tot (voldoende) aanbod van treinvervoer zou komen, reizigersvervoer per trein te borgen. Een opdrachtgevende overheid bepaalt het service- of voorzieningenniveau en vraagt via een Europese aanbesteding aan inschrijvers onder marktwerking een aanbieding. Aan treinvervoer onder een concessie mogen eisen worden gesteld en mag een exploitatiebijdrage worden verleend.

Open toegang-partijen mogen ook vervoer aanbieden dat binnen een concessie wordt uitgevoerd (en dus voorheen door die concessie werd 'beschermd'), mits het economisch evenwicht in de betreffende concessie(s) niet wordt verstoord. Bij een open toegang-treindienst die concurreert met een concessie-treindienst kan (in Nederland) de ACM een markttoets uitvoeren op de verstoring van het economisch evenwicht. Indien deze verstoring afwezig of beperkt is, mag de open toegang-treindienst in concurrentie met de concessie-treindienst worden uitgevoerd.

Vraag 1.

Is uw College op de hoogte van de recente Europese uitbreidingsplannen van FlixTrain?

Antwoord.

Ja, via de (vak)pers hebben wij kennis genomen van de plannen van FlixTrain.

Vraag 2.

In hoeverre acht uw College aansluiting van Limburg op een internationale hogesnelheidslijn van toegevoegde waarde voor het realiseren van provinciale ambities, zoals internationale bereikbaarheid, mobiliteitstransitie, vestigingsklimaat voor bedrijven en kennisinstellingen, zakelijk toerisme en economische ontwikkeling (bijv. Parkstad en Maastricht-Brightlands)?

Antwoord.

In het beleidskader 'Een bereikbaar en toegankelijk Limburg' hebben we de ambitie vastgelegd dat in 2027 sprake is van een verbeterde bereikbaarheid voor iedereen in Limburg, nationaal en internationaal (personen en goederen). De daarbij ontwikkelde indicator is 'Bereikbaarheid euregionale steden vanuit Limburg met openbaar vervoer in vergelijking met bereikbaarheid auto'. Het belang van internationale bereikbaarheid komt onder andere tot uitdrukking in de relatie met het beleidskader 'Werken aan een toekomstbestendige economie': het gewenste concurrerende vestigingsklimaat vraagt ook heldere doelen voor de bereikbaarheid omdat de Provincie daarin onderscheidend wil zijn ten opzichte van andere concurrerende regio's.

De ambitie ziet op een brede (inter)nationale bereikbaarheid van alle modaliteiten. De aansluiting op internationale hogesnelheidsverbindingen vindt onder andere in Aken en Luik plaats door middel van onze Drielandentrein en in Düsseldorf met de huidige RE 13 en in de toekomst met de treinverbinding Eindhoven – Venlo - Düsseldorf.

Vraag 3.

Deelt uw College de visie van de VVD-fractie dat samenwerking met een marktpartij als FlixTrain kan bijdragen aan het realiseren van deze ambities? Graag een gemotiveerd antwoord in het licht van de (internationale) positionering van Maastricht en Zuid-Limburg als innovatieve, toeristische en economische hotspot.

**Antwoord.**

Een partij als FlixTrain kan -op het domein waarop zij actief is- bijdragen aan het realiseren van de provinciale mobiliteitsambities. Vanuit marktordeningsprincipes voor treinvervoer moet het dan gaan om initiatieven die FlixTrain voor eigen risico en rekening tot stand zou willen brengen.

Een actieve samenwerking (het verlenen van een concessie) is niet mogelijk. Ons college is op grond van de Wet Personenvervoer 2000 bevoegd tot het verlenen van een concessie voor regionaal openbaar vervoer: busvervoer op het grondgebied van de Provincie Limburg en regionaal treinvervoer voor door de minister van I&W aangewezen treindiensten op en vanuit het grondgebied van de Provincie Limburg. Voor internationaal treinvervoer onder een concessie is -op Nederlands grondgebied- de minister van I&W bevoegd waarbij afspraken met aangrenzende bevoegde autoriteiten moeten worden gemaakt over de juridisch correcte inbedding van dat vervoer op basis van de aldaar van toepassing zijnde wet- en regelgeving.

Indien een vervoerder zoals FlixTrain of enige andere marktpartij voldoende marktpotentieel verwacht op een verbinding van, naar of via een bestemming in Limburg dan zijn wij daar in potentie voorstander van. Daarbij moet wel bedacht worden dat er in Limburg ook sprake is van volbelaste en overbelaste spoortrajecten (bijvoorbeeld Heerlen-Aken, Maaslijn) waardoor een toevoeging van een (internationale) treinverbinding tot verstoring en/of verslechtering van de kwaliteit van het regionale OV kan leiden. Daarnaast zullen open-access aanbieders zelf op basis van marktverkenningen bepalen waar en wanneer zij treindiensten willen exploiteren, maar ook waar en wanneer zij treindiensten beëindigen. Vanuit de aard van treinvervoer onder open toegang kan ons college of het Rijk hier geen continuïteit of zekerheid over geven.

Vraag 4.

Is er door de Provincie of euregionale partners (bijv. met Aken of NRW) eerder onderzoek gedaan naar het doortrekken van bestaande FlixTrain-verbindingen – zoals Aken–Berlijn – naar Heerlen en/of Maastricht? Zo ja, wat waren hiervan de uitkomsten? Zo nee, waarom is dit nog niet onderzocht?

Antwoord.

De Provincie heeft samen met binnen- en buitenlandse partners onder de vlag van Eurekarail veel studies verricht naar kansen, mogelijkheden en haalbaarheid van internationale aanhaking van Limburg aan de omliggende HSL-stations. Daaruit zijn dossiers zoals de intercityverbinding Eindhoven-Venlo-Düsseldorf en de Drielandentreinverbinding met de HSL-stations in Aken en Luik voortgekomen. Via deze “HSL-draaischijven” zijn goede verbindingen verder in Europa nu al mogelijk. Daarnaast zetten wij ons in voor de verbinding tussen Antwerpen en Weert. Uit onderzoek blijkt dat bij al deze verbindingen sprake is van een exploitatietekort. Dat is ook de reden dat deze verbindingen (met uitzondering van Antwerpen – Weert omdat dat een nog niet gerealiseerde verbinding betreft) niet onder open toegang tot stand komen en door middel van een concessie aan een vervoerder zijn gegund.

Wij zien geen verdere rol van ons college bij het tot stand brengen van Europese langeafstandsverbindingen of open toegang verbindingen.



Vraag 5.

Is uw College bereid om bij het Rijk te pleiten voor opname van een Limburgse FlixTrain- aansluiting in het Toekomstbeeld OV of andere relevante nationale of Europese investeringskaders?

Antwoord.

In het OV-toekomstbeeld en de nationale ontwikkelingen op het gebied van marktordening is oog voor treinvervoer via open toegang omdat treinvervoer onder open toegang altijd mogelijk is en moet zijn. Naar de aard van dit type treinvervoer kunnen opdrachtgevende overheden in beleids- of investeringskaders geen concrete verbindingen bepleiten of voorschrijven.

Vraag 6.

Is uw College bereid om, samen met de gemeenten Heerlen en Maastricht, te verkennen hoe Zuid-Limburg aangesloten kan worden op het Europese FlixTrain-netwerk? Denk hierbij aan verkennende gesprekken met FlixTrain, het Ministerie van IenW en relevante partners in Duitsland en België.

Antwoord.

De Eurekarail-studie is tot stand gekomen in samenwerking met verschillende binnen- en buitenlandse partners. Binnen de mogelijkheden die er zijn, is (Eindhoven – Venlo – Düsseldorf, Drielandentrein) of wordt mogelijk (Antwerpen – Weert) invulling gegeven aan internationale treinverbindingen. Gesprekken met een specifieke exploitant over open toegang-verbindingen zijn naar de aard van de beoogde marktordening op de Europese spoorwegmarkt niet wenselijk. Zie ook het antwoord op vraag 4 en 5.

Vraag 7.

Is uw College bereid om – in lijn met de provinciale opdrachtgeversrol richting Arriva – te verkennen hoe de regionale treinverbindingen in Limburg kunnen worden versterkt, zowel qua frequentie als internationale aansluiting, en hierover actief in gesprek te gaan met de vervoerder?

Antwoord.

In de ontwikkeloverleggen met Arriva wordt dit onderwerp al besproken. Daarbij merken wij op dat Arriva op de treindiensten Roermond-Maastricht en Sittard-Heerlen in de avonden hogere frequenties aanbiedt dan de vorige vervoerder, en dat Arriva in open access een nachttrein van Maastricht naar Schiphol heeft toegevoegd. Ten aanzien van verdere ontwikkelingen moet echter bedacht worden dat:

1. Arriva in Limburg openbaar vervoer aanbiedt op basis van een overeengekomen exploitatiebijdrage. Deze exploitatiebijdrage past binnen de door uw Staten vastgestelde middelen voor de exploitatie van openbaar vervoer. Uitbreiding van dat openbaar vervoer betekent dat uw Staten bereid moeten zijn om meer middelen voor de exploitatie van openbaar vervoer beschikbaar te stellen;
2. Versterking van de treindiensten alleen mag voor zo ver dat niet leidt tot een wezenlijke wijziging van de opdracht aan Arriva. Meerwerk op de huidige concessie is tot op zeker niveau geoorloofd, maar dat is niet ongelimiteerd toegestaan. Wanneer de opdracht aan Arriva wezenlijk wijzigt, moet een aanbesteding voor een nieuwe concessie plaatsvinden;
3. In de Concessie Limburg Arriva de ontwikkelfunctie en de opbrengstverantwoordelijkheid heeft. Dat betekent dat Arriva het initiatief heeft (en uiteindelijk besluit tot) aanpassingen van het aanbod en keuzes -vanuit haar opbrengstverantwoordelijkheid- beoordeelt op basis van een gewenste kosten-opbrengstenverhouding in de concessie.

**Vraag 8.**

Welke belemmeringen ziet uw College voor de uitbreidingsplannen van FlixTrain of soortgelijke marktinitiatieven binnen Limburg? Welke rol kan de Provincie Limburg spelen bij het wegnemen van eventuele belemmeringen?

Antwoord.

Zoals hierboven aangegeven is de marktordening van reizigersvervoer per trein bepalend voor de initiatieven die FlixTrain en andere vervoerders op het gebied van open toegang-diensten kunnen nemen. Deze marktordening volgt uit Europese regelgeving. Daarop heeft ons college geen invloed.

Voorts kan technische regelgeving omtrent voertuigen en personeel (vastgelegd in de eveneens Europese TSI's, de Technical Specifications on Interoperability) belemmerend werken. De TSI's zijn bedoeld om de verschillende nationale spoorwegsystemen op termijn te laten uitgroeien tot één systeem waarbij er geen technische belemmeringen meer zijn (verschil in nationale eisen aan treinen, verschil in infrastructuur) om spoorvervoer in Europa te verzorgen. Om dat mogelijk te maken is het noodzakelijk om te investeren in treinmaterieel dat onder verschillende nationale spoorsystemen kan rijden. Onze Drielandentrein is hier een voorbeeld van. De hoge kosten van dit materieel (in aanschaf en exploitatie) kunnen belemmerend werken op de totstandkoming van grensoverschrijdende verbindingen (waarbij reizigersaantallen gemiddeld gezien lager zijn dan op nationale verbindingen).

Tot slot is bij de beantwoording van vraag 3 al aangegeven dat ook beperkingen van de spoorcapaciteit in de praktijk belemmerend kan werken en/of kan leiden tot verslechtering van het bestaande regionale en grensoverschrijdende treinverkeer.

Gedeputeerde Staten van Limburg

voorzitter

secretaris

College van Gedeputeerde Staten van Limburg
Postbus 5700
6202 MA Maastricht

Maastricht, 3 juni 2025

Onderwerp: Maak Zuid-Limburg ook per spoor 'FLIX'ible!

Geacht College,

Op 27 mei jl. meldde het Duitse nieuwsblad *Der Spiegel* dat spoorwegonderneming FlixTrain investeert in 65 nieuwe hogesnelheidstreinen en inzet op een forse uitbreiding van haar Europese netwerk¹. Nadat het bedrijf eerder al Station Venlo opnam in haar netwerk, ziet de VVD-fractie – mede gelet op provinciale ambities op het gebied van mobiliteitstransitie, grensoverschrijdende samenwerking en internationale bereikbaarheid – in deze ontwikkeling een uitgelezen kans om ook Zuid-Limburg aan te sluiten op het internationale spoorverkeer.

Een dergelijke verbinding betekent een win-winsituatie voor de provincie en de bredere (eu)regio: internationale bereikbaarheid versterkt de economische slagkracht, stimuleert zakelijk toerisme en draagt bij aan het vestigingsklimaat. Zeker voor innovatieve hubs als Brightlands Maastricht Health Campus en Parkstad als economische kernregio. Daarnaast sluit dit aan bij de roep om duurzame mobiliteitsalternatieven én een betere spreiding van bezoekersstromen – die in weekenden en op piekdagen de binnenstad van Maastricht en andere toeristische kernen flink belasten. Zonder strategische investeringen in (regionaal en internationaal) OV dreigt de balans tussen bereikbaarheid, leefbaarheid en economische ontwikkeling onder druk te komen staan.

De Provincie heeft via haar concessierol en opdrachtlijnen richting vervoerders zoals Arriva directe invloed op het regionale aanbod van spoorvervoer. Een integrale benadering waarbij internationale ambities en regionale bereikbaarheid elkaar versterken, vraagt om actieve inzet van de Provincie – niet alleen richting het Rijk of marktpartijen, maar ook binnen de eigen bevoegdheden.

In dat kader heeft de VVD-fractie de volgende vragen aan het College van Gedeputeerde Staten:

1. Is uw College op de hoogte van de recente Europese uitbreidingsplannen van FlixTrain?
2. In hoeverre acht uw College aansluiting van Limburg op een internationale hogesnelheidslijn van toegevoegde waarde voor het realiseren van provinciale ambities, zoals internationale bereikbaarheid, mobiliteitstransitie, vestigingsklimaat voor bedrijven en kennisinstellingen, zakelijk toerisme en economische ontwikkeling (bijv. Parkstad en Maastricht-Brightlands)?
3. Deelt uw College de visie van de VVD-fractie dat samenwerking met een marktpartij als FlixTrain kan bijdragen aan het realiseren van deze ambities? Graag een gemotiveerd antwoord in het licht van de (internationale) positionering van Maastricht en Zuid-Limburg als innovatieve, toeristische en economische hotspot.

¹ <https://www.spiegel.de/wirtschaft/flixtrain-greift-die-deutsche-bahn-an-zuege-fuer-2-4-milliarden-euro-bestellt-a-ffcf970-b632-4a88-b2cb-9aeb6938720>

4. Is er door de Provincie of euregionale partners (bijv. met Aken of NRW) eerder onderzoek gedaan naar het doortrekken van bestaande FlixTrain-verbindingen – zoals Aken–Berlijn – naar Heerlen en/of Maastricht? Zo ja, wat waren hiervan de uitkomsten? Zo nee, waarom is dit nog niet onderzocht?
5. Is uw College bereid om bij het Rijk te pleiten voor opname van een Limburgse FlixTrain-aansluiting in het Toekomstbeeld OV of andere relevante nationale of Europese investeringskaders?
6. Is uw College bereid om, samen met de gemeenten Heerlen en Maastricht, te verkennen hoe Zuid-Limburg aangesloten kan worden op het Europese FlixTrain-netwerk? Denk hierbij aan verkennende gesprekken met FlixTrain, het Ministerie van IenW en relevante partners in Duitsland en België.
7. Is uw College bereid om – in lijn met de provinciale opdrachtgeversrol richting Arriva – te verkennen hoe de regionale treinverbindingen in Limburg kunnen worden versterkt, zowel qua frequentie als internationale aansluiting, en hierover actief in gesprek te gaan met de vervoerder?
8. Welke belemmeringen ziet uw College voor de uitbreidingsplannen van FlixTrain of soortgelijke marktinitiatieven binnen Limburg? Welke rol kan de Provincie Limburg spelen bij het wegnemen van eventuele belemmeringen?

In afwachting van uw reactie binnen de daarvoor gestelde termijn, verblijft, met vriendelijke groet,

Jacques Michel Bloi
Statenlid VVD