



Aan De Staatssecretaris,
Van c.c. de Minister
DG Mobiliteit, Directie OVS

nota

Kamerbrief voorstel marktordening internationale
treinverbindingen

TER BESLISSING

Datum

9 augustus 2022

Onze referentie

IENW/BSK-2022/186640

Opgesteld door

Bescherming persoonlijke levens

Bestuurskern

Bescherming persoonlijke lev

Beslistermijn

Gelijktijdig met PvE nieuwe
HRN-concessie

Bijlage(n)

6

Aanleiding

Onderdeel van het Programma van Eisen (PvE) van de nieuwe HRN-
vervoerconcessie is welke internationale verbindingen die NS nu uitvoert¹, u
opnieuw in de HRN-concessie opneemt of per 2025 aan de markt laat via 'open
toegang' danwel via een aparte concessie. Met open toegang bieden vervoerders
zonder concessie treindiensten aan voor eigen rekening en risico.

Op 14 juli jl. hebben wij met u gesproken over het advies over de marktordening
per verbinding (beslisnota bijlage 1). U heeft toen aangegeven daar over door te
willen praten voordat u tot een definitief voorstel aan de Kamer komt. Lopende onderhandelingen

In deze lange nota (het gaat echter om een belangrijk en ingewikkeld onderwerp)
schetsen wij

- 1) het afgewogen eindbeeld voor de marktordening waar we op uit willen komen
en
- 2) de onderhandelingsruimte richting de EC en de TK (in de toelichting).

Graag bespreken we met u op korte termijn deze nota en de bijgevoegde
concept-kamerbrief in een themasessie. Het voorstel in deze nota moet in
samenhang met de nota over het PvE gelezen worden. Beide nota's gaan over de
omvang van de concessie en zijn richting de EC communicerende vaten. De brief
over de internationale verbindingen gaat gelijktijdig uit met het PvE op of rond
15 september t.b.v. het CD Spoor over het PvE (27 september). Die datum (15/9)
is aan de Kamer toegezegd.² Op 15 september vindt ook het CD Internationaal
Spoor plaats waar het werkprogramma internationaal spoor op de agenda staat.

Met Financiën (aandeelhouder NS) wordt op korte termijn ambtelijk het gesprek
gevoerd (zonder stukken) om te peilen hoe zij tegen onderstaand voorstel
aankijken. De uitkomst delen we met u voorafgaand aan de voorgestelde
themasessie. Mocht daartoe aanleiding bestaan, dan moet voor versturing van de
brief het gesprek over uw voorstel met de minister van Financiën worden
gevoerd.

¹ IC Brussel, IC Berlijn, de hogesnelheidsverbindingen naar Brussel/Parijs/ Londen, de ICE naar Frankfurt(-Basel), de
nacht trein naar Wenen en de kortgrensoverschrijdende verbindingen Roosendaal-Antwerpen en Maastricht-Luik.

² In de Kamerbrief "Gevraagde informatie over internationaal personenvervoer per spoor" van 17 mei jl.

Geadviseerd besluit

1. in te stemmen met de geschetste inzet per verbinding;
2. Akkoord te gaan met de (concept-)Kamerbrief;
3. In te stemmen met een sessie op korte termijn om uw inzet en onderhandelingsruimte te bespreken;

Argumentatie

Hieronder wordt de redenering voor uw voorstel nader uiteengezet, waarbij rekening is gehouden met uw opmerkingen tijdens de vorige themasessie, de gesprekken van de EC en hetgeen aan de Kamer gemeld is. Vooraf schetsen we het (denk)kader.

Juridisch kader

- Hoewel open toegang qua marktordening het Europese uitgangspunt is, bent u niet verplicht treindiensten aan open toegang te laten.

Treindiensten die zonder compensatie niet of niet tegen de gewenste voorwaarden (frequentie, kwaliteit, zekerheid) tot stand komen, mogen in een concessie worden opgenomen. Daar worden wel voorwaarden aan gesteld:

- 1) in beleidsdocumenten moeten vooraf de beleidsdoelen zijn vastgesteld (= in marktordeningsbrief en beleidsvoornemen);
 - 2) het evenredigheidsbeginsel geldt (EC leest hierin een verplichting tot uitvoeren van een marktanalyse of diensten in de markt tot stand komen);
 - 3) winstgevende en verlieslatende diensten mogen samengevoegd worden **Internationale en diplomatieke belangen**
- Gegeven de kritische gesprekken met de EC en de bodemprocedure verwacht HBJZ dat u – ondanks de hierboven beschreven vrijheid - goed moet kunnen onderbouwen dat u bepaalde internationale verbindingen in de HRN-concessie onderbrengt. Dat geldt vooral voor de internationale verbindingen die weinig vervoerskundige samenhang hebben met het binnenlands vervoer over het HRN, en dan met name de hogesnelheidsverbindingen (HSL/ICE). Deze verbindingen rijden in een apart treinpad (los van binnenlandse dienstregeling) en nemen geen of beperkt binnenlandse reizigers mee.
 - Het uiterste moment voor uw keuze over de toevoeging van een verbinding aan het HRN is bij de gunning van de concessie eind 2023. Het PvE is bedoeld om de uitgangspunten en randvoorwaarden voor de nieuwe concessie weer te geven en daaronder valt ook het volume. Als u in het PvE aankondigt een verbinding uit het HRN te laten en u besluit later alsnog die verbinding toe te voegen, dan moet u dat volgens HBJZ goed kunnen onderbouwen (bv. doordat omdat er geen reële interesse is om diensten in open toegang aan te bieden). Door toevoeging maakt u de HRN-concessie groter en **Internationale en dip**
 - De Kamer zal mogelijk sterk benadrukken dat er een gebrek aan sturing is op diensten in open toegang, terwijl dat bij een concessie op het eerste gezicht wel het geval lijkt te zijn. De NS zal dit punt publiek zwaar aanzetten. In het geval van open toegang zijn de sturingsmogelijkheden op aanbod en reizigersaspecten (bv. toegankelijkheid en sociale veiligheid) inderdaad beperkt. Het gaat om een marktinitiatief. Een concessie voor de internationale verbindingen kent echter ook zijn sturings-beperkingen: u bent juridisch bevoegd tot aan de grens. Met een concessie kunt u derhalve alleen sturen op het Nederlandse deel van het traject. Voor het realiseren van internationale verbindingen bent u afhankelijk van de mogelijkheden en medewerking in de buurlanden en uiteraard van de buitenlandse vervoerders. Het concessie-instrument biedt in dit internationale segment dus minder sturingsmogelijkheden en ook geen zekerheid dat gewenste internationale verbindingen tot stand komen.

Datum

9 augustus 2022

Onze referentie

IENW/BSK-2022/186640

Uiterlijk bij

Bijlage(n)

6

Aan

Staatssecretaris

Van

DG Mobiliteit, Directie OVS

Communicatie richting de Kamer

- In de marktordeningsbrief (2020) heeft uw ambtsvoorganger aangegeven de internationale verbindingen, waaronder de diensten over de HSL-Zuid, te willen versterken door in deze groeiende markt meer ruimte te geven aan spoorvervoerders die diensten aanbieden op basis van open toegang. Met een marktverkenning, die in december 2021 aan de Kamer is gestuurd, is onderzocht in hoeverre het aannemelijk is dat verbindingen in open toegang tot stand komen. Met uitzondering van de kortgrensoverschrijdende verbindingen bleek het voor alle lange afstandverbindingen aannemelijk dat zij in meer of mindere mate ook in open toegang tot stand komen per 2025. Of die verbindingen ook daadwerkelijk in open toegang tot stand zullen komen, is afhankelijk van tal van factoren. Het gaat er onder meer om of een vervoerder voldoende investeringszekerheid heeft en een positieve business case verwacht, de beschikking heeft over multicourant materieel, of er treinpaden beschikbaar zijn op gunstige tijden en of medewerking nodig is en verkregen kan worden van vervoerders in andere landen. Er blijft dus sprake van onzekerheid over het uiteindelijke aanbod.
- In het beleidsvoornemen heeft u gezegd dat u internationale verbindingen in beginsel niet opneemt in de nieuwe concessie. Wel wilt u verschraving van het aanbod voorkomen en daarom wilt u in dat geval een verbinding alsnog via een separate concessie regelen of (al dan niet tijdelijk) alsnog in de HRN-concessie opnemen.
- Uw uitgangspunt is een aantrekkelijk aanbod voor de reiziger onder maatschappelijk gewenste voorwaarden t.a.v. aanbod en comfort. Tijdens het CD Spoor (9 juni jl.) heeft u dit uitgangspunt herhaald.
- Begin september stuurt u de Kamer een brief met het werkprogramma internationaal spoor. Daarin staat welke stappen u al neemt op de internationale verbindingen en kondigt u aan dat u komend jaar uw ambities op de internationale verbindingen verder gaat uitwerken. Het voorstel voor de marktordering is onderdeel van die stappen.

Voorstel en afweging

- Door – waar dat kan - meer ruimte te geven aan vervoerders om internationale verbindingen op basis van open toegang aan te bieden, kunnen vervoerders gestimuleerd worden om met nieuwe initiatieven te komen en bestaande verbindingen te verbeteren.
- Op basis van de marktverkenning, het advies van ProRail over de verwevenheid van de IC Brussel en IC Berlijn, en de aanvullende gesprekken van IenW met vervoerders, buurlanden en de consumentenorganisatie is de redenering en het advies als volgt:

- De IC Brussel in de HRN-concessie opnemen;
- De IC Berlijn in de middagspits (tussen 16 en 18 uur) richting Berlijn in de HRN-concessie opnemen. De IC Berlijn buiten middagspits richting Berlijn in open toegang;
- De hogesnelheidsverbindingen naar Brussel/Parijs, naar Londen en naar Frankfurt/Basel in open toegang;
- De pilot voor de nachttrein Wenen niet continueren onder de HRN-concessie en in open toegang tot stand laten komen, net als nachttreinen in het algemeen;
- De KGOV Roosendaal – Antwerpen opnemen in de HRN-concessie;
- DE KGOV Maastricht-Luik in overleg met de provincie Limburg en voor zover mogelijk per 2025 decentraliseren.

- U stelt de reiziger centraal en u wilt een aantrekkelijk internationaal aanbod bieden. U maakt per internationale verbinding een onderscheid tussen verschillende groepen reizigers om hun belang te borgen. Hieronder vindt u de redenering onder het advies.

Datum

9 augustus 2022

Onze referentie

IENW/BSK-2022/186640

Uiterlijk bij

Bijlage(n)

6

Aan

Staatssecretaris

Van

DG Mobiliteit, Directie OVS

- **Lopende onderhandelingen**

Datum

9 augustus 2022

Onze referentie

IENW/BSK-2022/186640

Uiterlijk bij**Criteriaum 1:****1. De internationale verbindingen die voor de binnenlandse reiziger van groot belang zijn, omdat de internationale trein ook een binnenlandse functie vervult, neemt u op in de HRN-concessie.**

- De IC Brussel, en de IC Berlijn in de middagspits richting Berlijn, hebben zo'n binnenlandse functie. De internationale verbinding is nodig om grote aantallen binnenlandse reizigers te vervoeren. Als de verbinding wegvalt of minder wordt, ontstaat er onmiddellijk een knelpunt voor de binnenlandse reizigers. Dit is anders voor de IC Berlijn buiten de middagspits (zie hieronder).
- Dit voorstel is conform het advies dat ProRail in opdracht van IenW heeft uitgevoerd met als vraag wat de verwevenheid van de IC Brussel en IC Berlijn met de binnenlandse dienstregeling betekent voor de reiziger bij de diverse marktordeningvormen (open toegang, separate concessie of HRN-concessie).
- Het is van belang dat erop gestuurd kan worden dat de IC Brussel en (deels) de IC Berlijn aangeboden worden voor de internationale én de binnenlandse reiziger. Daarom wordt u geadviseerd om deze verbindingen voor zover noodzakelijk op te nemen in de HRN-concessie. Op die manier borgt u voldoende aanbod voor de binnenlandse reiziger in een herkenbaar basisuurpatroon met zitplaatskans.
- De IC Berlijn wordt dan op de andere momenten (buiten de middagspits richting Berlijn) aan open toegang gelaten. Die treindiensten zijn niet noodzakelijk om grote groepen binnenlandse reiziger te vervoeren. Vanwege de beperkte capaciteit moet de IC Berlijn ook in open toegang in een binnenlands IC-pad gereden worden. Op basis van het minimum-bedieningsniveau krijgt de opentoevangvervoerder dan voorrang op het concessievervoer.

Bijlage(n)

6

Aan

Staatssecretaris

Van

DG Mobiliteit, Directie OVS

Criteriaum 2:**2. De internationale verbinding die voor de internationale reiziger van belang is (en niet (zozeer) voor de binnenlandse reiziger) en waar aannemelijk is dat sprake is van een (potentieel) positieve business case, laat u aan open toegang.**

- De marktverkenning concludeert dat het aannemelijk is dat de internationale verbindingen naar Brussel/Parijs, naar Londen en naar Frankfurt/Basel ook in open toegang tot stand komen. Op basis van een (vermoedelijk) positieve business case is de verwachting dat de huidige partijen Thalys, Eurostar en DB/ NS (ICE) hun diensten ook in open toegang gaan aanbieden.
- Opname in het HRN ligt niet voor de hand omdat deze verbindingen geen (of voor de ICE beperkt) binnenlandse functie hebben en omdat sprake is van een ander segment met zijn eigen karakteristieken (internationaal product, losliggend pad, reserveringsplicht, eigen materieelomloop) waarbij minder standaardisatie/ regulering en aansluiting op het bredere binnenlandse vervoerssysteem noodzakelijk is.
- De reiziger blijft vanaf 2025 naar verwachting (in eerste instantie) een goed aanbod behouden naar Brussel/Parijs. Thalys rijdt nu 14x per dag (waarvan 11x naar Parijs). Eurostar wil het aanbod naar Londen verder verhogen naar 4 mogelijk 5 x per dag omdat het air-rail potentieel aanzienlijk is op die corridor. Wel heeft Eurostar – sinds het één bedrijf is met Thalys – besloten om Brussel over te slaan. Daarmee heeft de reiziger die naar Brussel wil minder treinen om te kiezen (dat is nu al zo).
- Aandachtspunt is de verbinding met Frankfurt. De marktverkenning concludeert dat die ook in open toegang tot stand komt **Lopende onderhandelingen**

Lopende onderhandelingen

- Op het netwerk zijn voldoende hogesnelheidspaden beschikbaar richting zuiden en oosten. **Lopende onderhandelingen**
De ICE rijdt in NL over conventioneel spoor en is langzaam (140 km/u). Gedurende de komende concessieperiode (en ook daarna) wordt de infrastructuur niet sneller, en dus de verbinding ook niet.
- Open toegang geldt ook voor de nachttrein naar Wenen en nachttreinen in het algemeen. Afgelopen jaren zijn de nodige initiatieven uit de markt gekomen. De pilot voor de nachttrein naar Wenen onder de HRN-concessie kan worden gestopt (dit is al eerder gecommuniceerd).

criterium 3:

3. Voor de regionale reiziger die kort de grens over wil reizen is het vanuit maatschappelijk oogpunt wenselijk dat die verbindingen goed geborgd worden. Aangezien sprake is van een (te verwachten) negatieve business case, neemt u deze op in een concessie.

- Op basis van de marktverkenning is het aannemelijk dat de kortgrensoverschrijdende verbinding Roosendaal-Antwerpen en Maastricht-Luik niet tot stand komen in open toegang.
- Voor de verbinding Maastricht -Luik ligt in het kader van de drielandentrein opname in de regionale concessie van de provincie Limburg voor de hand (en anders ligt opname voor bepaalde periode de HRN-concessie voor de hand).

Belangrijkste onzekerheden, terugvalopties en financiële consequenties

Bij elke verbinding bestaan zowel onzekerheden door de verbinding aan open toegangvervoer te laten als door de verbinding in een concessie of in de HRN-concessie onder te brengen.

Voor open toegang is die onzekerheid ingegeven doordat het een marktinitiatief is. Bij een separate concessie komt dat door de lange looptijd van een aanbesteding, onzekerheid over het aanbestedingsresultaat en de daaraan verbonden kosten voor de overheid. Bij toevoeging van een verbinding aan de HRN-concessie is er juridische onzekerheid ingegeven door de wijze waarop de EC de PSO-verordening uitlegt en de gesprekken daarover. Per verbinding zijn de volgende onzekerheden en terugvalopties te identificeren waarbij ook financiële consequenties overwogen moeten worden:

IC Brussel

- Tijdens de Thalassatop in april jl. heeft u de afspraak gemaakt met uw Belgische collega Gilkinet om tot verbetering van de IC Brussel te komen en vervoerders te verzoeken te komen met voorstellen voor verbetering.
- Lopende onderhandelingen**

Datum

9 augustus 2022

Onze referentie

IENW/BSK-2022/186640

Uiterlijk bij

Bijlage(n)

6

Aan

Staatssecretaris

Van

DG Mobiliteit, Directie OVS

Lopende onderhandelingen

Datum

9 augustus 2022

Onze referentie

IENW/BSK-2022/186640

Uiterlijk bij**Bijlage(n)**

6

Aan

Staatssecretaris

Van

DG Mobiliteit, Directie OVS

IC Berlijn

- De IC Berlijn in de daluren en weekends aan open toegang laten (4/5 diensten per dag) kan betekenen dat verschraling optreedt als een vervoerder geen interesse heeft om die diensten aan te bieden. Lopende onderhandelingen

Ook kan een opentoeegangvervoerder besluiten stations over te slaan (dat is overigens niet onze inschatting – binnenlandse reizigers meenemen is commercieel interessant en het beschikbare infrapad is niet heel snel). Verschraling en overslaan van stations vormt mogelijk een probleem voor de regio. Tot slot is ook een risico dat de herkenbaarheid van het product minder wordt. Op basis van de marktverkenning is de verwachting dat NS en DB die diensten gaan aanbieden in open toegang.

- Lopende onderhandelingen

- Lopende onderhandelingen

- **Lopende onderhandelingen**

Datum

9 augustus 2022

Onze referentie

IENW/BSK-2022/186640

Uiterlijk bij

Bijlage(n)

6

Aan

Staatssecretaris

Van

DG Mobiliteit, Directie OVS

Hogesnelheidstrein naar Frankfurt/Basel

- Los van criterium 2 (zie hierboven) zijn er aanvullende nieuwe overwegingen die u dient te betrekken in uw besluit op de verbinding naar Frankfurt. Het risico is namelijk zeker aanwezig dat in open toegang een verschraling optreedt ten aanzien van het huidige ICE-aanbod voor de reiziger.

Overweging 1:

- Berenschot verwacht op basis van haar marktverkenning dat NS en DB deze verbinding ook in open toegang blijven aanbieden (verbinding is naar verwachting over het geheel licht winstgevend). Uit de indicatieve buca uit de marktverkenning blijkt dat zonder binnenlands medegebruik (aan beide kanten van de grens) de buca zwaar verlieslatend is en dat dit komt door het relatief dure ICE-materieel dat maar op een beperkt deel van de route wordt benut (Keulen-Frankfurt). Inzet van ander materieel leidt tot een aanzienlijk positievere businesscase.

- **Lopende onderhandelingen**

- **Lopende onderhandelingen**

DB biedt

internationaal aanbod aan naar verschillende Europese verbindingen voor eigen rekening (ook naar België). **Lopende onderhandelingen**

- **Lopende onderhandelingen** het verdienvermogen in snelle infra waardoor hogere ticketprijzen kunnen worden gevraagd (=substitutie luchtvaart). In NL is de infra op Amsterdam- Arnhem - Duitse grens langzaam (140 km p/u); versnelling is pas op langere termijn. De ticketprijs kan daardoor niet omhoog.

- **Lopende onderhandelingen**

Overweging 2:

- Strategisch is in het kader van air/rail substitutie van belang dat de reiziger zonder overstap zijn bestemming in Centraal Europa kan bereiken. Dat zou met ICE materieel kunnen (over HSL-netwerk van Duitsland), maar kan ook met materieel dat 200 à 230 km/u gaat.

- **Vertrouwelijk verstrekte bedrijfsinformatie**

- Indien deze verbinding in open toegang met (goedkoper) multicourant IC materieel gereden zou worden, moet de reiziger mogelijk overstappen op Duisburg/Keulen. Gecheckt wordt nog of het inderdaad zo is dat over het

HSL-netwerk van Duitsland (Keulen- Frankfurt) ook met langzamer dan ICE- materieel (300 km/u) gereden mag worden. Financieel is dat veel gunstiger voor de buca.

Datum

9 augustus 2022

Onze referentie

IENW/BSK-2022/186640

Uiterlijk bij

Bijlage(n)

6

Aan

Staatssecretaris

Van

DG Mobiliteit, Directie OVS

- Advies is om de verbinding met Frankfurt toch aan open toegang te laten, in overeenstemming met de Berenschot conclusies. **Lopende onderhandelingen**

Terugvalopties en risico's:

- **Lopende onderhandelingen**

Lopende onderhandelingen

Datum

9 augustus 2022

Onze referentie

IENW/BSK-2022/186640

Uiterlijk bij

Hogesnelheidstrein naar Brussel/Parijs/Londen

- **Lopende onderhandelingen**

Bijlage(n)

6

Aan

Staatssecretaris

Van

DG Mobiliteit, Directie OVS

Afweging en samenhang met air-rail doelen en substitutie vliegtuig-trein

- IenW heeft zich gecommitteerd om de positie van de internationale trein als aantrekkelijk alternatief voor de luchtvaart tot 800 km verder te verbeteren. Met o.a. de Actieagenda Trein-Luchtvaart is de focus gelegd op 6 prioritaire bestemmingen Brussel, Parijs, Londen, Düsseldorf, Frankfurt en Berlijn. Het betreft vooral het creëren van de juiste randvoorwaarden op de infra, met ticketing in gezamenlijkheid met buurlanden en buitenlandse partners.
- Het bieden van vastigheid en voorspelbaarheid aan de reiziger zijn belangrijke uitgangspunten om de trein tot een aantrekkelijk alternatief te maken. Zoals gezegd kan op een open toegangvervoerder beperkt gestuurd worden, maar biedt het wel kansen voor vervoerders om hun diensten te gaan aanbieden. Met een concessie kunnen afspraken gemaakt worden over bediening en frequenties en actief gestuurd worden op verbindingen die kansrijk zijn voor de substitutie vliegtuig-trein. Maar die afspraken moeten altijd samen met buurlanden en vaak met buitenlandse partners gemaakt worden. Zo is in Duitsland sprake van een opentoeegangregime op de lange afstanden en kunnen buitenlandse vervoerders gedurende de concessie andere afwegingen maken over bediening. Ook een concessie kan geen zekerheid, vastigheid en voorspelbaarheid garanderen op deze verbindingen. Bovendien sluit een concessie de markt enigszins af; de ruimte voor een concurrerende dienst van een open toegangvervoerder is dan beperkt omdat de concessiedienst voorrang heeft en capaciteit beperkt is op het Nederlandse spoor.
- Voor de zuidelijke corridor is te zien dat Eurostar richting Amsterdam al extra treinen aanbiedt in open toegang. Thalys heeft daarnaast een overeenkomst met KLM om op termijn 6 vluchten naar Parijs over te nemen. Richting het oosten ligt de nadruk centraal op de aanhaking op het Duitse ICE-netwerk (in Ruhrgebied) waar verschillende producten in kunnen voorzien. Met de huidige reizigersaantallen en de IMA-prognoses lijkt ook hier groei mogelijk, juist ook

in open toegang. Dat is waar te nemen met de nachttreinen die nu/binnenkort in open toegang gaan rijden.

Datum
9 augustus 2022

Onze referentie
IENW/BSK-2022/186640

Uiterlijk bij

Financieel kader

- **Financiële en economische belangen van de staat**

Bijlage(n)
6

Aan
Staatssecretaris

Van
DG Mobiliteit, Directie OVS



Financiële en economische belangen van de staat

[Redacted content]


Datum
9 augustus 2022
Onze referentie
IENW/BSK-2022/186640
Uiterlijk bij

Bijlage(n)
6
Aan
Staatssecretaris
Van
DG Mobiliteit, Directie OVS

Krachtenveld en onderhandelingsruimte

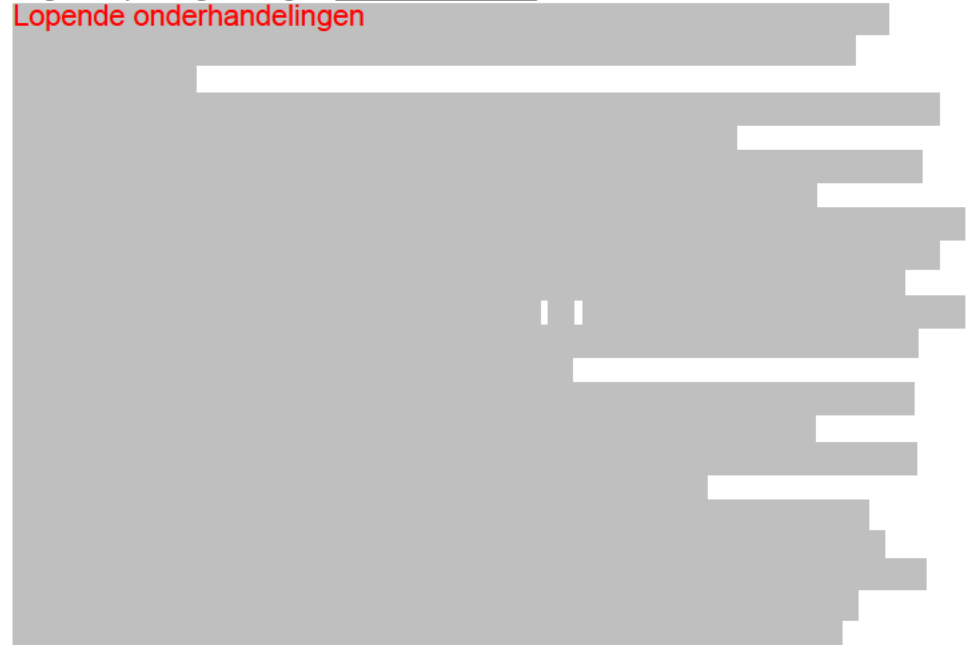
- **Lopende onderhandelingen**
- [Redacted content]

Lopende onderhandelingen

- NS pleit via een position paper (bijlage 2) voor een 'aantrekkelijk (basis)aanbod onder maatschappelijk gewenste voorwaarden'. Het basisaanbod van NS zijn alle huidige verbindingen en frequenties, met een aanpassing voor Thalys (eens per 2 uur i.p.v. per uur). NS zegt ambitieus te zijn (verdubbeling reizigers in 2030 t.o.v. 2018). Randvoorwaardelijk daarvoor is zekerheid door een gecontracteerd basisaanbod in de concessie. Met concessiesturing kan volgens NS een afgewogen en consistent aanbod in de markt worden gezet. In de concept-kamerbrief schrijft u dat op open toegang inderdaad weinig sturing mogelijk is, maar tegelijkertijd dat ook concessiesturing zijn beperkingen heeft. Voor het CD Spoor (27 september) zorgen wij voor een goede redeneerlijn en antwoorden op het position paper.
- FMN en AllRail/ FlixTrain geven in reactie op de consultatie van het PVE van de nieuwe concessie aan dat zij uitgaan van open toegang op de internationale verbindingen. **Lopende onderhandelingen**
- **Lopende onderhandelingen**

- Een tweede onderbouwing van het voorstel op de IC Brussel en IC Berlijn is het advies van ProRail dat de verwevenheid met de binnenlandse functie aanzienlijk is. Open toegang kan dan zorgen voor een verslechtering van het binnenlandse aanbod. ProRail adviseert die verbindingen grotendeels in de HRN-concessie onder te brengen.

Informatie die niet openbaar gemaakt kan worden

De volgende passages mogen **NIET openbaar** worden:

- **Lopende onderhandelingen**


Datum

9 augustus 2022

Onze referentie

IENW/BSK-2022/186640

Uiterlijk bij

Bijlage(n)

6

Aan

Staatssecretaris

Van

DG Mobiliteit, Directie OVS

- Lopende onderhandelingen

Datum

9 augustus 2022

Onze referentie

IENW/BSK-2022/186640

Uiterlijk bij

Bescherming persoonlijke levenssfeer

Directie Openbaar Vervoer en Spoor

Tabel 1 - Voorstel, onderhandelingsruimte en posities

Verbinding	Voorstel (parallel aan PvE)	Onderhandelingsruimte	Posities
Amsterdam - Brussel/ Parijs	Open toegang	Lopende onderhandelingen	NS: 1x per 2 uur in HRN, rest open toegang FMN/Allrail: open toegang
Amsterdam - Londen	Open toegang	Lopende onderhandelingen	NS: 2x per dag in HRN, rest open toegang FMN/Allrail: open toegang
Amsterdam - Frankfurt (- Basel)	Open toegang	Lopende onderhandelingen	NS: 7x per dag in HRN FMN/Allrail: open toegang
Amsterdam - Brussel	HRN-concessie	Lopende onderhandelingen	NS: HRN-concessie AllRail: open toegang
Amsterdam - Berlijn	In HRN in middagspits, OT in daluren en weekenden	Lopende onderhandelingen	NS: HRN-concessie FMN/AllRail: open toegang
Roosendaal - Antwerpen	HRN-concessie	Lopende onderhandeling	NS: HRN-concessie FMN: aanbesteden in separate concessie
Maastricht - Luik	Decentraliseren per 2025, indien mogelijk en in overleg met Limburg	Lopende onderhandelingen	NS: HRN-concessie FMN: regionale concessie AllRail: open toegang
Amsterdam - Wenen	Open toegang	Lopende onderhandelingen	NS: HRN-concessie FMN/AllRail: open toegang

Bijlage(n)

6

Aan

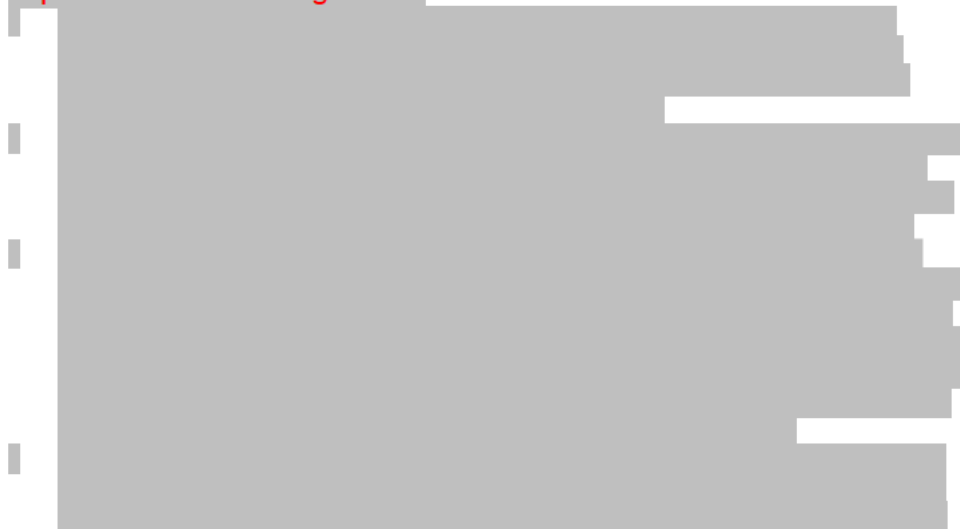
Staatssecretaris

Van

DG Mobiliteit, Directie OVS

Toelichting – Onderhandelingsruimte per verbinding

Lopende onderhandelingen



Lopende onderhandelingen

[Redacted text block]

Datum
9 augustus 2022
Onze referentie
IENW/BSK-2022/186640
Uiterlijk bij

Bijlage(n)
6

Aan
Staatssecretaris

Van
DG Mobiliteit, Directie OVS

[Redacted text block]

[Redacted text block]

Lopende onderhandelingen

[Redacted content]

[Redacted content]

Datum

9 augustus 2022

Onze referentie

IENW/BSK-2022/186640

Uiterlijk bij

Bijlage(n)

6

Aan

Staatssecretaris

Van

DG Mobiliteit, Directie OVS



TER BESLISSING

Datum

30 juni 2022

Onze referentie

IENW/BSK-2022/119781

Opgesteld door

Bescherming persoonlijke levenssfeer

Bestuurskern

Bescherming persoonlijke levenssfeer

Beslistermijn

Voor zomerreces

Bijlage(n)

11

Aan Staatssecretaris
cc Minister
Van DG Mobiliteit, directie OVS

nota

Voorstel voor marktordening internationale
treinverbindingen per 2025

Aanleiding

Voor het Programma van Eisen (PvE) van de nieuwe HRN-vervoerconcessie dient u een besluit te nemen welke internationale verbindingen die NS nu uitvoert¹, opnieuw in de HRN-concessie komen of per 2025 aan de markt worden gelaten in 'open toegang' of via een aparte concessie. Met open toegang bieden vervoerders zonder concessie treindiensten aan voor eigen rekening en risico. In maart heeft u ingestemd met de beslisnota met de eerste voorlopige contouren per verbinding (bijlage 1). In deze nota wordt u per verbinding een advies voorgelegd.

Geadviseerd besluit

1. Instemmen met het advies per internationale verbinding als inzet;
2. Instemmen om uw voorstel voor de internationale verbindingen per separate brief in september aan de TK te sturen gelijktijdig met het PvE nieuwe HRN-concessie. Die concept-brief ontvangt u eind augustus.
3. Instemmen met een themasessie voor het zomerreces om het advies toe te lichten en met u van gedachten te wisselen. Aan de hand daarvan kan de onderbouwing van de adviezen verder verfijnd dan wel aanpast worden.

Kernpunten

Kader voor advisering internationale verbindingen per 2025

- Op basis van Europese regelgeving is de richting meer marktopening en concurrentie op de spoormarkt. Voor een lidstaat blijft het mogelijk om een concessie (openbare dienstcontract/PSO) te gunnen als zij dat vanuit publiek belang wenselijk vindt en de treindiensten anders niet, of niet in die mate, tot stand komen. Voorwaarde is dat de lidstaat in beleidsdocumenten heeft toegelicht wat het vanuit publiek belang dan wenselijk acht. In eerdere Kamerbrieven is door uw voorganger de ambitie geuit dat de internationale verbindingen die NS nu uitvoert vanaf 2025 in stand moeten blijven met de huidige frequenties en kwaliteit.
- Aan de Kamer is in brieven gecommuniceerd dat het uitgangspunt bij de marktordening een voor de reiziger aantrekkelijk aanbod van internationale verbindingen is, onder maatschappelijk gewenste voorwaarden ten aanzien van aanbod en comfort. Dat heeft u tijdens het CD Spoor (9 juni jl.) herhaald en daarbij aangegeven dat u de mogelijkheid open houdt om verbindingen die niet onder de maatschappelijk gewenste omstandigheden tot stand komen, in aanvullende concessies toch mogelijk te maken, waaronder de HRN-concessie.

¹ IC Brussel, IC Berlijn, de hogesnelheidsverbindingen naar Brussel/Parijs/ Londen, de ICE naar Frankfurt(-Basel), de nachttrein naar Wenen en de kortgrensoverschrijdende verbindingen Roosendaal-Antwerpen en Maastricht-Luik.

- Bij het opstellen van de adviezen per verbinding is de volgende afweging gemaakt: 1). Is er sprake van verwevenheid van de internationale verbinding met de binnenlandse dienstregeling? Zo ja, levert opentoegevoer een evengoed product op voor de binnenlandse en de internationale reiziger? Als het antwoord daarop nee is, dan is opname in de HRN-concessie wenselijk, zodat zowel de binnenlandse als de internationale functie gegarandeerd kan worden. 2). Als geen sprake is van verwevenheid en een internationale verbinding wordt aangeboden in een losliggend pad, is dan sprake van een (potentieel) winstgevende verbinding? Indien er voldoende onderbouwing is dat een verbinding verlieslatend is, dan ligt opname in een concessie voor de hand. Winstgevende verbindingen uit de HRN-concessie halen, leidt naar verwachting tot een lagere HRN-concessieprijs.
- Om te onderzoeken in hoeverre de huidige internationale verbindingen van NS ook in open toegang tot stand komen, heeft onderzoeksbureau Berenschot een marktverkenning uitgevoerd. Dat rapport is eind 2021 aan de Kamer gestuurd. De marktverkenning biedt een belangrijke onderbouwing van uw voorstel. Aanvullend is aan ProRail advies gevraagd over de verwevenheid van de IC Brussel en IC Berlijn met de binnenlandse dienstregeling en consequenties als een internationale verbinding aan open toegang wordt gelaten (concept eindadvies bijlage 7). Ook heeft IenW gesprekken gevoerd met de belangrijkste stakeholders (m.n. vervoerders en buurlanden) om hun reactie te krijgen op de conclusies van de marktverkenning en een beeld te krijgen van de 'hardheid' van ons advies. Per advies vindt u in bijlage 6 een uitgebreide onderbouwing.
- **Internationale en diplomatieke belangen**

Datum
30 juni 2022

Onze referentie
IENW/BSK-2022/119781

Bijlage(n)
11

Aan
De Staatssecretaris

Van
DG Mobiliteit, directie OVS

Advies per internationale verbinding

1. De IC Brussel opnemen in de HRN-concessie;
2. De IC Berlijn gedurende de spits opnemen in de HRN-concessie, en experimenteren met open toegang in de daluren en weekenden;
3. De HSL-diensten naar Parijs en Londen in open toegang;
4. De ICE naar Frankfurt/Basel in open toegang;
5. KGOV naar Antwerpen opnemen onder de HRN-concessie, KGOV naar Luik onderbrengen in een regionale concessie;
6. Nachttreinen Wenen en aanvullend aanbod in open toegang.

In bijlage 6 treft u een onderbouwing van dit advies per verbinding.

Verwachte reactie Tweede Kamer en uw mogelijke inzet

- Uw keuze voor de marktordening op de internationale verbindingen moet de TK voldoende comfort geven dat de internationale verbindingen met enige zekerheid in stand blijven (met voldoende sturingsmogelijkheden). Daarmee zal een keuze voor de onderbrenging van de IC Brussel en KGOV in de HRN-concessie naar verwachting op voldoende instemming van de TK kunnen rekenen. De IC Berlijn gedeeltelijk in open toegang en een keuze om de

verbindingen naar Parijs, Londen en Frankfurt aan open toegang te laten, zal leiden tot vragen over 1) de mate van sturing (op bestemming en frequentie), 2) de strategische positie van NS op de Europese spoormarkt en 3) het wegvloeien van opbrengsten naar het buitenland. NS zal naar verwachting maximaal lobbyen in de TK om in ieder geval een basisaanbod onder de HRN-concessie te mogen bieden op die verbindingen (huidige orderingsconstructie).

- Op de HSL-verbindingen gaat het om goed lopende treinproducten in een groeiende markt. **Lopende onderhandelingen**
[redacted] Voor de ICE is het beeld o.b.v. de marktverkenning dat DB ook geïnteresseerd is deze verbinding in stand te houden, ook onder open toegang. **Lopende onderhandelingen**
[redacted] Algemeen biedt open toegang ruimte en flexibiliteit en daagt het vervoerders uit om aan te sluiten bij veranderende behoeften van de reiziger. Een concessie is veel statischer en legt een verwachte behoefte van de reiziger voor jaren vast.
- Een eerste reactie op mogelijke vragen uit de TK kan zijn:
 1. Sturing op internationale treindiensten is altijd beperkt tot NL. Er blijft afhankelijkheid van het buitenland en de partners daar. NL heeft bijv. geen invloed op de capaciteitsverdeling in België (gunstige paden) of de bereidheid van Thalys, Eurostar of DB om met NS een treindienst aan te bieden.
 2. Europa heeft gekozen voor meer marktopening. U kunt daar niet omheen, maar uw uitgangspunt is wel behoud van een goed product voor de reiziger. **Lopende onderhandelingen**

3. **Lopende onderhandelingen** bij open toegang opbrengsten wegvloeien naar het buitenland. **Lopende onderhandelingen**
[redacted] NS heeft IenW geen inzicht gegeven in de exacte cijfers. **Lopende onderhandelingen**
[redacted]

Verwachte reactie Europese Commissie en uw mogelijke inzet

- **Internationale en diplomatieke belangen**
[redacted]
- **Internationale en diplomatieke belangen**
[redacted]

Onderhandelingsruimte en terugvalopties

Lopende onderhandelingen
[redacted]

Datum

30 juni 2022

Onze referentie

IENW/BSK-2022/119781

Bijlage(n)

11

Aan

De Staatssecretaris

Van

DG Mobiliteit, directie OVS

Bijlagen

Volgnr	Naam	Informatie
1	Beslisnota eerste voorlopige contouren per verbinding	11 maart 2022 (RZM 2022/16256)
2	Samenvatting conclusies rapport Marktverkenning	
3	Kamerbrief (oplegbrief) rapport Marktverkenning	24 december 2021
4	Rapport Marktverkenning internationale verbindingen in open toegang (Berenschot)	20 december 2021
5	Inbreng van vervoerders op marktverkenning (<i>Vertrouwelijk rapport</i>)	10 februari 2021
6	Onderbouwing van advies per verbinding	
7	Advies ProRail IC Brussel en IC Berlijn	Finaal concept
8	Overzicht met inzet en mogelijke onderhandelingsruimte richting EC, TK en NS.	
9	Gesprekkenlijst stakeholders IenW	
10	Kaartje internationale treinverbindingen van/naar NL	

Datum

30 juni 2022

Onze referentie

IENW/BSK-2022/119781

Bijlage(n)

11

Aan

De Staatssecretaris

Van

DG Mobiliteit, directie OVS

Informatie die niet openbaargemaakt kan worden

Informatie die NIET OPENBAAR mag worden zijn de posities van en inzet jegens stakeholders (o.a. Europese Commissie, NS, buurlanden) mag niet openbaar gemaakt worden. Dat betekent voor deze nota:

Lopende onderhandelingen

Tevens mag niet openbaar worden

- Bijlage 5 (vertrouwelijk rapport),
- bijlage 6 (wat betreft posities van stakeholders en inzet richting stakeholders),
- bijlage 7 (betreft concept, het finale rapport kan openbaar worden) en
- bijlage 8 (positie stakeholders en onderhandelingsruimte) ook niet.



Aan
Van

Staatssecretaris
DG Mobiliteit - Directie Openbaar Vervoer en Spoor

nota

Marktverkenning internationale verbindingen per spoor
van keuze voor marktordening van huidige internationale
verbindingen HRN-concessie per 2025

TER BESLISSING

Datum

11 maart 2022

Onze referentie

IENW/BSK-2022/46513

Opgesteld door

Bescherming persoonlijke levenssfeer

Bijlage(n)

2

In het voornemen over de marktordening op het spoor na 2024 (Kamerbrief van juni 2020) heeft uw voorganger Van Veldhoven aangegeven kansen te zien om het internationale personenvervoer per spoor door vervoerders in open toegang te laten uitvoeren. Open toegang betekent dat een treindienst aan de markt wordt gelaten en dat vervoerders treindiensten zonder concessie van de overheid en voor eigen rekening en risico aanbieden.

Om die kansen te onderzoeken heeft onderzoeksbureau Berenschot een marktverkenning uitgevoerd. De marktverkenning maakt inzichtelijk hoe aannemelijk het is dat de huidige internationale verbindingen die NS in de HRN-concessie uitvoert per 2025 in open toegang tot stand komen. Dan loopt de HRN-concessie af. Het betreft IC Brussel/ IC Berlijn/ HSL/ICE naar Brussel/Parijs/ Londen/Frankfurt(-Basel) en de kortgrensoverschrijdende verbindingen Roosendaal-Antwerpen en Maastricht-Luik (zie kaartje onderaan deze nota). De resultaten van de marktverkenning zijn op 24 december 2021 aan de Kamer gestuurd. Uw voorganger heeft besluitvorming over de internationale verbindingen aan u gelaten.

In de eerste helft van mei dient u een principebesluit te nemen over deze verbindingen. U besluit dan per internationale verbinding of u deze vanaf 2025 aan open toegangvervoerders laat, daarvoor een separate vervoerconcessie in de markt zet of dat u de verbinding onder de nieuwe HRN-concessie brengt. Uw besluit valt gelijktijdig met het besluit over de consultatieversie van het programma van eisen (PvE) voor de nieuwe HRN-concessie. Beide besluiten moeten met elkaar in verband worden gezien. In die versie moet duidelijk zijn welke omvang (totaal aantal treindiensten en frequenties) u voorziet voor de HRN-concessie en of en zo ja, welke internationale verbindingen daar deel van uit maken.

Deze nota informeert u over de resultaten van de marktverkenning. Op basis van de marktverkenning werken wij de komende twee maanden nog verdere beslisinformatie uit zodat u tijdig een besluit kunt nemen. Ook schetsen wij de eerste contouren waar wij aan denken per verbinding.

Geadviseerd besluit

Graag vragen we uw instemming met:

- het voorlopige advies per verbinding en
- uw mandaat om daarover op korte termijn het gesprek te voeren met 1) de buurlanden, 2) vervoerders, waaronder NS, Thalys, Eurostar en DB, over hun ambities en hoe zij staan tegenover het aanbieden van hun diensten in open

toegang per 2025. Deze gesprekken zijn ter voorbereiding op het besluit over de internationale verbindingen en de vaststelling van het concept-PvE.

Kernpunten

Resultaten van de marktverkenning

In de marktverkenning wordt beantwoord hoe aannemelijk het is dat de huidige internationale verbindingen uit de HRN-concessie in 2025 in open toegang tot stand komen, onder welke voorwaarden dit gebeurt en welk aanvullend of alternatief aanbod te verwachten is. Berenschot concludeert per segment:

- Aannemelijk is dat de **HSL-verbindingen** naar Parijs en Londen en de **ICE-verbinding** naar Frankfurt (-Basel) in 2025 ook in open toegang in stand blijven in (minimaal) gelijkblijvende frequenties. Voor NS en haar partners zijn het aantrekkelijke/winstgevende treindiensten of partijen zijn (financieel) gecommitteerd aan deze (groeiende) markt bestaat.
- Aannemelijk is ook dat de internationale **IC-verbindingen** naar Brussel en Berlijn door NS (en haar partners) in open toegang zullen worden uitgevoerd op basis van de huidige frequenties. Belangrijk aandachtspunt is de samenhang en vervlechting met de binnenlandse dienstregeling. Ook veel binnenlandse reizigers maken gebruik van deze IC's. Door de internationale IC's onderdeel te maken van de HRN-concessie is optimalisatie van diensten mogelijk geweest. Als de internationale IC's in open toegang gaan rijden dan bestaat het risico dat de kwaliteit (aanbod, punctualiteit, zitplaatskans etc.) van de internationale treinen minder goed tot stand komt. Ook heeft dit mogelijk negatieve gevolgen voor het binnenlandse aanbod.
- Er wordt geen aanbod in open toegang verwacht voor de twee **kort grensoverschrijdende verbindingen (KGOV)** in de HRN-concessie vanwege het structureel verlieslatende karakter van deze lijnen. Het betreft Maastricht-Luik en Roosendaal-Antwerpen.
- Voor de **nachttreinen** verwacht Berenschot dat de markt in de huidige situatie relatief beperkt blijft vanwege specifiek voor de nachttrein geldende operationele uitdagingen. Wel kan de nachttrein een aantrekkelijke nichemarkt bedienen met de groeiende aandacht voor duurzaam reizen.
- Het is niet aannemelijk dat er op de korte termijn een groot **aanvullend aanbod** (aan verbindingen en frequenties) door nieuwe toetreders tot stand komt. Hieraan liggen verschillende knelpunten ten grondslag (waaronder het gebrek aan beschikbaar materieel, beperkingen aan de infrastructuur en de toegang tot operationele faciliteiten) evenals een sterke positie van bestaande vervoerders op de internationale verbindingen.
- Het is niet aannemelijk dat er op korte termijn op grote schaal nieuwe **langeafstands-verbindingen (> 700 km)** van en naar Nederland tot stand komen. Door Covid-19 pandemie geven vrijwel alle vervoerders aan zich vooralsnog te focussen op het herstel van hun kernverbindingen en/of het ontwikkelen van aanvullend aanbod op de meeste kansrijke (middellange afstand) routes. Ook de grote financiële uitdagingen (hoge infrastructuurkosten en lage gemiddelde opbrengst over lange afstanden) spelen een rol.
- Berenschot heeft **randvoorwaarden en aandachtspunten** in kaart gebracht die kunnen worden geadresseerd om de drempels en risico's rondom het aanbieden van (aanvullende) grensoverschrijdende verbindingen in open toegang (deels op termijn) te verlagen en zo deze markt te stimuleren.

Ingezette proces voor het uitwerken van een advies per verbinding

Op basis van de marktverkenning hebben we de afgelopen maanden gewerkt aan verdere beslisinformatie ten behoeve van uw besluit in mei. Daarbij werken we vanuit het uitgangspunt dat daar waar verbindingen in 2025 naar verwachting in open toegang tot stand zullen komen (of blijven) en de reiziger er een (even)goed treinproduct mee krijgt, het advies zal zijn voor open toegang te kiezen. Daarbij

Datum

11 maart 2022

Aan

Staatssecretaris

Van

DG Mobiliteit - Directie
Openbaar Vervoer en Spoor

houden we ook rekening met de beweging van Europa richting meer marktopening en concurrentie op de spoormarkt. Door het Europese Vierde Spoorwegpakket is open toegang voor internationaal én binnenlands personenvervoer een feit. Het blijft wel mogelijk om een concessie (PSO-contract) aan te besteden, mits een bevoegde overheidsinstantie dat vanuit publiek belang wenselijk vindt en de treindiensten niet of niet in die mate tot stand komen zonder behulp van een concessie.

Datum
11 maart 2022

Aan
Staatssecretaris

Van
DG Mobiliteit - Directie
Openbaar Vervoer en Spoor

Per verbinding werken we in de periode tot mei verdere beslisinformatie uit op basis van de volgende invalshoeken:

1. **Uitwerking verwevenheid internationale IC-verbindingen:** ProRail is gevraagd in kaart te brengen welke gevolgen het aan open toegang laten van de IC's heeft op de verwevenheid. Mogelijk levert dat een slechter binnenlands en/of internationaal reizigersproduct op waardoor het niet logisch is die verbindingen uit de HRN-concessie te halen. Een definitief advies wordt eind maart verwacht.
2. **Gesprekken:** Op korte termijn willen wij gesprekken voeren met de buurlanden (Duitsland en België – eventueel aangevuld met Frankrijk) over hun ambities voor de internationale verbindingen en waar we samen kunnen optrekken. Ook willen we spreken met vervoerders over hun ambities en concrete plannen, in het bijzonder wat betreft de huidige vervoerders. Ook met het ministerie van Financiën (aandeelhouder van NS) en de provincies moeten gesprekken gevoerd worden.
3. **Juridisch kader:** we werken uit wat moet worden opgenomen in het PvE van de nieuwe HRN-concessie om internationale verbindingen te faciliteren (in open toegang of onder een concessie). Verder werken we uit wat de juridische mogelijkheden zijn om een internationale verbinding te garanderen. Lopende onderhandelingen
4. **Aandachtspunten en randvoorwaarden:** per verbinding wordt nagegaan welke aandachtspunten en randvoorwaarden moeten worden geadresseerd en welke aandachtspunten en randvoorwaarden nodig zijn voor uw besluit in mei. Zo is een aandachtspunt dat een keuze voor open toegang op een of enkele segmenten ook met zich meebrengt dat we de komende jaren een verder kader moeten opstellen en onze organisatie daar meer op moeten inrichten. Een aantal knelpunten vergt sowieso een lange adem (bv standaardisering van technische vereisten infra en materieel) of worden in Europees verband opgepakt.

Tabel 1: vervolproces richting besluitvorming

Data	Gebeurtenis
Maart	Definitief advies ProRail Uitwerking aandachtspunten en handelingskader per verbinding
April	Gesprekken met vervoerders en buurlanden
April-Mei	Afstemming besluit en voorleggen aan Staatssecretaris
Half mei	Consultatie Programma van Eisen nieuwe HRN-Concessie
Mei/ juni	Kamerbrief

Eerste voorzichtige contouren per internationaal segment

Op basis van de huidige stand van de strategie kan een eerste voorzichtig beeld worden gegeven van de meest aannemelijke strategie per segment:

HSL en ICE-verbindingen

Voor deze verbindingen is de voorzichtige conclusie om dat aan open toegangvervoerders te laten. De redenering:

- Verwacht wordt dat de huidige vervoerders Thalys, Eurostar en DB (i.s.m. NS) hetzelfde product inclusief dezelfde frequenties ook in open toegang blijven aanbieden. Zij beschikken over HSL-materieel dat geschikt is om in Nederland en de ons omringende landen te rijden.
- Mogelijke knelpunten die nog nader onderzocht moeten worden zijn:
 - *De beschikbaarheid van paden en de huidige capaciteitsverdelingsregels.* Als gekozen wordt voor open toegang moet nagegaan worden wat dit betekent voor de inpassing van internationale paden ten opzichte van het binnenlandse concessievervoer dat voorrang heeft. HSL-vervoerders willen (meerjarige) zekerheid wat betreft gunstige paden om de reiziger een aantrekkelijk treinproduct te bieden. Samen met ProRail brengen we in kaart in hoeverre dat te organiseren is.
 - **Internationale en diplomatieke belangen**
- De positie van de vervoerders:
 - **Lopende onderhandelingen**
 - **Lopende onderhandelingen**
 - Eurostar en Thalys zijn van plan te fuseren in 'Green Speed'.
 - **Lopende onderhandelingen**
- Door op korte termijn het gesprek met Thalys, Eurostar en DB (i.c.m. NS) te voeren over hun ambities en hoe zij staan tegenover het aanbieden van hun diensten in open toegang per 2025, geeft ons informatie voor het tot stand komen van die verbindingen in open toegang.

Datum

11 maart 2022

Aan

Staatssecretaris

Van

DG Mobiliteit - Directie
Openbaar Vervoer en Spoor

IC Brussel en IC Berlijn

Voor de IC Berlijn en IC Brussel is de voorlopige gedachtegang als volgt:

- De verwachting is dat beide IC-verbindingen door NS (en haar partners) ook in open toegang worden aangeboden met de huidige frequenties. Wel is de verwevenheid met binnenlandse treindiensten een aandachtspunt. Dat moet eerst beter onderzocht worden om de IC's aan open toegang te laten.
- ProRail brengt in kaart wat die verwevenheid precies inhoudt, wat knelpunten en randvoorwaarden daarbij zijn en hoe die gemitigeerd kunnen worden:
 - Eerste beelden van ProRail zijn dat (tot zeker 2035) de verwevenheid met het binnenlands IC-netwerk van de HRN-concessie aanzienlijk is, zowel richting Brussel als Berlijn. Dit geldt sterker voor Brussel (rijdt door naar Lelystad/Amersfoort) dan voor Berlijn (eindigt in Amsterdam). Beide IC's worden nu ook grotendeels ingezet om de binnenlandse markt te bedienen op de drukke trajecten in de Randstad en richting het oosten.

Op basis van de groeiprognoses lijken de internationale IC's nodig te zijn om een deel van de binnenlandse vraag te bedienen.

- Als definitief blijkt dat die verwevenheid dusdanig is dat het in open toegang of via een separate concessie laten uitvoeren van de IC's (ook door NS) een (veel) slechter product voor de binnenlandse en/of internationale reiziger oplevert, dan moet dat meegewogen worden in het besluit en ligt het meer voor de hand om deze verbindingen in de HRN concessie te houden. ProRail komt eind maart met een definitieve uitwerking.
- De positie van de vervoerders:
 - Lopende onderhandelingen [redacted]
 - Lopende onderhandelingen [redacted]
 - Lopende onderhandelingen [redacted]
 - Lopende onderhandelingen [redacted]
- Door op korte termijn het gesprek met NS te voeren krijgen we inzicht in de (on)mogelijkheden die zij zien om de IC's in open toegang aan te bieden.

Datum

11 maart 2022

Aan

Staatssecretaris

Van

DG Mobiliteit - Directie
Openbaar Vervoer en Spoor

Kortgrensoverschrijdende verbindingen

Voor de KGOV is de conclusie die niet aan open toegangvervoer te laten omdat het om verlieslatende lijnen gaat. Een eerste voorlopige conclusie is:

- De verbinding Maastricht-Luik indien mogelijk per 2025 te decentraliseren aan de provincie Limburg. Dat maakt integrale sturing op de drielandentrein (Luik-Maastricht-Aken) door de provincie mogelijk aangezien deze trein tussen Maastricht naar Aken reeds onder de regionale concessie rijdt. Via een aparte nota (IENW/BSK-2022/25285) wordt u geïnformeerd over de inzet voor het vervolgtraject.
- De verbinding Roosendaal-Antwerpen onder de nieuwe HRN-concessie te brengen. Lopende onderhandelingen [redacted]

Nachttreinen

Voor de nachttreinen lijkt de conclusie voor de hand te liggen een open toegang regime te hanteren en nachttreinen niet via een concessie te organiseren:

- In het laatste jaar zijn in Nederland, maar ook elders in Europa, verschillende (open toegang) initiatieven ontstaan voor nieuwe nachttreinen. Deze partijen hebben laten weten ambities te hebben om verder te groeien. Om deze ontwikkeling niet te verstoren liggen concessies minder in de rede.
- Om nachttreinen meer ruimte te geven en ook Nederland als bestemming te stimuleren, wordt wel bekeken waar randvoorwaarden en aandachtspunten aangepakt kunnen worden al dan niet in samenwerking met buurlanden of in Europa.
- Specifiek voor de nachttrein Wenen (NightJet door ÖBB en NS) heeft IenW via de HRN-concessie een tijdelijke subsidie verstrekt om als proef Nederland op korte termijn opnieuw aan te sluiten op het Europese netwerk van

nachttreinen. Deze proef loopt tot het einde van de huidige concessie eind 2024. Nu Nederland ook in open toegang is aangesloten op het Europese netwerk van nachttreinen, is voortzetting van de proef na 2024 niet nodig.

Datum
11 maart 2022

Aan
Staatssecretaris

Van
DG Mobiliteit - Directie
Openbaar Vervoer en Spoor

Aanvullend aanbod bovenop huidige aanbod

Aanvullend aanbod door open toegangvervoerders bovenop de huidige verbindingen lijkt minder aannemelijk. Het vraagt eerst om inzet op de randvoorwaarden en aandachtspunten zodat toetredingsdrempels (infrastructureel, financieel, materieel, capaciteit etc) worden verlaagd. In sommige gevallen zijn daar investeringen voor nodig. In dat kader is meer duidelijkheid nodig rondom ambitie en beschikbaar budget. In dit kader is in een themasessie op 16 maart met u gesproken over de internationale verbindingen in brede zin.

Politieke overwegingen

- In het verleden hebben verschillende partijen in de Kamer zich uitgesproken voor meer zekerheid over het internationale aanbod. Dat kan leiden tot de roep vanuit de Kamer om verbindingen in de HRN-concessie op te nemen bijvoorbeeld zodra ergens een signaal komt dat een bepaalde stop (bijv. Breda), lijnvoering of tijdstip (bijv. op zondagochtend) niet meer verzekerd is in open toegang. De mogelijkheden om te sturen op open toegangvervoer zijn beperkt. We werken voor de toekomst uit welke mogelijkheden er wel zijn.
- De HSL-Zuid ligt politiek gevoelig. Naar aanleiding van aanhoudende problemen met het door NS nieuw aangeschafte HSL-materieel Fyra voor deze verbinding heeft de TK in 2013 een parlementaire enquête ingesteld. De directe aanleiding voor het instellen van de enquêtecommissie was het besluit van de NS om te stoppen met de Fyra die begin 2013 al na 4 maanden uit de roulatie werd gehaald. NS heeft in de jaren daarna de IC Brussel met conventioneel materieel aangeboden, waarmee het een relatief ongunstige verbinding werd **Internationale en diplomatieke belangen**
Verder is in 2017/2018 vanuit de Kamer een punt gemaakt van het overslaan van Den Haag en de IC Brussel geheel over de HSL te laten rijden. Om die reden had de IC Brussel tot eind 2021 een aantal keer per dag het start/eindpunt Den Haag.
- **Internationale en diplomatieke belangen**
- De keuze voor de marktordening van de internationale verbindingen kan aanvullende kosten met zich meebrengen voor IenW en/of andere overheden:
 - Door lagere inkomsten uit de HRN-concessie als winstgevende diensten uit de concessie worden gehaald¹.
 - Als voor een nieuw aan te besteden concessie een vergoeding betaald moet worden.

Krachtenveld

- **Lopende onderhandelingen**

¹ Hoe meer winstgevende (HSL-)lijnen uit de HRN-concessie worden gehaald, hoe minder winstgevend de concessie wordt en hoe lager de verwachte nieuwe concessieprijs wordt. NS betaalt jaarlijks een fors bedrag om de HSL-diensten te mogen rijden.

Lopende onderhandelingen

- Lopende onderhandelingen

Datum

11 maart 2022

Aan

Staatssecretaris

Van

DG Mobiliteit - Directie
Openbaar Vervoer en Spoor

Bijlagen

Geen.

Informatie die niet openbaargemaakt kan worden

- Informatie die als vertrouwelijk staat aangemerkt in deze nota (p. 5).
- De beschreven posities van stakeholders (vervoerders, buurlanden).
- Lopende onderhandelingen

Kaartje



Blauwe lijnen vallen onder huidige HRN-concessie en betreffen uw besluit