



Ministerie van Infrastructuur
en Waterstaat

> Retouradres Postbus 20901 2500 EX Den Haag

De voorzitter van de Tweede Kamer
der Staten-Generaal
Postbus 20018
2500 EA DEN HAAG

**Ministerie van
Infrastructuur en
Waterstaat**

Rijnstraat 8
2515 XP Den Haag
Postbus 20901
2500 EX Den Haag

T 070-456 0000
F 070-456 1111

Ons kenmerk
IENW/BSK-2023/196389

Uw kenmerk
2023Z13239

Datum 14 augustus 2023
Betreft Vragen van het lid Koekkoek (Volt) over het bericht 'Ook NS wil in 2025 met internationale treinen blijven rijden

Geachte voorzitter,

Op 6 juli jl. ontving ik vragen van het lid Koekkoek (Volt) over het bericht 'Ook NS wil in 2025 met internationale treinen blijven rijden en doet aanvraag bij ACM'.¹ Hierbij stuur ik u de beantwoording van deze vragen.

Hoogachtend,

DE STAATSSECRETARIS VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT,

drs. V.L.W.A. Heijnen

¹ Tweede Kamer, vergaderjaar 2022-2023, 2023Z13239

2023Z13239 (ingezonden 6 juli 2023)

Antwoorden op de vragen van het lid Koekkoek (Volt) aan de staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat over het bericht 'Ook NS wil in 2025 met internationale treinen blijven rijden en doet aanvraag bij ACM'.

**Ministerie van
Infrastructuur en
Waterstaat**

Ons kenmerk
IENW/BSK-2023/196389

Vraag 1

Heeft u kennisgenomen van het bericht 'Ook NS wil in 2025 met internationale treinen blijven rijden en doet aanvraag bij ACM'²?

Antwoord 1

Ja, ik ben bekend met dit bericht.

Vraag 2

Voor de deadline op 14 juni '23 zijn er bij de Autoriteit Consument en Markt (ACM) meerdere aanmeldingen door verschillende spoorvervoerders gedaan om per 2025 internationale verbindingen uit te baten. Hoe beschouwt u deze aanmeldingen?

Antwoord 2

In deze meldingen zie ik de bevestiging dat de reiziger een groter en beter aanbod aan internationale treinverbindingen kan worden geboden dan nu het geval is. Dat vervoerders kansen zien om internationale verbindingen in open toegang aan te bieden, volgt op de steeds grotere vraag vanuit reizigers naar internationale treindiensten. Zo meldden vervoerders dit jaar een forse toename van de verkoop van internationale treintickets. Meer aanbod op de internationale verbindingen geeft de reiziger meer keuze mogelijkheden tegen mogelijk gunstigere tarieven. Dat levert voor de reiziger meerwaarde op.

Ik zie het ook als een voortzetting van de stappen die diverse vervoerders de afgelopen jaren al hebben gezet om nieuw internationaal aanbod in open toegang te realiseren. Dit heeft onder meer geleid tot een groeiend aantal nachttreinverbindingen en extra Eurostardiensten naar Londen. Het is een positieve ontwikkeling voor de reiziger dat vervoerders nu met verdere initiatieven komen om nieuwe internationale treinverbindingen te realiseren en bestaande verbindingen te verbeteren. Daar waar de risico's voor de binnenlandse dienstverlening beperkt zijn en lijnen niet bepalend zijn voor de robuustheid van het integrale netwerk in Nederland, kies ik ervoor om de initiatieven in open toegang de ruimte te geven door treindiensten niet op te nemen in de HRN-concessie. Aangezien vervoerders de betreffende verbindingen zonder overheidsconcessie willen aanbieden en - afgaande op de meldingen - voornemens zijn een vrij volledig aanbod aan de reiziger willen bieden, zie ik niet de noodzaak om deze verbindingen in de HRN-concessie op te nemen.

Vraag 3

In hoeverre gelooft u dat de aanmeldingen meerwaarde voor de reiziger kunnen opleveren?

Antwoord 3

Zoals aangegeven in het antwoord op vraag 2 levert meer aanbod op de

² de Volkskrant, 13 juni 2023, 'Ook NS wil in 2025 met internationale treinen blijven rijden en doet aanvraag bij ACM'

internationale verbindingen de reiziger meer keuzemogelijkheden tegen mogelijk gunstigere tarieven. Dat levert voor de reiziger meerwaarde op.

**Ministerie van
Infrastructuur en
Waterstaat**

Vraag 4

Kunt u een overzicht delen van alle aanmeldingen voor internationale lijnen per 2025 die bij de ACM zijn binnengekomen?

Ons kenmerk
IENW/BSK-2023/196389

Antwoord 4

Volledigheidshalve verstrek ik u alle meldingen voor internationale en nationale treindiensten die de afgelopen maanden zijn gedaan bij de ACM. Dit overzicht heb ik eerder met uw Kamer gedeeld bij de beantwoording van de vragen van het lid Alkaya over treinen tussen Groningen en Zwolle³.

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	FlixBus	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/Bazel	Internationaal/ (Binnenlands)	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

³ Kamerstukken II, 2022/23, 2023Z11182, d.d. 13 juli 2023.

Vraag 5

Ten tijde van uw 'Kamerbrief over opvolging moties internationale verbindingen in HRN-concessie per 2025' van 20 februari 2023⁴ waren er bij de ACM nog geen meldingen voor internationale verbindingen binnen. In dezelfde brief schetst u dat wanneer het aannemelijk is dat bepaalde internationale treindiensten in open toegang tot stand komen, het op basis van Europese spoorwetgeving niet gerechtvaardigd is om de treinverbinding in de HRN-concessie op te nemen. Hoe beïnvloeden de aanmeldingen bij de ACM de juridische mogelijkheid om de internationale verbindingen in de HRN-concessie op te nemen?

Antwoord 5

Wanneer het aannemelijk is dat hoogwaardige internationale langeafstandsdiensten in open toegang tot stand komen, is het juridisch niet houdbaar om die treindiensten in een concessie op te nemen. De opname van internationale verbindingen in een concessie dient door een lidstaat inhoudelijk goed onderbouwd te worden, zeker in het geval verbindingen beperkte vervoerskundige samenhang hebben met de andere verbindingen in die concessie. Naar verwachting zal de Europese Commissie zeer kritisch zijn op het ongefundeerd terzijde schuiven van deze internationale opentoeegangmeldingen.

Vraag 6

Bent u nog steeds voornemens om de internationale verbindingen in de HRN-concessie op te nemen?

Antwoord 6

Verschillende vervoerders, waaronder NS en haar partners, hebben via een melding bij de ACM aangegeven verbindingen vanaf 2025 in open toegang aan te willen bieden. Zoals ook toegelicht in mijn brief bij de ontwerpconcessie⁵, kies ik er om die reden voor de verbindingen naar Parijs, Londen, Berlijn, Frankfurt, Bazel en Wenen/Innsbruck niet op te nemen in de nieuwe HRN-concessie. De reiziger krijgt daarmee naar verwachting een breder en gevarieerder aanbod dan als deze verbindingen worden opgenomen in de nieuwe HRN-concessie. De intercity naar Brussel en de kort grensoverschrijdende verbindingen Roosendaal-Antwerpen en Maastricht-Luik worden wel onderdeel van de nieuwe HRN-concessie.

Vraag 7

Volgens de procedures van de ACM kunnen de betrokken concessieverlener, concessiehouder, infrastructuurbeheerder of andere belanghebbende bevoegde autoriteit tot één maand na een aanmelding bij de ACM vragen de invloed op het economisch evenwicht te onderzoeken. Kunt u per aanmelding aangeven of dit gebeurd is?⁶

Antwoord 7

Als (internationale) opentoeegangsdiensten nadrukkelijk de binnenlandse dienstregeling op het hoofdrailnet raken, acht ik het relevant een onafhankelijk beeld van het effect van deze treindiensten op het economische evenwicht van de

⁴ Kamerstukken II, 2022/23, 29 984, nr. 1090, d.d. 20 februari 2023.

⁵ Deze brief heeft uw Kamer gelijktijdig met de ontwerpconcessie voor het hoofdrailnet ontvangen.

⁶ ACM, 23 mei 2023, Melding nieuwe passagiersdienst per spoor – FlixTrain GmbH – Oberhausen-Rotterdam | ACM.nl

nieuwe HRN-concessie te verkrijgen. Om deze reden heb ik een economische evenwichtstoets aangevraagd voor het initiatief van Flixtrain tussen Rotterdam Centraal en Oberhausen, voor het initiatief van Arriva tussen Groningen en Parijs en voor het initiatief van QBuzz tussen Amsterdam en Eindhoven.

**Ministerie van
Infrastructuur en
Waterstaat**

Ons kenmerk
IENW/BSK-2023/196389

Vraag 8

Uw ministerie verzocht de ACM eerder dit jaar een dergelijk onderzoek uit te voeren naar een aanmelding van Arriva. De ACM gaf in maart aan dit onderzoek niet te kunnen uitvoeren zolang er geen definitieve keuzes over de inhoud van de nieuwe HRN-concessie zijn gemaakt. Verwacht u dat dat ook geldt voor de eerdergenoemde aanmeldingen voor internationale verbindingen?⁷

Antwoord 8

Het is aan de ACM om een afweging te maken over het uitvoeren van een dergelijke toets binnen de geldende Europeesrechtelijke kaders.

Vraag 9

Hoe kan ervoor worden gezorgd dat als er straks meer aanbieders van internationale verbindingen op het spoor komen, deze partijen constructieve medewerking aan elkaar verlenen en in het belang van de reiziger denken?

Antwoord 9

Aangezien internationale verbindingen in de capaciteitsverdeling van ProRail veelal in losse paden rijden en niet geïntegreerd zijn met de binnenlandse dienstregeling, zie ik voor die verbindingen mogelijkheden om hier ruimte aan verschillende vervoerders in open toegang te bieden. Deze aanbieders kunnen innovatie en vernieuwingskracht brengen en bieden de reiziger perspectief op een beter en gevarieerder aanbod. Het lijkt me in het belang van deze vervoerders om ook richting de toekomst de dienstverlening zo goed mogelijk op elkaar aan te laten sluiten. Een goede aansluiting leidt in potentie immers tot meer reizigers.

Vraag 10

In hoeverre is het verstandig om in de nieuwe HRN-concessie afspraken te maken over samenwerking van de concessiehouder met aanbieders van internationale treindiensten, zoals dat in artikel 13 van de huidige concessie ook het geval is met regionale spoorvervoerders?

Antwoord 10

Ik vermoed dat u doelt op artikel 12 van de huidige concessie waarin de concessiehouder gevraagd wordt om constructief samen te werken met regionale spoorvervoerders. In de ontwerpconcessie voor het Hoofdrailnet vraag ik de concessiehouder om een strategie op te stellen voor de samenwerking met alle relevante sectorpartijen. In deze strategie dient ook aandacht te zijn voor de samenwerking van de concessiehouder met regionale en internationale vervoerders. Tegelijkertijd moeten we ons altijd realiseren dat een goede samenwerking in de praktijk niet alleen tot stand komt omdat hierover een bepaling in een concessie is opgenomen. Vervoerders zien zelf ook een prikkel om een aantrekkelijk aanbod voor de reiziger te bieden en daartoe de dienstverlening op elkaar aan te laten sluiten.

⁷ ACM, 3 maart 2023, ACM kan toets op economisch evenwicht van de hoofdrailnetconcessie nu niet uitvoeren | ACM.nl

Vraag 11

Overweegt u in de nieuwe HRN-concessie een artikel op te nemen over samenwerking tussen de concessiehouder en aanbieders van internationale treindiensten?

Antwoord 11

Zoals aangegeven in het antwoord op vraag 10, vraag ik de concessiehouder middels een samenwerkingsstrategie inzichtelijk te maken hoe zij die samenwerking met andere (internationale) vervoerders vorm gaat geven.

**Ministerie van
Infrastructuur en
Waterstaat**

Ons kenmerk
IENW/BSK-2023/196389