



Reactie op PvE Hoofdrailnetconcessie 2025 – 2035; een instrument op weg naar duurzame internationale mobiliteit

Opmerking vooraf. Over dit PvE HRN 2025-2035 wil ik in algemene zin aangeven dat we op hoofdlijnen best positief zijn. Er worden meer eisen gesteld aan de vervoerder op dit Hoofdrailnet, die de kwaliteit van het geboden product en dienstverlening voor de reiziger moeten verbeteren. Vanuit de decentrale overheden is er echter ook een aantal punten waarop wij graag aanpassing van het PvE zien of waar wij zorg hebben (over recente ontwikkelingen), zodat er **1. Eén OV ontstaat voor reizigers** zonder de huidige drempels **en 2. dat de publieke belangen beter geborgd worden.**

Deze position paper spitst zich toe op het internationale aspect van de HRN 2025-2035.

Om deze position paper niet puur theoretisch te maken is er voor gekozen om deze aan een casus te koppelen, zodat het in de meest duidelijke bewoordingen expliciet gemaakt kan worden.

1. Er is inmiddels een breed gedragen opvatting dat binnen Europa vliegreizen tot ca 700 kilometer moeten worden voorkomen door verbeteren van internationaal treinreizen. Dat kan natuurlijk door vanuit Nederland snelle treinen via een directe verbinding naar Europese bestemmingen te laten rijden, zoals Amsterdam-Berlijn, of Amsterdam-Brussel-Londen. Maar vóóral kan dat door Nederland beter en frequenter te verbinden met HSL stations in België en Duitsland.
2. Een kort uitstapje is even van belang om de focus van het nationale naar het internationale te brengen. Vanuit Limburg, gelegen in de directe nabijheid van het Ruhrgebied en de Vlaamse Ruit, wonen en werken ruim 30 miljoen mensen op korte afstand. In de HRN dient ook die oriëntatie goed geladen te worden.
3. Provincie Limburg is via het zelf opgezette EurekaRail programma al een groot aantal jaren bezig de 'missing links' voor personentreinverbindingen weg te nemen. Samenwerking met de partners in België en Duitsland en met de Nederlandse partners is daarin cruciaal. Limburg heeft daarin alle partners bijeen gebracht en per verbinding een gerichte aanpak ontwikkeld.
4. Voor Limburg zijn de HSL stations in Düsseldorf, Aken, Luik en Antwerpen/Leuven van groot belang. De onderstaande resultaten zijn hiermee bereikt:
 - a. Voor Eindhoven-Düsseldorf is inmiddels via een aanbesteding een vervoerder geselecteerd die eind 2026 een directe IC verbinding start.
 - b. Voor de verbinding naar Luik heeft Limburg via haar regionale concessie 2016-2031 bij inschrijving multicourante treinen vereist, zodat Arriva als geselecteerde vervoerder het materieel heeft om in Duitsland, België en Nederland te kunnen rijden. Inmiddels zijn de randvoorwaarden gecreëerd waardoor rijden per december 2023 tot de mogelijkheden behoort. Dit zal overigens in eerste instantie plaatsvinden binnen de HRN concessie.



- c. Voor de verbinding via Weert en Hamont naar Antwerpen en Leuven heeft Limburg partners bijeen gebracht. De Belgische partners hebben een Europese subsidie aangevraagd en gekregen voor de elektrificatie op hun grondgebied die reeds is opgeleverd. Het ministerie gaf aan hiervoor nog niet gereed te zijn. Vanuit de regio is 6 miljoen cofinanciering beschikbaar gesteld voor de elektrificatie van deze 10 kilometer spoor. Thans ligt het verzoek voor om een geactualiseerde aanpak voor te bereiden zodat hierover een besluit kan worden genomen. De NMBS heeft zich bereid verklaard serieus te kijken naar het rijden van deze verbinding.
- d. Voor de snelle verbinding vanuit Eindhoven naar Aken diende eerst elektrificatie en spoorverdubbeling gerealiseerd te zijn. Limburg heeft hiervoor alle voorbereidingen getroffen en EU subsidie aangevraagd en gekregen. Inmiddels is ook dat werk opgeleverd. In de Limburgse aanvraag waren ook verbetermaatregelen opgenomen op Duits grondgebied, die in goede samenwerking waren voorbereid. Al deze maatregelen zagen toe op het wegnemen van de randvoorwaarde uit de HRN 2015-2025 waarin de huidige vervoerder NS een IC naar Aken zou gaan rijden als de infrastructuur dat toeliet (artikel 46.3 HRN). Limburg heeft direct twee maatregelen genomen: 1) via de Limburgse concessie wordt Aken vanuit Nederland minimaal 1 keer per uur bediend en eind 2022 zal de tweede regionale trein vanuit Maastricht via Heerlen ook grensoverschrijdend gaan rijden en 2) alle inzet om wél een IC product mogelijk te maken.
Voor een volwaardige IC (gedurende de gehele dag 1 keer/uur) dienen aanpassingen in en rondom station Eindhoven plaats te vinden. Voor een 'aanloop-IC' kan een verbinding in de ochtenden en avonden en weekends worden gereden zonder aanvullende maatregelen bij Eindhoven, een mooi groeimodel.
5. Interessant is het te constateren dat er voor de verbindingen naar Düsseldorf en Luik voorafgaand geen infrastructurele aanpassingen noodzakelijk meer zijn. De IC naar Düsseldorf gaat eind 2026 rijden en de verbinding uit Maastricht naar Luik zal naar verwachting eind 2023 gaan rijden. Hierdoor ontstaat een directe lijn tussen Luik-Maastricht Heerlen en Aken (de Drielandentrein)
6. De provincie Limburg heeft aan deze inspanningen inmiddels zo'n 30 miljoen euro besteed. Inspanningen die de regionale belangen veelal overstijgen. Vanuit Brussel zijn ook subsidiebijdragen voor studies en 'works' ontvangen van ca 30 miljoen en ook het ministerie van I&W heeft ongeveer 15 a 20 miljoen bijgedragen. Daarnaast heeft de provincie Limburg haar regionale concessie 2016-2031 verzwaard door bij inschrijving te vereisen dat minimaal 8 treinstellen multicourant dienden te zijn, waardoor zij in DU, BE en Nld kunnen rijden. Zonder die inspanningen onder de Eurekarail-vlag waren deze stappen naar verwachting (nog) niet gezet.
7. Artikel 46.3 van de HRN 2015-2025 luidt:
"NS verbetert de volgende grensoverschrijdende verbindingen als volgt:
a. de verbinding met Luik, door middel van een intercityverbinding of een stoptreinverbinding;
b. de verbinding met Aken, door middel van een intercityverbinding, zodra de infrastructuur daarvoor gereed is;
.....".
8. In deze position paper kan ook niet voorbij gegaan worden aan het belangrijke onderwerp "ticketing" en "tarieven". Daarvoor dient nog aanvullende aandacht te zijn. Naast dat aanbieders van internationale mobiliteit binnenlandse reisproducten verkopen, zal ook de verplichting opgenomen moeten worden voor de concessiehouder om zelf als aanbieder van reisproducten voor internationale mobiliteit te fungeren; dat wil zeggen handelend en acterend vanuit de reisbestemmingen van de reiziger!



9. Geconstateerd wordt dat voor wat betreft het **internationaal spoorvervoer** onvoldoende duidelijk wordt hoe de grote maatschappelijke ambities voor vliegtuigvervangende treindiensten én kort grensoverschrijdende verbindingen concreet gestalte krijgen, terwijl de (politieke) belangstelling hiervoor groot is en de organisatie en opgaven complex zijn. Overlaten van deze verbindingen aan open toegang heeft het gevaar in zich dat nieuwe aanbieders zich concentreren op de drukst bereden verbindingen, waardoor het vervoeraanbod overdag verschaalt en de verbinding minder aantrekkelijk/betrouwbaar wordt als alternatief voor de auto of vliegtuig. Een (afzonderlijke) concessie verlenen voor enkel die treinen die niet in open toegang worden aangeboden, scheidt de concessieverlener en -houder op met de minst rendabele treinen. Voordat tot een eventuele decentralisatie van kort grensoverschrijdende verbindingen gekomen kan worden, dient daarover overeenstemming te komen tussen de betreffende concessieverleners over de voorwaarden. Daarnaast is het belangrijk te expliciteren dat de huidige IC verbindingen Amsterdam-Berlijn en Amsterdam-Brussel voornamelijk niet uit de HRN-concessie gehaald moet worden. Cruciaal voor een goede ontwikkeling van internationaal treinreizen is vanuit de optiek van de reiziger bovendien gemakkelijk boeken van dergelijke (multimodale) reizen. Gefragmenteerde reisinformatie en onduidelijkheid in de ticketprijs zijn voor de reiziger een ergernis en een obstakel.
10. Afsluitend:
- Om een goed samenspel tussen opdrachtgevend ministerie en vervoerder tot stand te brengen, waarbij recht wordt gedaan aan de nationale belangen om de trein binnen Europa voor bestemmingen tot ca 700 kilometer een goed alternatief te laten zijn ten opzichte van vliegen dient de HRN 2025-2035 hiervoor de passende kaders te bieden. Dat is op dit moment nog niet afdoende geborgd. Aandacht dient hierbij ook te bestaan voor samenloop. Als casus is hier de verbinding naar Aken opgevoerd, waarbij een toevoeging op de HRN nodig is.
- Vanuit de in het bovenstaande aangehaalde belangen dient de HRN 2025 – 2035 te worden uitgebreid met het onderstaande:
- Er dient een resultaatverplichting in de HRN 2025-2035 toegevoegd te worden dat er een IC product wordt ontwikkeld van en naar het HSL station in Aken (resultaatverplichting) waarbij samenloop niet mag worden uitgesloten*

Ten behoeve van een duidelijke positionering is de EurekaRail brochure bijgevoegd die de provincie heeft opgesteld in samenwerking met haar partners en laatst is bijgewerkt voorjaar 2022.