

Aan de voorzitter en de leden van de Vaste Kamercommissie voor Infrastructuur en Waterstaat
Verzonden per e-mail: cie.iw@tweedekamer.nl

Amsterdam, 2 juni 2025

Geachte heer De Groot, geachte Commissieleden,

Veel dank voor uw uitnodiging om deel te nemen aan het rondetafelgesprek over internationaal spoorvervoer. Daar gaan wij graag op in. Deze position paper dient ertoe om u alvast wat achtergrondinformatie te geven en onze uitgangspunten helder te maken.

Heurotrain B.V. werkt sinds twee en een half jaar aan de introductie van een frequente hogesnelheidsverbinding tussen Amsterdam en Parijs, met op termijn een verbinding naar London via de HSL-Zuid. Hiermee bieden wij de Nederlandse reiziger straks een betaalbare en duurzame manier om hun horizon te verbreden. Wij hopen het mogelijk te maken dat iedereen, wanneer ze maar willen, hun gedroomde reis naar Parijs of London kan maken.

Gezien de relatief korte termijn tussen de uitnodiging en het indienen van ons 'position paper' heeft Heurotrain B.V. haar standpunten beperkt tot uitgangspunten en een korte toelichting.

1. Toon politieke wil

De urgentie om internationale treinreizen te faciliteren wordt door de politiek gevoeld, maar omzetting naar concrete daden en beleid blijft tot nog toe achterwege. Wij roepen uw Kamer op om bij mogelijke conflicten met concessietreinen te kiezen voor het maatschappelijk belang op basis van (verwachte) reizigersaantallen in plaats van gewenste frequenties. Het huidige relatief klein aandeel in internationale treinreizigers ten opzichte van nationale treinreizigers kan geen argument zijn: internationale treinen zitten op dit moment overvol. Onderzoek bevestigt dat de vraag veel groter is dan het huidige aanbod. Draag er daarnaast zorg voor dat staatsdeelnemingen, zoals de NS of uitvoeringsorganisaties, zoals ProRail het overheidsbeleid ondersteunen of minimaal niet (juridisch) vertragen of tegenwerken.

2. Prioriteer de treinproducten (veel) beter

Treindienstregelingen zouden opgebouwd moeten worden op basis van de volgende prioriteit (1) internationaal hoge snelheidsverkeer (300 km/h), (2) internationaal (230 km/h), (3) nationaal/intercity, (4) regionaal. Hiermee wordt voorkomen dat ingewikkelde internationale aansluitingen niet mogelijk zijn door bestaande nationale verbindingen. Maak hier keuzes in op basis van maatschappelijk belang en reizigersbelang in plaats van concessie versus open toegang voorkeuren.

3. Zonder inzicht in capaciteit op het spoor geen investeringen

Op het spoor is sprake van verschillende vormen van capaciteit: technische capaciteit, theoretische capaciteit (op basis van maximumsnelheid), beschikbare capaciteit (op basis van treinproducten met verschillende snelheden), gegarandeerde capaciteit en/of gereserveerde capaciteit. Dat werkt verwarrend. Ook is vaak onduidelijk in hoeverre (beweerde) veiligheidseisen een impact hebben op de capaciteit. Vervoerders hebben tijdig inzicht nodig in de beschikbare capaciteit, cq treinpaden, maar ook de ontwikkeling van nieuwe capaciteit in de toekomst op basis waarvan zij een businessplan met dienstregeling kunnen ontwikkelen en investeringen kunnen doen. De bestel- en productietermijnen van materieel zijn langjarig: vroegtijdige duidelijkheid is nodig over de beschikbare capaciteit. Er bestaat nu echter te veel onzekerheid over de ontwikkeling van capaciteit, cq treinpaden, waarop zij hun businessmodel en investeringen kunnen plannen.

4. Dwing de mogelijkheid af om kaderovereenkomsten af te sluiten
In het buitenland is het reeds mogelijk om kaderovereenkomsten af te sluiten. Deze kaderovereenkomsten geven zowel zekerheid op de beschikbaarheid op het spoor als ook prioriteit boven andere treinproducten, zoals intercity en regionale treinen. Daarnaast zijn kaderovereenkomsten belangrijk voor investeringszekerheid. In Nederland is dit, zowel voor beschikbaarheid, als voor prioriteit nog niet ontwikkeld. Het recent gewijzigde capaciteitsbesluit staat kaderovereenkomsten toe. ProRail pleit inmiddels ook voor de ruimte om die overeenkomsten tot stand te brengen. Maar daden en verdere stappen blijven voorslagnog uit om dit concreet te maken. Wij staan als marktpartij klaar om hier samen in op te trekken. De buitenlandse voorbeelden bieden een prima blauwdruk of startpunt voor Nederland.
5. Zorg voor voldoende ondersteunende infrastructuur voor open toegang toetreders
Rangeerterreinen, opstelterreinen en andere ondersteunende infrastructuur is schaars in Nederland, zoals bijvoorbeeld bij Watergraafsmeer. Meer partijen op het spoor betekent per definitie dat meer ondersteunende infrastructuur vereist is: optimaliseer de bestaande capaciteit, borg dat NS zichzelf niet kan bevoordelen in toewijzing ervan en investeer tijdig in extra capaciteit voor toekomstige flexibiliteit.
6. Leg systeemtaken bij één partij voor een gelijk speelveld
De systeemtaken liggen verdeeld bij verschillende partijen in Nederland. Reisinformatie op de borden en toegang via poortjes moet via NS worden geregeld, waardoor NS de poortwachter is voor andere partijen om hun gasten (reizigers) te ontvangen en te informeren. ProRail draagt de verantwoordelijkheid over de perrons, (rol)trappen en stationstunnels. Een onafhankelijke en onpartijdige uitvoerder van deze systeemtaken vereenvoudigt toetreding aanzienlijk. Onafhankelijk toezicht daarop is onmisbaar, maar nu (nog) niet voldoende geregeld.
7. Laat Nederland vooroplopen bij de totstandkoming van één Europese spoorwegruimte
Het doel van een gemeenschappelijk Europees spoorbeleid is het garanderen van zowel de mededinging als de vrijheid van dienstverlening. Dit vereist dat de technische, administratieve en veiligheidsvoorschriften worden geharmoniseerd, hetgeen essentieel is voor de interoperabiliteit tussen de nationale spoorwegsysteem. Nationaal beleid werkt op dit moment averechts op de totstandkoming van één Europese spoorwegruimte en vormt een bedreiging voor de ontwikkeling van internationale treindiensten. Nederland vraagt vaak om een uitzonderingspositie of heeft een fundamenteel afwijkend standpunt ten opzichte van de Europese Commissie, het Europees Parlement en in de Europese Raad. Hierdoor zit Nederland bijvoorbeeld snelle implementatie van het Europese voorstel voor capaciteitsmanagement op het spoor dwars in de triloofase van de onderhandelingen. Snelle implementatie is noodzakelijk om te voldoen aan de behoeften van de sector en om de capaciteit op het Europese spoorwernet te verhogen. De overheid wil meer nationale invloed op de verdeling van capaciteit, bijvoorbeeld met de mogelijkheid om nationale regels op te stellen voor de oplossing van conflicten over capaciteitsaanvragen van vervoerders, wat de harmonisatie binnen de Europese spoorwegruimte ondermijnt, terwijl de inzet van de Commissie, het Parlement en de meeste lidstaten juist is te komen tot gemeenschappelijke Europese regels voor betere coördinatie tussen netwerken dan vandaag vaak het geval is.
8. Verlaag tarieven voor spoorgebruik voor nieuwe toetreders
Hanteer lagere infra tarieven voor nieuwe toetreders tot de markt door bijvoorbeeld kortingen aan te bieden voor nieuwe treindiensten en bouw deze in een aantal jaar af. Nieuwe toetreders verhogen de tariefopbrengsten per definitie door meer treindiensten toe te voegen en meer reizigers te vervoeren. Schaf tevens de HSL-heffing af.

Tot slot roepen wij de staatssecretaris op om de sector te betrekken het opstellen van de visie internationaal spoor. Tot op heden is de sector daar nog te weinig bij betrokken geweest.

Wij lichten bovenstaande punten gaarne toe in het rondetafelgesprek met uw commissie op 5 juni.
Nogmaals dank voor uw uitnodiging.

Hoogachtend,

Gerrit Spijksma
CEO Heurotrain B.V.