

Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat
T.a.v. de directeur Openbaar Vervoer en Spoor
De heer ir. W.H.B Aarnink
Postbus 20901
2500 EX Den Haag

Datum 8 augustus 2023
Uw kenmerk IENW/BSK-2023/189646
Ons kenmerk
Bijlage(n) 1
Onderwerp Adviesaanvraag treindiensten
in open toegang

Behandeld door
Telefoonnummer

Geachte heer Aarnink,

Raad van Bestuur

Bezoekadres

Moreelsepark 3
3511 EP Utrecht

Postadres

Postbus 2038
3500 GA Utrecht

U heeft ProRail op 10 juli 2023 een adviesvraag gesteld over een aantal recent bij de Autoriteit Consument en Markt (ACM) gemelde voornemens voor open toegang treindiensten op het hoofdrailnet. U vraagt ProRail om een impactanalyse over de mogelijke effecten van de gemelde treindiensten op de ambities van het Toekomstbeeld OV (TBOV), en de bestaande en daarvoor geplande infrastructuur.

ProRail heeft uw adviesvraag uitgewerkt overeenkomstig de Beheerconcessie ter ondersteuning van rijksbeleid, met inachtneming van haar rollen en verantwoordelijkheden als infrabeheerder¹. Bijgaand ontvangt u van ProRail als resultaat een memo met daarin de door u gevraagde impactanalyse voor de verschillende open toegang meldingen en een algemeen beeld over het geheel. De opgestelde analyse geeft inzicht of een voorgenomen treindienst past binnen de beleidsmatige kaders van TBOV. De analyse doet geen uitspraak of een voorgenomen treindienst in de praktijk ook past naast concessieervoer en eventuele andere open toegang aanvragen.

Naast een melding bij de ACM dienen vervoerders een formele capaciteitsaanvraag bij ProRail in te dienen. In het reguliere capaciteitsverdelingsproces komen de aanvragen van alle vervoerders samen en wordt middels coördinatie en op basis van verdelingsregels gezocht naar een passende verdeling. Pas op dat moment zal blijken of een voorgenomen treindienst past. Vervoerders kunnen in dit proces hun voorstellen overigens ook nog aanpassen, al dan niet op advies van ProRail. Er kunnen en mogen ook geen rechten op capaciteit worden ontleend aan dit memo. Voor het daadwerkelijk verkrijgen van capaciteit dient het reguliere capaciteitsverdelingsproces te worden doorlopen, waarbij ProRail non-discriminatoir dient te handelen.

ProRail gaat ervanuit uw adviesvraag hiermee voldoende te hebben beantwoord.

Met vriendelijke groet,
namens de Raad van Bestuur

John Voppen
CEO

¹ Beheerconcessie ProRail 2015-2025, artikel 29 totstandkoming en uitvoering rijksbeleid

Memo

TBOV Impactanalyses open toegang

Samenvatting

De Autoriteit Consument en Markt (ACM) heeft recent een aantal meldingen ontvangen van spoorwegondernemingen FlixTrain, Arriva, Qbuzz en NS Internationaal voor open toegang treindiensten op het hoofdrailnet (zie overzichtstabel meldingen op pagina 4). Het Ministerie van IenW heeft ProRail gevraagd wat de mogelijke effecten van de gemelde treindiensten op de ambities van het Toekomstbeeld OV (TBOV), en de bestaande en daarvoor geplande infrastructuur.

ProRail heeft deze vraag beantwoord door de gemelde treindiensten per casus te analyseren op de volgende punten:

1. De verhouding tussen de gemelde treindienst en het landelijke netwerkmodel 6-basis, en de treincategorie (IC, stoptrein, goederen, internationaal reiziger) die daarin worden gehanteerd.
2. Een inventarisatie van mogelijke gevolgen van de treindienst zonder aanleg van aanvullende infrastructuur, op de aspecten logistieke inpassing, vervoerwaarde, robuustheid en conditionerende infrastructuur (tractie-energie, baanstabiliteit, overwegen).

Op basis van deze toetsing is per gemelde treindienst geanalyseerd of deze wel of niet past binnen de in TBOV voorziene (bestaande danwel geplande) capaciteit voor de bijbehorende treincategorie en de mogelijke gevolgen bij inpassing van deze treindienst.

De analyse doet geen uitspraak of een voorgenomen treindienst in de praktijk ook past naast concessievoer en eventuele andere open toegang aanvragen. Dit kan pas duidelijk worden op basis van de formele capaciteitsaanvraag die genoemde vervoerders voor deze treindiensten zullen moeten indienen bij ProRail. In het reguliere capaciteitsverdelingsproces wordt vervolgens de capaciteit verder toebedeeld op basis van alle aanvragen (concessievoer, goederenvervoer, reizigersvervoer in open toegang en onderhoudsbehoefte) en de daarbij te hanteren verdelingsregels.

In dit memo zijn de resultaten van de impactanalyse per gemelde treindienst samengevoegd. Elke casus is zelfstandig leesbaar. Er kunnen en mogen op basis van dit memo geen overall conclusies worden getrokken welke van deze treindiensten wel of niet gerealiseerd kunnen worden. Dit is immers afhankelijk van het capaciteitsverdelingsproces en alle capaciteitsaanvragen die daarin samenkomen en al dan niet beoordeling door de ACM op marktaspecten.

Voor wat betreft de gemelde internationale treindiensten per deelcorridor (grensovergang) is hoogover bekeken of de totale capaciteitsvraag van de gemelde treindiensten zou passen. ProRail constateert dat er over de dag heen in beginsel op alle deelcorridors voldoende capaciteit is voor de nu voorgenomen treindiensten. Indien er daarbovenop nog meer aanvragen komen en/of vervoerders in hun daadwerkelijke capaciteitsaanvraag op dezelfde (meest winstgevende) tijden willen rijden wordt het een stuk ingewikkelder om alles in te passen. Daarbij dient op deelcorridors ook rekening te worden gehouden met goederenvervoer.

1. Achtergrond

In het Toekomstbeeld voor het Openbaar Vervoer (TBOV) zijn de contouren van de netwerkontwikkeling op het spoor in Nederland beschreven. Hierin worden geen uitspraken gedaan over de marktordening (welke vervoerder rijdt welke trein en waar?), maar wel welke plannen en ambities er zijn voor het reizigersvervoer op de corridors. In de capaciteitsontwikkeling op het spoor wordt hier naartoe gewerkt, ook rekening houdend met de ambities en ruimte voor goederenvervoer.

Met het 4e Spoorwegpakket is in Europa de koers ingezet naar een verdergaande liberalisering van de vervoermarkt. Spoorwegondernemingen die passagiersvervoer per spoor willen aanbieden hebben het

recht op 'open toegang', dat wil zeggen dat passagiersvervoer kan worden aangeboden door spoorwegondernemingen die niet in het bezit zijn van een vervoerconcessie verkregen van de overheid. Hierdoor kunnen vervoerders zowel internationaal als binnen Nederland treindiensten aanbieden, mits deze het economische evenwicht van eventueel aanwezig concessievervoer niet schaadt. Dergelijke marktaspecten worden door de Autoriteit Consument en Markt (ACM) getoetst.

Met de ontwikkelingen in het open toegang vervoer, zowel in de internationale als nationale markt, rijst daarnaast óók de vraag welke impact deze treindiensten hebben op (de ambities van) TBOV en de netwerkaspecten daarvan. Er zijn op dit moment nog geen duidelijke kaders of instrumenten om die impact te kunnen bepalen en op netwerkniveau te beoordelen. Ook het Besluit Capaciteitsverdeling is nog onvoldoende ingericht om goed om te kunnen gaan met open toegang aanvragen.

ProRail heeft een concept methodiek opgesteld om, als eerste stap, een impactanalyse te kunnen doen voor één of meerdere open toegang initiatieven op het lange termijn capaciteitsontwikkelingsperspectief zoals dat met TBOV is geschetst. In dit memo beschrijft ProRail deze methodiek en worden, mede op verzoek van het Ministerie van IenW, recente meldingen door spoorwegondernemingen bij de ACM voor open toegang diensten aan de hand van deze methodiek geanalyseerd.

Deze ACM meldingen zijn nog geen formele capaciteitsaanvragen zoals vervoerders die bij ProRail indienen. Pas in het reguliere capaciteitsverdelingsproces komen alle aanvragen van alle vervoerders samen en wordt middels coördinatie en de verdelingsregels gezocht naar een passende verdeling. Vervoerders kunnen daarin hun voorstellen ook nog aanpassen, al dan niet op advies van ProRail.

ProRail benadrukt dan ook dat dit enkel een beleidsmatige analyse is en hier op geen enkele wijze rechten op het wel of niet toekennen van capaciteit van kunnen worden afgeleid. Daartoe dient het reguliere capaciteitsverdelingsproces te worden gevolgd, waarbij ProRail capaciteitsaanvragen non-discriminatoire dient te behandelen volgens de daartoe vastgestelde (juridische) kaders. Deze analyses staan daar los van en kunnen, mogen en zullen daarin niet worden betrokken.

ProRail Capaciteitsmanagement

8 augustus 2023

2. Methodiek

Om een impactanalyse te kunnen doen voor één of meerdere open toegang initiatieven op het lange termijn capaciteitsontwikkelingsperspectief zoals dat met TBOV is geschetst, is ProRail tot een methodiek gekomen die twee stappen bevat.

Stap 1: toetsen melding op TBOV netwerkmodellen

In deze stap wordt de categorie trein (stads-/streekgewestelijk, nationaal of internationaal) per deelcorridor vergeleken met de landelijke TBOV netwerkmodellen en groeibouwstenen, zowel op baanvakniveau als op de verbindingen door knopen bekeken. Daarbij wordt uitgegaan van het zogeheten 6-basis netwerk dat wordt gereden indien al het staand beleid wordt uitgevoerd (tot 2030). In TBOV 2030-2035 zijn modellen ontwikkeld voor doorgroei van hoogfrequent spoorvervoer. Dit zijn het 6-plus model (vergelijkbaar met 6-basis) en het 8/4 model. Er is in TBOV afgesproken dat alle onderzoeksmodellen van TBOV gehanteerd worden voor toekomstvastheidsanalyses. Voor deze analyse zijn zowel 6-basis als 8/4 als toetskader gebruikt.

In TBOV worden maatschappelijke afwegingen gemaakt tussen treincategorieën op het netwerk. Hierin wordt onderscheid gemaakt tussen Internationale (HSL) treinen, (Binnenlandse) Intercity's, Sprinters, regionale treinen en Goederentreinen. Model 6-basis is de bestuurlijke referentiesituatie en daarnaast zijn er verscheidene onderzoeksmodellen. De uitkomst van deze stap is of de melding binnen of buiten de in TBOV voorziene capaciteit voor een treincategorie valt:

- Binnen: de treindienst is van een treincategorie waarvoor in TBOV wel capaciteit is voorzien.
- Buiten: de treindienst is van een treincategorie waarvoor in TBOV geen capaciteit is voorzien.

De uitkomst van deze stap geeft daarmee enkel aan OF een treindienst binnen de beleidsmatige kaders past, maar niet of een uiteindelijke capaciteitsaanvraag daarmee past naast concessievervoer en andere open toegangsaanvragen op dezelfde deelcorridor.

Stap 2: impact van treindienst in TBOV netwerkmodellen

In deze stap wordt onderzocht welke impact deze treindienst heeft op de TBOV netwerkmodellen zonder aanleg van aanvullende logistieke infrastructuur. Dit wordt hoog-over bekeken omdat dit een optimalisatievraagstuk is, waarbij er niet één antwoord is. De impact wordt bepaald op de volgende verkeerskundige en vervoerskundige aspecten:

- Logistieke inpassing
- Robuustheid
- Vervoerwaarde en Vervoercapaciteit
- Conditionerende infrastructuur

Hier kan uit komen dat een extra treinpad gecreëerd moet worden en dit past of dat een extra treinpad niet past of alleen als een ander treinpad moet vervallen. Voor dit onderzoek wordt infrastructuur-uitbreiding buiten beschouwing gelaten. Deze aanpassing wordt in deze stap hoog-over beoordeeld op bovenstaande aspecten. Een generiek aspect is het opstellen (en behandelen) van het materieel, met name rond Amsterdam waar binnenlands NS-materieel én internationaal materieel op een aantal locaties wordt opgesteld. Bij verdere groei van het aantal treindiensten dat Amsterdam als vertrek-/eindpunt heeft moet worden beoordeeld of de prognoses en voorziene ontwikkeling van opstelcapaciteit deze ontwikkelingen afdekken.

NB. De impactanalyse heeft alleen betrekking op het Nederlandse netwerkdeel van de beoogde treindiensten. Er kunnen geen concrete uitspraken worden gedaan over (additionele) capaciteit en mogelijkheden voor aansluitende treinpaden in België respectievelijk Duitsland. Dat is altijd afhankelijk van afspraken met (de infrabeheerders in) die landen en het capaciteitsverdelingsproces. Er is ook niet gekeken naar de impact van grote buitendienststellingen en verbouwingen, zoals Amsterdam Centraal, Amsterdam Zuid en werk aan het derde spoor bij Emmerich.

3. Overzicht open toegang meldingen

Onderstaand een overzicht van recente open toegang meldingen die de ACM heeft ontvangen, het type dienst (internationaal of nationaal) en het voorziene dienstregelingsjaar waarin de treindienst wordt gestart. Een open toegang melding dient uiterlijk 18 maanden (1,5 jaar) voorafgaand aan een dienstregelingsjaar te worden gemeld bij de ACM in verband met een eventuele economische evenwichtstoets (EET). De capaciteitsaanvraag op het spoor dient een vervoerder conform het jaarlijkse capaciteitsverdelingsproces bij ProRail in te dienen (ongeveer 1 jaar van te voren).

Voor elk van deze meldingen is een impactanalyse opgesteld (H4), en afsluitend (H5) een integraal overzicht van de meldingen voor internationale treindiensten op de lange afstand corridors.

Melding	Onderneming	Type	Verbinding	Dgri	Paragraaf
22-05-23	FlixTrain	INT	Oberhausen – Amsterdam – Rotterdam	2025	4.1
22-05-23	Arriva	INT	Groningen – Amsterdam – Parijs	2026	4.2
08-06-23	QBuzz	INT	Amsterdam – Berlijn (via Arnhem/Oberhausen) OF Amsterdam – Berlijn (via Hengelo/Bentheim)	2027	4.3
08-06-23	QBuzz	INT	Amsterdam – Parijs (via HSL)	2027	4.4
08-06-23	QBuzz	NAT	Amsterdam – Eindhoven (met tussenstops)	2027	4.5
13-06-23	NS Internationaal	INT	Amsterdam – Berlijn (via Hengelo/Bentheim)	2025	4.6
13-06-23	NS Internationaal	INT	Amsterdam – Frankfurt/Basel	2025	4.7
13-06-23	NS Internationaal	INT	Amsterdam – Parijs/Londen (via HSL)	2025	4.8
13-06-23	NS Internationaal	INT	Amsterdam – Wenen/Innsbruck (NightJet)	2025	4.9

4.1 Melding FlixTrain GmbH (Oberhausen – Rotterdam)

Beschrijving van de melding

De Autoriteit Consument & Markt (ACM) heeft op 22 mei 2023 van FlixTrain GmbH een melding ontvangen van haar voornemen om vanaf 15 december 2024, of zoveel eerder als redelijkerwijs mogelijk is, maar niet eerder dan 1 augustus 2024, een internationale passagiersdienst per spoor aan te bieden tussen Oberhausen en Rotterdam met tussenstops in Nederland.

Frequentie van de nieuwe treindienst

Twee treinen per dag in beide richtingen (Oberhausen – Rotterdam en vice versa).

Tussenstops in Nederland

Deze treindienst zal in Nederland stoppen in Arnhem Centraal – Utrecht Centraal – Amsterdam Centraal – Den Haag HS.

		1320	1322			1321	1323
Oberhausen	ab	8:35	16:35	Rotterdam Stadion		8:15	16:15
Emmerich		9:16	17:16	Rotterdam Centraal	an	8:25	16:25
Arnhem Centraal	an	9:27	17:27	Rotterdam Centraal	ab	8:31	16:31
Arnhem Centraal	ab	9:29	17:29	Den Haag HS	an	8:46	16:46
Utrecht Centraal	an	9:59	17:59	Den Haag HS	ab	8:48	16:48
Utrecht Centraal	ab	10:02	18:02	Amsterdam Centraal	an	9:30	17:30
Amsterdam Centraal	an	10:29	18:29	Amsterdam Centraal	ab	9:38	17:38
Amsterdam Centraal	ab	10:35	18:35	Utrecht Centraal	an	10:01	18:01
Den Haag HS	an	11:17	19:17	Utrecht Centraal	ab	10:04	18:04
Den Haag HS	ab	11:19	19:19	Arnhem Centraal	an	10:35	18:35
Rotterdam Centraal	an	11:34	19:34	Arnhem Centraal	ab	10:37	18:37
Rotterdam Centraal	ab	11:39	19:39	Emmerich		10:47	18:47
Rotterdam Stadion		11:49	19:49	Oberhausen	an	11:24	19:24

Materieel

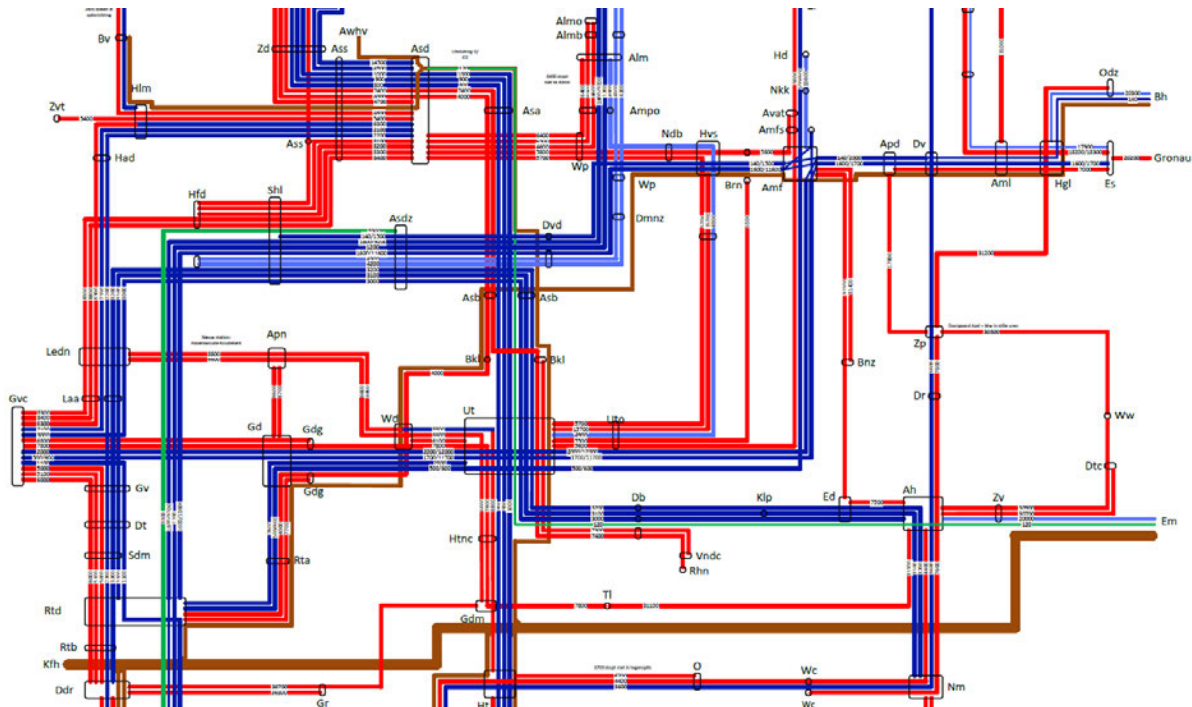
“Locomotief: Siemens VECTRON (lengte 20m, gewicht: 90t, remgewicht 176t)

Wagons: huidige rytuigenvloot FlixTrain, voormalige rytuigen van Deutsche Bahn (InterRegio), gemoderniseerd in 2020-2022 in Aken (Firma Talbot). Lengte 26,4m, totaalgewicht 5660t/Wagon, 112- 119 t remgewicht, remconfiguratie R+Mg.”.

“Circa 500 tot 700 zitplaatsen per trein, afhankelijk van seizoen (in zomer langere treinen dan in winter).”

(Bron: Formulier kennisgeving geplande nieuwe passagiersdienst FlixTrain aan ACM, 10 mei 2023, paragraaf 6, 5.3).

Stap 1: vergelijking met TBOV modellen



In deze stap is onderzocht in hoeverre de melding past binnen de beschikbare paden voor de betreffende treincategorie in TBOV. De melding van Flixbus betreft een trein in de categorie internationale langeafstandstrein. Dit uit zich bijvoorbeeld in het stoppatroon, waar alleen de allergrootste internationale stations worden aangedaan. Intercitystations zoals Amsterdam Sloterdijk, Haarlem en Leiden worden overgeslagen. Ook is het materieel niet geschikt om vaak te stoppen vanwege langere in- en uitstaptijden en beperkte aanzetsnelheid.

Tussen Oberhausen en Amsterdam Centraal is in alle TBOV modellen een pad voorzien voor internationale langeafstandstreinen. In 6-basis is dit naast een 10-minutendienst Intercity en diverse Sprinterverbindingen. Op dit traject valt de melding van Flixbus dus binnen de voorziene capaciteit voor deze treincategorie.

Tussen Amsterdam Centraal, Haarlem en Rotterdam Centraal zijn in TBOV de treincategorieën Sprinter, Intercity en Goederen (alleen Amsterdam – Haarlem) voorzien. De Intercity heeft tussenstops in Den Haag Laan van NOI, Leiden Centraal, Heemstede-Aerdenhout, Haarlem en Amsterdam Sloterdijk. In 6-basis is hier sprake van 6 Intercity's en 4 Sprinters. Op dit traject valt de melding van Flixbus dus buiten de voorziene capaciteit voor de treincategorie internationaal.

Een doorverbinding van Utrecht naar Haarlem op Amsterdam Centraal wordt voor reizigerstreinen niet aangeboden.

Conclusie

Traject	Voorziene capaciteit
Oberhausen – Amsterdam Centraal	Binnen voorziene capaciteit
Doorkoppeling in Amsterdam Centraal	Buiten voorziene capaciteit
Amsterdam Centraal – Rotterdam Centraal	Buiten voorziene capaciteit

Stap 2: impact op TBOV modellen

>> Deeltraject Oberhausen – Amsterdam Centraal

De melding van Flixtrain valt binnen de in TBOV voorziene capaciteit voor internationaal reizigersvervoer.

Inpassing in de dienstregeling

Het internationale pad is in principe ieder uur beschikbaar, maar kent tussen Amsterdam Bijlmer en Amsterdam Centraal medegebruik door goederen. Precieze capaciteitsverdeling tussen internationaal reizigersvervoer en goederenvervoer is afhankelijk van andere aanvragen in deze segmenten.

Dit pad gaat uit van gebruik door een trein die de baanvaksnelheid (130/140/160 km/u) kan rijden (zie kopje Baanstabiliteit). Als vanwege baanstabiliteit slechts 100km/u gereden kan worden past de trein niet binnen het internationale pad. Er zullen dan concessies aan de gemelde trein (extra reistijd, wachten op beschikbaar pad) en aan andere treinen gedaan moeten worden om een passende dienstregeling te vinden.

Vervoerwaarde en Vervoercapaciteit

Omdat capaciteit voor deze trein voorzien is, is er geen invloed op de kwaliteit van de binnenlandse dienstregeling. Voor internationale reizigers ontstaat aanvullend aanbod, wat positief is voor de internationale vervoerwaarde. Omdat er geen impact is op de binnenlandse treindienst is er geen impact op vervoerknelpunten.

Robuustheid

Omdat op deze deelcorridor sprake is van een structureel pad voor internationale reizigerstreinen is de robuustheid op orde. Bij grote vertraging vanuit het buitenland kan het pad van een (half) uur later worden gebruikt (mits dat niet gebruikt wordt door andere vervoerder).

Conditionerende infrastructuur

Baanstabiliteit

Het gemelde materieel (Vectron Locomotief) heeft een aslast van 22,5 ton. Op deze baanvakken is bij deze beladingsklasse een maximumsnelheid van 100km/u in plaats van de hier toegestane baanvaksnelheid van 130/140/160 km/u. In TBOV wordt ervan uitgegaan dat internationale treinen de baanvaksnelheid kunnen rijden. Dit is nodig voor een goede inpassing in de dienstregeling. Onderzoek en/of maatregelen ten behoeve van baanstabiliteit zijn noodzakelijk om hieraan te kunnen voldoen.

Overige conditionerende infrastructuur

Impact op overige conditionerende infrastructuur zal naar schatting beperkt zijn omdat gebruik gemaakt wordt van bestaande paden.

>> Doorkoppeling in Amsterdam Centraal

De doorkoppeling van reizigerstreinen van Utrecht naar Haarlem van buiten de in TBOV voorziene capaciteit voor (internationaal) reizigersvervoer.

Inpassing in de dienstregeling

Voor een optimale benutting van de capaciteit volgen de reizigerstreinen de treinstromen zoals voorzien in TBOV. In deze optimale benutting past geen doorgaande reizigersverbinding Utrecht – Haarlem. Dat wil niet zeggen dat dit onmogelijk is, maar gaat zeer waarschijnlijk ten koste van de kwaliteit van andere (binnenlandse) reizigerstreinen, of zelfs het vervallen daarvan.

>> Deeltraject Amsterdam Centraal – Haarlem – Rotterdam Centraal

De melding van Flixtrain valt buiten de in TBOV voorziene capaciteit voor internationaal reizigersvervoer.

Inpassing in de dienstregeling

Er is geen internationaal pad voorzien. Ook is er op deze trajecten geen restcapaciteit op het netwerk. Inpassing van een internationale trein op deze route is daarom alleen mogelijk als er één of meerdere binnenlandse treinen opgeheven worden (los van beschreven situatie Amsterdam Centraal), waarmee de impact op de capaciteit zeer groot is.

Vervoerwaarde en Vervoercapaciteit

Het opheffen van binnenlandse treinen leidt tot een verminderde vervoerwaarde voor binnenlandse reizigers. Dit speelt met name voor de Intercitystations waar de gemelde trein niet stopt, maar waar wel een trein opgeheven moet worden om de gemelde trein in te passen. Voor internationale reizigers ontstaat aanvullend aanbod, wat positief is voor vervoerwaarde.

Het opheffen van binnenlandse treinen kan ook tot vervoerknelpunten in de spits leiden. Tussen Den Haag en Leiden en tussen Haarlem en Amsterdam zijn in de IMA2021 vervoerknelpunten voorzien in de spitsen. De melding van Flixtrain betreft ook treinen in de spitsuren.

Robuustheid

Inpassing van deze trein is alleen mogelijk door andere treinen op te heffen. Als alleen op het moment dat deze trein gepland is een andere trein wordt opgeheven ontstaat weliswaar een passend plan, maar is het plan niet robuust voor (grote) vertraging, bijvoorbeeld uit het buitenland. Als de trein een uur later komt is er een trein 'voor niets' opgeheven en is er het uur dat de trein wel rijdt geen capaciteit met vertragingen tot gevolg.

Conditionerende infrastructuur

Baanstabiliteit

Het gemelde materieel (Vectron Locomotief) heeft een aslast van 22,5 ton. Op deze baanvakken is bij deze beladingsklasse een maximumsnelheid van 100km/u in plaats van de hier toegestane baanvaksnelheid van 130/140km/u.

Overige conditionerende infrastructuur

De impact op overige conditionerende infrastructuur is beperkt indien over het volledige traject een andere trein vervalst. Als het logistiek mogelijk is om slechts op deeltrajecten andere treinen te laten vervallen is er mogelijk sprake van TEV- en overwegknelpunten omdat er sprake is van een extra trein.

4.2 Melding Arriva Personenvervoer Nederland B.V. (Groningen – Parijs)

Beschrijving van de melding

De ACM heeft op 22 mei 2023 van Arriva Personenvervoer Nederland B.V. een melding ontvangen van zijn voornemen om vanaf 1 juni 2026 een internationale passagiersdienst per spoor aan te bieden tussen Groningen en Parijs met tussenstops in Nederland.

Frequentie van de nieuwe treindienst

Één trein per dag in beide richtingen Groningen – Paris Nord vice versa, en afhankelijk van het materieel, één trein per dag in beide richtingen Amsterdam Zuid – Paris Nord of Brussel Zuid – Paris Nord vice versa.

Tussenstops in Nederland

Deze treindienst zal in Nederland stoppen in Zwolle, Almere Centrum, Amsterdam Zuid, Schiphol Airport en Rotterdam Centraal.

1: Groningen – Parijs Gare du Nord

Groningen	05:28
Zwolle	06:25
Almere Centrum	07:05
Amsterdam Zuid	07:25
Schiphol Airport	07:33
Rotterdam Centraal	07:58
Antwerpen Centraal	08:41
Brussel Zuid	09:22
Parijs Gare du Nord	11:20

2: Parijs Gare du Nord – Brussel Zuid

Parijs Gare du Nord	12:30
Brussel Zuid	14:30

3: Brussel Zuid – Parijs Gare du Nord

Brussel Zuid	15:30
Parijs Gare du Nord	17:30

4: Parijs Gare du Nord - Groningen

Parijs Gare du Nord	19:15
Brussel Zuid	21:17
Antwerpen Centraal	21:54
Rotterdam Centraal	22:36
Schiphol Airport	23:15
Amsterdam Zuid	23:22
Almere Centrum	23:42
Zwolle	00:22
Groningen	01:19

1: Groningen – Parijs Gare du Nord

Groningen	05:28
Zwolle	06:25
Almere Centrum	07:05
Amsterdam Zuid	07:25
Schiphol Airport	07:33
Rotterdam Centraal	08:01
Antwerpen Centraal	08:36
Brussel Zuid	09:16
Parijs Gare du Nord	10:38

2: Parijs Gare du Nord – Amsterdam Zuid

Parijs Gare du Nord	11:15
Brussel Zuid	12:37
Antwerpen Centraal	13:20
Rotterdam Centraal	13:55
Schiphol Airport	14:30
Amsterdam Zuid	14:37

3: Amsterdam Zuid – Parijs Gare du Nord

Amsterdam Zuid	15:25
Schiphol Airport	15:33
Rotterdam Centraal	16:01
Antwerpen Centraal	16:36
Brussel Zuid	17:16
Parijs Gare du Nord	18:38

4: Parijs Gare du Nord - Groningen

Parijs Gare du Nord	19:15
Brussel Zuid	20:37
Antwerpen Centraal	21:20
Rotterdam Centraal	21:55
Schiphol Airport	22:30
Amsterdam Zuid	22:37
Almere Centrum	22:57
Zwolle	23:37
Groningen	00:34

De indicatieve informatie over het rollend materieel dat naar verwachting zal worden ingezet, luidt als volgt: “Naar verwachting gaan we de ritten rijden met voor HSL geschikte treinen met een maximum snelheid van 200 kilometer per uur. We onderzoeken de mogelijkheden voor sneller materieel.”¹

(Bron: Formulier kennisgeving geplande nieuwe passagiersdienst Groningen - Parijs, Arriva aan ACM, 8 juni 2023, paragraaf 6, 5.3).

[illegible]

¹ Gezien de rijtijden in de gegeven dienstregeling lijkt het om materieel voor 300km/u te gaan.

Tussen Breda-grens en Amsterdam Zuid is in alle TBOV modellen een pad voorzien voor internationale langeafstandstreinen. Op dit traject valt de melding van Arriva dus binnen de voorziene capaciteit voor deze treincategorie.

Tussen Amsterdam Zuid en Groningen zijn in TBOV de treincategorieën Sprinter, Intercity en Goederen (alleen Zwolle - Onnen) voorzien. Op dit traject valt de melding van Arriva dus buiten de voorziene capaciteit voor de treincategorie internationaal.

Conclusie

Traject	Voorziene capaciteit
Breda-grens – Amsterdam Zuid	Binnen voorziene capaciteit
Amsterdam Zuid – Groningen	Buiten voorziene capaciteit

NB: Tot ca. 2036 gaan de internationale paden nog naar Amsterdam Centraal en niet naar Zuid. Voor die periode is de melding van Arriva dus ook op het trajectgedeelte tussen Schiphol en Amsterdam Zuid niet binnen de voorziene capaciteit.

Stap 2: Impact op TBOV modellen

>> Deeltraject Breda-grens – Schiphol / Amsterdam Zuid

De melding van Arriva valt binnen de in TBOV voorziene capaciteit voor internationaal reizigersvervoer.

Inpassing in de dienstregeling

Het internationale pad is in principe twee keer per uur beschikbaar. Precieze capaciteitsverdeling tussen internationaal reizigersvervoer onderling is afhankelijk van andere aanvragen in deze segmenten.

Dit pad gaat uit van gebruik door een trein die de baanvaksnelheid (tot 300 km/u) kan rijden. Als vanwege baanstabiliteit of een andere reden een andere snelheid gereden moet worden past de trein niet zonder meer binnen het internationale pad. Er zullen dan concessies aan de gemelde trein (extra reistijd, wachten op beschikbaar pad) en aan andere treinen gedaan moeten worden om een passende dienstregeling te vinden.

Voor de periode tot ca. 2036 is op Amsterdam Zuid geen capaciteit voor lang halterende treinen. Een eventuele trein van/naar Parijs zal dus mee moeten lopen in het binnenlandse regime van ca. 2 minuten halteertijd (voor doorgaande treinen). De melding geeft hier geen details over.

Vervoerwaarde en Vervoercapaciteit

Omdat capaciteit voor deze trein voorzien is, is er geen invloed op de kwaliteit van de binnenlandse dienstregeling. Voor internationale reizigers ontstaat aanvullend aanbod, wat positief is voor de internationale vervoerwaarde. Omdat er geen impact is op de binnenlandse treindienst is er geen impact op vervoerknelpunten.

Robuustheid

Omdat op deze deelcorridor sprake is van een structureel pad voor internationale reizigerstreinen is de robuustheid op orde. Bij grote vertraging vanuit het buitenland kan het pad van een (half) uur later worden gebruikt (mits dat niet gebruikt wordt door andere vervoerder).

Conditionerende infrastructuur

Opstellen

voor dit deeltraject n.v.t.

Baanstabiliteit

ProRail kent de aslast van het gemelde materieel nog niet, derhalve zijn op dit punt nog geen uitspraken te doen. Echter, op de HSL is de maximale aslast 22½ ton (220km/u), t.o.v. 20 ton op het gemengde net. De aangemelde treinen rijden echter niet uitsluitend op de HSL, dus aslasten groter dan 20 ton kunnen aanleiding geven tot langzamer rijden.

Overige conditionerende infrastructuur

Impact op overige conditionerende infrastructuur zal naar schatting beperkt zijn omdat gebruik gemaakt wordt van bestaande paden.

>> Deeltraject Schiphol / Amsterdam Zuid - Groningen

De melding van Arriva valt buiten de in TBOV voorziene capaciteit voor internationaal reizigersvervoer.

Inpassing in de dienstregeling

Er is geen internationaal pad voorzien. Ook is er op in ieder geval het traject tussen Lelystad en Schiphol tussen grofweg 6 en 21u geen restcapaciteit op het netwerk. Inpassing van een internationale trein op de route van Groningen naar Schiphol is daarom alleen mogelijk als er één of meerdere binnenlandse treinen opgeheven worden, waarmee de impact op de capaciteit groot is.

Van Schiphol naar Groningen voorziet de melding in een trein die rijdt na 22u. Dan is er mogelijk wel restcapaciteit op het netwerk.

De melding spreekt van één kerende trein per dag op Amsterdam Zuid. Tot ca. 2036 zal daarvoor moeten worden omgelopen via de Watergraafsmeer of het keerspoor bij Diemen Zuid. Ook hiervoor geldt dat er op deze route geen capaciteit is bovenop de reguliere TBOV-dienstregelingen.

Vervoerwaarde en Vervoercapaciteit

Het opheffen van binnenlandse treinen leidt tot een verminderde vervoerwaarde voor binnenlandse reizigers. Voor internationale reizigers ontstaat aanvullend aanbod, wat positief is voor vervoerwaarde.

Het opheffen van binnenlandse treinen kan ook tot vervoerknelpunten in de spits leiden. De melding van Arriva betreft ook één trein in de spitsuren. Tussen Almere (7u05) en Amsterdam Zuid (7u25) ligt op basis van de IMA2021 de grootste uitdaging. Bij een lange trein (>300m) is het wellicht mogelijk zowel de binnenlandse als internationale reizigers mee te nemen, maar dat is sterk afhankelijk van het aantal internationale reizigers en welke binnenlandse trein(en) moet(en) worden opgeheven. Het is dan wel de vraag of medegebruik door binnenlandse reizigers (met/zonder reservering) mogelijk is.

Conditionerende infrastructuur

Opstellen

In de melding is voorzien dat er één trein per nacht opgesteld wordt in Groningen. De bereikbaarheid van het opstelterrein De Vork lijkt op de gemelde tijden geen probleem. Of er op het opstelterrein zelf voldoende capaciteit is, moet blijken uit de capaciteitsverdeling.

Baanstabiliteit

ProRail kent de aslast van het gemelde materieel nog niet, derhalve zijn op dit punt nog geen uitspraken te doen.

Overige conditionerende infrastructuur

Er is mogelijk sprake van TEV- en overwegknelpunten omdat er sprake is van een extra trein.

4.3 Melding QBuzz (Amsterdam – Berlijn)

Beschrijving van de melding

De ACM heeft op 8 juni 2023 van QBuzz B.V. een melding ontvangen van zijn voornemen om vanaf 1 januari 2027 een internationale passagiersdienst per spoor aan te bieden tussen Amsterdam Centraal en Berlijn Hauptbahnhof met tussenstops in Nederland. QBuzz noemt in de melding twee mogelijke routes (via Hengelo of via Arnhem). Deze worden hieronder separaat besproken.

Frequentie van de nieuwe treindienst

7 ritten per dag per richting.

>> Optie 1: Amsterdam – Berlijn via Hengelo

Tussenstops in Nederland

Deze treindienst zal in Nederland stoppen in Amsterdam Centraal, Amersfoort Centraal, Deventer en Hengelo.

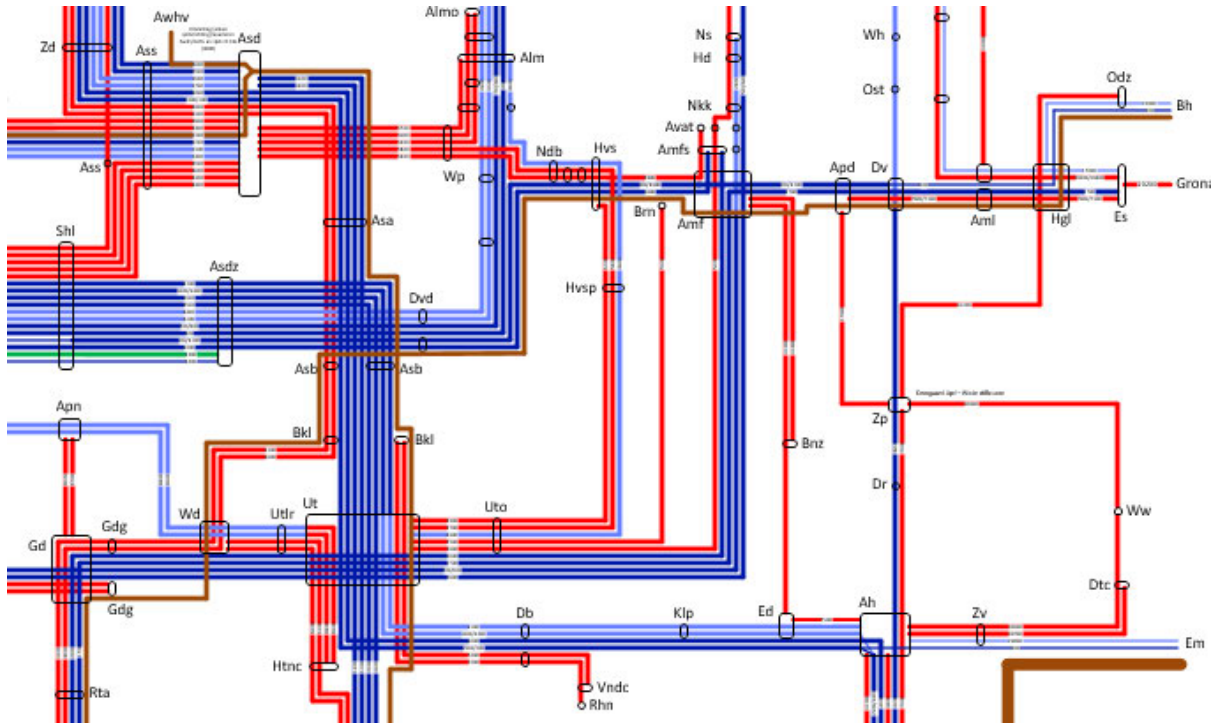
Route-optie 1								
		Rit 1	Rit 3	Rit 5	Rit 7	Rit 9	Rit 11	Rit 13
Amsterdam C.	v	06:30	08:30	10:30	12:30	14:30	16:30	18:30
Amersfoort C.	v	07:03	09:03	11:03	13:03	15:03	17:03	19:03
Deventer	v	07:37	09:37	11:37	13:37	15:37	17:37	19:37
Hengelo	v	08:12	10:12	12:12	14:12	16:12	18:12	20:12
Osnabrück Hbf	a	09:08	11:08	13:08	15:08	17:08	19:08	21:08
Hannover Hbf	a	10:12	12:12	14:12	16:12	18:12	20:12	22:12
Berlin Hbf	a	11:59	13:59	15:59	17:59	19:59	21:59	23:59

		Rit 2	Rit 4	Rit 6	Rit 8	Rit 10	Rit 12	Rit 14
Berlin Hbf	v	06:00	08:00	10:00	12:00	14:00	16:00	18:00
Hannover Hbf	v	07:47	09:47	11:47	13:47	15:47	17:47	19:47
Osnabrück Hbf	v	08:50	10:50	12:50	14:50	16:50	18:50	20:50
Hengelo	v	09:49	11:49	13:49	15:49	17:49	19:49	21:49
Deventer	v	10:24	12:24	14:24	16:24	18:24	20:24	22:24
Amersfoort C.	v	10:58	12:58	14:58	16:58	18:58	20:58	22:58
Amsterdam C.	a	11:29	13:29	15:29	17:29	19:29	21:29	23:29

Materieel

“Indicatieve informatie over het rollend materieel dat naar verwachting zal worden ingezet: Elektrische treinstellen Frecciarossa 1000 (V300 Zefiro). Dit hogesnelheidsmaterieel is op dit moment nog niet toegelaten voor inzet in Nederland. Homologatie voorafgaand aan inzet in Nederland past binnen het voorziene tijdsplan.” “Circa 450 reizigers per rit.” (Bron: Formulier kennisgeving geplande nieuwe passagiersdienst Amsterdam – Berlijn, Qbuzz aan ACM, 8 juni 2023, paragraaf 6 en 5.3)

Stap 1: vergelijking met TBOV modellen



In deze stap is onderzocht in hoeverre de melding past binnen de beschikbare paden voor de betreffende treincategorie binnen TBOV. De melding van QBuzz betreft treinen in de categorie internationale langeafstandstrein.

Tussen Schiphol en Oldenzaal grens zijn in alle TBOV-modellen paden voorzien voor internationale treinen (geïntegreerd in de binnenlandse intercitydienst²). De melding van QBuzz valt tussen Deventer en Oldenzaal-grens binnen de voorziene capaciteit voor deze treincategorie; tussen Amsterdam Centraal en Deventer valt de melding buiten de voorziene capaciteit, gezien het afwijkende traject en het stoppatroon.

Conclusie

Traject	Voorziene capaciteit
Amsterdam Centraal – Deventer	Buiten voorziene capaciteit
Deventer – Oldenzaal-grens	Binnen voorziene capaciteit

² Tussen Schiphol en Deventer is de voorziene capaciteit voor de IC Berlijn één van de vier intercity's Schiphol – Deventer, en is ook voor binnenlands vervoer voorzien.

Stap 2: Impact op TBOV modellen

De melding van QBuzz valt deels buiten de in TBOV 6basis en 8/4 voorziene capaciteit voor internationale langeafstandstreinen. Wel zijn hiervoor optimalisaties uitgewerkt.

Inpassing in de dienstregeling

In zowel TBOV 6basis en 8/4 is er 1 pad per uur per richting beschikbaar tussen Schiphol en Oldenzaal-grens. Er zijn echter geen internationale paden Amsterdam C – Weesp. Daarnaast is het stoppatroon tussen Weesp en Deventer afwijkend van de paden in TBOV.

Oplossingsrichting 1: een los INT-pad (i.p.v. een goederenpad) tussen Deventer en Amsterdam C. Dit is onderzocht in één van de optimalisatiemodules voor TBOV 8/4. Dit veroorzaakt mogelijk extra goederenverkeer via de IJssellijn, waarvan de impact nog onduidelijk is. Waarschijnlijk is dezelfde constructie ook in 6basis mogelijk. Precieze capaciteitsverdeling tussen internationaal reizigersvervoer onderling en goederen is afhankelijk van andere aanvragen in deze segmenten.

Oplossingsrichting 2: het stoppatroon en de eindbestemming van de uiteindelijke aanvraag aanpassen aan het pad Schiphol – Oldenzaal-grens, zoals in TBOV. Dus van/naar Schiphol i.p.v. Amsterdam Centraal en extra stops in Hilversum en Apeldoorn. Precieze capaciteitsverdeling tussen internationaal reizigersvervoer onderling is afhankelijk van andere aanvragen in deze segmenten.

Vervoerwaarde en Vervoercapaciteit

Als de aangemelde internationale trein geïntegreerd rijdt, vermindert het aantal reismogelijkheden van/naar Hilversum en Apeldoorn. Als on-top trein, ontstaan er extra reismogelijkheden voor de internationale reiziger.

Als de aangemelde internationale trein geïntegreerd rijdt, ontstaat er in de avondspits een vervoersknelpunt (minder zitplaatsen binnenlands) tussen Schiphol/Amsterdam Zuid en Hilversum/Amersfoort.

Robuustheid

Er is in de huidige situatie sprake van een pad voor internationale reizigerstreinen vanaf Amsterdam CS. In de toekomst is sprake van een internationaal pad vanaf Amsterdam Zuid / Schiphol (vanaf SAAL dienstregeling). De robuustheid is daarmee op orde. Indien er ook pad naar Amsterdam CS moet blijven (on-top) is her routing van goederenvervoer via de IJssellijn nodig.

Conditionerende infrastructuur

Opstellen

Gezien de aanvraag moeten er in/rond Amsterdam 3 of 4 treinen worden opgesteld. Deze behoefte moet worden gezien in combinatie met overige aanvragen.

Baanstabiliteit

De Frecciarossa 1000 kent een aslast 17ton. Dit valt binnen de gestelde grenzen.

Overige conditionerende infrastructuur

Impact op overige conditionerende infrastructuur zal naar schatting beperkt zijn omdat gebruik gemaakt wordt van bestaande paden.

>> Optie 2: Amsterdam – Berlijn via Arnhem

Tussenstops in Nederland

Deze treindienst zal in Nederland stoppen in Amsterdam Centraal, Utrecht Centraal en Arnhem Centraal.

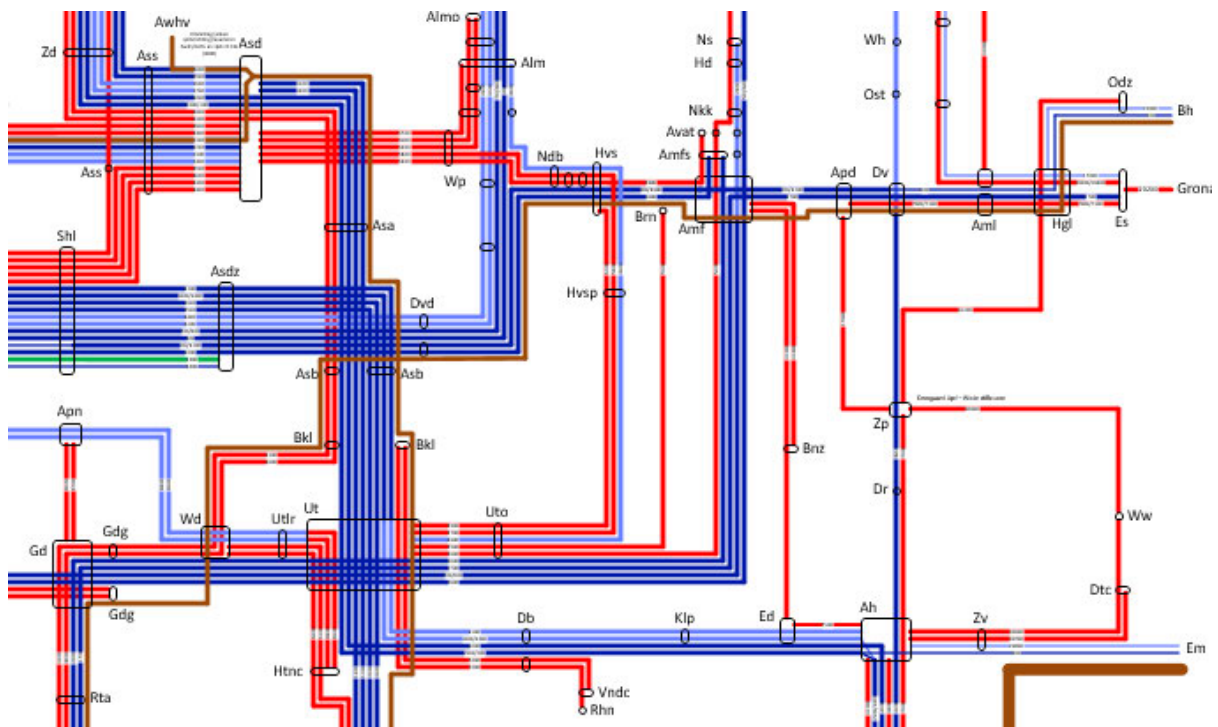
Route-optie 2								
		Rit 1	Rit 3	Rit 5	Rit 7	Rit 9	Rit 11	Rit 13
Amsterdam C.	v	06:30	08:30	10:30	12:30	14:30	16:30	18:30
Utrecht C.	v	06:55	08:55	10:55	12:55	14:55	16:55	18:55
Arnhem C.	v	07:27	09:27	11:27	13:27	15:27	17:27	19:27
Essen Hbf	a	08:20	10:20	12:20	14:20	16:20	18:20	20:20
Dortmund Hbf	a	08:40	10:40	12:40	14:40	16:40	18:40	20:40
Hannover Hbf	a	10:12	12:12	14:12	16:12	18:12	20:12	22:12
Berlin Hbf	a	11:59	13:59	15:59	17:59	19:59	21:59	23:59

		Rit 2	Rit 4	Rit 6	Rit 8	Rit 10	Rit 12	Rit 14
Berlin Hbf	v	06:00	08:00	10:00	12:00	14:00	16:00	18:00
Hannover Hbf	v	07:47	09:47	11:47	13:47	15:47	17:47	19:47
Dortmund Hbf	v	09:20	11:20	13:20	15:20	17:20	19:20	21:20
Essen Hbf	v	09:40	11:40	13:40	15:40	17:40	19:40	21:40
Arnhem C.	v	10:34	12:34	14:34	16:34	18:34	20:34	22:34
Utrecht C.	v	11:06	13:06	15:06	17:06	19:06	21:06	23:06
Amsterdam C.	a	11:29	13:29	15:29	17:29	19:29	21:29	23:29

Materieel

“Indicatieve informatie over het rollend materieel dat naar verwachting zal worden ingezet: Elektrische treinstellen Frecciarossa 1000 (V300 Zefiro). Dit hogesnelheidsmaterieel is op dit moment nog niet toegelaten voor inzet in Nederland. Homologatie voorafgaand aan inzet in Nederland past binnen het voorziene tijdspad.” “Circa 450 reizigers per rit.” (Bron: Formulier kennisgeving geplande nieuwe passagiersdienst Amsterdam – Berlijn, Qbuzz aan ACM, 8 juni 2023, paragraaf 6 en 5.3).

Stap 1: vergelijking met TBOV modellen



In deze stap is onderzocht in hoeverre de melding past binnen de beschikbare paden voor de betreffende treincategorie binnen TBOV. De melding van QBuzz betreft treinen in de categorie internationale langeafstandstrein.

Tussen Amsterdam Centraal en Emmerich-grens zijn in alle TBOV-modellen paden voorzien voor internationale treinen.

Conclusie

Traject	Voorziene capaciteit
Amsterdam Centraal – Emmerich-grens	Binnen voorziene capaciteit

Stap 2: impact op TBOV modellen

De melding van QBuzz valt binnen de in TBOV 6basis en 8/4 voorziene capaciteit voor internationale langeafstandstreinen.

Inpassing in de dienstregeling

Precieze capaciteitsverdeling tussen internationaal reizigersvervoer onderling is afhankelijk van andere aanvragen in het internationale segment. In TBOV 6basis zijn er tussen Amsterdam Centraal en Amsterdam Bijlmer 2 gedeelde paden voor internationaal reizigersvervoer en goederenvervoer (elk half uur een pad voor of goederen of internationaal).

Overige aandachtspunten:

In de 8/4 maakt deze trein een extra stop in Amsterdam Amstel.

Vervoerwaarde en Vervoercapaciteit

Omdat capaciteit voor deze trein voorzien is, is er geen invloed op de kwaliteit van de binnenlandse dienstregeling. Voor internationale reizigers ontstaat aanvullend aanbod, wat positief is voor de internationale vervoerwaarde. Omdat er geen impact is op de binnenlandse treindienst is er geen impact op vervoerknelpunten.

Robuustheid

Omdat op deze deelcorridor sprake is van een structureel pad voor internationale reizigerstreinen is de robuustheid op orde. Bij grote vertraging vanuit het buitenland kan het pad van een (half) uur later worden gebruikt (mits dat niet gebruikt wordt door andere vervoerder).

Conditionerende infrastructuur

Opstellen

Gezien de aanvraag moeten er in/rond Amsterdam 3 of 4 treinen worden opgesteld. Deze behoefte moet worden gezien in combinatie met overige aanvragen.

Baanstabiliteit

De Frecciarossa 1000 kent een aslast 17ton. Dit valt binnen de gestelde grenzen.

Overige conditionerende infrastructuur

Impact op overige conditionerende infrastructuur zal naar schatting beperkt zijn omdat gebruik gemaakt wordt van bestaande paden.

4.4 Melding QBuzz (Amsterdam – Parijs)

Beschrijving van de melding

De ACM heeft op 8 juni 2023 van QBuzz B.V. een melding ontvangen van haar voornemen om vanaf 1 januari 2027 een internationale passagiersdienst per spoor aan te bieden tussen Amsterdam Centraal en Paris Gare du Nord met tussenstops in Nederland.

Frequentie van de nieuwe treindienst

7 ritten per dag per richting.

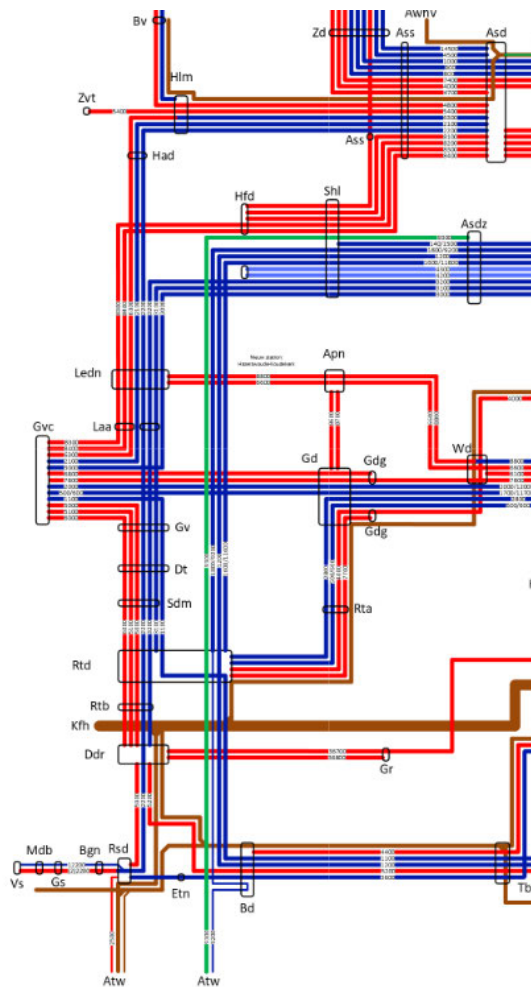
Tussenstops in Nederland

Deze treindienst zal in Nederland stoppen in Amsterdam Centraal, Schiphol Airport en Rotterdam Centraal.

Materieel

“Indicatieve informatie over het rollend materieel dat naar verwachting zal worden ingezet: Elektrische treinstellen Frecciarossa 1000 (V300 Zefiro). Dit hogesnelheidsmaterieel is op dit moment nog niet toegelaten voor inzet in Nederland. Homologatie voorafgaand aan inzet in Nederland past binnen het voorziene tijdspad.” “Circa 450 reizigers per rit.” (Bron: Kennisgeving geplande nieuwe passagiersdienst Amsterdam – Parijs, Qbuzz aan ACM, 8 juni 2023, paragraaf 6 en 5.3)

Stap 1: vergelijking met TBOV modellen



In deze stap is onderzocht in hoeverre de melding past binnen de beschikbare paden voor de betreffende treincategorie binnen TBOV. De melding van QBuzz betreft treinen in de categorie internationale langeafstandstrein.

Tussen Schiphol en Breda-grens zijn in alle TBOV-modellen meerdere paden per uur voorzien voor internationale treinen. In de TBOV-modellen 6basis en 8/4 liggen de internationale paden ten noorden van Schiphol richting Amsterdam Zuid. Hiervoor zijn echter alternatieven uitgewerkt voor de periode totdat het 3^e perron Amsterdam Zuid gereed is (circa 2036). De melding van QBuzz valt tussen Schiphol en Breda-grens binnen de voorziene capaciteit voor deze treincategorie. Tussen Amsterdam Centraal en Schiphol valt de aanvraag binnen het ingroeiscenario, waarbij de internationale 300km/u-paden nog naar Amsterdam Centraal rijden.

Conclusie

Traject	Voorziene capaciteit
Amsterdam Centraal – Schiphol	Buiten voorziene capaciteit 6basis; tot gereed komen infra Amsterdam Zuid, zijn de internationale treinen wél voorzien naar Amsterdam C.
Schiphol – Breda-grens	Binnen voorziene capaciteit

Stap 2: Impact op TBOV modellen

De melding van QBuzz valt tussen Amsterdam Centraal en Schiphol buiten de in TBOV 6basis en 8/4 voorziene capaciteit voor internationale langeafstandstreinen. Wel valt de melding binnen het scenario tot 2036, waarbij het 3^e perron Amsterdam Zuid nog niet af is.

Inpassing in de dienstregeling

In de ingroeiscenario's van zowel TBOV 6basis als 8/4 zijn er minimaal 2 paden per uur per richting beschikbaar tussen Schiphol en Breda-grens.

Precieze capaciteitsverdeling tussen internationaal reizigersvervoer onderling is afhankelijk van andere aanvragen in dit segment.

Vervoerwaarde en Vervoercapaciteit

Met deze melding ontstaan er extra reismogelijkheden voor de internationale reiziger.

Robuustheid

Omdat op deze deelcorridor sprake is van een structureel pad voor internationale reizigerstreinen is de robuustheid op orde. Bij grote vertraging vanuit het buitenland kan het pad van een (half) uur later worden gebruikt (mits dat niet gebruikt wordt door andere vervoerder).

Conditionerende infrastructuur

Opstellen

Gezien de aanvraag moeten er in/rond Amsterdam 3 of 4 treinen worden opgesteld. Deze behoefte moet worden gezien in combinatie met overige aanvragen.

Baanstabiliteit

De Frecciarossa 1000 kent een aslast 17 ton. Dit valt binnen de gestelde grenzen.

Overige conditionerende infrastructuur

Impact op overige conditionerende infrastructuur zal naar schatting beperkt zijn omdat gebruik gemaakt wordt van bestaande paden.

4.5 Melding QBuzz (Amsterdam – Eindhoven)

Beschrijving van de melding

De ACM heeft op 8 juni 2023 van QBuzz B.V. een melding ontvangen van haar voornemen om vanaf 1 januari 2027 een passagiersdienst per spoor aan te bieden tussen Amsterdam Centraal en Eindhoven Centraal met tussenstops.

Frequentie van de nieuwe treindienst

2 ritten per uur per richting (afhankelijk van dagsoort ca. 60 tot 80 ritten per dag).

Tussenstops in Nederland

Deze treindienst zal in Nederland stoppen in Amsterdam Centraal, Amsterdam Amstel, Amsterdam Bijlmer, Utrecht Centraal, 's-Hertogenbosch en Eindhoven.

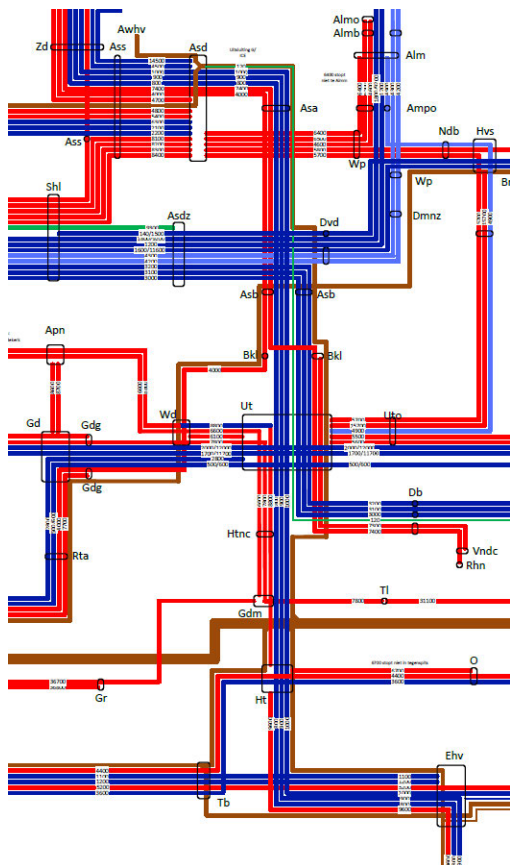
Westhaven	v	.00	.30	opstelterrein	v	.00	.30
<u>Amsterdam C</u>	a	.10	.40	<u>Eindhoven</u>	a	.03	.33
	v	.13	.43		v	.06	.36
<u>Utrecht C</u>	a	.38	.08	<u>Den Bosch</u>	a	.24	.54
	v	.40	.10		v	.25	.55
<u>Den Bosch</u>	a	.07	.37	<u>Utrecht C</u>	a	.52	.22
	v	.08	.38		v	.54	.24
<u>Eindhoven</u>	a	.26	.56	<u>Amsterdam C</u>	a	.19	.49
	v	.29	.59		v	.22	.52
opstelterrein		.32	.02	Westhaven	a	.32	.02

Materieel

“Indicatieve informatie over het rollend materieel dat naar verwachting zal worden ingezet: Indien via de Redelijke Regeling d.d. 13 februari 2007 gebruik gemaakt kan worden van geschikt materieel van NS gaat hier de voorkeur naar uit. Wanneer dit niet mogelijk blijkt zal vervangend materieel worden verworven, waarbij in de eerste instantie wordt uitgegaan van internationaal toegelaten rijtuigen voor langeafstandsverkeer getrokken door een in Nederland toegelaten elektrische locomotief”.

“Afhankelijk van in te zetten materieel is een capaciteit voorzien van tussen de 300 en 500 reizigers per rit.” (Bron: Kennisgeving geplande nieuwe passagiersdienst Amsterdam - Eindhoven, Qbuzz aan ACM, 8 juni 2023, paragraaf 6 en 5.3)

Stap 1: vergelijking met TBOV modellen



In deze stap is onderzocht in hoeverre de melding past binnen de beschikbare paden voor de betreffende treincategorie binnen TBOV. De melding van QBuzz betreft treinen in de categorie Intercity's.

Tussen Amsterdam Centraal en Eindhoven Centraal zijn in alle TBOV modellen paden voorzien voor Intercity's. Op de deeltrajecten valt de melding van QBuzz dus binnen de voorziene capaciteit voor deze treincategorie. Echter, Amsterdam C – Amsterdam Westhaven en Eindhoven – Opstelterrein vallen buiten de voorziene capaciteit.

Verder zijn er in TBOV 8/4 geen rechtstreekse IC's Amsterdam C – Eindhoven. Hier ontbreekt de betreffende doorkoppeling in Utrecht voor de melding.

Conclusie

Traject	Voorziene capaciteit
Amsterdam Westhaven – Amsterdam C	Buiten voorziene capaciteit
Amsterdam Centraal – Utrecht Centraal	Binnen voorziene capaciteit
Doorkoppeling in Utrecht Centraal	6-basis binnen voorziene capaciteit 8/4 buiten voorziene capaciteit
Utrecht Centraal – Eindhoven Centraal	Binnen voorziene capaciteit
Eindhoven Centraal – opstelterrein	Buiten voorziene capaciteit

Stap 2: impact op TBOV modellen

Inpassing in de dienstregeling

In TBOV 6basis zijn 6 paden per uur per richting beschikbaar. In TBOV 8/4 zijn er 8 paden Amsterdam Centraal – Utrecht Centraal en 4 paden Utrecht Centraal – Eindhoven Centraal beschikbaar; er zijn echter geen doorgaande paden Amsterdam C – Eindhoven C; of door een aanpassing in de dienstregeling andere doorkoppelingen (in Utrecht) mogelijk zijn, is niet duidelijk. Precieze capaciteitsverdeling tussen intercity's is afhankelijk van andere aanvragen in deze segmenten.

Alhoewel de aangemelde treinen tussen Amsterdam en Eindhoven in de TBOV-modellen zitten, zijn deze treinen in TBOV onderdeel van langere lijnen in TBOV. Dit impliceert dat zowel in Amsterdam C als in Eindhoven C, dat er treinen vanuit het noorden en het zuiden moeten gaan keren. Dat vraagt perron-/en of rangeercapaciteit die op beide locaties niet voorhanden is. Het voorgestelde “omhalen” via Westhaven is waarschijnlijk ook niet haalbaar. Als de treinen toch worden ingepland, zullen er mogelijk minder treinen kunnen rijden tussen Amsterdam Centraal en Alkmaar en tussen Eindhoven Centraal en Limburg.

Overige aandachtspunten: de aangemelde treinen hebben ten opzichte van TBOV een extra IC-stop in Amsterdam Bijlmer ArenA, zonder dat hier tijd voor is opgenomen in de aanmelding. Of deze extra stop in de TBOV dienstregeling is in te passen is niet zonder meer duidelijk.

De aangemelde paden gaan uit van gebruik door een trein die de baanvaksnelheid kan rijden (veelal 130-140 km/u). Als vanwege baanstabiliteit of een andere reden een andere snelheid gereden moet worden past de trein niet zonder meer binnen het Intercitypad. Er zullen dan concessies aan de gemelde trein (extra reistijd, wachten op beschikbaar pad) en aan andere treinen gedaan moeten worden om een passende dienstregeling te vinden.

Vervoerwaarde en Vervoercapaciteit

Omdat capaciteit voor deze trein voorzien is, is er geen invloed op de reismogelijkheden van de binnenlandse dienstregeling. Het creëert wel extra overstappen voor reizigers uit Noord-Holland die Amsterdam Centraal voorbij reizen en voor reizigers uit Limburg, die Eindhoven voorbij reizen.

In TBOV wordt voor de treinen op deze corridor uitgegaan van meer dan 1000 zitplaatsen per trein. Deze zijn in de IMA in de spits(richting) vol. QBuzz spreekt over 300 tot 500 reizigers per rit.

Robuustheid

Door het keren van de aangemelde treinen in Amsterdam C en Eindhoven C, is niet te overzien hoe er met deze treinen wel een verdeelbare dienstregeling is te maken.

Conditionerende infrastructuur

Opstellen

Door het knippen van doorgaande lijnen en het “omhalen” van kerende treinen via het opstelterrein is waarschijnlijk meer materieel nodig, dan in de oorspronkelijke modellen. Hierdoor is ook extra opstelcapaciteit nodig.

Baanstabiliteit

ProRail kent de aslast van het gemelde materieel nog niet, derhalve zijn op dit punt nog geen uitspraken te doen.

Overige conditionerende infrastructuur

Impact op overige conditionerende infrastructuur zal naar schatting beperkt zijn omdat gebruik gemaakt wordt van bestaande paden.

4.6 Melding NS Internationaal (Amsterdam – Berlijn)

Beschrijving van de melding

De ACM heeft op 13 juni 2023 van NS Internationaal B.V. een melding ontvangen van haar voornemen om vanaf 15 december 2024 een internationale passagiersdienst per spoor aan te bieden tussen Amsterdam Centraal en Berlijn Hauptbahnhof met tussenstops in Nederland.

Frequentie van de nieuwe treindienst

7 ritten per dag per richting.

Tussenstops in Nederland

Deze treindienst zal in Nederland stoppen in Amsterdam Centraal, Hilversum, Amersfoort Centraal, Apeldoorn, Deventer en Hengelo.

Treinnummer		141	143	145	147	149	241	243
Material komt van		start	start	start	start	start	start	start
Amsterdam Centraal	V	05:59	07:59	09:59	11:59	13:59	15:59	17:59
Hilversum	A	06:20	08:20	10:20	12:20	14:20	16:20	18:20
Amersfoort	V	06:22	08:22	10:22	12:22	14:22	16:22	18:22
	A	06:34	08:34	10:34	12:34	14:34	16:34	18:34
Apeldoorn	V	06:36	08:36	10:36	12:36	14:36	16:36	18:36
	A	07:00	09:00	11:00	13:00	15:00	17:00	19:00
Deventer	V	07:02	09:02	11:02	13:02	15:02	17:02	19:02
	A	07:14	09:14	11:14	13:14	15:14	17:14	19:14
	V	07:18	09:18	11:18	13:18	15:18	17:18	19:18
Almelo	A	—	—	—	—	—	—	—
	V	—	—	—	—	—	—	—
Hengelo	A	07:51	09:51	11:51	13:51	15:51	17:51	19:51
	V	07:52	09:52	11:52	13:52	15:52	17:52	19:52
Bad Bentheim/Oldenzaal grens	D	08:04	10:04	12:04	14:04	16:04	18:04	20:04
Bad Bentheim	A	08:09	10:09	12:09	14:09	16:09	18:09	20:09
	V	08:12	10:12	12:12	14:12	16:12	18:12	20:12
Rheine	A	08:25	10:25	12:25	14:25	16:25	18:25	20:25
	V	08:27	10:27	12:27	14:27	16:27	18:27	20:27
Osnabrück Hbf	A	08:52	10:52	12:52	14:52	16:52	18:52	20:52
	V	08:54	10:54	12:54	14:54	16:54	18:54	20:54
Bünde (Westf)	A	09:14	11:14	13:14	15:14	17:14	19:14	21:14
	V	09:16	11:16	13:16	15:16	17:16	19:16	21:16
Bad Oeynhausen	A	—	—	—	—	—	—	—
	V	—	—	—	—	—	—	—
Minden (Westf)	A	—	—	—	—	—	—	—
	V	—	—	—	—	—	—	—
Hannover Hbf	A	10:01	12:01	14:01	16:01	18:01	20:01	22:01
	V	10:04	12:04	14:04	16:04	18:04	20:04	—
Wolfsburg	A	—	—	—	—	—	—	—
	V	—	—	—	—	—	—	—
Berlin Spandau	A	11:31	13:31	15:31	17:31	19:31	21:31	—
	V	11:33	13:33	15:33	17:33	19:33	21:33	—
Berlin Hauptbahnhof Leichter Bf	A	11:51	13:51	15:51	17:51	19:51	21:51	—
	V	11:55	13:55	15:55	17:55	19:55	21:55	—
Berlin Ostbahnhof	A	12:01	14:01	16:01	18:01	20:01	22:01	—
Berlin Ostbahnhof	V	12:09	14:09	16:09	18:09	20:09	22:09	—

Treinnummer		242	240	148	146	144	142	140
Material komt van								
Berlin Rummelsburg	V	—	05:38	07:38	09:38	11:38	13:38	15:38
Berlin Ostbahnhof	A	—	05:47	07:47	09:47	11:47	13:47	15:47
Berlin Ostbahnhof	V	—	05:54	07:54	09:54	11:54	13:54	15:54
Berlin Hauptbahnhof Leichter Bf	A	—	06:03	08:03	10:03	12:03	14:03	16:03
Berlin Hauptbahnhof Leichter Bf	V	—	06:07	08:07	10:07	12:07	14:07	16:07
Berlin Spandau	A	—	06:24	08:24	10:24	12:24	14:24	16:24
Berlin Spandau	V	—	06:26	08:26	10:26	12:26	14:26	16:26
Wolfsburg	A	—	—	—	—	—	—	—
	V	—	—	—	—	—	—	—
Hannover Hbf	A	—	07:53	09:53	11:53	13:53	15:53	17:53
	V	05:56	07:56	09:56	11:56	13:56	15:56	17:56
Minden (Westf)	A	—	—	—	—	—	—	—
	V	—	—	—	—	—	—	—
Bad Oeynhausen	A	—	—	—	—	—	—	—
	V	—	—	—	—	—	—	—
Bünde (Westf)	A	06:41	08:41	10:41	12:41	14:41	16:41	18:41
	V	06:43	08:43	10:43	12:43	14:43	16:43	18:43
Osnabrück Hbf	A	07:04	09:04	11:04	13:04	15:04	17:04	19:04
	V	07:06	09:06	11:06	13:06	15:06	17:06	19:06
Rheine	A	07:33	09:33	11:33	13:33	15:33	17:33	19:33
	V	07:36	09:36	11:36	13:36	15:36	17:36	19:36
Bad Bentheim	A	07:48	09:48	11:48	13:48	15:48	17:48	19:48
	V	07:51	09:51	11:51	13:51	15:51	17:51	19:51
Bad Bentheim/Oldenzaal grens	D	07:56	09:56	11:56	13:56	15:56	17:56	19:56
Hengelo	A	08:07	10:07	12:07	14:07	16:07	18:07	20:07
	V	08:09	10:09	12:09	14:09	16:09	18:09	20:09
Almelo	A	—	—	—	—	—	—	—
	V	—	—	—	—	—	—	—
Deventer	A	08:41	10:41	12:41	14:41	16:41	18:41	20:41
	V	08:45	10:45	12:45	14:45	16:45	18:45	20:45
Apeldoorn	A	08:57	10:57	12:57	14:57	16:57	18:57	20:57
	V	08:59	10:59	12:59	14:59	16:59	18:59	20:59
Amersfoort	A	09:24	11:24	13:24	15:24	17:24	19:24	21:24
	V	09:26	11:26	13:26	15:26	17:26	19:26	21:26
Hilversum	A	09:38	11:38	13:38	15:38	17:38	19:38	21:38
	V	09:39	11:39	13:39	15:39	17:39	19:39	21:39
Amsterdam Centraal	A	10:00	12:00	14:00	16:00	18:00	20:00	22:00
Amsterdam Centraal	V	10:04	12:04	14:04	16:04	18:04	20:04	22:14
Amsterdam Westhaven Opstel	A	10:13	12:13	14:13	16:13	18:13	20:13	22:23
		147	148	241	242	endigt	endigt	endigt
rijtijd Berlin Hbf - Amsterdam Centraal		05:53	05:53	05:53	05:53	05:53	05:53	05:53
rijtijd Hannover Hbf - Amsterdam Centraal		04:04	04:04	04:04	04:04	04:04	04:04	04:04

Materieel

“Het materieel dat naar verwachting zal worden ingezet is Europees toegelaten materieel. Naar verwachting wordt de dienstregeling 2025 gestart met de combinatie van een Vectron locomotief (verwachte instroom per dienstregeling 2024) en de huidige DB IC-rijtuigen.

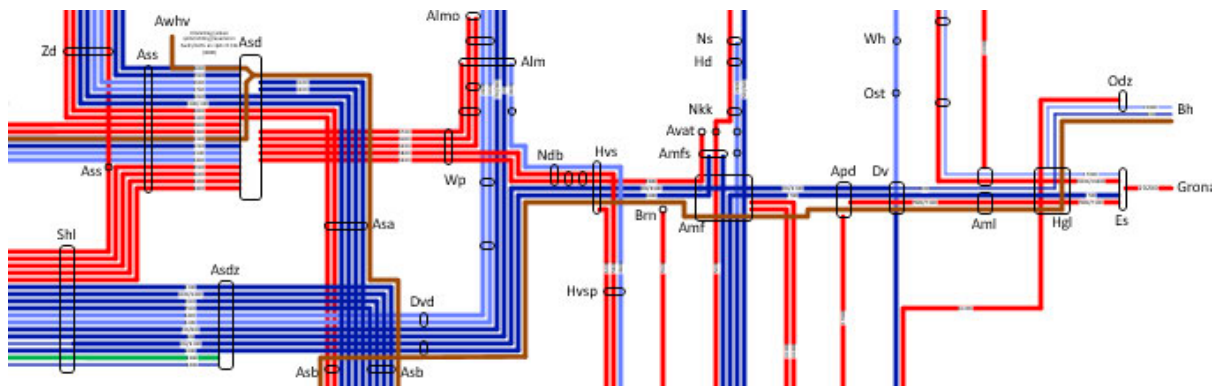
Gedurende de dienstregeling van 2025 verwachten we:

- De huidige DB IC-rijtuigen geleidelijk te vervangen door de ICE L-rijtuigen van fabrikant Talgo (17 rijtuigen inclusief een stuurstandrijtuig);
- Te starten met de geleidelijke vervanging van de Vectron-locomotieven door locomotieven van fabrikant Talgo.”

“Per trein ca 570 zitplaatsen.”

(Bron: Kennisgeving nieuwe geplande passagiersdienst, NS Internationaal aan ACM, Amsterdam – Berlijn, 13 juni 2023, paragraaf 6 en 5.3)

Stap 1: vergelijking met TBOV modellen



In deze stap is onderzocht in hoeverre de melding past binnen de beschikbare paden voor de betreffende treincategorie binnen TBOV. De melding van NS betreft treinen in de categorie internationale langeafstandstrein.

Tussen Schiphol en Oldenzaal grens zijn in alle TBOV-modellen paden voorzien voor internationale treinen (geïntegreerd in de binnenlandse intercitydienst³). De melding van NS valt tussen Weesp en Oldenzaal-grens binnen de voorziene capaciteit voor deze treincategorie; tussen Amsterdam Centraal en Weesp valt de melding buiten de voorziene capaciteit. In TBOV zijn er geen IC's/internationale treinen Amsterdam C – Amersfoort. Alle IC's gaan van Amersfoort naar Amsterdam Z/Schiphol.

Conclusie

Traject	Voorziene capaciteit
Amsterdam Centraal – Weesp	Buiten voorziene capaciteit
Weesp – Oldenzaal-grens	Binnen voorziene capaciteit

Stap 2: impact op TBOV modellen

De melding van NS valt deels buiten de in TBOV 6basis en 8/4 voorziene capaciteit voor internationale langeafstandstreinen. Wel zijn hiervoor optimalisaties uitgewerkt.

Inpassing in de dienstregeling

In zowel TBOV 6basis en 8/4 is er 1 pad per uur per richting beschikbaar tussen Schiphol en Oldenzaal-grens.

³ Tussen Schiphol en Deventer is de voorziene capaciteit voor de IC Berlijn één van de vier intercity's Schiphol – Deventer, en is ook voor binnenlands vervoer voorzien.

Er zijn echter geen internationale paden Amsterdam C – Weesp. Wel is er voor de 8/4 optimalisaties een on-top internationaal pad Amsterdam Centraal – Oldenzaal-grens onderzocht. Waarschijnlijk is dezelfde constructie ook in 6basis mogelijk. In beide gevallen is hiervoor her routing van goederenverkeer via de IJssellijn noodzakelijk, wat in principes mogelijk moet zijn maar waarvan de impact nog niet duidelijk is en waarover ook nog geen afspraken zijn gemaakt. Precieze capaciteitsverdeling tussen internationaal reizigersvervoer onderling en goederen is afhankelijk van andere aanvragen in deze segmenten.

Overige aandachtspunten:

Het materieel in de melding van NS voldoet niet aan maximale aslast op de gegeven baanvakken. De gemelde trein mag op verschillende deeltrajecten niet meer dan 100km/u mogen rijden in plaats van de baanvaksnelheid (veelal 130km/u).

De aangemelde paden gaan uit van gebruik door een trein die de baanvaksnelheid kan rijden. Als vanwege baanstabieleit of een andere reden een andere snelheid gereden moet worden past de trein niet zonder meer binnen het geïntegreerde Intercitypad of het on-toppad uit de optimalisaties. Er zullen dan concessies aan de gemelde trein (extra reistijd, wachten op beschikbaar pad) en aan andere treinen gedaan moeten worden om een passende dienstregeling te vinden.

Vervoerwaarde en Vervoercapaciteit

Voor internationale reizigers ontstaat aanvullend aanbod, wat positief is voor vervoerwaarde.

Als de aangemelde internationale trein geïntegreerd rijdt, ontstaat er in de avondspits een vervoersknelpunt tussen Schiphol/Amsterdam Zuid en Hilversum/Amersfoort.

Robuustheid

Er is in de huidige situatie sprake van een pad voor internationale reizigerstreinen vanaf Amsterdam CS. In de toekomst is sprake van een internationaal pad vanaf Amsterdam Zuid / Schiphol (vanaf SAAL dienstregeling). De robuustheid is daarmee op orde. Indien er ook pad naar Amsterdam CS moet blijven (on-top) is her routing van goederenvervoer via de IJssellijn nodig.

Conditionerende infrastructuur

Opstellen

Gezien de aanvraag moeten er in/rond Amsterdam 3 of 4 treinen worden opgesteld. Deze behoefte moet worden gezien in combinatie met overige aanvragen.

Baanstabiliteit

Zowel het materieel voor de korte termijn als het nieuwe materieel dat later instroomt, voldoet niet aan de normen voor maximale aslast.

Overige conditionerende infrastructuur

Impact op overige conditionerende infrastructuur zal naar schatting beperkt zijn omdat gebruik gemaakt wordt van bestaande paden.

4.7 Melding NS Internationaal (Amsterdam – Frankfurt/Basel)

Beschrijving van de melding

De ACM heeft op 13 juni 2023 van NS Internationaal B.V. een melding ontvangen van haar voornemen om vanaf 15 december 2024 een internationale passagiersdienst per spoor aan te bieden tussen Amsterdam en Frankfurt / Basel met tussenstops in Nederland.

Frequentie van de nieuwe treindienst

Het gaat om 7 uitgaande en 8 inkomende ritten per dag van/naar Frankfurt(Main). 1 keer per dag rijdt de trein van/naar Basel.

Tussenstops in Nederland

Deze treindienst zal in Nederland stoppen in Amsterdam Centraal, Utrecht Centraal en Arnhem Centraal.

ICE international

Dienstregeling ICE Amsterdam-Frankfurt/Basel

Basis Scenario

Niet in periodes met volledige stremming Zv-Oberhausen. Voor deze periodes wordt een aparte dienstregeling via 's Hertogenbosch en Monchengladbach voorzien

treinnummer	121	105	123	125	127	129	221	
materieel komt van:	stiel	start dubbel met	222	220	128	120	124	
Watergraafsmeer	V 06:07	06:48 en 07:08						
Amsterdam C	A 06:14	07:57						
Amsterdam C	V 06:38	08:08	10:38	12:38	14:38	16:38	18:38	
Utrecht C	A 07:01	08:31	11:01	13:01	15:01	17:01	19:01	
	V 07:04	08:34	11:04	13:04	15:04	17:04	19:04	
Arnhem	A 07:35	09:05	11:35	13:35	15:35	17:35	19:35	
	V 07:37	09:07	11:37	13:37	15:37	17:37	19:37	
Emmerich Grenze	D 07:49	09:19	11:49	13:49	15:49	17:49	19:49	
Emmerich	D 07:55	09:27	11:55	13:55	15:55	17:55	19:55	
Oberhausen Hbf	A 08:24	09:56	12:24	14:24	16:24	18:24	20:24	
	V 08:28	09:58	12:26	14:26	16:26	18:26	20:26	
Duisburg Hbf	A 08:34	10:04	12:32	14:32	16:32	18:32	20:32	
	V 08:36	10:07	12:34	14:34	16:34	18:34	20:34	
Düsseldorf Flughafen Hbf	A							
	V							
Düsseldorf Hbf	A 08:49	10:20	12:46	14:47	16:48	18:46	20:46	
	V 08:51	10:22	12:48	14:48	16:50	18:50	20:48	
Köln Messe/Deutz (tief)	A							
	V							
Köln Hbf	A 09:18	10:45	13:15	15:15	17:16	19:15	21:16	
	V 09:28	10:55	13:21	15:21	17:28	19:21	21:28	
Siegburg/Bonn	A	11:09	13:35			19:35		
	V	11:10	13:37			19:37		
Limburg Süd	A							
	V							
Frankfurt Flughafen Fbh	A 10:17	11:50	14:17	16:17	18:17	20:17	22:17	
	V 10:20	11:52	14:20	16:20	18:20	20:20	22:20	
Frankfurt/Main Hbf	A 10:31		14:31	16:31	18:31	20:31	22:31	
Mannheim Hbf	A	12:23						
	V	12:35						
Karlsruhe Hbf	A	12:58						
	V	13:00						
Offenburg	A	13:31						
	V	13:33						
Freiburg Hbf	A	14:01						
	V	14:02						
Basel Bad Bf	A	14:36						
	V	14:40						
Basel SBB	A	14:47						
materieel keert op trein		124		124				
Maandag	121	105	123	125	127	129	221	
Dinsdag	121	105	123	125	127	129	221	
Woensdag	121	105	123	125	127	129	221	
Donderdag	121	105	123	125	127	129	221	
Vrijdag	121	105	123	125	127	129	221	
Zaterdag	121	105	123	125	127	129	221	
Zondag	121	105	123	125	127	129	221	

ICE international

Dienstregeling ICE Amsterdam-Frankfurt/Basel

BASIS SCENARIO

Niet in periodes met volledige stremming Zv-Oberhausen. Voor deze periodes wordt een aparte dienstregeling via 's Hertogenbosch en Monchengladbach voorzien

treinnummer	222	220	128	126	124	122	104	120
materieel komt van	129					105		
Basel SBB	V						15:13	
Basel Bad Bf	A						15:19	
Basel Bad Bf	V						15:22	
Freiburg Hbf	A						15:54	
Freiburg Hbf	V						15:55	
Offenburg	A						16:26	
Offenburg	V						16:28	
Karlsruhe Hbf	A						16:58	
Karlsruhe Hbf	V						17:00	
Mannheim Hbf	A						17:24	
Mannheim Hbf	V						17:35	
Frankfurt/Main Hbf	V 05:26	07:28	09:28	11:28	13:28	16:28	18:06	19:28
Frankfurt Flughafen Pbh	A 05:37	07:39	09:39	11:39	13:39	16:39	18:09	19:39
Frankfurt Flughafen Pbh	V 05:39	07:42	09:42	11:42	13:42	16:42	18:09	19:42
Limburg Süd	A							
Limburg Süd	V							
Siegburg/Bonn	A 06:15						18:47	
Siegburg/Bonn	V 06:16						18:48	
Köln Hbf	A 06:33	08:33	10:33	12:33	14:33	17:33	19:04	20:33
Köln Hbf	V 06:41	08:41	10:41	12:41	14:41	17:46	19:14	20:41
Köln Messe/Deutz (tief)	A							
Köln Messe/Deutz (tief)	V							
Düsseldorf Hbf	A 07:05	09:05	11:05	13:05	15:03	18:09	19:36	21:05
Düsseldorf Hbf	V 07:06	09:08	11:08	13:08	15:08	18:12	19:38	21:08
Düsseldorf Flughafen Hbf	A							
Düsseldorf Flughafen Hbf	V							
Duisburg Hbf	A 07:23	09:23	11:23	13:23	15:23	18:24	19:49	21:23
Duisburg Hbf	V 07:26	09:26	11:26	13:26	15:26	18:26	19:51	21:26
Oberhausen Hbf	A 07:32	09:32	11:32	13:32	15:32	18:32	19:57	21:32
Oberhausen Hbf	V 07:34	09:34	11:34	13:34	15:34	18:34	19:59	21:34
Emmerich	D 08:05	10:05	12:05	14:05	16:05	19:05	20:35	22:05
Emmerich Grenze	D 08:11	10:11	12:11	14:11	16:11	19:11	20:41	22:11
Arnhem	A 08:27	10:27	12:27	14:27	16:27	19:27	20:57	22:27
Arnhem	V 08:29	10:29	12:29	14:29	16:29	19:29	20:59	22:29
Utrecht C	A 08:59	10:59	12:59	14:59	16:59	19:59	21:29	22:58
Utrecht C	V 09:02	11:02	13:02	15:02	17:02	20:02	21:32	23:02
Amsterdam C	A 09:29	11:29	13:29	15:29	17:29	20:29	21:59	23:29
Amsterdam C	V					20:39	22:14	23:40
Watergraafsmeer	A					20:46	22:21	23:47
materieel keert op trein	123	125	127	129	131	103	101	102
Maandag	222	220	128	126	124	122	104	120
Dinsdag	222	220	128	126	124	122	104	120
Woensdag	222	220	128	126	124	122	104	120
Donderdag	222	220	128	126	124	122	104	120
Vrijdag	222	220	128	126	124	122	104	120
Zaterdag	222	220	128	126	124	122	104	120
Zondag	222	220	128	126	124	122	104	120

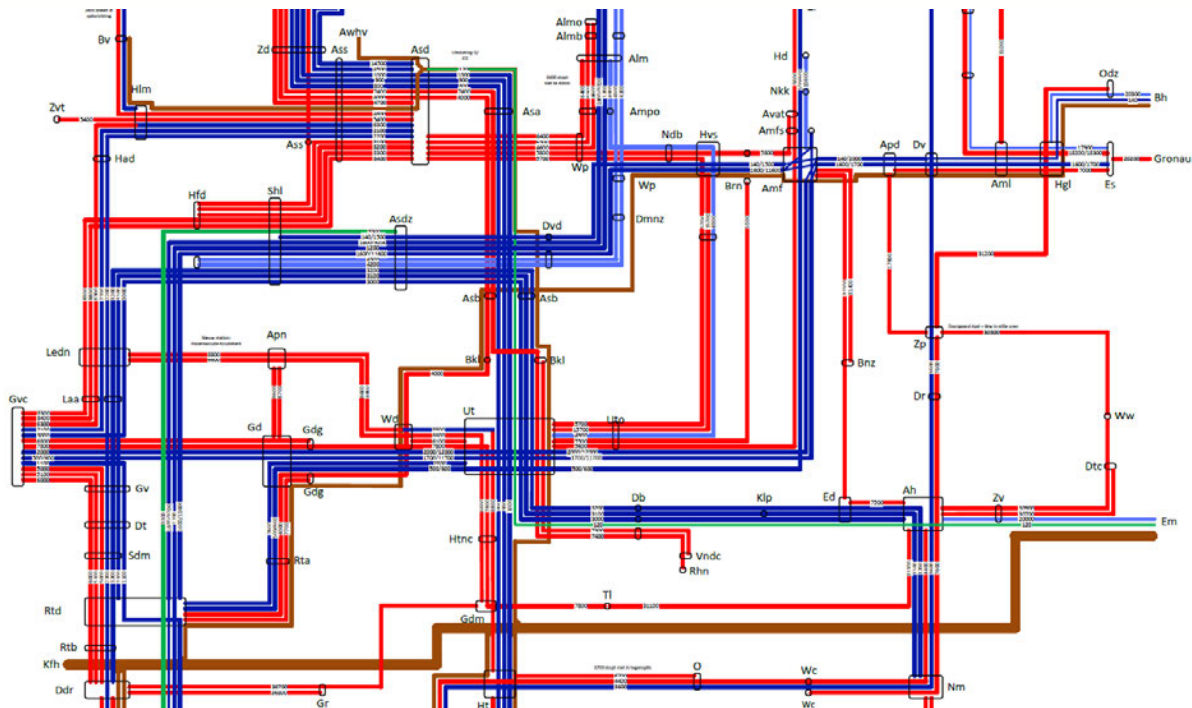
Materieel

“Het materiaal dat naar verwachting zal worden ingezet is Europees toegelaten HST-materieel. Het betreft de ICE BR406 van Deutsche Bahn, welke geleidelijk wordt vervangen door de ICE BR408 van Deutsche Bahn.”

“De ritten van/naar Frankfurt/Main Hbf worden naar verwachting gereden met enkelstel ICE BR406 / 408. Capaciteit is 430 zitplaatsen. De ritten van/naar Basel SBB worden naar verwachting gereden met dubbelstel ICE BR406/408. Capaciteit is 860 zitplaatsen.”

(Bron: Kennisgeving nieuwe geplande passagiersdienst, NS Internationaal aan ACM, Amsterdam – Frankfurt - Basel, 13 juni 2023, paragraaf 6 en 5.3).

Stap 1: vergelijking met TBOV modellen



In deze stap is onderzocht in hoeverre de melding past binnen de beschikbare paden voor de betreffende treincategorie binnen TBOV. De melding van NS betreft een trein in de categorie internationale langeafstandstrein. Dit uit zich bijvoorbeeld in het stoppatroon, waar alleen de allergrootste internationale stations worden aangedaan. Intercitystations zoals Amsterdam Amstel en Ede-Wageningen worden overgeslagen.

Tussen Amsterdam Centraal en Zevenaar-grens is in alle TBOV modellen een pad voorzien voor internationale langeafstandstreinen. In 6-basis is dit naast een 10-minutendienst Intercity en diverse Sprinterverbindingen. Op dit traject valt de melding van NS dus binnen de voorziene capaciteit voor deze treincategorie.

Conclusie

Traject	Voorziene capaciteit
Amsterdam Centraal – Zevenaar-grens	Binnen voorziene capaciteit

Stap 2: Impact op TBOV modellen

De melding van NS valt binnen de in TBOV voorziene capaciteit voor internationaal reizigersvervoer.

Inpassing in de dienstregeling

Het internationale pad is in principe ieder uur beschikbaar, maar kent tussen Amsterdam Centraal en Amsterdam Bijlmer medegebruik door goederen. Precieze capaciteitsverdeling tussen internationaal reizigersvervoer en goederenvervoer is afhankelijk van het totaal aantal aanvragen en de toepassing van de capaciteitsverdelingsregels.

Vervoerwaarde en Vervoercapaciteit

Omdat capaciteit voor deze trein voorzien is, is er geen invloed op de kwaliteit van de binnenlandse dienstregeling. Voor internationale reizigers ontstaat aanvullend aanbod, wat positief is voor de internationale vervoerwaarde. Omdat er geen impact is op de binnenlandse treindienst is er geen impact op vervoerknelpunten.

Robuustheid

Omdat op deze deelcorridor sprake is van een structureel pad voor internationale reizigerstreinen is de robuustheid op orde. Bij grote vertraging vanuit het buitenland kan het pad van een (half) uur later worden gebruikt (mits dat niet gebruikt wordt door andere vervoerder).

Conditionerende infrastructuur***Baanstabiliteit***

Het gemelde materieel (ICE BR406 / ICE BR408) heeft een aslast van 17ton. Dit valt binnen de gestelde grenzen.

Overige conditionerende infrastructuur

Impact op overige conditionerende infrastructuur zal naar schatting beperkt zijn omdat gebruik gemaakt wordt van bestaande paden.

4.8 Melding NS Internationaal (Amsterdam – Parijs/Londen)

Beschrijving van de melding

De ACM heeft op 13 juni 2023 van NS Internationaal B.V. een melding ontvangen van haar voornemen om vanaf 1 januari 2027 een internationale passagiersdienst per spoor aan te bieden tussen Amsterdam Centraal en Londen / Parijs met tussenstops in Nederland.

Frequentie van de nieuwe treindienst

- Parijs 14 ritten per dag per richting
- Londen 5 ritten per dag per richting
- Marne-la-Vallée 5 ritten per week per richting.
- Marseille 1 rit per week in de zomerperiode per richting.
- Bourg-St-Maurice 1 rit per week in de winterperiode dag per richting.

Route: Gecombineerd:
- Amsterdam Centraal – Schiphol – Rotterdam Centraal – Breda grens/Meer grens – [Antwerpen-Centraal-Brussel-Zuid/Midi – Paris-Nord]
- Amsterdam Centraal – Schiphol – Rotterdam Centraal – Breda grens/Meer grens – [Antwerpen Centraal-Brussel-Zuid/Midi – Airport Charles-de-Gaulle – Marne-la-Vallée-Chesay]

		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16
Amsterdam Centraal	V	06:15:00	07:15:00	08:15:00	09:15:00	10:15:00	11:15:00	12:15:00	13:15:00	14:15:00	15:15:00	16:15:00	17:15:00	18:15:00	19:15:00	20:15:00	21:15:00
Schiphol Airport	A	06:31:00	07:31:00	08:31:00	09:31:00	10:31:00	11:31:00	12:31:00	13:31:00	14:31:00	15:31:00	16:31:00	17:31:00	18:31:00	19:31:00	20:31:00	21:31:00
Schiphol Airport	V	06:34:00	07:34:00	08:34:00	09:34:00	10:34:00	11:34:00	12:34:00	13:34:00	14:34:00	15:34:00	16:34:00	17:34:00	18:34:00	19:34:00	20:34:00	21:34:00
Rotterdam Centraal	A	06:54:00	07:54:00	08:54:00	09:54:00	10:54:00	11:54:00	12:54:00	13:54:00	14:54:00	15:54:00	16:54:00	17:54:00	18:54:00	19:54:00	20:54:00	21:54:00
Rotterdam Centraal	V	06:58:00	07:58:00	08:58:00	09:58:00	10:58:00	11:58:00	12:58:00	13:58:00	14:58:00	15:58:00	16:58:00	17:58:00	18:58:00	19:58:00	20:58:00	21:58:00
Breda grens / Meer grens	D	07:16:00	08:16:00	09:16:00	10:16:00	11:16:00	12:16:00	13:16:00	14:16:00	15:16:00	16:16:00	17:16:00	18:16:00	19:16:00	20:16:00	21:16:00	22:16:00
Dagen	Freq																
Maandag	14	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
Dinsdag	14	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
Woensdag	14	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
Donderdag	14	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
Vrijdag	15	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
Zaterdag	9	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
Zondag	12	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1

		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	
Breda grens / Meer grens	V	07:45:00	08:45:00	09:45:00	10:45:00	11:45:00	12:45:00	13:45:00	14:15:00	15:45:00	16:45:00	17:45:00	18:45:00	19:45:00	20:45:00	21:15:00	21:45:00	22:45:00	
	A	08:02:00	09:02:00	10:02:00	11:02:00	12:02:00	13:02:00	14:02:00	14:32:00	15:02:00	17:02:00	18:02:00	19:02:00	20:02:00	21:02:00	21:32:00	22:02:00	23:02:00	
	Rotterdam Centraal	08:05:00	09:05:00	10:05:00	11:05:00	12:05:00	13:05:00	14:05:00	14:35:00	15:05:00	17:05:00	18:05:00	19:05:00	20:05:00	21:05:00	21:35:00	22:05:00	23:05:00	
	Schiphol Airport	A	08:25:00	09:25:00	10:25:00	11:25:00	12:25:00	13:25:00	14:55:00	15:25:00	17:25:00	18:25:00	19:25:00	20:25:00	21:25:00	21:55:00	22:25:00	23:25:00	
	Schiphol Airport	V	08:28:00	09:28:00	10:28:00	11:28:00	12:28:00	13:28:00	14:28:00	14:58:00	15:28:00	17:28:00	18:28:00	19:28:00	20:28:00	21:28:00	21:58:00	22:28:00	23:28:00
	Amsterdam Centraal	D	08:44:00	09:44:00	10:44:00	11:44:00	12:44:00	13:44:00	14:44:00	15:14:00	15:44:00	17:44:00	18:44:00	19:44:00	20:44:00	21:44:00	22:14:00	22:44:00	23:44:00
Dagen	Freq																		
	Maandag	14	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	
	Dinsdag	14	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	
	Woensdag	14	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	
	Donderdag	14	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	
	Vrijdag	16	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	
	Zaterdag	9	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	
Zondag	12	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1		

Route: Amsterdam Centraal – Rotterdam Centraal – Breda grens/Meer grens – [Londen St. Pancras International]

		1	2	3	4	5	6	7
Amsterdam Centraal	V	06:45:00	08:45:00	10:45:00	12:45:00	14:45:00	16:45:00	18:45:00
Schiphol Airport NVR	A	07:01:00	09:01:00	11:01:00	13:01:00	15:01:00	17:01:00	19:01:00
Schiphol Airport NVR	V	07:02:00	09:02:00	11:02:00	13:02:00	15:02:00	17:02:00	19:02:00
Rotterdam Centraal	A	07:24:00	09:24:00	11:24:00	13:24:00	15:24:00	17:24:00	19:24:00
Rotterdam Centraal	V	07:28:00	09:28:00	11:28:00	13:28:00	15:28:00	17:28:00	19:28:00
Breda grens / Meer grens	D	07:49:00	09:49:00	11:49:00	13:49:00	15:49:00	17:49:00	19:49:00
Dagen	Freq							
Maandag	5	1	1	1	1	1	1	1
Dinsdag	5	1	1	1	1	1	1	1
Woensdag	5	1	1	1	1	1	1	1
Donderdag	5	1	1	1	1	1	1	1
Vrijdag	5	1	1	1	1	1	1	1
Zaterdag	3	1	1	1	1	1	1	1
Zondag	4	1	1	1	1	1	1	1

		1	2	3	4	5
Breda grens / Meer grens	D	10:13:00	12:13:00	15:13:00	19:13:00	22:13:00
Rotterdam Centraal	A	10:32:00	12:32:00	15:32:00	19:32:00	22:32:00
Rotterdam Centraal	V	10:35:00	12:35:00	15:35:00	19:35:00	22:35:00
Schiphol Airport NVR	A	10:56:00	12:56:00	15:56:00	19:56:00	22:56:00
Schiphol Airport NVR	V	10:57:00	12:57:00	15:57:00	19:57:00	22:57:00
Amsterdam Centraal	A	11:15:00	13:15:00	16:15:00	20:15:00	23:15:00
Dagen	Freq					
Maandag	5	1	1	1	1	1
Dinsdag	5	1	1	1	1	1
Woensdag	5	1	1	1	1	1
Donderdag	5	1	1	1	1	1
Vrijdag	5	1	1	1	1	1
Zaterdag	3	1	1	1	1	1
Zondag	4	1	1	1	1	1

Route: Amsterdam Centraal – Schiphol – Rotterdam Centraal – Breda grens/Meer grens – [Antwerpen-Centraal-Brussel-Zuid/Midi – Chambéry – Albertville – Moutiers – Aime la Plagne – Landry – Bourg-St-Maurice]
Betreft een seizoensdienst, met een frequentie van eenmaal per week per richting (op zaterdag)

			1				1
Amsterdam Centraal	V	05:40:00			Breda grens / Meer grens	D	23:16:00
Schiphol	A	05:56:00			Rotterdam Centraal	A	23:33:00
Schiphol	V	06:00:00			Rotterdam Centraal	V	23:35:00
Rotterdam Centraal	A	06:20:00			Schiphol	A	23:54:00
Rotterdam Centraal	V	06:25:00			Schiphol	V	23:57:00
Breda grens / Meer grens	D	06:43:00			Amsterdam Centraal	A	00:13:00

Route: Amsterdam Centraal – Schiphol – Rotterdam Centraal – Breda grens/Meer grens – [Antwerpen-Centraal-Brussel-Zuid/Midi – Valence TGV – Avignon TGV – Aix-en-Provence TGV – Marseille-St-Charles]
Betreft een seizoensdienst, met een frequentie van eenmaal per week per richting (op zaterdag)

		1			1
Amsterdam Centraal	V	06:45:00	Breda grens / Meer grens	D	22:21:00
Schiphol	A	07:01:00	Rotterdam Centraal	A	22:42:00
Schiphol	V	07:04:00	Rotterdam Centraal	V	22:48:00
Rotterdam Centraal	A	07:24:00	Schiphol	A	23:07:00
Rotterdam Centraal	V	07:28:00	Schiphol	V	23:10:00
Breda grens / Meer grens	D	07:46:00	Amsterdam Centraal	A	23:24:00

Tussenstops in Nederland

Deze treindienst naar Londen zal in Nederland stoppen in Amsterdam Centraal en Rotterdam Centraal. De overige treindiensten stoppen aanvullend in Schiphol Airport.

Materieel

“Route Londen: Velaro 320

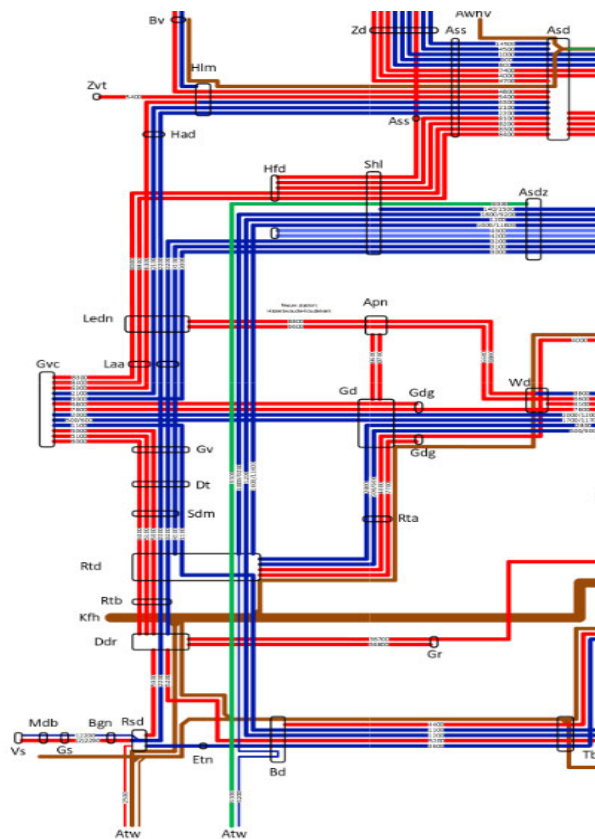
Route Frankrijk: TGV treinstellen PBA/PBKA”

“Verbinding Londen: maximaal 894 stoelen per trein;

Verbinding België en Frankrijk: maximaal 810 stoelen per trein.”

(Bron: Kennisgeving nieuwe geplande passagiersdienst, NS Internationaal BV en Eurostar Group en THI Factory aan ACM, Amsterdam – Parijs - Londen, 13 juni 2023, paragraaf 6 en 5.3).

Stap 1: vergelijking met TBOV modellen



In deze stap is onderzocht in hoeverre de melding past binnen de beschikbare paden voor de betreffende treincategorie binnen TBOV. De melding van NS betreft treinen in de categorie internationale langeafstandstrein.

Tussen Schiphol en Breda-grens zijn in alle TBOV-modellen meerdere paden per uur voorzien voor internationale treinen. In de TBOV-modellen 6basis en 8/4 liggen de internationale paden ten noorden van Schiphol richting Amsterdam Zuid. Hiervoor zijn echter alternatieven uitgewerkt voor de periode totdat het 3^e perron Amsterdam Zuid gereed is (circa 2036). De melding van NS valt tussen Schiphol en Breda-grens binnen de voorziene capaciteit voor deze treincategorie. Tussen Amsterdam Centraal en Schiphol valt de aanvraag binnen het ingroeiscenario.

Conclusie

Traject	Voorziene capaciteit
Amsterdam Centraal – Schiphol	Buiten voorziene capaciteit 6basis; tot gereed komen infra Amsterdam Zuid, zijn de internationale treinen wél voorzien naar Amsterdam C.
Schiphol – Breda-grens	Binnen voorziene capaciteit

Stap 2: impact op TBOV modellen

De melding van NS valt tussen Amsterdam Centraal en Schiphol buiten de in TBOV 6basis en 8/4 voorziene capaciteit voor internationale langeafstandstreinen. Wel valt de melding binnen het ingroeiscenario.

Inpassing in de dienstregeling

In de ingroeiscenario's van zowel TBOV 6basis als 8/4 zijn er minimaal 2 paden per uur per richting beschikbaar tussen Amsterdam Centraal en Breda-grens.

Precieze capaciteitsverdeling tussen internationaal reizigersvervoer onderling is afhankelijk van andere aanvragen in dit segment.

Vervoerwaarde en Vervoercapaciteit

Met deze melding ontstaan er extra reismogelijkheden voor de internationale reiziger.

Robuustheid

Omdat op deze deelcorridor sprake is van een structureel pad voor internationale reizigerstreinen is de robuustheid op orde. Bij grote vertraging vanuit het buitenland kan het pad van een (half) uur later worden gebruikt (mits dat niet gebruikt wordt door andere vervoerder).

Conditionerende infrastructuur

Opstellen

Gezien de aanvraag moet er in/rond Amsterdam materieel worden opgesteld. Deze behoefte moet worden gezien in combinatie met overige aanvragen.

Baanstabiliteit

De Velaro 320 en TGV PBA/PBKA kennen een aslast 17 ton. Dit valt binnen de gestelde grenzen.

Overige conditionerende infrastructuur

Impact op overige conditionerende infrastructuur zal naar schatting beperkt zijn omdat gebruik gemaakt wordt van bestaande paden.

4.9 Melding NS Internationaal (Amsterdam – Wenen/Innsbruck)

Beschrijving van de melding

De ACM heeft op 13 juni 2023 van NS Internationaal B.V. een melding ontvangen van haar voornemen om vanaf 15 december 2024 een internationale passagiersdienst per spoor aan te bieden tussen Amsterdam en Wenen/Innsbruck met tussenstops in Nederland.

Frequentie van de nieuwe treindienst

Eén trein per dag in beide richtingen.

Tussenstops in Nederland

Deze treindienst zal in Nederland stoppen in Amsterdam Centraal, Utrecht Centraal en Arnhem Centraal.

nightjet					nightjet				
AMSTERDAM - INNSBRUCK HBF / WIEN HBF					Dienstregeling Nightjet				
					INNSBRUCK HBF / WIEN HBF - AMSTERDAM				

Dit pad gaat uit van gebruik door een trein die de baanvaksnelheid (130/140/160 km/u) kan rijden (zie kopje Baanstabieliteit). Als vanwege baanstabieliteit slechts 100km/u gereden kan worden past de trein niet binnen het internationale pad. Er zullen dan concessies aan de gemelde trein (extra reistijd, wachten op beschikbaar pad) en aan andere treinen gedaan moeten worden om een passende dienstregeling te vinden.

Vervoerwaarde en Vervoercapaciteit

Omdat capaciteit voor deze trein voorzien is, is er geen invloed op de kwaliteit van de binnenlandse dienstregeling. Voor internationale reizigers ontstaat aanvullend aanbod, wat positief is voor de internationale vervoerwaarde. Omdat er geen impact is op de binnenlandse treindienst is er geen impact op vervoerknelpunten.

Robuustheid

Omdat op deze deelcorridor sprake is van een structureel pad voor internationale reizigerstreinen is de robuustheid op orde. Bij grote vertraging vanuit het buitenland kan het pad van een (half) uur later worden gebruikt (mits dat niet gebruikt wordt door andere vervoerder).

Conditionerende infrastructuur

Baanstabieliteit

In de melding is het niet duidelijk welke aslast het ingezette materieel heeft. Bij een hoge aslast is er mogelijk een beperking van de snelheid (tot 100km/u) in plaats van de hier toegestane baanvaksnelheid van 130/140/160 km/u. In TBOV wordt uitgegaan dat internationale treinen de baanvaksnelheid kunnen rijden. Dit is nodig voor een goede inpassing in de dienstregeling. Onderzoek en/of maatregelen ten behoeve van baanstabieliteit zijn noodzakelijk om hieraan te kunnen voldoen.

Overige conditionerende infrastructuur

Impact op overige conditionerende infrastructuur zal naar schatting beperkt zijn omdat gebruik gemaakt wordt van bestaande paden.

5. Meldingen internationaal naar deelcorridor

Dit overzicht betreft alleen de recente meldingen voor internationale vervoerdiensten bij de ACM. Er kunnen zich de komende jaren nog andere aanbieders, of dezelfde aanbieders met andere of meer producten melden.

Oldenzaal/Bad Bentheim

QBuzz	7x/d	Amsterdam C – Amf – Apd – Dv – Hgl – ... – Berlijn Hbf ⁴
NS	7x/d	Amsterdam C – Hvs – Amf – Apd – Dv – Hgl – ... – Berlijn Hbf, w.v. 1x tot Hannover

In totaal is melding gemaakt van 14 treinen per dag per richting. Daarnaast de (eerder gemelde) European Sleeper naar Berlijn/Praag. In TBOV 6basis is één internationaal pad per uur per richting beschikbaar van/naar Schiphol. Totdat de stap naar SAAL-model 2 wordt gemaakt is er één pad per uur beschikbaar van/naar Amsterdam Centraal. Over de dag heen is er voldoende capaciteit voor de nu voorgenomen treindiensten. Indien er daarbovenop nog meer aanvragen komen en/of vervoerders in hun daadwerkelijke capaciteitsaanvraag op dezelfde (meest winstgevende) tijden willen rijden wordt het een stuk ingewikkelder om alles in te passen.

Arnhem/Emmerich

Flix	2x/d	Rotterdam C – Gv – Asd – Ut – Ah – Oberhausen – bestemming n.t.b.
QBuzz	7x/d	Amsterdam C – Ut – Ah – ... – Berlijn Hbf1
NS	7x/d	Amsterdam C – Ut – Ah – ... – Frankfurt(Main)Hbf; tegenrichting 6x/dag
NS	1x/d	Amsterdam C – Ut – Ah – ... – Frankfurt Flughafen – ... – Basel
NS	1x/n	Amsterdam C – Ut – Ah – ... – Wien Hbf / Innsbrück Hbf

In totaal is melding gemaakt van 18 treinen per dag per richting. De (eerder gemelde) NightJet naar Zürich kun je daar nog bij op tellen. In TBOV 6basis zijn tussen Amsterdam Centraal en Amsterdam Bijlmer 2 paden per uur per richting beschikbaar voor internationaal en goederen samen. Gezien de goederenprognose past dit samen, maar de flexibiliteit voor goederen wordt hierdoor wel beperkt. Over de dag heen is er voldoende capaciteit voor de nu voorgenomen treindiensten. Indien er daarbovenop nog meer aanvragen komen en/of vervoerders in hun daadwerkelijke capaciteitsaanvraag op dezelfde (meest winstgevende) tijden willen rijden wordt het een stuk ingewikkelder om alles in te passen.

HSL-Zuid

Arriva	1x/d	Groningen – Zl – Alm – Asdz – Rtd – ... – Paris Nord
Arriva	1x/d	Amsterdam Z – Shl – Rtd – ... – Paris Nord; op voorwaarde van snel genoeg materieel
QBuzz	7x/d	Amsterdam C – Shl – Rtd – ... – Paris Nord
NS	5x/d	Amsterdam C – Rtd – ... – London St.Pancras

⁴ In de QBuzz-melding Amsterdam – Berlin zit nog een routekeuze via Hengelo of via Arnhem. Deze melding is hierboven daardoor dubbel opgenomen.

NS	14x/d	Amsterdam C – Rtd – ... – Brussel Zuid – en grotendeels verder
NS	1x/w	Amsterdam C – Rtd – ... – Bourg-St.Maurice in het winterseizoen
NS	1x/w	Amsterdam C – Rtd – ... – Marseille-St.Charles in het zomerseizoen

In totaal is melding gemaakt van 30 treinen per dag per richting. In TBOV 6basis zijn er minimaal 2 paden per uur per richting beschikbaar voor 300km/u tussen Amsterdam Zuid en Breda-grens. Zolang Amsterdam Zuid niet af is (ca 2036), zijn er 2 paden per uur per richting van/naar Amsterdam Centraal. Over de dag heen is er voldoende capaciteit voor de nu voorgenomen treindiensten. Indien er daarbovenop nog meer aanvragen komen en/of vervoerders in hun daadwerkelijke capaciteitsaanvraag op dezelfde (meest winstgevende) tijden willen rijden wordt het een stuk ingewikkelder om alles in te passen.

Eerder aangemeld

European Sleeper	nachttrein Brussel – ... – Amsterdam – ... – Berlijn (– ... – Praag)
European Sleeper	nachttrein Amsterdam – ... – Barcelona
NightJet	Amsterdam C – Utrecht C – Arnhem C – ... – Zürich HB

Niet aangemeld (voornemen lenW opnemen in nieuwe concessie HRN)

NS Reizigers	IC Amsterdam C – Schiphol – Rotterdam C – Antwerpen C – ... – Brussel Zuid
NS Reizigers	IC Rotterdam C – Breda – Noorderkempen – Antwerpen C – ... – Brussel Zuid
NS Reizigers	Korte Grensoverschrijdende Verbindingen

Het is nog niet duidelijk hoe de aanvragen van Flixtrein en European Sleeper zich verhouden tot de binnenlandse dienst. Dit kan bijvoorbeeld rond Rotterdam tot raakvlakken met de IC-Brussel leiden.