

Vergaderjaar 2013–2014

22 026

Nederlands deel van een hogesnelheidsspoorverbinding Amsterdam–Brussel–Parijs en Utrecht–Arnhem–Duitse grens

Nr. 463

BRIEF VAN DE STAATSSECRETARIS VAN INFRASTRUCTUUR EN MILIEU

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 30 juni 2014

Met deze brief wil ik u informeren over de voortgang van een aantal toezeggingen aan uw Kamer uit het Notaoverleg Vervoer HSL-Zuid/ Alternatief Fyra op 4 november 2013 (Kamerstuk 22 026, nr. 451). Het betreft in totaal drie toezeggingen.

Reistijdverkorting op de HSL-Zuid

Tijdens bovengenoemd Notaoverleg heb ik aan uw Kamer toegezegd om een aantal voorstellen van toenmalig Kamerlid Cramer, om de afgesproken rijtijden van de HSL-treindiensten te verkorten, alsnog door ProRail te laten onderzoeken. ProRail heeft dit onderzoek op mijn verzoek uitgevoerd.

ProRail heeft op hoofdlijnen de mogelijkheden geïnventariseerd en beoordeeld voor verdere rijtijdwinst. Het gaat hierbij om de HSL-treindiensten op het Nederlandse net tussen Amsterdam en de Belgisch-Nederlandse grens. De voorstellen van dhr. Cramer zien op de toe- en afleidende baanvakken van de HSL-Zuid. Baanvaksnelheidsverhoging van de HSL-Zuid deeltrajecten (Hoofddorp–Noordzijde Rotterdam en Rotterdam Lombardijen–België Grens) is daarom niet in beschouwing genomen, evenmin het aanpassen van veiligheidsnormen.

De voorstellen van dhr. Cramer zien op de volgende vier aspecten:

- Sneller rijden tussen Amsterdam Centraal en de aantakking van de HSL bij Hoofddorp;
- Sneller rijden ter hoogte van Rotterdam Centraal;
- Sneller rijden ter hoogte van Breda;
- Hogere snelheden op omleidroutes.

ProRail noemt drie variabelen die spelen bij het verhogen van de snelheid tussen Amsterdam Centraal en de HSL-aantakking bij Hoofddorp: het aanleggen van ruimere spoorbogen, het upgraden van het beveiligingsstelsel en het samengebruik van de infrastructuur door sneller en langzamer verkeer. Het aanleggen van ruimere spoorbogen is onmogelijk of gaat gepaard met hoge kosten. Dit geldt ook voor inhaalsporen bij de stations Amsterdam Sloterdijk en Amsterdam Lelylaan. Voor een hogere snelheid is ook een ander beveiligingsstelsel nodig, dat kleinere snelheidsstappen kan bewaken dan ATB, zoals ERTMS. Dat is niet op korte termijn beschikbaar.

Sneller rijden ter hoogte van Rotterdam Centraal is volgens ProRail niet mogelijk vanwege de veiligheid van het HSL-vervoer aldaar. Ook niet als de infrastructuur een snelheid van 80 km per uur mogelijk zou maken. Dit geldt voor beide rijrichtingen.

De rijnsnelheid ter hoogte van Breda is mede afhankelijk van de afwezigheid van hogesnelheidswissels, die wel onderdeel uitmaakten van het oorspronkelijke ontwerp van de HSL-Zuid. In 2001 heeft een optimalisatie van het ontwerp dit onmogelijk gemaakt: de afstand tussen de aftakking richting Antwerpen en de fly-over is hiervoor te kort. Dit leverde destijds een besparing op van € 11,3 miljoen (fl. 25 miljoen). De kosten voor het alsnog realiseren van hogesnelheidswissels (om het destijds geïncasseerde rijtijdverlies van c.a. 30 seconden te compenseren) lijken volgens ProRail zeer waarschijnlijk een veelvoud van de oorspronkelijke besparing van € 11,3 miljoen, omdat deze wissels nu niet meer inpasbaar zijn.

ProRail concludeert op basis van zijn onderzoek dat hogere snelheden op de genoemde baanvakken niet mogelijk zijn zonder grote investeringen, grote ingrepen in de infrastructuur of aanpassing van de veiligheidsnormen.

Hogere snelheden op omleidroutes: de primaire omleidroute bij stremmingen op de HSL tussen Schiphol en Rotterdam vormt de route Amsterdam Centraal (Schiphol)–Amsterdam Bijlmer–Breukelen–Rotterdam. De primaire omleidroute bij stremmingen op de HSL tussen Rotterdam en Breda vormt de route Amsterdam Centraal (Schiphol)–Amsterdam Bijlmer–Utrecht–Den Bosch–Tilburg–Breda. Voor beide routes geldt dat, in geval van omleiding van het HSL-verkeer, de treinen nooit maximumsnelheden kunnen rijden, omdat zij moeten worden ingepast tussen het reguliere verkeer op dat baanvak. Baanvaksnelheidsverhoging biedt hiervoor geen oplossing. Dit geldt overigens voor alle omleidingen (via welke route dan ook).

Overleg met verschillende regio's

Tijdens het Notaoverleg is een groot aantal vragen gesteld over de bediening van de steden Dordrecht, Venlo, Roosendaal en Breda en over de bediening van Schiphol in relatie tot het alternatief voor de Fyra. Ik heb gezegd dat ik in gesprek wil gaan met de gemeenten en de regio's over de exacte wensen en hoe men die wil invullen. Daarbij heb ik aangeven dat ik het alternatief graag intact wil laten, omdat dit juridisch en financieel getoetst is. Ik heb toegezegd om voor de zomer van 2014 hierop terug te komen, alsmede op de vraag of regionale wensen door middel van cofinanciering te realiseren zijn. De stand van zaken per stad wordt hieronder toegelicht.

Venlo

Het is het voornemen van NS om, mits dit inpasbaar is in de totale dienstregeling voor het hoofdrailnet, vanaf dienstregeling 2016 te starten met de verbinding Den Haag–Eindhoven via de HSL. Vanaf dat moment vervangt deze trein de bestaande intercity Den Haag–Venlo. In plaats daarvan zal Venlo dan 2x per uur bediend worden met de nieuwe intercity Venlo–Utrecht–regio Amsterdam. Voor de regio Venlo is dit een bevredigend alternatief. Aandachtspunt is een goede aansluiting in Eindhoven van de intercity van en naar Venlo op de intercity van en naar Den Haag. De dienstregeling voor 2016 is nog in ontwikkeling. Ik verwacht begin volgend jaar hierover meer duidelijkheid.

Roosendaal

Vanaf dienstregeling 2017 zal de IC Brussel tussen Rotterdam, Breda en Antwerpen over de HSL rijden¹. Roosendaal heeft vanaf dat moment geen intercity-verbinding meer naar Antwerpen. In het Notaoverleg is de vraag gesteld wat de mogelijkheden zijn om de stoptrein Roosendaal–Antwerpen sneller te laten rijden. Hierover kan ik melden dat NS samen met NMBS de mogelijkheden voor een snellere stoptrein onderzoekt. In de nieuwe vervoerconcessie krijgt NS de verplichting om voor deze stoptrein reistijdwinst te realiseren. Daarnaast is gevraagd of er nieuw onderzoek mogelijk is naar een IC-verbinding tussen Antwerpen en Roosendaal. NS heeft mij gemeld dat NS en NMBS samen willen onderzoeken of het mogelijk is om de InterRegio trein Charleroi–Essen door te trekken naar Roosendaal zodra de IC Amsterdam–Brussel over de HSL gaat rijden.

Schiphol

In het Notaoverleg werd het verzoek gedaan om met Schiphol in gesprek te gaan over hoe Schiphol maximaal bediend kan worden. Hierover heb ik u geïnformeerd in mijn brief van 2 juni 2014 over de Verbeteraanpak voor de bereikbaarheid per OV van Schiphol (Kamerstuk 29 984, nr. 488).

Dordrecht

Vanaf het moment dat NS start met de verbinding Den Haag–Eindhoven via de HSL komt de intercity-verbinding tussen Dordrecht en Breda te vervallen. Dordrecht en Breda blijven vanaf dan in ieder geval met elkaar verbonden met 2 sprinters per uur. De bediening van Dordrecht richting Rotterdam blijft ongewijzigd. Het streven van NS en de regio is om naast de sprinterverbindingen tussen Dordrecht en Breda minimaal een uursverbinding met een intercity te realiseren. Hiervoor zijn op dit moment nog verschillende oplossingsrichtingen in beeld. Eén daarvan is het aanpassen van het Fyra-alternatief, waarbij één of twee van de in totaal vijf geplande HSL-treinen tussen Rotterdam en Breda via Dordrecht rijden. De concept-ontwerpvervoerconcessie sluit de mogelijkheden hiertoe niet uit. Over deze en andere mogelijke oplossingen is NS met alle relevante partners in gesprek.

NS heeft mij laten weten dat zij in juli een expertsessie organiseert met alle relevante partijen over de dienstregeling 2016 Zuid-Nederland. Hierin zal NS de logistieke puzzel in Zuid Nederland met de betrokken partijen proactief en in samenhang bespreken. Hierdoor ontstaat een gedeeld beeld over de wensen, mogelijkheden en dilemma's. Onderdeel daarvan vormt de situatie van Dordrecht.

¹ In het alternatief voor de Fyra wordt dit vanaf dat moment de Benelux+ genoemd.

Begin volgend jaar verwacht NS meer duidelijkheid over de mogelijkheden voor behoud van een intercityverbinding tussen Dordrecht en Breda. Zodra deze duidelijkheid er is, zal ik uw Kamer hierover nader informeren.

De vraag in het Notaoverleg om de optie van co-financiering te onderzoeken is gerelateerd aan de uitkomsten van een onderzoek dat in 2013 is uitgevoerd door de gemeenten Dordrecht en Breda, de provincie Zuid-Holland, NS, ProRail en mijn departement. Dit onderzoek had betrekking op de situatie tussen Dordrecht en Breda na de invoering van PHS op de corridor Rotterdam–Breda. De situatie die zich nu voordoet is een andere, namelijk dat PHS nog niet is gerealiseerd, maar de intercitytreinen tussen Den Haag en Eindhoven en de Beneluxtrein wel over de HSL gaan rijden. De optie van co-financiering is bij deze situatie nog niet besproken. Dit kan eventueel aan de orde komen als uit het onderzoek naar de huidige oplossingsrichtingen blijkt dat een financiële bijdrage nodig is om een oplossing mogelijk te maken.

Breda

Voor de gemeente Breda geldt hetzelfde issue als voor Dordrecht. Daarnaast was de vraag in het Notaoverleg om met NS in gesprek te gaan over een aparte lijn Antwerpen–Breda, zodat de Beneluxtrein niet meer in Breda hoeft te stoppen. De gemeente Breda en de provincie Noord-Brabant hebben mij gemeld dat zij tevreden zijn met de geplande verbinding tussen Breda en België. Een goede overstap in Breda vanuit Eindhoven richting Brussel blijft een aandachtspunt. NS meldt mij dat dit in het kader van de dienstregelingontwikkeling 2017 nog in onderzoek is.

Toeslagen voor de internationale treinen

Tijdens het notaoverleg zijn vragen gesteld over de opbouw van de tarieven voor internationale treinen en is de vraag gesteld of bij de IC Brussel (de Beneluxtrein) sprake is van een grenstoelage dan wel een overstaptoelage².

De markt voor internationale treinreizen is binnen Europa geliberaliseerd. Vervoerders kunnen toetreden en voor eigen rekening en risico (zonder subsidie) internationale treindiensten exploiteren. Ten aanzien van de prijzen en voorwaarden gelden specifieke regimes. Voor internationale reizen worden twee prijsregimes onderscheiden. Voor vervoer met de Thalys en CityNightLine met verplichte plaatsreservering geldt het zogeheten SCIC-IRT regime³. Dit betreft een commerciële markt met marktprijzen die niet worden gereguleerd door Europese of nationale tariefafspraken. Vervoerders bepalen voor deze diensten zelf de tarieven en bijkomende voorwaarden. Voor vervoer met bijvoorbeeld de ICE, IC Brussel en de IC Berlijn geldt het SCIC-NRT regime⁴. Dit wordt gereguleerd door Europese afspraken. Vervoerders bepalen zelf de prijs, ondermeer op basis van ontwikkeling in de markt. Daarnaast bevat de SCIC-NRT basisafspraken over het tarievenassortiment en de voorwaarden.

NS heeft, binnen de geldende Europese voorschriften, ruimte om de tarieven voor de IC Brussel zelf vast te stellen. Voor reizigers die met de IC Brussel naar het buitenland reizen én een binnenlandse aanreis hebben

² Andere vragen over internationale tarieven zijn beantwoord in Aangangselen van de Handelingen, vergaderjaar 2013–2014, aanhangselnummer 1987.

³ Special Conditions of International Carriage for Integrated-Reservation Tickets.

⁴ Special Conditions of International Carriage for Non-Reservation Tickets.

met een andere trein, ontstaat hierdoor de situatie dat zij met twee tariefssystemen te maken hebben. Namelijk het (door middel van de concessie) gereguleerde systeem voor de binnenlandse tarieven en de systematiek voor internationaal reizen die door Europese regels is ingekaderd.

In het huidige, gecombineerde tariefstelsel van kilometertabel en relatieprijzen profiteert een reiziger niet van doorgaande afname van het gemiddelde tarief per kilometer (lange-afstandskorting voor de hele reis). Dit kan worden ervaren als een toeslag, maar het is het direct gevolg van de combinatie van de twee prijssystemen.

NS heeft mij gemeld dat zij, in afstemming met de consumentenorganisaties in het LOCOV, alternatieven voor de huidige systematiek onderzoekt. Belangrijke uitgangspunten hiervoor zijn dat de systematiek als eerlijker wordt ervaren en voor NS opbrengstenneutraal is.

In een themasessie met de consumentenorganisaties in het LOCOV op 23 april 2014 is in gezamenlijkheid de voorkeur uitgesproken voor een variant waarbij het tarief voor een internationale reis mét binnenlandse aanreis wordt bepaald op een wijze waarbij doorgaande afname van het gemiddelde tarief per kilometer voor de gehele reis mogelijk is. Hierbij zal het hogere tarief voor de internationale trein blijven bestaan. De nieuwe systematiek is nog in ontwikkeling. Zodra hierover meer bekend is, zal ik uw Kamer hierover nader informeren.

De Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu,
W.J. Mansveld