

Vergaderjaar 2012–2013

22 026

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

Nr. 398

BRIEF VAN DE STAATSSECRETARIS VAN INFRASTRUCTUUR EN MILIEU

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 16 april 2013

Op 28 februari jl. heb ik met uw Kamer gesproken over de situatie als gevolg van de technische problematiek rondom de Fyra V250-treinstellen van HSA en NMBS (Handelingen II, 2012/13, nr. 56, Debat over het terugbrengen van de Benelux-trein naar Brussel). Ik heb u toen een plan van aanpak toegezegd om te komen tot een structurele oplossing in het belang van de reiziger. Hierbij voldoe ik aan die toezegging.

In deze brief zet ik uiteen welke stappen gezet zullen worden om tot een structurele oplossing voor de reiziger te komen in de vorm van een adequaat vervoersaanbod voor de internationale verbindingen tussen Nederland en België over het HSL-Zuid spoor en/of het klassieke spoor.

De komende maanden zal een aantal mogelijke scenario's voor de structurele oplossing van een adequaat vervoersaanbod worden uitgewerkt. In juni zullen de resultaten van het onderzoek naar de technische gesteldheid van het V250-materieel beschikbaar zijn. Ik streef ernaar – conform motie De Boer/Hoogland (22 026, nr. 393) – duidelijkheid te verschaffen over de technische haalbaarheid van de V250.

Vervolgens zal ik de oplossingsscenario's trechteren op basis van die duidelijkheid over het V250-materieel en de overgebleven scenario's beoordelen op verschillende aspecten waaronder de kwaliteit voor de reiziger, de betrouwbaarheid, de match van vervoersvraag en het vervoersaanbod, de juridische en contractuele toelaatbaarheid, de financiële consequenties, de operationele en technische maakbaarheid en het ingroeipad. Ik zal daarbij zorgen dat de vervoerders toewerken naar het uiteindelijke voorkeursscenario. Ik zal uw Kamer in dit proces meenemen. In deze brief licht ik de onderdelen van het plan van aanpak toe:

- De randvoorwaarden die ik aan de structurele oplossing heb verbonden;
- De mogelijke oplossingsscenario's;
- De feitelijke uitwerking van de oplossingsscenario's;
- De nadere keuzes van de oplossingsscenario's op basis van de resultaten van het onderzoek naar de technische gesteldheid van het V250-materieel, en;
- Het afwegingskader van de oplossingsscenario's.

Plan van Aanpak

Dit plan van aanpak heeft als doel een structurele oplossing, in de vorm van een uitgewerkt grensoverschrijdend treinaanbod voor met name het HSL-vervoer te bepalen voor de reizigers tussen Nederland en België.

De vervoerders HSA en NMBS zijn voornemens de verbindingen tussen Nederland en België met het AnsaldoBreda V250-hogesnelheidsmaterieel uit te voeren. Zoals u weet hebben de vervoerders medio januari, circa een maand na de start van de Fyra-dienst Amsterdam–Brussel, besloten als gevolg van technische problemen, het V250-hogesnelheidsmaterieel uit de dienstregeling te halen.

Momenteel voert NS/HSA een onderzoek uit naar de technische gesteldheid van het materieel en zoekt zij met AnsaldoBreda naar oplossingen. De uitkomst van het onderzoek naar de technische gesteldheid is uiteraard van invloed op de daadwerkelijke invulling van de structurele oplossing. Dit voorliggend plan van aanpak is erop gericht om oplossingsscenario's uit te werken die, in combinatie met de uitkomsten van het onderzoek naar de technische gesteldheid, de reiziger zo snel als mogelijk en adequaat een structurele oplossing kunnen bieden.

Parallel hieraan voert HSA een evaluatie uit naar de introductie van de V250-treinstellen en onderzoeken HSA en NMBS opties voor versterking van de huidige tijdelijke vervangende treindienst tussen Nederland en België. De evaluatie en het onderzoek naar de versterking van de vervangende treindienst bevinden zich buiten de reikwijdte van dit plan van aanpak. Zoals toegezegd zal ik u daarover apart informeren.

Randvoorwaarden gesteld aan structurele oplossing

De vervoerders zijn verantwoordelijk voor de inzet van adequaat materieel om de gemaakte afspraken betreffende het hogesnelheidsvervoer na te komen. Zij hebben daarom het voortouw bij het uitwerken van de verschillende scenario's voor de structurele oplossing. Dit gebeurt in nauw overleg met mijn ministerie.

Ik heb vanuit mijn rol als concessieverlener voorafgaand aan het opstellen van de mogelijke scenario's een aantal randvoorwaarden aan NS/HSA opgelegd. Een structurele oplossing dient te voldoen aan het vigerende wettelijk kader (o.a. Wp2000, Spoorwegwet, Aanbestedingsrecht en PSO-verordening) en zoveel mogelijk aan te sluiten bij de bestaande contractuele relaties. De structurele oplossing zal alleen toelaatbaar zijn indien deze marktconform is. Tegelijkertijd dienen eventuele negatieve financiële consequenties voor de belastingbetaler te worden geminimaliseerd. De hierna beschreven oplossingsscenario's zijn leidend, binnen deze oplossingsscenario's worden de maatschappelijke wensen zo goed mogelijk meegenomen.

Oplossingsscenario's

De uitkomsten van het onderzoek naar de technische gesteldheid van het V250-materieel zijn leidend voor de toekomstige beschikbaarheid en inzetbaarheid van het materieel. Enerzijds bestaat de kans dat NS/HSA en NMBS op basis hiervan besluiten minder V250-materieel van Ansaldo-Breda af te nemen, anderzijds kan uit het onderzoek volgen dat het beschikbare materieel minder inzetbaar blijkt als gevolg van bijvoorbeeld meer noodzakelijk onderhoud.

Dit ontslaat de vervoerders uiteraard niet van hun verplichtingen richting de reiziger en richting de concessieverlener.

Ik verwacht dat uit het technisch onderzoek zal blijken dat op termijn 0, 9, 16 of 19 V250-treinstellen beschikbaar komen.¹ Echter, de vraag is in hoeverre deze V250-treinstellen ook daadwerkelijk inzetbaar zijn en kunnen voorzien in het afgesproken vervoersaanbod aan de reiziger. De inzetbaarheid is immers onder meer afhankelijk van het storingspercentage en het benodigde onderhoud.

Aangezien op dit moment nog onvoldoende zicht is op de uiteindelijke technische gesteldheid van het V250-materieel wil ik voorbereid zijn op een situatie waarin minder dan de voorziene 19 V250-treinen beschikbaar en inzetbaar zijn. Daarom heb ik aan NS/HSA en NMBS ook gevraagd scenario's uit te werken met minder dan 19 inzetbare V250-treinstellen en daarbij nadrukkelijk alternatieve materieelinzet en daarbij horende treinpaden te betrekken.

Ook beziet NS/HSA in de scenario's de mogelijkheden om de wensen die uit de samenleving naar voren zijn gekomen, zoals het aanbieden van verschillende treindiensten over het conventionele spoor tussen Nederland en België, vanaf Den Haag of vanuit Brabant, in te passen. Om voorbereid te zijn op het risico van verminderde beschikbaarheid en inzetbaarheid van het V250-materieel zie ik op dit moment de hieronder beschreven oplossingsscenario's. Deze zullen door de vervoerders worden uitgewerkt. Hierbij zal mogelijk sprake zijn van een ingroeiperiode.

Scenario 1: basisscenario

Er zijn 19 V250-treinstellen inzetbaar.

De dienstregeling over de HSL-Zuid wordt hervat en uitgevoerd zoals afgesproken tussen IenM, HSA en NMBS. Namelijk een dienst Amsterdam–Parijs (10 treinen per richting, per dag), een dienst Amsterdam–Brussel (16 treinen per richting, per dag), een dienst Breda en Antwerpen (8 treinen per richting, per dag), een dienst de Amsterdam–Schiphol–Rotterdam (twee treinen per richting, per uur met een minimum van twee per uur in de spits en één per uur in de daluren), een dienst Amsterdam–Schiphol–Rotterdam–Breda (twee treinen per richting, per uur met een minimum van 32 treinen per dag).

Scenario 2: inzet van alternatief hogesnelheidsmaterieel

Er zijn minder dan 19 V250-treinstellen inzetbaar.

Door de inzet van alternatief hogesnelheidsmaterieel (door middel van bijvoorbeeld huren, kopen of lenen) wordt de dienstregeling over de HSL-Zuid uitgevoerd zoals afgesproken tussen IenM, HSA en NMBS.

¹ 19 zijn alle voor HSA en NMBS bestemde treinen, 16 zijn alle voor HSA bestemde treinen, 9 zijn alle nu in Nederland aanwezige treinen.

Scenario 3: inzet van conventioneel treinmaterieel

Er zijn minder dan 19 V250-treinstellen inzetbaar. Hierdoor kan de dienstregeling over de HSL-Zuid niet worden uitgevoerd zoals afgesproken tussen IenM, HSA en NMBS. Door de inzet van conventioneel treinmaterieel (Intercity) wordt de dienstregeling over de HSL-Zuid aangevuld met treindiensten over het conventionele spoor. Een mogelijke invulling hiervan kan plaatsvinden door de introductie van treindiensten over het conventionele spoor tussen Nederland en België vanaf Amsterdam, Den Haag of vanuit Brabant.²

Scenario 4: inzet van alternatief hogesnelheidsmaterieel en conventioneel treinmaterieel

Er zijn minder dan 19 V250-treinstellen inzetbaar. Hierdoor kan de dienstregeling over de HSL-Zuid niet worden uitgevoerd zoals afgesproken tussen IenM, HSA en NMBS. Dit wordt opgelost door middel van een combinatie van scenario's 2 en 3. Hierbij kan ook worden gedacht aan de ontwikkeling van alternatieve lijnvoeringen over de HSL-Zuid.

Scenario 5: intrekking van de Vervoerconcessie voor het hogesnelheidsnet

Er zijn geen V250-treinstellen, andere hogesnelheidstreinen of acceptabele alternatieven inzetbaar. Hierdoor kan de dienstregeling over de HSL-Zuid niet worden uitgevoerd zoals afgesproken tussen IenM, HSA en NMBS. De Vervoerconcessie voor het hogesnelheidsnet kan worden ingetrokken. Ik wil dit scenario onderzoeken om op alles voorbereid te zijn. Bij dit scenario echter zal waarschijnlijk discontinuïteit van de (nationale) treindiensten plaatsvinden en een nieuwe opdrachtverlening voor het vervoer over de HSL-Zuid moeten worden georganiseerd.

De feitelijke uitwerking van de oplossingsscenario's

Een structurele oplossing voor het treinproduct tussen Nederland en België kan alleen tot stand komen in partnership tussen NS/HSA en NMBS. NS/HSA zal mij, per scenario, inzicht moeten geven in de reizigersaantallen, de reistijden, de frequenties, de financiële consequenties en het ingroeipad. Tevens dient NS/HSA een operationele maakbaarheidstoets uit te voeren waarbij de eventuele consequenties voor de dienstregeling op het hoofdrailnet worden gezien.

Tijdens de feitelijke uitwerking kan, bijvoorbeeld op basis van de randvoorwaarden en de uitgangspunten, blijken dat een oplossingsscenario niet haalbaar is en dus afvalt. Tevens kunnen door nader inzicht en op basis van afstemming met stakeholders aangepaste scenario's worden gedefinieerd.

Het resultaat van deze uitwerking is een gemeenschappelijke feitenbasis. Met NS/HSA en NMBS wil ik een feitelijk en gedeeld beeld hebben als basis voor de afweging van de oplossingsscenario's.

² Vanuit de samenleving zijn verschillende wensen geuit om het vervoersaanbod tussen Nederland en België aan te passen. Deze wensen richten zich op een verbinding vanuit Den Haag en een verbinding vanuit Brabant.

Bepaling van kansrijke oplossingsscenario's op basis van resultaten technische gesteldheid

Eind juni verwacht ik zicht te hebben op de technische gesteldheid en daarmee een richtinggevende keuze te kunnen maken welke oplossings-scenario's ik in de verdere afweging zal meenemen. Ik zal eind juni uw Kamer hierover informeren.

Het afwegingskader van de oplossingsscenario's

NS/HSA, NMBS en mijn ministerie hebben in de afweging gedeeltelijk andere belangen; dat spreekt voor zich. Daarom stellen alle partijen, ieder vanuit het eigen perspectief, eigen afwegingscriteria op. Duidelijk is dat de reiziger centraal staat. De afwegingscriteria die ik als concessieverlener hanteer richten zich daarom op de kwaliteit voor de reiziger, de betrouwbaarheid van het vervoersaanbod, de match tussen de vervoersvraag en het vervoersaanbod, de operationele en technische maakbaarheid, de financiële impact en het contractuele en juridische kader. Een nadere specificering van de afwegingscriteria die ik hanteer is opgenomen in de bijlage bij deze brief.

De weging van de oplossingsscenario's aan de hand van de feitenbasis en de afwegingscriteria vormt de basis voor de uiteindelijke bepaling van het voorkeursscenario door NS/HSA, NMBS en mijn ministerie. Met het voorkeursscenario wordt ook het ingroeipad inzichtelijk: het tijdpad en de stappen van de huidige tijdelijke naar de structurele oplossing. Ik hecht vanzelfsprekend veel waarde aan een zo kort mogelijk ingroeipad zodat de reiziger zo snel mogelijk kan rekenen op een betrouwbare internationale treinverbinding. Maar ik heb ook notie genomen van de lessen uit het verleden. Dus zorgvuldigheid en toekomstvastheid zijn voor mij ook van belang.

Het voorkeursscenario en de afwegingen daarbij zal ik aan het eind van de zomer met uw Kamer delen en bespreken.

Zoals eerder genoemd stel ik als uitgangspunt dat de structurele oplossing aansluit bij het wettelijk kader en recht doet aan het bestaande landschap van contractuele en financiële afspraken. Om deze te waarborgen zal waarschijnlijk, met de keuze van een voorkeursscenario, aanleiding ontstaan voor aanvullend onderzoek, bijvoorbeeld met de vraag of een voorkeursscenario in relatie tot andere scenario's (nog steeds) voldoet aan de eisen die gesteld worden vanuit de PSO verordening (*Public Service Obligation*) en de MEIP (*Market Economy Investor Principle*).

Op basis van het eventuele aanvullende onderzoek wordt de definitieve structurele oplossing en het daarbij passende ingroeipad bepaald en vorm gegeven door middel van een juridische set van afspraken.

Tot slot

Met de uitwerking van de oplossingsscenario's wordt een concrete stap gezet richting de structurele oplossing. Inmiddels wordt intensief gewerkt aan de uitwerking van deze oplossingsscenario's conform het bovenstaande op hoofdlijnen uiteengezette plan van aanpak.

Ik zal de voortgang nauwgezet volgen en hierbij bijzondere aandacht richten op de belangen van de reizigers alsmede de randvoorwaarden die ik aan de structurele oplossing heb gesteld.

Met deze aanpak vertrouw ik erop dat we de juiste stappen zetten om tot de structurele oplossing te komen voor de reiziger.

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

Afwegingscriteria

Deze bijlage dient als nadere specificatie bij het afwegingskader van de oplossingsscenario's. De afwegingscriteria die vanuit het perspectief van het Ministerie van IenM worden gehanteerd bestaan uit de volgende elementen:

- de kwaliteit voor de reiziger:
 - o het vervoersaanbod (frequenties en bestemmingen)
 - o (te realiseren) punctualiteit
 - o uitval
 - o aantal overstappen
 - o zitplaatskans
 - o effect op reistijd
 - o reistijd van deur tot deur
 - o tarief (toeslag/reservering)
- betrouwbaarheid van het vervoersaanbod
- de match tussen de vervoersvraag en -aanbod
- de operationele en technische maakbaarheid:
 - o veiligheid
 - o mogelijkheid van bijsturing op korte termijn
 - o de duur van het ingroeipad
- de financiële impact
- het contractuele en juridische kader
 - o bestaande contractuele en concessieverhoudingen
 - o Wet personenvervoer 2000 en Spoorwegwet
 - o Aanbestedingsrecht
 - o Markconformiteit
 - o PSO-verordening