

Vergaderjaar 2007–2008

22 026

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

Nr. 275

BRIEF VAN DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 10 oktober 2007

Zoals toegezegd in mijn brief van 15 juni 2007 (Kamerstuk 22 026, nr. 268) zou ik u nader informeren over de planning ten aanzien van de internationale treindiensten in het algemeen en de Beneluxtrein in het bijzonder. NS internationaal zou een nader onderzoek doen naar de reizigerspreferenties en zou een afweging maken tussen vraag en aanbod ten aanzien van de Beneluxtrein. Inmiddels heeft NS Internationaal haar onderzoeken afgerond. Bij deze doe ik u alle door NS aan mij gezonden informatie toekomen over de resultaten van de onderzoeken van NS Internationaal.

Stopzetten Benelux nu geen issue

Ik heb u reeds diverse malen aangegeven dat de minister van Verkeer en waterstaat geen formele rol heeft bij besluiten over internationale treindiensten die door NS in samenwerking met buitenlandse vervoerders worden uitgevoerd. Deze internationale treindiensten zijn in Europees verband geliberaliseerd. Ik heb u echter ook eerder laten weten dat ik desondanks met NS heb afgesproken dat de Beneluxtrein blijft rijden totdat er voldoende alternatieven zijn voor de reiziger op deze lijn, en ik heb met NS afgesproken dat een eventueel besluit over het opheffen van de Beneluxtrein wordt genomen op basis van de marktvrage net zoals gebeurt bij wijzigingen in de concessie voor het hoofdrailnet.

Recent heb ik u per brief laten weten dat ik de conclusie heb getrokken dat een start van de tijdelijke exploitatie op het noordelijke tracé per streefdatum december 2007 niet meer realistisch is en dat de haalbaarheid van de Aanvangsdatum Vervoer per 1 oktober 2008 nog steeds onder druk staat (Kamerstuk 22 026, nr. 274). Daarom neem ik nu nog geen standpunt in over de keuze of en wanneer de Benelux moet worden stopgezet.

Reizigerspreferenties en tarieven

NS Internationaal heeft een enquête laten uitvoeren onder de reizigers van de Benelux naar hun voorkeuren ten aanzien van de komst van de

HSL ten opzichte van de Benelux. Ruim 60% van de huidige Benelux-reizigers overweegt om straks voor een nieuwe HSL dienst te kiezen. Van de ondervraagden is 20% neutraal en twijfelt 20%.

NS internationaal heeft ook gevraagd naar de houding van de reiziger ten aanzien van het systeem van verschillende tarieven voor de HSL-treinen. Dat wil zeggen afhankelijk van het moment wanneer men reist, in spits- of daluren en hoe lang men van tevoren een kaartje boekt, komen er duurdere en goedkopere kaartjes. Ruim 80% van de internationale reizigers is positief of neutraal over het nieuwe tarievenstelsel. NS Internationaal en HSA hebben aangegeven nu geen gegevens te willen leveren over hun tarieven. Drie maanden voor dat de grensoverschrijdende treinen van HSA gaan starten en anderhalve maand voor dat de binnenlandse treinen gaan starten, zal men inzicht geven in de prijzen.

Aanbod nationale treindienst

NS Reizigers heeft aangegeven dat het binnenlandse deel van de Benelux-dienst, het gedeelte van Amsterdam Centraal tot Roosendaal, na het opheffen van de Benelux waar nodig om te voldoen aan de concessie voor het hoofdrailnet zal worden ingevuld met extra intercity's. Dit betekent dat tussen Dordrecht en Roosendaal, waar de Benelux een rol vervult om aan de verplichtingen uit de concessie te voldoen, een compenserende binnenlandse intercity wordt ingelegd. Dit gebeurt door de bestaande intercity Amsterdam–Dordrecht door te trekken naar Vlissingen, waardoor een halfuurdienst ontstaat tussen Amsterdam en Vlissingen.

Overzicht aanbod internationale treindiensten NS

NS Internationaal heeft ook een overzicht gegeven van haar internationale treindiensten naar België en Frankrijk en heeft een vergelijking gemaakt tussen het huidige treinenaanbod (2007) en de producten die aangeboden worden in 2010. Concreet betekent dit aanbod dat:

- de Thalys via de HSL naar Parijs gaat rijden, en de bestaande treindienst Benelux wordt vervangen door een nieuwe treindienst Amsterdam–Brussel-Zuid via de HSL.
- tegelijkertijd tussen Den Haag Centraal en Rotterdam Centraal een HST-shuttledienst gaat rijden.
- ter vervanging van de huidige reismogelijkheid vanuit Zuid-Nederland naar België (via Roosendaal) wordt gestreefd naar een goed alternatief. Beste mogelijkheid lijkt het een treindienst Breda–Antwerpen, eveneens via de HSL, waarmee vooruitlopend op de uiteindelijke treindienst Den Haag–Brussel alvast het grensoverschrijdende deel wordt geboden (met aansluiting in Antwerpen op IC's naar Brussel).
- in Roosendaal de stoptreindienst naar Antwerpen blijft rijden. Vooral voor de lokale markt van Roosendaal en Zeeland is dit de beste reismogelijkheid naar de diverse bestemmingen in België.

De effecten op de internationale reismogelijkheden bij vervanging van de bestaande treindienst Benelux door de nieuwe dienst via de HSL zoals opgegeven door NS, zijn vervat in bijlage 1¹.

Overzicht potentiële vraag internationale treindiensten

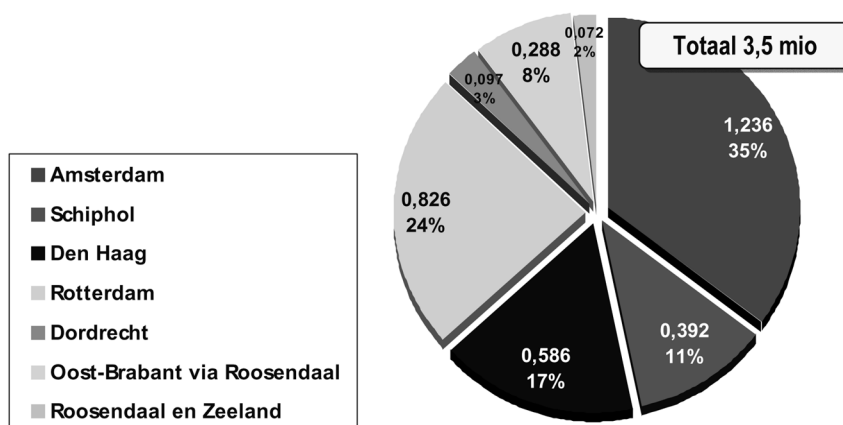
NS Internationaal heeft niet alleen gekeken naar het aanbod van internationale treindiensten maar ook naar de vraag naar de internationale treindiensten.

In 2006 betrof de vervoermarkt tussen Nederland en België en Frankrijk ongeveer 3,5 miljoen reizen (totaal van de twee richtingen samen). Binnen dit totaal werden 1 miljoen reizen per Thalys naar Parijs gemaakt; de

¹ Ter inzage gelegd bij het Centraal Informatiepunt Tweede Kamer

overige 2,5 miljoen reizen betref reizen naar de diverse stations in België. Ook reizen naar Londen worden gerekend als vervoer naar België, aangezien deze passagiers in Brussel-Zuid overstappen op Eurostar.

In onderstaand diagram is weergegeven waar de internationale reizigers in Nederland instappen in de internationale treinen.



De treindienst via de HSL kent een verbetering van de productkwaliteit ten opzichte van het huidige aanbod. Niet alleen neemt de rijtijd af, ook de frequentie op een groot aantal relaties neemt toe.

Onderstaand zijn de verkorting van de rijtijd en de verhoging van de frequentie weergegeven.

		Dienstregeling 2008	HSL in 2010
Aantal treinen	Amsterdam–Brussel	16	16
	Thalys	5	10
	totaal	21	26
reistijden	Amsterdam–Brussel	2:50	1:46
	Den Haag–Brussel	2:10	1:44*
	Amsterdam–Paris Nord	4:09	3:13

* Zonder overstap via Breda; 1:34 met overstap in Rotterdam op Thalys.

De reistijdverkorting resulteert in een forse toename van vervoer: het aantal reizen neemt volgens NS toe van 3,5 miljoen reizen in 2006 naar 5,7 miljoen reizen in 2010. Dit is een gemiddelde groei van 13% per jaar.

De effecten voor de diverse klanten zijn de volgende:

Amsterdam, Schiphol en Rotterdam

Op alle bestemmingen in België en Frankrijk wordt grote rijtijdwinst geboekt: vanuit Amsterdam en Schiphol ongeveer 60 minuten, en vanuit Rotterdam 30 minuten. Ook de toename van de frequentie van de internationale treinen (van 21 naar 26) leidt tot een aantrekkelijker product. Vanuit alle drie stations wordt een grote groei naar Brussel geprognosticeerd, mede veroorzaakt door de toename van het verkeer naar Londen. Het aantal reizen tussen Rotterdam en Antwerpen neemt ook fors toe: de reistijd van ongeveer 30 minuten maakt dit traject volgens de NS tot een forensenrelatie.

Den Haag

De bedieningsfrequentie van Den Haag neemt af. Nu rijden 21 treinen via Den Haag HS; in 2010 zijn dit 8 directe treinen van Den Haag Centraal naar Brussel en 8 HST-Connect van Den Haag Centraal naar Rotterdam. Ondanks een overstap verbetert de reistijd naar Antwerpen, Brussel en Parijs: de reistijd neemt met ongeveer 30 minuten af (inclusief de overstaptijd in Rotterdam). De snelste verbinding met België en Frankrijk vanuit Den Haag wordt die waarbij de reizigers overstappen in Rotterdam. NS verwacht dat de meeste klanten deze reismogelijkheid ook daadwerkelijk gaan kiezen.

Dordrecht

Dordrecht (3% van de totale internationale markt) verliest weliswaar de 18 directe Benelux-treinen naar België, maar krijgt daar een groter aantal nieuwe reismogelijkheden met overstap voor terug:

- via Breda, 8x/dag met ongeveer gelijke reistijd naar bestemmingen in België en Frankrijk
- via Rotterdam, 26x per dag met ongeveer gelijke reistijd
- via Roosendaal, met 30 minuten extra reistijd.

Het totale aantal reismogelijkheden neemt daarmee toe; de reistijd per HSL blijft via Breda of Rotterdam ongeveer gelijk. NS verwacht voor Dordrecht een status quo ten aanzien van het aantal reizen.

Oost-Brabant (Breda en verder oostelijk)

Deze markt, die zich uitstrekt tot Nijmegen en Eindhoven, beslaat ruim 8% van gehele internationale markt naar België en Frankrijk. De reismogelijkheid (alleen per Benelux) gaat gepaard met een lange overstap in Roosendaal van 20 minuten. Via de HSL wordt de frequentie lager, 8x/dag in plaats van 18x/dag (17 tot Brussel), maar de rijtijdwinst is 45–50 minuten waardoor per saldo een verbetering van de reistijd resulteert. Voor reizigers uit Breda ontstaat bovendien een verbinding zonder overstappen. Vanuit Breda wordt een aanzienlijke toename van de aantallen reizen verwacht door NS.

Roosendaal en Zeeland

Vanuit Roosendaal (2% van de totale internationale markt) is geen snelle verbinding meer voorzien naar België. Nu rijden 18 Beneluxtreinen per dag (waarvan 17 tot Brussel); de reistijd naar Antwerpen bedraagt 28 minuten. De Stoptrein Roosendaal–Antwerpen blijft bestaan; deze rijdt ieder uur in 45 minuten naar Antwerpen. Per saldo wordt de reistijd naar Antwerpen ruim een kwartier langer.

Naar verwachting gaat een groot aantal reizigers uit Roosendaal en Zeeland kiezen voor deze stoptrein naar Antwerpen, waardoor een beperkte afname van het aantal reizen verwacht wordt.

Concluderend stelt NS Internationaal dat het grootste deel van de markt snellere reismogelijkheden krijgt via de HSL. Roosendaal en Zeeland (2% van de huidige markt) ondervinden verlenging van reistijd, maar behouden de stoptreinverbinding naar België als alternatief.

De minister van Verkeer en Waterstaat,
C. M. P. S. Eurlings