

Vergaderjaar 2013–2014

22 026

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

Nr. 457

BRIEF VAN DE STAATSSECRETARIS VAN INFRASTRUCTUUR EN MILIEU

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 14 april 2014

Tijdens het Nota-overleg van 4 november 2013 over Vervoer HSL-Zuid/ Alternatief Fyra (Kamerstuk 22 026, nr. 451) heb ik toegezegd om uw Kamer binnen een half jaar te informeren over de mogelijkheden om de rijtijd van de Intercity Amsterdam–Brussel (de Beneluxtrein) te verkorten ten opzichte van de door NS verwachte rijtijd van 194 minuten vanaf dienstregeling 2017, wanneer deze trein deels over de HSL-Zuid rijdt¹. Ik heb de vervoerders NS en NMBS gevraagd dit te onderzoeken.

Het afgelopen halfjaar hebben NS, NMBS, ProRail en Infrabel meerdere expertsessies met dienstregelingsdeskundigen gehouden en hebben meerdere vergaderingen tussen de directies van de vier organisaties plaatsgevonden. In deze overleggen zijn diverse varianten voor rijpaden tussen Nederland en België verkend en doorgerekend, inclusief de mogelijkheid van verschillende rijpad patronen gedurende de dag.

Tijdens het onderzoek naar rijtijdoptimalisatie van de Beneluxtrein in 2017, kreeg ik het signaal van de vervoerders dat inpassingsproblemen in België zouden leiden tot een langere rijtijd van de Beneluxtrein in de jaren 2015 en 2016. Op 5 februari jongstleden heb ik hierover mijn ongenoegen uitgesproken bij mijn Belgische ambtsgenoot, dhr. Labille. Naar aanleiding hiervan heeft hij de NMBS en Infrabel verzocht om, vanuit het oogpunt van beste benutting van de Belgische spoorcapaciteit, te onderzoeken of de rijtijd op Belgisch grondgebied met tien minuten verkort kan worden. De partijen zijn vervolgens opnieuw goed naar de mogelijkheden gaan kijken.

Op 2 april jl. hebben NS en NMBS mij per brief geïnformeerd dat de vervoerders zeer tot hun spijt de conclusie hebben moeten trekken dat het

¹ Brief NS over vervoersaanbod voor de HSL Zuid (bijlage bij Kamerstuk 22 026, nr. 430).

niet mogelijk is om vóór 2017 een rijtijd te realiseren die vergelijkbaar is met die van de oude Beneluxtrein, ook niet wanneer deze enkele keren per dag rijdt in een alternatief bedieningspatroon. De Beneluxtrein zal in 2015 en waarschijnlijk ook in 2016 een rijtijd hebben van gemiddeld 201 minuten. Dit is 25 minuten langer dan de rijtijd van de «oude» Beneluxtrein tussen Amsterdam en Brussel (situatie 2012).

De langere rijtijd hangt samen met een geheel nieuw ontworpen dienstregeling in België en de afgesproken bediening van Brussel Nationale Luchthaven (Zaventem). Aan de wijzigingen in de Belgische dienstregeling is jaren gewerkt, waarbij een terugkeer van de Beneluxtrein niet was voorzien. Hierdoor is het oude rijpad van de Beneluxtrein niet meer beschikbaar op het Belgische net. De inpassingsproblemen in België leiden tot 10 minuten extra rijtijd op het gehele traject. De bediening van Zaventem kost ongeveer 15 minuten extra.

Voor internationale reizigers die sneller willen reizen van of naar Amsterdam en Schiphol zal NS in de loop van 2015 een sneller alternatief bieden. Deze reizigers kunnen toeslagvrij reizen met de Intercity direct en in Rotterdam overstappen. De rijtijd Amsterdam–Brussel bedraagt dan 185 minuten. Daarnaast worden de rijtijden van de Beneluxtrein op de belangrijke forensenroutes tussen Den Haag en Antwerpen en Rotterdam en Antwerpen in 2015 respectievelijk 9 en 8 minuten korter dan in 2014.

Pas in de dienstregeling voor 2017 ontstaan volgens NS en NMBS kansen voor rijtijdverkorting. De Beneluxtrein zal dan namelijk deels over de HSL rijden. Daarnaast vindt in 2017 waarschijnlijk een herontwerp van de dienstregeling in Nederland plaats. NS heeft eerder aangegeven dat de Intercity Brussel vanaf 2017 een ingeschatte rijtijd heeft van 194 minuten. Er wordt door de betrokken partijen gestudeerd op mogelijkheden voor rijtijdverkorting. Daarbij zullen de inspanningen van NS en NMBS zich erop richten om een zo kort mogelijke rijtijd te realiseren.

Voor de dienstregeling van 2016 verwachten de vervoerders momenteel geen significante verbeteringen, omdat in beide landen geen grote wijzigingen in de dienstregelingen zullen optreden. NS, NMBS, ProRail en Infrabel blijven echter zoeken naar mogelijkheden om de rijtijden te verkorten.

De brief van NS, de daarbij behorende factsheet met een gedetailleerde toelichting op de treinverbinding tussen Nederland en Brussel vanaf december 2014 en de brief van NMBS zijn als bijlagen bij deze brief gevoegd².

Het is vervelend dat de partijen er niet in geslaagd zijn om op korte termijn een rijtijd te realiseren die gelijk is aan of korter dan 194 minuten. Gegeven het uitgebreide proces dat de partijen gevolgd hebben, is deze uitkomst voor de dienstregeling van 2015 echter onvermijdelijk.

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

² Ter inzage gelegd bij het Centraal Informatiepunt Tweede Kamer