

Vergaderjaar 2012–2013

22 026

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

Nr. 400

VERSLAG VAN EEN SCHRIFTELIJK OVERLEG

Vastgesteld 26 april 2013

Binnen de vaste commissie voor Infrastructuur en Milieu hebben meerdere fracties de behoefte om vragen en opmerkingen voor te leggen aan de staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu inzake haar brief over versterking van de tijdelijke treindienst Den Haag HS – Brussel Zuid vice versa (Kamerstuk 22 026, nr. 397).

De vragen en opmerkingen zijn op 19 april 2013 aan de staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu voorgelegd. Bij brief van 23 april 2013 zijn deze door haar beantwoord.

De voorzitter van de commissie,
P. Jansen

Adjunct-griffier van de commissie,
Israel

II Reactie van de staatssecretaris

Vragen en antwoorden

Vragen en opmerkingen van de leden van de VVD-fractie

De leden van de VVD-fractie hebben met teleurstelling kennisgenomen van de brief over de versterking van de tijdelijke treindienst Den Haag HS – Brussel Zuid vice versa. Deze leden zijn vooral teleurgesteld over het feit dat de staatssecretaris niet in staat zegt te zijn een substantiële versterking van de treindienst te realiseren op korte termijn. De leden van de VVD-fractie hebben begrip voor de complexiteit waaraan herhaaldelijk in de brief wordt gerefereerd, maar hebben nog wel enkele vragen.

De leden van de VVD-fractie lezen dat verwacht wordt dat de door de Kamer gewenste verhoging naar een frequentie van 16 treinen per dag niet kan worden gerealiseerd. Dit geeft aan dat er wel een mogelijkheid is. Wat is er exact nodig om een frequentie van 16 treinen per dag in 2013 wel voor elkaar te krijgen, zo vragen de leden van de VVD-fractie.

Zoals in mijn brief van 16 april jl. vermeld, was het niet eenvoudig om in een lopende dienstregeling 8 keer per dag tussen Den Haag en Brussel een verbinding over klassiek spoor te realiseren. Het is gewoonweg ingewikkeld om ad hoc en op dag basis extra frequenties te laten rijden. Het is gelukt om dit vanaf maart acht keer per dag in te plannen, maar voor zestien keer per dag vraagt dit om een uiterste inspanning van vervoerders en infrabeheerders in twee verschillende landen, die allebei al een dienstregeling voor dit jaar hebben rijden. Ik verwacht op dit moment dan ook dat de gewenste verhoging van 16 keer per dag niet in 2013 gerealiseerd kan worden. Er worden nog aanvullende acties ondernomen om tot een capaciteitsvergroting te komen, zoals vermeld in mijn brief van 16 april jl. Ik deel ook de wens om de reiziger zo goed mogelijk te bedienen en ik zal de vervoerders vragen op welke afzienbare termijn de frequentie in ieder geval verhoogd kan worden naar 10 treinen per dag. Derhalve zal ik gezien de complexiteit en de beperkte helderheid die nu te geven is, u rond de zomer over de voortgang rapporteren en de mogelijkheid om binnen afzienbare tijd 10 frequenties per dag per richting te rijden tussen Den Haag en Brussel, waarbij op voorhand al duidelijk is dat dit op zijn vroegst na de zomer gerealiseerd kan worden en afhankelijk is van medewerking van NMBS. Ook kost de voorbereiding van een dienstregelingwijziging minimaal enkele maanden en kan maar op een aantal specifieke data per jaar ingaan

De leden van de VVD-fractie vragen wat er exact nodig is voor een frequentieverhoging; Om de frequentie van de tijdelijke Intercity-verbinding tussen Den Haag HS en Brussel naar 16 treinen per dag te verhogen is een samenspel van verschillende elementen nodig. De noodzakelijke elementen zijn de volgende:

Een treinpad

De belangrijkste vraag voor wat betreft de infrastructuur en de beschikbaarheid van treinpaden is of de nieuwe treindienst in de bestaande dienstregeling past. ProRail verdeelt de capaciteit op het spoor tussen de vervoerders. Er moet een bepaalde ruimte zitten tussen de op elkaar volgende treinen op een traject. Een nieuw in te voegen treindienst moet passen in wat er nog over is aan capaciteit. Hoe drukker het baanvak wordt bereden, hoe meer treinen om rekening mee te houden, mede vanuit de optiek van veiligheid. Hetzelfde proces moet plaatsvinden in

België. Bij een frequentieverhoging naar 16 moet een oplossing worden gevonden voor het verkeer op het water.

Samenwerking met NMBS

De NS is geen toegelaten vervoerder in België. Dat betekent dat voor het rijden van een internationale trein in België samenwerking nodig is met een in België toegelaten vervoerder, in casu NMBS.

Geschikt materieel

Voor een grensoverschrijdende treindienst is materieel nodig dat geschikt is om in beide landen op het spoor te rijden. Er moet rekening worden gehouden met verschillen in capaciteit (treinlengte), verschillen in bovenleidingspanning en verschillen in beveiligingssysteem op het baanvak. Eventueel nieuw materieel moet door twee verschillende toezichthouders, te weten de ILT in Nederland en DVIS in België worden toegelaten. Er is maar een beperkte hoeveelheid materieel dat grensoverschrijdend kan worden ingezet. Tussen Nederland en België kan thans alleen gebruik gemaakt worden van TRAXX-locomotieven met Prio-rijtuigen en de Thalys.

Personeel

Het rijdend personeel moet bekend zijn met het materieel, bevoegd zijn om in beide landen te werken, wegbekend zijn op de respectievelijke trajecten in België en Nederland en beschikken over een Europees rijbewijs. Verder moet rekening gehouden worden met cao- en wettelijke afspraken zoals arbeidstijdenwet, inspraak van de ondernemingsraad op roosters en de verplichte kennisgevingstijd voor de ingang van een nieuw personeelsrooster.

Onderhoud

Materieel moet periodiek naar het onderhoudsbedrijf voor preventief of correctief onderhoud. Dit vraagt om capaciteit bij het onderhoudsbedrijf en eventueel om capaciteit voor de overbrengingsritten als de onderhoudswerkplaats niet aan de route ligt waar het materieel normaal rijdt. Het materieel voor de Intercity Den Haag – Brussel wordt bijvoorbeeld in Maastricht onderhouden. Voor overbrengingsritten zijn weer treinpaden en machinisten nodig.

Keerpuntprocessen en opstellen

Na een dag commerciële inzet wordt het materieel 's nachts opgesteld. Daarbij vindt een aantal serviceprocessen plaats, zoals door de wasstraat rijden, dagelijkse technische controle en het bijvullen van water. Ook overdag zijn er mogelijk serviceprocessen nodig, zoals het omrijden van de locomotief bij een getrokken trein (een trein met een locomotief ervoor), het aanvullen van catering of een keerpuntreiniging.

Consistente deelplannen voor alle onderdelen

Als het treinpad is vastgesteld moeten alle deelplannen voor alle benodigde onderdelen (zoals de hierboven genoemde elementen maar bijvoorbeeld ook voor reisinformatie) worden opgesteld of aangepast.

Deze leden vragen voorts of de verwachting er wel is dat in 2014 16 treinen per dag worden gereden. Wanneer komt het uitsluitel met betrekking tot de aangevraagde treinpaden?

Een frequentieverhoging in 2014 van de tijdelijke treindienst Den Haag – Brussel kan niet los worden gezien van de structurele oplossing voor het Fyra-vraagstuk. Immers, als de Fyra V250-treinen weer in 2014 zouden rijden, dan is de vraag van een andere orde. Zoals met uw Kamer gedeeld, verwacht ik eind juni zicht te hebben op de technische gesteldheid van het V250-materieel en een richtinggevende keuze te kunnen maken welke oplossingsscenario's ik in de verdere afweging zal meenemen. Tevens verwacht ik dat er rond de zomer meer duidelijkheid zal komen omtrent de beschik- en inzetbaarheid van de benodigde elementen voor een eventuele frequentieverhoging van de tijdelijke treindienst. Ik zal rond de zomer een inschatting hebben of de verhoging van de tijdelijke treindienst in 2014 nodig en realiseerbaar is.

NS heeft inmiddels voor het dienstregelingsjaar 2014 16 treinpaden per richting per dag aangevraagd. Voor 8 paden is overeenstemming gevonden met NMBS; deze paden zijn gezamenlijk aangevraagd conform de huidige afspraak (van 8 treinen per dag) die beide vervoerders hebben gemaakt voor de tijdelijke vervanging van de Fyra. Daarnaast zijn 8 aanvullende paden voor de verbinding Roosendaal – Antwerpen aangevraagd. Als deze paden definitief worden toegekend aan NMBS en NS dan kan – als dat nodig is en de overige randvoorwaarden zoals hiervoor beschreven, zijn ingevuld – hiermee in ieder geval in 2014 een dienstregeling worden aangeboden van 8 directe ICs Den Haag – Brussel en 8 IC-verbindingen met een overstap in Roosendaal.

Conform het reguliere capaciteitsverdelingsproces zal ProRail begin juli een voorstel voor de verdeling van de capaciteit in 2014 aan de vervoerders doen, met het streven om tegemoet te komen aan de wens om zoveel mogelijk van alle aangevraagde paden te honoreren. De definitieve capaciteitsverdeling volgt eind augustus; dan is bekend hoe de capaciteit verdeeld wordt op het spoor en welke dienstregeling gereden kan worden.

De leden van de VVD-fractie hebben van derden begrepen dat er voldoende treinpaden beschikbaar kunnen zijn in 2013 om een frequentie van 16 treinen per dag te kunnen rijden. De leden van deze fractie vragen of de staatssecretaris heeft geconcludeerd dat het aantal beschikbare treinpaden om deze frequentie te halen in 2013 echt niet toereikend is.

Ik begrijp van ProRail dat er in beginsel ook reeds in 2013 voldoende treinpaden beschikbaar kunnen worden gemaakt in Nederland, maar de beschikbaarheid van treinpaden in Nederland is niet de enige randvoorwaarde om de dienst Den Haag – Brussel te kunnen aanbieden. Het is ook van belang dat dit aan de Belgische zijde beschikbaar is. Daarbij moeten de treinpaden in beide landen op elkaar aansluiten en dit is zeer ingewikkeld in twee reeds lopende dienstregelingen. NMBS heeft mij inmiddels gemeld dat bijkomende frequenties met eindbestemming Brussel lastig te realiseren zijn door de capaciteitsbeperking in de Brusselse Noord-Zuid verbinding. Dit is vergelijkbaar met de capaciteitsproblemen die de NS heeft om de verbinding van Den Haag naar Amsterdam door te trekken.

Ik heb de vervoerders gevraagd om wanneer er meer inzicht is in de beschik- en inzetbaarheid van de benodigde elementen voor een verhoging, aansluitende treinpaden in beide landen te organiseren en verwacht rond de zomer hier meer duidelijkheid over te hebben. Waarbij ik de vervoerders zal vragen op welk afzienbare termijn de frequentie in ieder geval verhoogd kan worden naar 10 treinen per dag, waarbij op voorhand al duidelijk is dat dit op zijn vroegst na de zomer gerealiseerd kan worden en afhankelijk is van medewerking van NMBS. Ook kost de voorbereiding van een dienstregelingwijziging minimaal enkele maanden

en kan maar op een aantal specifieke data per jaar ingaan. Verder heb ik de vervoerders gevraagd de drukte in de trein te monitoren en maatregelen te nemen indien nodig.

De leden van de VVD-fractie hebben met betrekking tot het aantal geschikte types locomotieven de vraag wat de staatssecretaris heeft gedaan om dit probleem Europees aan te kaarten. Klopt het dat er eenvoudigweg te weinig locomotieven zijn? Is er in het goederenvervoer ook geen locomotief beschikbaar die grensoverschrijdend kan rijden?

Ik heb NS verzocht naar alternatief materieel te zoeken, zowel voor de tijdelijke als voor de structurele oplossing. Ik zit hier dicht op. Zolang dit zoekproces loopt, leg ik zelf geen contacten. Mocht NS mijn steun daarbij nodig hebben, dan zal ik die verlenen, door contacten te leggen met collega ambtsgenoten in het buitenland.

Het aantal type locomotieven dat geschikt is en toegelaten is voor zowel Nederland als België is inderdaad beperkt. Er is op dit moment 1 type locomotief geschikt voor een internationale verbinding tussen Nederland en België. Dit type is op dit moment niet voldoende beschikbaar, omdat de locomotieven reeds voor andere trajecten worden ingezet in de lopende dienstregelingen. Dit geldt ook voor het beperkte aantal waar de goederenvervoerders over beschikken.

Een uitbreiding van de frequentie betekent een bijkomende beschikbaarheid van locomotieven. De vervoerders toetsen nu de operationele en financiële haalbaarheid. Wanneer hier rond de zomer meer duidelijkheid over is, zal ik uw Kamer hierover informeren.

Met betrekking tot het kijken naar de mogelijkheden bij andere vervoerders hebben de leden van de VVD-fractie de vraag wat de staatssecretaris exact heeft gedaan om de mogelijkheid van het laten rijden door andere vervoerders inzichtelijk te krijgen.

Wat is er vanaf 1 februari 2013 gebeurd om deze mogelijkheid te onderzoeken en wat zijn de uitkomsten hiervan?

De leden van de VVD-fractie vragen voorts wanneer uitsluitel wordt gegeven of andere vervoerders wellicht deze treindienst kunnen rijden. Hoe speelt het initiatief van de gemeente Den Haag om een andere vervoerder te laten rijden hierin een rol?

De leden van de VVD-fractie zijn van mening dat de mogelijkheden om een andere vervoerder te laten rijden volwaardig moeten worden onderzocht. Is de staatssecretaris dezelfde mening toegedaan? Zo ja, kan een overzicht worden gegeven van de acties hieromtrent, zowel in het verleden als de toekomst?

Als concessieverlener heb ik een relatie met NS en met HSA. Ik heb dan ook aan hen verzocht om alle mogelijkheden te bezien, waaronder het beschikbaar krijgen van materieel en personeel van andere vervoerders. Omdat ik ook de urgentie deel om tot een goede oplossing voor de reiziger te komen, spreek ik ook met andere vervoerders in informele zin over de problematiek, zoals het vervoersbedrijf Arriva. Het is overigens niet waarschijnlijk dat andere vervoerders zelfstandig een tijdelijke frequentieverhoging willen of kunnen verzorgen, ook gezien het feit dat het onbekend is wanneer de Fyra V250-treinen weer kunnen rijden. Het initiatief van Den Haag speelt eventueel pas een rol vanaf de dienstregeling 2014. NS onderzoekt momenteel of er eventueel ander materieel bij andere vervoerders beschikbaar is (zowel hogesnelheidsmaterieel als conventioneel materieel).

De leden van de VVD-fractie lezen in de brief van de staatssecretaris dat het opleiden van medewerkers in deze problematiek enige maanden kost.

Deze leden vragen hoeveel medewerkers sinds 1 februari 2013 deze gespecialiseerde opleiding hebben gevolgd en wanneer voldoende medewerkers voor een frequentie van 16 treinen per dag zijn opgeleid. Als dat nog niet is gebeurd, waarom niet?

Er zijn in beginsel voldoende mensen opgeleid om de verbinding met Brussel 16x te rijden, echter dat gaat niet samen met de capaciteit die nodig is voor testritten en herintroductie van de Fyra V250-treinen. Om beide trajecten te kunnen rijden, dient er bijkomend personeel opgeleid te worden. De gespecialiseerde opleiding die hiervoor nodig is, betreft de opleiding «Belgische regelgeving», welke minimaal 3 maanden kost. Met de mensen die nu in opleiding zijn, heeft NS voldoende capaciteit om gelijktijdig 16x Den Haag – Brussel te rijden en de V250-treinen in beperkte mate te testen. Een uitgebreider testprogramma dat nodig is voor de volledige (her)introductie van de V250-treinen, is met deze bezetting echter niet mogelijk.

Kan de staatssecretaris ten slotte aan de leden van de VVD-fractie aangeven of echt alle in de brief genoemde elementen (capaciteit, materieel, personeel) ontoereikend zijn om op korte termijn een frequentie van 16 treinen per dag te realiseren? Als niet alle elementen ontoereikend zijn, welke zijn dat wel en welke niet?

Ik heb van de vervoerders begrepen dat de volgende elementen ten behoeve van een frequentieverhoging toereikend zijn: In de eerste plaats betreft dat de infracapaciteit in Nederland. Het rijden van meer treinen in de dienstregeling 2013 beperkt echter wel de mogelijkheden om adequaat te kunnen testen of starten met de Fyradienst Amsterdam-Brussel. Wat tevens geen belemmering hoeft te zijn is de beschikbaarheid van rijtuigen (NS) en conducteurs. Ook kunnen daarnaast voldoende machinisten worden ingezet, maar dat levert een capaciteitsprobleem voor het adequaat testen en voor een mogelijke herintroductie van de Fyra Amsterdam-Brussel met de V250-treinen. Naar ik van de vervoerders heb begrepen, vormen ook de opstelcapaciteit in Brussel en de onderhoudscapaciteit van de werkplaats in Maastricht geen belemmering.

Een belangrijke belemmering ligt bij de beschikbaarheid van locomotieven. NMBS heeft de eerder gebruikte locomotieven nu in gebruik voor goederenvervoer en er is nog geen duidelijkheid van de vervoerders over extra inhuur van locomotieven. Verder is de opstelcapaciteit in de Randstad schaars. Maar de verwachting is dat de opstel- en rangeercapaciteit op Grote Binckhorst in Den Haag een op te lossen knelpunt is. Tot slot, begrijp ik van NMBS dat bijkomende frequenties met eindbestemming Brussel lastig te realiseren zijn door de capaciteitsbeperking in de Brusselse Noord-Zuid verbinding.

Vragen en opmerkingen van de leden van de PvdA-fractie

De leden van de fractie van de Partij van de Arbeid hebben met belangstelling kennisgenomen van de brief over de versterking van de tijdelijke treindienst Den Haag HS – Brussel Zuid vice versa. De leden van de PvdA-fractie hebben nog een aantal vragen.

Uitgangspunt van deze leden is dat de internationale reiziger op zo goed mogelijke wijze bediend moet worden en alle partijen, met name de vervoerders, mee moeten werken om een zo goed mogelijke dienstregeling te realiseren tussen Nederland en België.

De leden van de PvdA-fractie vragen de staatssecretaris toe te lichten wat de huidige bezetting is en deze uit te splitsen in binnenlandse en grensoverschrijdende reizigers.

De bezetting van de tijdelijke treindienst op het grensbaanvak in de periode van 18 februari tot en met 9 april was gemiddeld 45%. In de week van 2 tot en met 9 april is deze bezetting gestegen tot gemiddeld 52%. De bezetting op het binnenlandse traject Den Haag-Roosendaal ligt iets lager. Op dit traject rijdt de NS twee maal per uur een IC van de Randstad naar Roosendaal. Dat was vorig jaar nog niet zo.

De leden van de PvdA-fractie vragen de staatssecretaris om toe te lichten welke belemmeringen er nu precies zijn om het aantal treinen van 8 naar 16 uit te breiden. Licht het probleem met name bij de dienstregeling van NS, de al vergeven treinpaden aan het goederenvervoer, logistieke problemen zoals het periodiek openstellen van bruggen en dergelijke of aan de capaciteit op het Belgische spoor?

Kunt u elk afzonderlijk probleem en mogelijke oplossing schetsen?

Waar is het materieel en het personeel gebleven waar tot eind 2013 gebruik van werd gemaakt?

Waarom kan daar niet direct weer gebruik van worden gemaakt?

Als beide momenteel niet meer voor handen zijn, toont dat dan niet aan dat NS op geen enkele wijze rekening heeft gehouden met de mogelijkheid dat de Beneluxtrein toch weer van stal gehaald moest worden?

Ik heb van de vervoerders begrepen dat de volgende elementen ten behoeve van een frequentieverhoging toereikend zijn: In de eerste plaats betreft dat de infracapaciteit in Nederland. Het rijden van meer treinen in de dienstregeling 2013 beperkt echter wel de mogelijkheden om adequaat te kunnen testen of starten met de Fyradienst Amsterdam-Brussel. Wat tevens geen belemmering hoeft te zijn is de beschikbaarheid van rytuigen (NS) en conducteurs. Ook kunnen daarnaast voldoende machinisten worden ingezet, maar dat levert een capaciteitsprobleem voor het adequaat testen en voor een mogelijke herintroductie van de Fyra Amsterdam-Brussel met de V250-treinen. Naar ik van de vervoerders heb begrepen, vormen ook de opstelcapaciteit in Brussel en de onderhoudscapaciteit van de werkplaats in Maastricht geen belemmering.

Een belangrijke belemmering ligt bij de beschikbaarheid van locomotieven. De voormalige Beneluxtreinen werden getrokken door locomotieven uit de Belgische goederendienst. Na het beëindigen van deze dienst zijn deze locomotieven volgens plan teruggekeerd naar de goederendienst en ingezet voor de huidige dienstregeling. Deze locomotieven kunnen niet eenzijdig onttrokken worden voor een verhoging van de tijdelijke treindienst tussen Den Haag en Brussel. Verder is de opstelcapaciteit in de Randstad schaars. Maar de verwachting is dat de opstel- en rangeercapaciteit op Grote Binckhorst in Den Haag een op te lossen knelpunt is. Tot slot, begrijp ik van NMBS dat bijkomende frequenties met eindbestemming Brussel lastig te realiseren zijn door de capaciteitsbeperking in de Brusselse Noord-Zuid verbinding.

De leden van de PvdA-fractie hebben er begrip voor dat NS momenteel heel uitgebreid en secuur kijkt naar de mogelijkheden om de Fyra in de toekomst weer te laten rijden, maar zijn van mening dat de reiziger in de tussentijd zo goed als mogelijk bediend moet worden. Deze leden vragen of het benodigde personeel voor internationale treinreizen niet teveel ingezet wordt ten behoeve van de Fyra.

Voor een verhoging van de tijdelijke treindienst is het van belang dat er zorgvuldig wordt gekeken naar de inzet van geschikt personeel. Zoals eerder aangegeven moet het personeel voor de tijdelijke treindienst, als ook voor de testritten met de Fyra bekend zijn met het materieel, bevoegd zijn om in beide landen te werken, wegbekend zijn op de respectievelijke

trajecten in België en Nederland en beschikken over een Europees rijbewijs. Het personeel voor de Fyra verbinding tussen Amsterdam en Brussel met de V250-treinen wordt op dit moment ingezet voor de tijdelijke treindienst tussen Den Haag en Brussel. Het gaat hier om de conducteurs en machinisten. Wanneer alle geschikte en benodigde machinisten voor een verbinding Den Haag – Brussel 16 keer per dag worden ingezet, kan dit een capaciteitsprobleem veroorzaken voor het testen of de herintroductie Fyra V250. En juist omdat het ook van belang is om voortvarend de technische gesteldheid van het Fyra V250-materieel te toetsen, is het noodzakelijk dat de vervoerders hier een goede afweging in maken. Zij nemen dit in de nadere uitwerking in beschouwing.

De leden van de PvdA-fractie vragen tevens of de staatssecretaris het met hen eens is dat het niet in het belang van de reiziger was dat NS bewust een risico nam door de Beneluxtrein niet meer op te nemen in de dienstregeling en ook geen reservecapaciteit aan te vragen voor de nieuwe dienstregeling die op 9 december 2012 inging. Daarmee bleek er geen oplossing voor de lijn Breda-Antwerpen noch een terugvaloptie meer te zijn toen de Fyra door technische problemen niet in staat bleek om te kunnen rijden. Hoe kijkt de staatssecretaris naar deze afweging?

Dit zijn zeer relevante vragen die worden meegenomen in de evaluatie van de introductie van de Fyra. Ik kan niet vooruitlopen op de uitkomsten van de evaluatie en zal u hier later nader over moeten informeren. Zoals u weet, heb ik aan NS/HSA gevraagd om in april een evaluatie op te leveren en heb ik tevens gevraagd om in juni de resultaten van het onderzoek naar de technische gesteldheid van het V250 materieel beschikbaar te hebben. Naar mijn mening kan de evaluatie naar de introductie van de Fyra Amsterdam – Brussel pas voldragen zijn indien daarin ook de resultaten van het onderzoek naar de technische gesteldheid in meegenomen worden. Om die reden zal ik NS/HSA vragen haar evaluatie aan te vullen met de resultaten van dit onderzoek wanneer de second opinion op de technische gesteldheid van het V250-materieel, die zij met NMBS bij een externe partij hebben uitgezet, afgerond is. Ik verwacht dan ook de evaluatie in juni aan uw Kamer te overleggen tegelijk met de informatie over de technische haalbaarheid van de V250.

De leden van de PvdA-fractie vragen de staatssecretaris toe te lichten wanneer duidelijk wordt of in de dienstregeling in 2014 wél 16 treinen per dag richting Brussel kunnen worden opgenomen.

Een frequentieverhoging in 2014 van de tijdelijke treindienst Den Haag – Brussel kan niet los worden gezien van de structurele oplossing voor het Fyra-vraagstuk. Immers, als de Fyra V250-treinen weer in 2014 zouden rijden, dan is de vraag van een andere orde. Zoals met uw Kamer gedeeld, verwacht ik eind juni zicht te hebben op de technische gesteldheid van het V250-materieel en een richtinggevende keuze te kunnen maken welke oplossingsscenario's ik in de verdere afweging zal meenemen. Tevens verwacht ik dat er rond de zomer meer duidelijkheid zal komen omtrent de beschikbaarheid van de benodigde elementen voor een eventuele frequentieverhoging van de tijdelijke treindienst. Ik zal rond de zomer een inschatting hebben of de verhoging van de tijdelijke treindienst in 2014 nodig en realiseerbaar is.

NS heeft inmiddels voor het dienstregelingsjaar 2014 16 treinpaden per richting per dag aangevraagd. Voor 8 paden is overeenstemming gevonden met NMBS; deze paden zijn gezamenlijk aangevraagd conform de huidige afspraak (van 8 treinen per dag) die beide vervoerders hebben gemaakt voor de tijdelijke vervanging van de Fyra. Daarnaast zijn 8

aanvullende paden voor de verbinding Roosendaal – Antwerpen aangevraagd. Als deze paden definitief worden toegekend aan NMBS en NS dan kan – als dat nodig is en de overige randvoorwaarden zoals hiervoor beschreven, zijn ingevuld – hiermee in ieder geval in 2014 een dienstregeling worden aangeboden van 8 directe ICs Den Haag – Brussel en 8 IC-verbindingen met een overstap in Roosendaal.

Conform het reguliere capaciteitsverdelingsproces zal ProRail begin juli een voorstel voor de verdeling van de capaciteit in 2014 aan de vervoerders doen, met het streven om tegemoet te komen aan de wens om zoveel mogelijk van alle aangevraagde paden te honoreren. De definitieve capaciteitsverdeling volgt eind augustus; dan is bekend hoe de capaciteit verdeeld wordt op het spoor en welke dienstregeling gereden kan worden.

De leden zijn positief over de inventarisatie die de vervoerders doen om indien nodig extra treinstellen in te zetten in geval van drukte in de zomer. Is er op dit moment voldoende capaciteit? Kan iedereen in principe altijd zitten of is er nu ook al regelmatig sprake van te lage capaciteit? Zo ja, kunnen die extra treinstellen dan ook al op dit moment worden ingezet?

Op dit moment is er inderdaad voldoende capaciteit. Vanaf de start op 18 februari tot half april heeft de Intercity Den Haag – Antwerpen – Brussel op het grenstraject (Roosendaal-Antwerpen) een bezetting gekend van gemiddeld 45%. In de tweede week van april was deze bezetting opgelopen tot gemiddeld 52%. Uiteraard bestaan er piekmomenten, met name op vrijdag en (in mindere mate) op zondag. Op de vrijdagmiddag vóór Pasen was de gemiddelde bezetting met 90% het hoogst. Met uitzondering van enkele vrijdagmiddag treinen – zo begrijp ik van de NS – hebben alle reizigers normaliter een zitplaats. NS heeft mij gemeld dat zij de mogelijkheden onderzoekt om op piekmomenten in de treinen te ontlasten. Op basis van verwachte bezettingsgraden kunnen de vervoerders eventueel – indien nodig – adequate maatregelen nemen om de treinen te verlengen, opdat de reiziger voldoende kans heeft op een zitplaats.

Vragen en opmerkingen van de leden van de SP-fractie

De leden van de SP-fractie vragen in hoeverre de staatssecretaris er spijt van heeft dat ze de aangenomen motie van het lid Roemer over het behouden van de dienstverlening van de Beneluxtrein op minimaal het huidige peil van 2 juli 2009 (Kamerstuk 29 984, nr. 197) niet heeft uitgevoerd.

Kan de staatssecretaris bevestigen dat deze hele ellende er niet was geweest als ze gewoon naar de Kamer had geluisterd?

De leden willen ook graag weten of de staatssecretaris bereid is om alsnog alles uit de kast te halen en net zolang over te werken totdat op de verbinding weer een fatsoenlijk aantal treinen rijdt.

Ik wil niet vooruitlopen op de uitkomsten van de evaluatie die nu uitgevoerd wordt ten aanzien van de introductie van de Fyra. Ik zal uw Kamer de evaluatie toesturen wanneer die voldragen is en op basis daarvan u antwoord geven op bovenstaande vraag.

Ik lees de opmerking van de SP-fractie dat het met de huidige inzichten voor de reiziger misschien verstandig was geweest om een terugvaloptie te hebben, bijvoorbeeld in de vorm van de oude Beneluxtrein. Bij de introductie van de verbinding Amsterdam – Brussel is bezien of het mogelijk was om – ter overbrugging – de Beneluxtrein te blijven rijden. Dit bleek vanwege capaciteit op het spoor en op de stations in België niet

mogelijk te zijn. De Fyra Amsterdam – Brussel ligt in België tussen Antwerpen en Brussel en bij de stations Antwerpen en Brussel in hetzelfde treinpad als waar voorheen de Beneluxtrein in lag. Dit traject is dusdanig vol dat het rijden van beide treinen niet mogelijk is. Omdat er op werd vertrouwd dat de Fyra een snelle verbinding tussen Amsterdam – Brussel aan de reiziger zou bieden en het spoor in België daarmee al bezet werd, was er geen mogelijkheid om dubbele capaciteit aan te vragen. Maar dit zal duidelijk worden met de uitkomsten uit de evaluatie die nu uitgevoerd wordt.

Zoals ik in mijn brief van 16 april jl. heb gemeld, worden er verdere acties ondernomen om tot een capaciteitsvergroting van de treindienst Den Haag – Brussel te komen. Dit vraagt een uiterste inspanning van de vervoerders. Maar alle partijen zetten zich in om op een zorgvuldige wijze het verzoek van de Kamer om de tijdelijke treindienst te versterken, natuurlijk binnen de kaders voor veiligheid en betrouwbaarheid vorm te geven. Ad hoc aanpassingen in een lopende dienstregeling zijn nu eenmaal zeer complex en moeten secuur plaats vinden. Ik deel ook de wens om de reiziger zo goed mogelijk te bedienen en zal de vervoerders vragen op welk afzienbare termijn de frequentie in ieder geval verhoogd kan worden naar 10 treinen per dag, waarbij op voorhand al duidelijk is dat dit op zijn vroegst na de zomer gerealiseerd kan worden en afhankelijk is van medewerking van NMBS. Ook kost de voorbereiding van een dienstregelingwijziging minimaal enkele maanden en kan maar op een aantal specifieke data per jaar ingaan. Ik zal uw Kamer rond de zomer over de voortgang informeren.

Verder vragen de leden van de SP-fractie waarom er niet direct een intercityverbinding tussen Den Haag HS en de Belgische grens wordt opgestart.

Tussen Den Haag HS en Roosendaal rijdt NS sinds 9 december 2012 2 maal per uur een Intercitydienst, doorrijdend naar Vlissingen. Deze dienst biedt ook aansluiting in Roosendaal op de uurdienst (stoptrein) Roosendaal-Antwerpen. Toevoegen van een extra intercity tussen Den Haag en de Belgische grens heeft daarmee geen toegevoegde waarde voor de internationale reiziger, terwijl in dat geval wel een fors beroep zou worden gedaan op de toch al beperkte productiemiddelen.

Tijdens de hoorzitting in het Beneluxparlement op 28 januari 2013 in Brussel is door ProRail aangegeven dat deze treinpaden beschikbaar zijn. Kunnen de leden van de SP-fractie hieruit concluderen dat de problemen met treinpaden zich vooral aan Belgische kant voordoen?

Ik begrijp van ProRail dat er in beginsel ook reeds in 2013 voldoende treinpaden beschikbaar kunnen worden gemaakt in Nederland, maar de beschikbaarheid van treinpaden in Nederland is niet de enige randvoorwaarde om de dienst Den Haag – Brussel te kunnen aanbieden. Het is ook van belang dat dit aan de Belgische zijde beschikbaar is. Daarbij moeten de treinpaden in beide landen op elkaar aansluiten en dit is zeer ingewikkeld in twee reeds lopende dienstregelingen.

NMBS heeft mij inmiddels gemeld dat bijkomende frequenties met eindbestemming Brussels lastig te realiseren zijn door de capaciteitsbeperking in de Brusselse Noord-Zuid verbinding. Dit is vergelijkbaar met de capaciteitsproblemen die de NS heeft om de verbinding van Den Haag naar Amsterdam door te trekken.

Ik heb de vervoerders gevraagd om wanneer er meer inzicht is in de beschikbaarheid van de benodigde elementen voor een verhoging aansluitende treinpaden in beide landen te organiseren en verwacht rond de zomer hier meer duidelijkheid over te hebben. Waarbij

ik de vervoerders zal vragen op welk afzienbare termijn de frequentie in ieder geval verhoogd kan worden naar 10 treinen per dag, waarbij op voorhand al duidelijk is dat dit op zijn vroegst na de zomer gerealiseerd kan worden en afhankelijk is van medewerking van NMBS. Ook kost de voorbereiding van een dienstregelingwijziging minimaal enkele maanden en kan maar op een aantal specifieke data per jaar ingaan. Het rijden van meer treinen in de dienstregeling 2013 beperkt ook de mogelijkheden om te kunnen testen of starten met de Fyradienst Amsterdam-Brussel, met name in België op het traject Antwerpen – Brussel. En een eventuele frequentieverhoging op korte termijn heeft invloed op de binnenlandse treindiensten. De vervoerders nemen dat in hun afwegingen ook in beschouwing.

Verder geeft de staatssecretaris aan dat er zowel wat betreft materieel en personeel problemen zijn om op korte termijn de frequentie van de intercityverbinding op te schroeven naar 16 treinen per dag. Tot een paar maanden geleden reed de Beneluxtrein er nog en destijds waren er wel voldoende personeelsleden en materieel beschikbaar. Waar wordt dit tekort nu ineens door veroorzaakt, vragen de leden van de SP-fractie.

De voormalige Beneluxtreinen werden getrokken door locomotieven uit de Belgische goederendienst. Na het beëindigen van deze dienst zijn deze locomotieven volgens plan teruggekeerd naar de goederendienst en ingezet voor de huidige dienstregeling. Deze locomotieven kunnen niet eenzijdig onttrokken worden voor de verhoging van de tijdelijke treindienst tussen Den Haag en Brussel.

Voor een verhoging van de tijdelijke treindienst is het van belang dat er zorgvuldig wordt gekeken naar de inzet van geschikt personeel. Zoals eerder aangegeven moet het personeel voor de tijdelijke treindienst, als ook voor de testritten met de Fyra bekend zijn met het materieel, bevoegd zijn om in beide landen te werken, wegbekend zijn op de respectievelijke trajecten in België en Nederland en beschikken over een Europees rijbewijs. Het personeel voor de Fyra verbinding tussen Amsterdam en Brussel met de V250-treinen wordt op dit moment ingezet voor de tijdelijke treindienst tussen Den Haag en Brussel. Het gaat hier om de conducteurs en machinisten. Wanneer alle geschikte en benodigde machinisten voor een verbinding Den Haag – Brussel 16 keer per dag worden ingezet, kan dit een capaciteitsprobleem veroorzaken voor het testen of de herintroductie Fyra V250. En juist omdat het ook van belang is om voortvarend de technische gesteldheid van het Fyra V250-materieel te toetsen, is het noodzakelijk dat de vervoerders hier een goede afweging in maken. Zij nemen dit in de nadere uitwerking in beschouwing.

Voorts vragen de leden waarom het niet mogelijk zou zijn om op zeer korte termijn al geschikte locomotieven te huren. Heeft dit te maken met de beschikbaarheid, de kosten of wellicht een andere oorzaak?

Dit heeft uitsluitend te maken met beschikbaarheid. De locomotieven moeten voorzien zijn van de specifiek Belgische en Nederlandse beveiligingssystemen, alsmede geschikt zijn voor de Belgische en Nederlandse bovenleidingspanningssystemen. Dat betekent dat uitsluitend met speciaal voor deze landen ontwikkelde of geschikt gemaakte locomotieven kan worden gereden.

Tussen Nederland en België kan op dit moment alleen gebruik worden gemaakt van TRAXX-locomotieven en die is op dit moment niet in toereikend aantal inzetbaar voor een verhoging van de tijdelijke treindienst.

Heeft de staatssecretaris haar Duitse ambtsgenoot al verzocht om materiaal uit te lenen? Zo nee, waarom is dit nog niet gebeurd? Buren zijn er toch om elkaar te helpen?

Ik heb NS verzocht naar alternatief materieel te zoeken, zowel voor de tijdelijke als voor de structurele oplossing. Ik houd dit nauwlettend in de gaten. Zolang dit zoekproces loopt, leg ik zelf geen contacten. Mocht NS mijn steun daarbij nodig hebben, dan zal ik die verlenen, door contacten te leggen met collega ambtsgenoten in het buitenland. NS heeft mij recent gemeld dat zij gesprekken voert met andere partijen waaronder vervoerders in haar zoektocht naar alternatieven. In dat kader zijn er ook gesprekken met Deutsche Bahn. Deze gesprekken lopen nog, maar de verwachting is dat daar niet de gewenste oplossing uit naar voren zal komen.

In hoeverre neemt de staatssecretaris ook de mogelijkheid serieus om de verbinding Amsterdam – Den Haag – Brussel in ere te herstellen? Laat de staatssecretaris de directe verbinding met Amsterdam geheel buiten beschouwing?

Bij de totstandkoming van de tijdelijke oplossing voor de Fyra is ook gekeken naar een verbinding tussen Amsterdam en Brussel v.v.. Het bleek niet mogelijk een extra trein op het conventionele spoor te laten rijden ten noorden van Den Haag tot aan Amsterdam. Het spoor tussen Amsterdam en Den Haag is daarvoor, onder andere door de in gebruikname van komst van de Hanzelijn, te vol, er zou dan een andere (binnenlandse) trein moeten vervallen of een aantal stations moeten overgeslagen worden. Ook voor een eventuele verhoging van de tijdelijke treindienst in 2013 geldt dat het spoor op dit moment te vol is om de verbinding van Den Haag door te trekken naar Amsterdam. Een directe verbinding met Amsterdam is ook onderdeel van de scenario uitwerking voor de structurele oplossing en zal daarin nadrukkelijk worden meegenomen.

Ook in dit kader wijzen de leden van de SP-fractie op de genoemde aangenomen motie van het lid Roemer. Hoe wordt de samenwerking met de Belgische ambtsgenoot ervaren door de staatssecretaris? Is er bij beiden sprake van hetzelfde gevoel van urgentie?

Ik heb een goede relatie met mijn Belgische collega. Ook hij onderkent de noodzaak van een goede verbinding met Nederland.

Heeft de staatssecretaris een deadline voor ogen wanneer de reiziger weer gebruik moet kunnen maken van een volwaardige verbinding naar België van 16 treinen per dag?

De acties om te komen tot een capaciteitsvergroting van de tijdelijke treindienst heb ik beschreven in mijn brief aan u van 16 april jl. en in deze brief nader toegelicht. Deze acties moeten in het belang van veiligheid en betrouwbaarheid secuur worden uitgevoerd en de situatie is nog altijd complex. Het kost tijd om deze puzzel goed te kunnen leggen. Net als uw Kamer zou ik graag op de kortst mogelijke termijn antwoorden willen hebben op de mogelijkheid om de tijdelijke treindienst te versterken. Dit kost echter tijd en om die reden kan ik geen deadline stellen aan een frequentieverhoging van 16 treinen per dag. Gezien de complexiteit en de beperkte helderheid die nu te geven is, stel ik daarom voor u rond de zomer over de voortgang te rapporteren.

De leden van de SP-fractie vragen tot slot of de staatssecretaris er ook consequenties aan zal verbinden wanneer dit niet gehaald zal worden door bijvoorbeeld het voor de komende vijf jaar opleggen van een boete.

Op basis van de Wet personenvervoer 2000 heeft HSA de plicht om te zorgen voor adequaat vervangend vervoer. Dit vervangend vervoer kent een tijdelijk karakter en is feitelijk van kracht tot het moment dat de Fyra-problematiek is opgelost. De tijdelijke treindienst Den Haag – Brussel met een frequentie van 8 treinen per dag is de concrete invulling daarvan die met NMBS en NS is overeengekomen na het stilvallen van de Fyra. Met uw Kamer is afgesproken dat er voor de zomer duidelijkheid ontstaat over de technische gesteldheid van het Fyra V250-materieel. Op dat moment zal meer duidelijkheid ontstaan over de vraag of en wanneer dit materieel weer kan worden ingezet. Op dat moment kan in samenhang ook meer worden gezegd over de optimale manier om de tijdelijke treindienst te versterken. Op basis van bovenstaande is het nu niet opportuun om te spreken over een boete voor de komende vijf jaar.

Vragen en opmerkingen van de leden van de D66-fractie

De leden van de D66-fractie hebben met teleurstelling kennisgenomen van de brief van de staatssecretaris over de versterking van de tijdelijke treindienst naar België. Zij begrijpen dat de staatssecretaris geen ijzer met handen kan breken, maar zijn er niet van overtuigd dat het onderste uit de kan is gehaald om treinreizigers tussen Nederland en België een hoogwaardige tijdelijke oplossing te bieden voor de Fyra-verbinding. Deze leden hebben hierover een aantal vragen en opmerkingen. De leden van de D66-fractie lezen dat het «de verwachting» is van de staatssecretaris dat de gewenste verhoging naar 16 treinen per dag niet kan worden gerealiseerd. Kan de staatssecretaris aangeven waarom ze dit verwacht?

Ik verwacht dat de gewenste verhoging naar een frequentie van 16 treinen per dag niet in 2013 kan worden gerealiseerd. Reden hiervoor is de complexiteit van deze verdere verhoging en de doorlooptijd die noodzakelijk is om bepaalde elementen te organiseren en in te passen in de huidige treindienst. Ad hoc wijzigingen gedurende een dienstregelingjaar doorvoeren is nu eenmaal zeer complex en moet – vanwege het belang van veiligheid en betrouwbaarheid – zeer secuur plaatsvinden. Daarbij is er nog onvoldoende helderheid over de beschikbaarheid van de noodzakelijke elementen, zoals bijvoorbeeld het benodigde materieel en aansluitende treinpaden.

Wanneer verwacht zij duidelijkheid te hebben over wat mogelijk is in 2013?

Kunnen de leden van de D66-fractie de brief zo lezen dat er in 2014 wel 16 keer per dag een verbinding naar Brussel is?

Wanneer heeft de staatssecretaris hierover meer duidelijkheid?

Een frequentieverhoging in 2014 van de tijdelijke treindienst Den Haag – Brussel kan niet los worden gezien van de structurele oplossing voor het Fyra-vraagstuk. Immers, als de Fyra V250-treinen weer in 2014 zouden rijden, dan is de vraag van een andere orde. Zoals met uw Kamer gedeeld, verwacht ik eind juni zicht te hebben op de technische gesteldheid van het V250-materieel en een richtinggevende keuze te kunnen maken welke oplossingsscenario's ik in de verdere afweging zal meenemen. Tevens verwacht ik dat er rond de zomer meer duidelijkheid zal komen omtrent de beschikbaarheid van de benodigde elementen voor een eventuele frequentieverhoging van de tijdelijke treindienst.

Ik zal rond de zomer een inschatting hebben of de verhoging van de tijdelijke treindienst in 2014 nodig en realiseerbaar is. En ik zal de vervoerders vragen op welk afzienbare termijn de frequentie in ieder geval verhoogd kan worden naar 10 treinen per dag, waarbij op voorhand al duidelijk is dat dit op zijn vroegst na de zomer gerealiseerd kan worden en afhankelijk is van medewerking van NMBS. Ook kost de voorbereiding van een dienstregelingwijziging minimaal enkele maanden en kan maar op een aantal specifieke data per jaar ingaan.

Houdt een vlotte verbinding Breda-Antwerpen ook haar aandacht?

De verbinding Breda – Antwerpen (via de HSL) kan op dit moment alleen worden gereden met V250-materieel. Er is geen ander hogesnelheidsmaterieel beschikbaar dat toegelaten is op zowel het Nederlandse als het Belgische spoor. Reizigers vanuit Breda kunnen nu naar Antwerpen reizen over het klassieke spoor met een overstap in Roosendaal. Bij de scenario-analyse voor de structurele oplossing wordt een verbinding tussen Breda en Antwerpen nadrukkelijk meegenomen.

Kan zij aangeven welke stappen zij heeft gezet sinds het plenaire debat van 28 februari 2013?

Sinds het debat van 28 februari 2013 is door de vervoerders onderzocht welke elementen nodig zijn voor een versterking van de tijdelijke treindienst. In de beantwoording van de vragen in deze brief heb ik aangegeven welke mogelijkheden en belemmeringen er in dat verband zijn. Hiertoe heb ik overleg gevoerd met NS en NMBS. Tevens ben ik samen met de vervoerders bezig om een scenarioanalyse, inclusief ingroeiscenario voor de structurele oplossing uit te voeren en laat ik de herstelaanpak van NS voor het V250-materieel extern toetsen.

De leden van de D66-fractie constateren dat er slechts in algemene termen een aantal knelpunten wordt benoemd, waardoor een uitbreiding van de dienstregeling niet mogelijk is. Deze leden willen graag dat deze knelpunten worden geëxpliciteerd.

Allereerst vragen de leden van de D66-fractie waar de exacte knelpunten liggen waar het gaat om het vrijmaken van de capaciteitsaanvraag. Waarop is de verwachting gebaseerd dat dit niet mogelijk is? Kan de staatssecretaris het onderliggende stuk waarop dit oordeel is gebaseerd naar de Kamer sturen?

De capaciteitsverdeling op het spoor wordt jaarlijks vastgelegd door de infrabeheerders op basis van de aanvragen van alle spoorvervoerders. Op basis van Europese regelgeving mag reeds toegekende capaciteit niet aan een andere onderneming of dienst worden overgedragen (Richtlijn 2001/14). ProRail heeft afgelopen februari in samenwerking met Infrabel voor 8 ritten v.v. per dag van Den Haag HS naar Brussel treinpaden vrij kunnen maken. ProRail heeft mij gemeld dat uit het onderzoek in februari bleek dat het mogelijk zou moeten zijn tot 16 keer per dag voor het Nederlandse deel treinpaden vrij te maken, maar hiervoor is overleg nodig met alle betrokken vervoerders en eventueel vaarwegbeheerders om aansluitende treinpaden vrij te maken. Zodra NS en NMBS meer zicht hebben op de beschikbaar- en inzetbaarheid van de benodigde productiemiddelen voor een verhoging en met een aanvraag komen voor meer treinen dan 8 ritten per dag, zal ProRail in samenwerking met Infrabel deze capaciteitsaanvraag behandelen.

Dit oordeel is niet gebaseerd op een onderliggend stuk maar op basis van gezamenlijk overleg.

Hoe verhoudt de conclusie van de staatssecretaris dat een verhoging van de frequentie naar 16 treinen per dag te complex zou zijn, zich met de uitspraak van ProRail tijdens de hoorzitting op 28 januari 2013 in Brussel, namelijk dat er op korte termijn treinpaden voor 16 treinen per dag zijn vrij te maken?

Is het mogelijk de dienstregeling uit te breiden door een aantal andere verbindingen terug te schroeven?

Welke keuzes zijn hierbij gemaakt?

Liggen de knelpunten in Nederland of in België?

Om welke trajecten gaat dit dan?

Is het bijvoorbeeld mogelijk om door een andere verbinding één keer per twee uur te schrappen, wel een uitbreiding van de verbinding met België te faciliteren? Zo ja, om welke verbindingen en om welke tijdstippen gaat dit?

Waarom wordt aan NS (en de Belgische vervoerder NMBS) gevraagd om treinpaden te organiseren, en niet aan ProRail?

Een verhoging van de frequentie naar 16 treinen per dag is complex vanwege het samenspel aan noodzakelijke elementen, waaronder treinpaden, materieel en personeel. De puzzel wordt niet alleen bepaald door de beschikbaarheid van treinpaden.

Zoals in mijn brief van 16 april jl. gemeld worden er acties ondernomen om te komen tot een capaciteitsvergroting van de tijdelijke treindienst. Ik zal de vervoerders vragen om hierbij ook de mogelijkheden voor een verhoging van de treindienst in andere verbindingen te zoeken. Ik wil hierbij ook inzichtelijk hebben wat dit voor consequenties heeft voor de ontsluiting van andere trajecten, opdat er een afweging gemaakt kan worden of dit wel bijdraagt aan de oplossing. Er zal overigens rekening moeten worden gehouden met het feit dat de verbinding van de tijdelijke treindienst grensoverschrijdend is en niet al het materieel en personeel van andere verbindingen perséé geschikt is voor een internationale verbinding.

De leden van de D66-fractie lezen dat dat naast de complexiteit, ook de doorlooptijd een barrière vormt voor een verbetering van de dienstregeling in 2013.

Kan de staatssecretaris de elementen van deze doorlooptijd uiteenzetten? Waaruit is deze doorlooptijd precies opgebouwd en hoe lang is nodig voor elk van deze elementen?

Is het niet mogelijk om de doorlooptijd te versnellen, gezien de urgentie van het bieden van een hoogwaardig tijdelijk alternatief voor de Fyra-verbinding?

Eerder in deze brief heb ik aangegeven dat er doorlooptijden zijn voor het opleiden van bijkomend personeel, er bestaat een verplichte kennisgevingstijd voor de ingang van een nieuw personeelsrooster, er is eventueel extra tijd nodig voor het geschikt maken van materieel en daarnaast moeten nieuwe plannen en dienstregelingen ingevoerd worden in de reisinformatie- en verkoopsystemen.

Zodra alle partijen akkoord zijn over een aangepaste frequentie van de tijdelijke treindienst, en de benodigde productiemiddelen beschikbaar zijn, is ten behoeve van de productievoorbereiding in principe 4 maanden nodig. Deze periode is ingegeven door de in de spoorbranche geldende ingangsmomenten voor structurele wijzigingen, de zogenaamde wijzigingsbladen. Wanneer een structurele wijziging met een wijzigingsblad meegaat, is van belang dat ook alle reisinformatiesystemen en verkoopsystemen tijdig met de juiste informatie gevoed zijn. Vooruitlopend hierop kan alvast «via dagplan» worden gepland. Dit is de manier

waarop de tijdelijke verbinding Den Haag – Brussel in februari 2013 versneld is ingevoerd. Op deze korte termijn zijn de reisinformatiesystemen en de verkoopsystemen niet betrouwbaar en is er een risico dat niet dagelijks het plan uitvoerbaar is, omdat er al infracapaciteit is vergeven aan andere partijen.

De leden van de D66-fractie lezen dat op basis van de verwachte bezettingsgraden in de zomer wordt gekeken of de treinen kunnen worden verlengd. Waarom is dat niet nu al mogelijk, aangezien de treinen naar België regelmatig overvol zitten?

Op dit moment is er voldoende capaciteit. Vanaf de start op 18 februari heeft de Intercity Den Haag-Antwerpen/Brussel op het grenstraject (Roosendaal-Antwerpen) een bezetting van gemiddeld 45%. In de tweede week van april was deze bezetting gemiddeld 52%. Uiteraard bestaan er piekmomenten, met name vrijdag en in mindere mate op zondag. Op de vrijdagmiddag voor Pasen was de gemiddelde bezetting het hoogst met 90%. Met uitzondering van enkele vrijdagmiddag treinen heeft NS geconstateerd dat alle klanten normaliter kunnen zitten.

Het verlengen van de treinen met 1 rijtuig is op zich een kwestie van een «nacht rangeren». Echter, wanneer de trein langer wordt, past hij niet overal meer langs het perron. Specifieke knelpunten zijn:

- De perronspoorlengte in Roosendaal. In het weekeinde staat de trein op een spoor wat te kort is voor acht rijtuigen inclusief locomotief. De mogelijkheden tot omzetten naar een ander spoor worden onderzocht.*
- Het keerproces en opstelproces van de trein te Den Haag Binckhorst moet herzien worden.*
- Het keerproces te Brussel Zuid.*

Binnen enkele weken is naar verwachting bekend hoe bovengenoemde knelpunten opgelost kunnen worden.

De leden van de D66-fractie vragen voorts waar de exacte knelpunten liggen waar het gaat om personeel.

Hoeveel personeel is er te weinig?

Waarom lukt het niet om voldoende personeel op de been te krijgen om acht extra treindiensten te rijden, terwijl er aan de andere kant 16 Fyradiensten niet rijden?

Waar wordt het personeel dat oorspronkelijk op de Fyra zou rijden, dan nu ingezet?

Zijn de machinisten die op de Beneluxtrein reden niet beschikbaar voor het tijdelijk versterken van de treindienst

Er zijn in beginsel voldoende mensen opgeleid om de verbinding met Brussel 16x te rijden, echter dat gaat niet samen met de capaciteit die nodig is voor testritten en herintroductie van de Fyra V250-treinen. Om beide trajecten te kunnen rijden, dient er bijkomend personeel opgeleid te worden. De combinatie van de intercityverbinding Den Haag – Brussel en de testritten of eventuele herintroductie van de Fyra V250-treinen was niet voorzien en daar zit nu de knelpunt. De testritten zijn inmiddels gestart en daar is hetzelfde personeel voor nodig.

De leden van de D66-fractie vragen ook waar de exacte knelpunten liggen waar het gaat om materieel.

Welk materieel is er te weinig?

Is het mogelijk om de treinen die nu 8 keer per dag rijden, te verlengen?

Als 16 keer per dag niet lukt, is het wel mogelijk om 9, 10, 11, 12, 13, 14 of 15 keer per dag een treindienst tussen Nederland en België te faciliteren?

Met name locomotieven zijn er tekort. Verlengen wordt onderzocht, maar brengt een aantal knelpunten met zich mee. Het verlengen van de treinen met 1 rijtuig is op zich een kwestie van een «nacht rangeren». Echter, wanneer de trein langer wordt, past hij niet overal meer langs het perron. Specifieke knelpunten zijn:

- *De perronspoorlengte in Roosendaal. In het weekeinde staat de trein op een spoor wat te kort is voor acht rijtuigen inclusief locomotief. De mogelijkheden tot omzetten naar een ander spoor worden onderzocht.*
- *Het keerproces en opstelproces van de trein te Den Haag Binckhorst moet herzien worden.*
- *Het keerproces te Brussel Zuid.*

Binnen enkele weken is naar verwachting bekend hoe bovengenoemde knelpunten ten aanzien van het verlengen van de treinen opgelost kunnen worden.

Om tot een capaciteitsvergroting van de tijdelijke treindienst tussen Den Haag en Brussel te komen, worden de komende weken verschillende acties uitgevoerd. Ik heb deze in mijn brief van 16 april jl. toegelicht. Ik zal de vervoerders vragen op welk afzienbare termijn de frequentie in ieder geval verhoogd kan worden naar 10 treinen per dag per richting, waarbij op voorhand al duidelijk is dat dit op zijn vroegst na de zomer gerealiseerd kan worden en afhankelijk is van medewerking van NMBS. Ook kost de voorbereiding van een dienstregelingwijziging minimaal enkele maanden en kan maar op een aantal specifieke data per jaar ingaan. Ik zal uw Kamer ook hierover rond de zomer informeren.

Kan de staatssecretaris voorts toelichten aan de leden van de D66-fractie waarom het materieel van de voormalige Beneluxtreinen niet kan worden ingezet voor de extra verbindingen?

Kan zij voorts aangeven welke pogingen zijn ondernomen om materieel in te huren?

Hoeveel locomotieven van het type dat op dit traject zouden kunnen rijden zijn er op dit moment in Europa beschikbaar?

Hoeveel hiervan zijn in te huren?

Is de reden om deze niet in te huren een kwestie van beschikbaarheid of van te hoge kosten?

De voormalige Beneluxtreinen werden getrokken door locomotieven uit de Belgische goederendienst. Na het beëindigen van deze dienst zijn deze locomotieven volgens plan teruggekeerd naar de goederendienst. Het is gelukt om een beperkt aantal van deze locomotieven opnieuw beschikbaar te maken voor de huidige dienst Den Haag – Brussel. Het gaat hier om het locomotieftype Bombardier Traxx DABNL. Hiervan zijn er in totaal 69 gebouwd waarvan NMBS en HSA er 43 respectievelijk 14 in gebruik hebben. De overige twaalf zijn verdeeld over diverse kleinere goederenvervoerders. Het feit dat niet bijgehouden wordt, wordt veroorzaakt door een gebrek aan beschikbaarheid bij die vervoerders.

Tot slot vragen de leden van de D66-fractie of, aangezien de knelpunten vooral bestaan op het vlak van materieel en personeel, ook andere vervoerders zijn gevraagd om mee te werken aan een tijdelijk alternatief.

Ik heb NS/HSA en NMBS gevraagd om het verzoek van uw Kamer om alle mogelijkheden te bezien, waaronder het beschikbaar krijgen van materieel en personeel van andere vervoerders. Het is aan de vervoerders om met

andere vervoerders te overleggen of die kunnen bijdragen aan de versterking van de tijdelijke treindienst op het vlak van materieel en personeel. Omdat ik ook de urgentie deel om tot een goede oplossing voor de reiziger te komen, spreek ik ook met andere vervoerders in informele zin over de problematiek, zoals het vervoersbedrijf Arriva.

Vragen en opmerkingen van de leden van de ChristenUnie-fractie

De leden van de ChristenUnie-fractie zijn teleurgesteld dat inzet van extra treinen tussen Den Haag en Brussel bovenop de huidige 8 treinen per dag volgens de staatssecretaris niet mogelijk is in 2013. De leden van deze fractie vinden dat een uiterste inspanning nodig is van alle betrokken partijen om toch nog dit jaar extra treinen te realiseren. Genoemde leden hebben in dit kader een aantal vragen.

De leden van de ChristenUnie-fractie beseffen dat een extra trein in de drukke Randstad niet makkelijk is in te plannen. Normaal duurt de planning van de dienstregeling immers meer dan een jaar. Toch vragen deze leden meer inzicht in de belemmeringen van het nog in 2013 reserveren van extra treinpaden voor de groei van 8 naar 16 treinen per dag tussen Den Haag en Brussel.

Is het werkelijk zo dat er voor alle 8 extra treinen conflicterende treinpaden zijn of geldt dit maar voor een deel van deze extra treinen? Is er ook naar opties gekeken waarbij een treinpad wordt ingelegd met een iets langere reistijd?

Ik begrijp van ProRail dat er in beginsel ook voor 2013 voldoende treinpaden beschikbaar kunnen worden gemaakt in Nederland, maar de beschikbaarheid van treinpaden in Nederland is niet de enige randvoorwaarde om de dienst Den Haag – Brussel te kunnen aanbieden. Het is ook van belang dat dit aan de Belgische zijde beschikbaar is. Daarbij moeten de treinpaden in beide landen op elkaar aansluiten en dit is zeer ingewikkeld in twee reeds lopende dienstregelingen.

NMBS heeft mij inmiddels gemeld dat bijkomende frequenties met eindbestemming Brussel lastig te realiseren zijn door de capaciteitsbeperking in de Brusselse Noord-Zuid verbinding. Dit is vergelijkbaar met de capaciteitsproblemen die de NS heeft om de verbinding van Den Haag naar Amsterdam door te trekken.

Ik heb de vervoerders gevraagd om wanneer er meer inzicht is in de beschikbaarheid van de benodigde elementen voor een verhoging aansluitende treinpaden in beide landen te organiseren en verwacht rond de zomer hier meer duidelijkheid over te hebben. Waarbij ik de vervoerders zal vragen op welke afzienbare termijn de frequentie in ieder geval verhoogd kan worden naar 10 treinen per dag, waarbij op voorhand al duidelijk is dat dit op zijn vroegst na de zomer gerealiseerd kan worden en afhankelijk is van medewerking van NMBS. Ook kost de voorbereiding van een dienstregelingwijziging minimaal enkele maanden en kan maar op een aantal specifieke data per jaar ingaan. Verder heb ik de vervoerders gevraagd de drukte in de trein te monitoren en maatregelen te nemen indien nodig.

Voor de dienstregeling 2014 die in december 2013 ingaat moesten in april 2013 treinpaden worden aangevraagd.

Genoemde leden vragen hoeveel treinpaden door NS zijn aangevraagd voor de directe verbinding Den Haag-Roosendaal-Antwerpen-Brussel. Zij krijgen namelijk uit de brief van de staatssecretaris de indruk dat er alleen extra treinpaden zijn aangevraagd voor het traject Roosendaal-Antwerpen.

Als dit klopt dan vragen de leden waarom de andere treinpaden niet zijn aangevraagd.

Een frequentieverhoging in 2014 van de tijdelijke treindienst Den Haag – Brussel kan niet los worden gezien van de structurele oplossing voor het Fyra-vraagstuk. Immers, als de Fyra V250-treinen weer in 2014 zouden rijden, dan is de vraag van een andere orde. Zoals met uw Kamer gedeeld, verwacht ik eind juni zicht te hebben op de technische gesteldheid van het V250-materieel en een richtinggevende keuze te kunnen maken welke oplossingsscenario's ik in de verdere afweging zal meenemen. Tevens verwacht ik dat er rond de zomer meer duidelijkheid zal komen omtrent de beschik- en inzetbaarheid van de benodigde elementen voor een eventuele frequentieverhoging van de tijdelijke treindienst. Ik zal rond de zomer een inschatting hebben of de verhoging van de tijdelijke treindienst in 2014 nodig en realiseerbaar is.

NS heeft inmiddels voor het dienstregelingsjaar 2014 16 treinpaden per richting per dag aangevraagd. Voor 8 paden is overeenstemming gevonden met NMBS; deze paden zijn gezamenlijk aangevraagd conform de huidige afspraak (van 8 treinen per dag) die beide vervoerders hebben gemaakt voor de tijdelijke vervanging van de Fyra. Daarnaast zijn 8 aanvullende paden voor de verbinding Roosendaal – Antwerpen aangevraagd. Als deze paden definitief worden toegekend aan NMBS en NS dan kan – als dat nodig is en de overige randvoorwaarden zoals hiervoor beschreven, zijn ingevuld – hiermee in ieder geval in 2014 een dienstregeling worden aangeboden van 8 directe ICs Den Haag – Brussel en 8 IC-verbindingen met een overstap in Roosendaal.

Ook vragen deze leden of er een aanvraag voor de dienstregeling voor 2014 is gedaan voor treinpaden Amsterdam-Den Haag-Roosendaal-Antwerpen-Brussel.

Deze leden vragen verder of NS inmiddels extra treinpaden voor de lopende dienstregeling heeft aangevraagd. Zo ja, om hoeveel paden gaat dit? Voor welke trajecten en wanneer kan ProRail uitsluitsel geven over de beschikbaarheid van deze paden?

Er zijn voor 2014 geen treinpaden aangevraagd over conventioneel spoor Amsterdam-Den Haag-Roosendaal-Antwerpen-Brussel. Wel zijn er voor 2014 treinpaden Amsterdam – Brussel aangevraagd over HSL-spoor. Voor extra treinen in 2013 dient een ad-hoc capaciteitsaanvraag te worden ingediend; dit kan overigens pas als met NMBS overeenstemming kan worden bereikt aangezien NS geen capaciteit kan aanvragen in België, omdat NS geen toegelaten vervoerder in België is.

Aangezien de aanvragen voor treinpaden voor de dienstregeling 2014 tot april 2013 konden worden gedaan en de dienstregeling 2014 in december 2013 ingaat vragen de leden van de ChristenUnie-fractie waar de staatssecretaris de verwachting op baseert dat realisatie in 2013 van extra treinen niet meer mogelijk zou zijn. Deelt de staatssecretaris de mening dat op voorhand de beschikbaarheid van treinpaden niet het probleem kan zijn, omdat deze tot april konden worden aangevraagd en omdat in de capaciteitsverdeling door ProRail pas zal blijken of deze paden beschikbaar te maken zijn of niet?

Jaarlijks wordt door ProRail de capaciteitsverdeling op het spoor vastgesteld op basis van de aanvragen van vervoerders. Voor de dienstregeling van 2013 hebben de vervoerders in april 2012 treinpaden aangevraagd. Ik deel dus niet de mening dat er extra treinpaden voor een versterking van de treindienst op dit moment via het reguliere proces aangevraagd kunnen worden, gezien het feit dit in 2012 al door ProRail en de vervoerders voor de dienstregeling van 2013 beslecht is. Er kan alleen een aanvullende capaciteitsaanvraag worden ingediend door de vervoerders en er kan voor de dienstregeling van 2014 ruimte op het

spoor aangevraagd worden. Het laatste is inmiddels door de vervoerders gedaan.

Wat betreft het materieel vragen de leden van de ChristenUnie-fractie of huur van extra locomotieven de enige optie is.

Klopt het dat ten behoeve van de Hogesnelheidslijn-Zuid ook extra locomotieven in bestelling zijn en dat deze ook over conventioneel spoor in Nederland en België kunnen rijden? Zo ja, wanneer worden deze locomotieven geleverd?

Nee, NS of HSA heeft geen extra locomotieven in bestelling.

Met betrekking tot de opleiding van personeel vragen genoemde leden of inmiddels voldoende personeel in opleiding is om uiterlijk in december 16 treinen per dag te kunnen aanbieden tussen Amsterdam en Brussel via Den Haag.

Met de mensen die nu in opleiding zijn, heeft NS voldoende mensen om gelijktijdig 16x Den Haag – Brussel te rijden en de V250 in beperkte mate te testen. Een uitgebreider testprogramma, nodig voor de volledige introductie van Fyra, is met deze bezetting echter niet mogelijk.

In januari 2013 heeft de Belgische vervoerder NMBS elk uur een extra sneltrein Roosendaal-Antwerpen gereden. Genoemde leden vragen of het mogelijk is om op korte termijn, op de uren dat de intercity Den Haag-Brussel niet rijdt, deze sneltrein weer te laten rijden vanaf Roosendaal in aansluiting op de intercity Amsterdam-Roosendaal. Zij vragen waarom de vervoerders deze oplossing momenteel niet bieden.

Voor 2013 is afgesproken dat deze treindienst bij de uitvoering van de tijdelijke treindienst Den Haag – Brussel acht keer per dag zou komen te vervallen. NMBS heeft mij recent wel gemeld dat zij voor 2014 acht aanvullende treinpaden heeft aangevraagd voor een verbinding Antwerpen – Roosendaal.