

Vergaderjaar 2007–2008

22 026

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

Nr. 277

BRIEF VAN DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 3 december 2007

In reactie op mijn brief van 10 oktober 2007 (22 026, nr. 275) waarmee ik u de uitkomsten van het NS onderzoek naar de Beneluxdienst heb doen toekomen vroeg uw Kamer mij bij brief van 24 oktober (kenmerk 07-VW-B-085) om mijn standpunt ten aanzien van het genoemde NS onderzoek. Bij deze reageer ik op uw verzoek.

Ik heb u in mijn brief van 10 oktober alle door NS aan mij gezonden informatie doen toekomen over de resultaten van de onderzoeken die NS Internationaal op mijn verzoek ten aanzien van de internationale treindiensten in het algemeen en de Beneluxtrein in het bijzonder heeft uitgevoerd. Het betrof daarbij een nader onderzoek naar de reizigerspreferenties en de afweging van NS Internationaal tussen vraag en aanbod ten aanzien van de Beneluxtrein. Ik heb daarbij aangegeven dat het standpunt van de minister van Verkeer en Waterstaat over de match van vraag en aanbod voor het internationale vervoer formeel gezien geen status heeft omdat het internationale vervoer op Europees niveau is geliberaliseerd. Daarbij komt dat vanwege de verschuiving van de aanvangsdatum van de HSL-Zuid en het daaraan gekoppelde doorrijden tot 1 oktober 2008 van de Beneluxtreinen, nu geen standpunt nodig is ten aanzien van het eventueel opheffen van de Beneluxdienst.

Naar aanleiding van uw verzoek zal ik hieronder samenvatten wat het aanbod aan treindiensten dat NS na de ingebruikname van de HSL wil uitvoeren behelst.

Aanbod nationale treindienst

Ten aanzien van het aanbod dat NS Reizigers heeft aangegeven te willen realiseren op het binnenlandse deel van de Beneluxdienst, het gedeelte van Amsterdam Centraal tot Roosendaal, is mijn beoordelingscriterium de vraag of wordt voldaan aan de voorwaarden uit de concessie voor het hoofdrailnet. NS geeft daarover aan dat aan de voorwaarden uit de concessie wordt voldaan door het inzetten van extra intercity's. Dit bete-

kent dat tussen Dordrecht en Roosendaal, waar de Beneluxdienst een rol vervult om aan de verplichtingen uit de concessie te voldoen, een compenserende binnenlandse intercity gaat rijden. Dit gebeurt door de bestaande intercity Amsterdam–Dordrecht door te trekken naar Vlissingen, waardoor een halfuurdienst ontstaat tussen Amsterdam en Vlissingen. Ik constateer dat als NS de genoemde compenserende intercity inderdaad laat rijden voldaan wordt aan de verplichtingen uit de concessie.

Overzicht aanbod internationale treindiensten NS

Ten aanzien van de treindiensten die NS Internationaal naar België en Frankrijk wil gaan aanbieden ontstond het volgende beeld:

- De Thalys gaat via de HSL naar Parijs rijden, en de bestaande Beneluxdienst wordt vervangen door een nieuwe treindienst Amsterdam–Brussel-Zuid via de HSL.
- Tegelijkertijd gaat tussen Den Haag Centraal en Rotterdam Centraal een HST-shuttledienst rijden.
- Ter vervanging van de huidige reismogelijkheid vanuit Zuid-Nederland naar België (via Roosendaal) wordt gestreefd naar een goed alternatief. Beste mogelijkheid lijkt 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).
- Vanuit Roosendaal blijft de stoptreindienst naar Antwerpen rijden.

Of dit aanbod voldoende is hangt af van de vraag die NS Internationaal voorziet. Van de ongeveer 3,5 miljoen reizen in 2006 tussen Nederland, België en Frankrijk ging het bij 1 miljoen reizen om reizen per Thalys naar Parijs. De overige 2,5 miljoen reizen betrof reizen naar diverse stations in België, waarbij ook reizen naar Londen werden gerekend als vervoer naar België aangezien deze passagiers in Brussel-Zuid overstappen op Eurostar.

Doordat de nieuwe treindienst via de HSL een verbetering kent van de productkwaliteit ten opzichte van het huidige aanbod, in zowel een kortere reistijd als een hogere frequentie op een groot aantal verbindingen, gaat NS uit van een forse toename van het vervoer. Meer dan 10%.

Mijn zorg ten aanzien van het verdwijnen van de Beneluxdienst betreft met name de bereikbaarheid van België voor de regionale reizigers uit Zeeland en de omgeving van Roosendaal. Zij zouden immers door de verschuiving van de internationale verbinding van Roosendaal naar Breda geconfronteerd worden met fors langere reistijden. Doordat NS Internationaal, in overleg met de NMBS, heeft besloten een stoptreindienst te handhaven tussen Roosendaal en Antwerpen lijkt het belang van deze groep reizigers te zijn geborgd.

Reizigerspreferenties en tarieven

Ten aanzien van de enquête die NS Internationaal heeft laten uitvoeren onder de reizigers van de Beneluxdienst naar de voorkeuren ten aanzien van de komst van de HSL ten opzichte van de Beneluxdienst heb ik mijn twijfels. Hoewel ik geen reden heb om te twijfelen aan de juistheid van de NS cijfers (Ruim 60% van de huidige Beneluxreizigers overweegt om straks voor een nieuwe HSL dienst te kiezen. 20% is neutraal en 20% twijfelt), vraag ik mij af hoe de ondervraagden tot hun oordeel hebben kunnen komen zonder dat zij beschikten over informatie over de prijs van de treinkaartjes.

Kwaliteit Beneluxdienst

Tijdens het algemeen overleg van 11 oktober jl. (Kamerstuk 22 026, nr. 276) heeft uw Kamer haar zorg uitgesproken over vertragingen en het regelmatig uitvallen van treinen op de Beneluxdienst. NS Internationaal is zich bewust van de problemen bij de Beneluxdienst. Het uitgangspunt van NS en de NMBS, die zorgt voor de locomotieven, was dat de Beneluxdienst zou worden opgeheven bij de ingebruikname van de HSL-Zuid per 1 april 2007. De gebruikte locomotieven zitten tegen het einde van hun technische levensduur aan en ondervinden dan ook met enige regelmaat technische storingen. Met de verschuiving van de start van het vervoer over de HSL-Zuid naar 1 oktober 2008 moeten ook de locomotieven op de Beneluxdienst anderhalf jaar langer in dienst blijven. De kans dat technische problemen blijven optreden is dan ook vrij groot.

Om de kans op technische problemen te verkleinen en de kwaliteit van de Beneluxdienst tot oktober 2008 op peil te houden zal HSA, in overleg met NS Internationaal, twee nieuwe Bombardier locomotieven doorverhuren aan de NMBS voor inzet op de Beneluxdienst. Deze twee locomotieven worden ingezet nadat zij ook voor het conventionele net zijn toegelaten in België. Dit moet in december zijn gebeurd. De twee locomotieven zijn door HSA geleased voor inzet op de HSL-Zuid, maar zijn vooralsnog niet nodig omdat is besloten te starten met een treindienst tussen Amsterdam en Rotterdam. De doorverhuur aan de NMBS zal de technische kwetsbaarheid van de Beneluxdienst verkleinen, en heeft als bijkomend voordeel dat de schadevergoeding die de Staat aan HSA verschuldigd is voor het verschuiven van de Aanvangsdatum enkele tonnen lager uitpakt. De huur die NMBS aan HSA betaald wordt in mindering gebracht op de schadevergoeding. Daarnaast is mede door extra maatregelen bij de NMBS de kwaliteit van de Belgische locomotieven de afgelopen maanden verbeterd.

NS Internationaal heeft mij verzekerd dat zij er alles aan doet om de kwaliteit van de Beneluxdienst op peil te houden in de periode tot oktober 2008.

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