



NS Directie

Ir. M.W.L. van Vroonhoven MBA
Directeur

Hoofdkantoor
Laan van Puntenburg 100
Postbus 2025
3500 HA Utrecht
Nederland
www.ns.nl

Postbus 2025, 3500 HA Utrecht

Aan de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu
Mevrouw W.J. Mansveld
Postbus 20901
2500 EX DEN HAAG

Datum 6 juni 2013
Ons kenmerk MvV/TdB/2013/015a
Onderwerp Voorstel voor alternatief aanbod voor de reiziger

Zeer geachte mevrouw,

Op maandag 3 juni 2013 heb ik u bericht over ons voornemen om te stoppen met de V250-treinen. Dit voornemen is ingegeven door het gebrek aan vertrouwen in leverancier AnsaldoBreda en het uitblijven van vooruitzicht op voldoende herstel in combinatie met de vele mankementen die zijn gevonden aan de V250-treinen.

Gedurende de afgelopen weken zijn uw medewerkers op de hoogte gehouden van de vorderingen van onze analyses. Zoals ik u reeds heb bericht betrekken wij uiteraard uw ministerie als opdrachtgever en het Ministerie van Financiën als aandeelhouder bij de beoordeling van onze analyses en de ons ter beschikking staande oplossingen.

In mijn brief van 3 juni heb ik u tevens toegezegd, mede namens vervoerder HSA, een voorstel te doen voor geschikte alternatieven voor de reiziger. Omdat de consequenties voor de reiziger van ons, uw ministerie, de Tweede Kamer en reizigersorganisaties de meeste aandacht krijgen, omschrijf ik allereerst in samenvatting het voorstel hoe de treinverbinding tussen Nederland en België zal worden hersteld en verbeterd. Daarna bericht ik u volgendelijk over de aanpak van de Taskforce Fyra, de technische gesteldheid van het V250 materieel om vervolgens het palet aan keuzes voor de reiziger in het eindbeeld te schetsen en de weg daarnaartoe.

Het voornemen om niet door te gaan met de V250-treinen heeft zeer vervelende gevolgen voor de reiziger. Dat betreuren wij. Door zoveel mogelijk rekening te houden met de klantvraag in de afweging van onze productvarianten denken wij de reiziger keuze uit goede alternatieven te kunnen bieden. Ik treed hierover graag met u in overleg.



Hoogachtend, . .

 Namens de Directie van NS

Merel van Vroonhoven

In de kopie aan de minister van Financiën

De heer J.R.V.A. Dijsselbloem

Postbus 20201

2500 EE DEN HAAG

VOORSTEL

Samenvatting Verbinding Nederland – België

Wat wij het Kabinet aanbieden is een eindbeeld waarin de reizigers tussen Nederland en België een palet aan keuzemogelijkheden krijgen. Het is een geïntegreerd aanbod via de klassieke lijn en de hogesnelheidslijn. Op de klassieke lijnen komen meer treinen; op de hogesnelheidslijn komt er op korte termijn en middellange termijn een mix van alternatieven.

Wij realiseren ons dat ook voor u het Onderhandelakkoord over de nieuwe concessie het vertrekpunt zal moeten zijn voor alternatieven. Vandaar ook dat wij het pakket dat in dit akkoord is vastgelegd, als een variant ("Onderhandelakkoord") hebben meegenomen in de oplossingen die wij vandaag presenteren. Tevens zien wij ook nog een tussenvariant, die het Onderhandelakkoord als uitgangspunt neemt en waarbij wij de HSL-trein van Amsterdam verdelen over Den Haag en Amsterdam ("Onderhandelakkoord-mix").

Echter, de actuele vervoerswensen van politiek, gemeenten en reizigersorganisaties, zijn sinds de start van de Fyra vernieuwd en ook weer sinds het stoppen daarvan. Wij stellen voor om deze mee te nemen in het vaststellen van het palet aan mogelijkheden. Het eindbeeld dat wij in deze brief schetsen (variant "Palet"), voldoet naar ons idee in de meest brede zin aan de mogelijke vervoerswensen. Het laat ook zien wat er met ambitie, mogelijk zal zijn in een geïntegreerd klassiek/HSL aanbod.

Hoezeer velen zich ook zullen richten op dit eindbeeld, de werkelijkheid van vandaag is ook dat het wegvallen van de V250 waarmee wij allen nu worden geconfronteerd, er onherroepelijk voor zorgt dat op de zeer korte termijn (2013/2014) ons geplande HSL-aanbod niet gerealiseerd kan worden.

Internationaal

Voor de reiziger kan dit het beste en het snelste worden opgelost door een combinatie van frequentieverhoging van de verbinding Den Haag - Brussel, alsmede uitbreiding van de Thalys-verbinding van 9 naar 11 ritten per dag. U heeft al van onze partner NMBS begrepen dat zij deze verhoging ook voorstaan.

Kern van ons voorstel is een permanente terugkeer van de Benelux-lijn. De frequentie van deze trein, op het traject Den Haag-Brussel, wordt na de zomer al direct verhoogd naar 10 keer per dag. In overleg met NMBS willen wij dit zo snel als realistisch mogelijk uitbreiden naar 16 keer per dag.

U leest in dit voorstel dat wij ook bereid zijn om de trein over bestaand spoor naar Brussel weer vanaf Amsterdam te laten rijden, waarvoor wel meer aanpassingen in het spoorboekje nodig zijn. Als u, de Kamer en de reizigersorganisaties deze ingreep -die door drukte op dat traject ten koste zal gaan van andere treinen- steunen, dan zien wij mogelijkheden voor deze oplossing.

Vanuit deze alternatieven op de korte termijn voorzien wij een gefaseerde uitrol richting het door u en ons te kiezen eindbeeld met daarin een realistisch HSL-aanbod. De stappen die hierin kunnen worden gezet, worden vooral bepaald door het materieel dat beschikbaar is en nog zal komen. U leest in de omschrijving van de fases wat hierbij de mogelijkheden en timing zijn, uitgaande van een mix met Thalys, Eurostar, en andere hogesnelheidstreinen als TGV's en conventionele locomotieven met rijaiguen. Met deze mix is het mogelijk een groot deel van de mogelijke reistijdverbetering van de hogesnelheidslijn daadwerkelijk te effectueren (Bijlage 1).

In het eindbeeld zal de reiziger straks gebruik kunnen maken van 54 tot 58 grensoverschrijdende treindiensten, dit zijn er 4 tot 8 meer dan in het Onderhandelakkoord. Dit is inclusief de 8 tot 12 diensten die tussen Den Haag en Brussel rijden. De uiteindelijke frequentie is afhankelijk van het gebruik. Omdat er een nieuwe, brede, mix van klassiek en HSL ontstaat, is het lastiger de exacte

reizigerskeuze te voorspellen. De reiziger zal dus via zijn reisgedrag laten weten, welke keuze hij straks feitelijk maakt uit het palet. Daarom maakt NS dit reisgedrag leidend voor de toekomstige optimalisatie van ons aanbod. Het productaanbod beweegt zo mee met de vraag.

Voor een aantal alternatieven heeft NS al partnerships en contacten met buitenlandse HSL-aanbieders. Om geen mogelijk alternatief onbenut te laten, nodigt NS buitenlandse HSL-exploitanten uit om hun mogelijkheden aan te dragen. In het belang van de reiziger is NS bereid en beschikbaar om hierin elke reële vorm van samenwerking aan te gaan, zolang dit een verbetering betreft en onder voor de stakeholders aanvaardbare condities.

Voor ons is de samenwerking met SNCF en NMBS in Thalys een logische basis voor een dergelijk uitgebreid internationaal HSL-partnership. Gesprekken met beide andere partners zijn hierover inmiddels gestart.

NS verwelkomt de door onze partner NMBS geuite bereidheid om tot extra alternatieven voor de reiziger te komen en waardeert de suggesties die NMBS al heeft gedaan. Deze opstelling van NMBS is des te meer van belang omdat voor elke treindienst tussen België en Nederland de actieve medewerking van NMBS een absolute vereiste is. Op dit punt is er een belangrijke rol weggelegd voor de Nederlandse Staat, die - daar waar nodig- leidend zal zijn in de afweging van de belangen tussen beide landen.

Binnenland

De binnenlandse verbindingen over de HSL zijn voor alle varianten hetzelfde en in overeenstemming met het Onderhandelakkoord. De nieuwe verbindingen die mogelijk worden door de integratie van HSL en hoofdrailnet blijven onderdeel van ons aanbod en zijn in alle drie de varianten hetzelfde.

De aanpak van de Taskforce Fyra

De Taskforce Fyra heeft, naar aanleiding van het stoppen van de Fyra-treindienst op 17 januari 2013, onder mijn leiding en in samenwerking met vervoerder HSA de afgelopen maanden verschillende scenario's uitgewerkt: van het doorgaan met het rijden van de V250-treinen tot het stoppen en inzetten op alternatieve materieeltypes en bedieningspatronen. De Taskforce is opgedeeld in verschillende werkgebieden. In het werkgebied 'V250 Techniek' hebben zowel nationale als internationale experts geparticipeerd. Er is uitgebreid onderzoek gedaan naar de technische gesteldheid van de V250-treinen en de mogelijkheden tot herstel. Dit onderzoek is in eerste instantie uitgevoerd door een samengesteld team waarin erkende experts met jarenlange ervaring op het gebied van onder andere onderhoud van treinen, hogesnelheidsmaterieel (waaronder experts van Deutsche Bahn) en trein – baancommunicatie zitten. Als bijlage 2 voeg ik de bevindingen van deze experts bij welke vertrouwelijk zijn.

De Taskforce Fyra heeft verder, samen met NMBS, opdracht gegeven aan adviesbureau Mott MacDonald om een second opinion uit te voeren. Dit onderzoek is afgelopen week gereed gekomen. Dit rapport voeg ik als bijlage 3 bij en is vertrouwelijk.

De relatie met AnsaldoBreda is in de afgelopen jaren gecompliceerd geweest en heeft aanleiding gegeven tot diverse juridische geschillen. Het voorgenomen besluit om niet door te gaan met de V250 zal, gelet op de grote (financiële) belangen van alle betrokken partijen, waarschijnlijk leiden tot nieuwe juridische geschillen. Om die reden verstrekken wij u de technische rapportages op basis van vertrouwelijkheid aangezien het publiek maken van deze rapporten de positie van NS ernstig kan schaden.

Als bijlage 4 voeg ik een publieksversie met de samenvatting van onze aanpak en conclusies bij die extern verspreid mag worden.



Tegelijkertijd heeft NS in het werkgebied 'Alternatief materieel' andere mogelijke materieelsoorten verkend om alternatieven beschikbaar te hebben wanneer dit nodig zou blijken. Het werkgebied 'Klant en propositie' heeft onderzoek gedaan naar de wensen van de reiziger en heeft alternatieve vervoersscenario's uitgewerkt.

In de Taskforce Fyra zijn, tot het voorgenomen besluit om de V250-treinen niet meer in te zetten, nadrukkelijk de twee opties opengehouden: 1) om de treinen inzetbaar te maken voor commerciële dienst en 2) om er vanaf te zien de V250-treinen nog in te zetten.

Technische gesteldheid van de V250-treinen

Uit bovengenoemde onderzoeken komt naar voren dat de afbouw kwaliteit onvoldoende is en buitensporig veel fouten laat zien. Verder is op diverse plaatsen op de trein al corrosie geconstateerd. Dit is niet gebruikelijk voor treinen van deze leeftijd. Ook is de laagspanningsinstallatie niet correct ontworpen waardoor er storingen optreden. Tenslotte is de verwachte levensduur van de trein – contractueel op 30 jaar gesteld – naar verwachting door slijtage aanzienlijk korter.

De V250-treinen zouden op de lange duur mogelijk herstelbaar zijn, echter inzetbaarheid, onderhoud, bedrijfszekerheid en levensduur blijven significant slechter dan verwacht. Al met al veel te veel risico en veel te duur.

Geen vertrouwen in AnsaldoBreda

Het herstel van alle afbouwfouten zou volgens experts minimaal 17 tot 22 maanden duren alvorens de treinen kunnen worden ingezet. In deze herstelplanning wordt ervan uitgegaan dat de leverancier over state-of-the-art vaardigheden beschikt om de treinen te herstellen. Het is duidelijk dat dit niet aan de orde is. Volledige commerciële inzet is in het meest gunstige scenario niet voor 2018 te verwachten. In het verleden zijn plannings bovendien vaak niet gehaald door vertraging van AnsaldoBreda.

De productie en de productievoorbereiding in de fabriek in Pistoia zijn volgens experts niet conform de industriële standaard. Hierdoor ontstaat een onvoldoende afbouw kwaliteit en een te grote spreiding in de productiekwaliteit.

Het bedrijf AnsaldoBreda bevindt zich momenteel in zwaar weer. Hiermee is het vertrouwen in de continuïteit van het bedrijf en daarmee de kans op succesvol herstel en ondersteuning tijdens de operationele fase verminderd.

Zelfs na uitvoering van een herstelplan dat adequaat zou worden opgesteld en uitgevoerd en na additioneel preventief onderhoud is volgens experts het V250-materieel niet voldoende bedrijfszeker te krijgen door de leverancier AnsaldoBreda. Onze conclusie is dat -alles overziend- afzien van de V250 en gaan voor een oplossing met alternatief materieel de verstandigste keuze is.

Het aanbod aan de reiziger

Als het gaat om het aanbod dat NS aan u, en uiteindelijk de reiziger, voorlegt, dan dient het Onderhandelakkoord daarbij vanzelfsprekend als uitgangpunt te worden genomen. In dit voorstel behandelen wij drie mogelijke varianten: de basisvariant, sec gebaseerd op het Onderhandelakkoord; een tussenvariant, die feitelijk een "onderhandelakkoord-mix" is, want we verdelen de treindienst naar Brussel over Den Haag en Amsterdam; en een nieuwe variant, die een breed palet aan mogelijkheden voor reizigers laat zien. We starten hieronder nu eerst met een omschrijving van deze laatste variant, daarna volgen de andere twee opties.



Variant 1: Palet aan mogelijkheden

Vanuit de samenleving zijn signalen gekomen met betrekking tot het beoogde aanbod van NS tussen Nederland en België. Hierover is de afgelopen maanden overleg gevoerd met consumentenorganisaties. Ook regionale en lokale overheden hebben bij NS kenbaar gemaakt wat hun belangen zijn. Als er één zaak prominent uit deze gesprekken naar voren komt, is het dat de reiziger flexibiliteit en keuze verlangt in plaats van een beperkte (HSL-) optie. Doordat de V250-treinen niet meer worden ingezet voor de treindienst heeft NS de mogelijkheid genomen om het toekomstige aanbod voor de treinreiziger te heroverwegen. Het uiteindelijke aanbod aan de reiziger bestaat anders dan oorspronkelijk uit een palet aan keuzes tussen intercity's, stoptreinen en hogesnelheidstreinen. Hierdoor ontstaat een mix aan treinen op verschillende trajecten. Bovendien zal het aantal internationale verbindingen uiteindelijk groter zijn dan oorspronkelijk gepland.

Met het palet aan keuzemogelijkheden denkt NS tegemoet te komen aan de wensen van de reizigers en de overheden. Naast uw ministerie, betrekken wij deze partijen graag in de verdere uitwerking.

Het aanbod ziet er als volgt uit:

Internationale treindiensten over de hogesnelheidslijn

- **Amsterdam – Brussel over de hogesnelheidslijn:** 9 treinen per dag in beide richtingen. Elk uur een trein op de dag.
- **Amsterdam – Brussel – Parijs/Lille over de hogesnelheidslijn:** 11 treinen per dag in beide richtingen. Elk uur een trein op de dag.
- **Amsterdam – Brussel – Londen over hogesnelheidslijn:** 2 treinen per dag in beide richtingen.
- **Breda (mogelijk – Eindhoven) – Antwerpen over hogesnelheidslijn:** 8 treinen per dag in beide richtingen. Elke 2 uur een trein.

Internationale treindiensten over conventioneel spoor

- **Den Haag – Brussel over klassiek spoor:** 8-12 Intercity-treinen per dag in beide richtingen. Elk uur een trein.
- **Roosendaal – Antwerpen over klassiek spoor:** 16 ritten per dag in beide richtingen. Elk uur een trein.

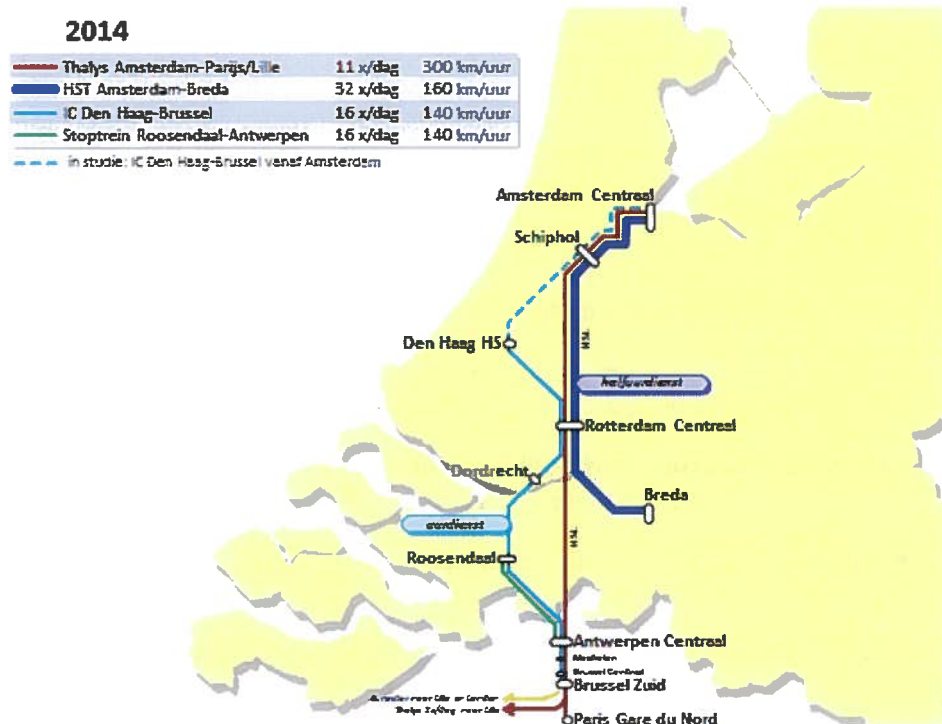
Binnenlandse treindiensten

- **Amsterdam – Rotterdam – Breda over hogesnelheidslijn:** 64 treinen per dag in beide richtingen tussen Amsterdam en Rotterdam waarmee er elk kwartier een trein rijdt. Van deze treinen rijden er 32 door naar Breda, oftewel elk half uur een trein.
- **Den Haag – Eindhoven over hogesnelheidslijn en klassiek spoor:** 32 ritten per dag in beide richtingen. Elk half uur een trein. Ook onderzoeken we de mogelijkheid om de Hanzelijn aan te sluiten op de hogesnelheidslijn.

Drie stappen op weg naar het eindbeeld

Op weg naar het eindbeeld zullen wij drie stappen zetten, die vooral worden bepaald door de beschikbaarheid van materieel. Belangrijke factoren hierin zijn de snelheid waarmee a) het mogelijk is om materieel te verwerven en b) gereed te maken voor gebruik op de hogesnelheidslijn. De timing van de uitbreiding en/of opstart van lijnen wordt bepaald door de hoeveelheden materieel die beschikbaar gemaakt kunnen worden. Een belangrijke tijdscomponent is ook het verkrijgen van toelating voor de hogesnelheidslijn.

Stap 1: Aanbod vanaf 2013 / 2014:



De eerste stap is erop gericht de reismogelijkheden voor de internationale reiziger zo snel als mogelijk verder te herstellen. Dit doen we door versterking van de verbinding van Den Haag – Brussel. Daarnaast wordt het aantal verbindingen met de Thalys over de hogesnelheidslijn uitgebreid. Het binnenlandse aanbod over de hogesnelheidslijn en de stoptrein van Roosendaal naar Antwerpen blijven vanzelfsprekend op hun huidige niveau. Onderstaand wordt het reisaanbod in 2013 en 2014 nader toegelicht.

16 x Den Haag - Brussel als alternatieve oplossing voor de internationale reiziger

De hoogste prioriteit op dit moment wordt gegeven aan het realiseren van een vervangende treindienst die de reizigers tussen Nederland en België een gedegen product bieden. Kort na het stopzetten van de V250 is de vervangende treindienst tussen Den Haag en Brussel opgestart met 8 ritten per dag in beide richtingen. Omdat rekening is gehouden met een scenario waarbij de V250-treinen niet zouden terugkeren, kan daarom worden doorgewerkt aan een verdere uitbreiding van deze treindienst. In oktober wordt de frequentie verder opgevoerd naar 10 ritten per dag in beide richtingen. De verwachting is dat het kort daarna mogelijk is om de frequentie verder op te voeren naar een uurdienst van 16 ritten per dag in beide richtingen. NMBS en Infrabel moeten hiervoor medewerking verlenen voor de benodigde extra locomotieven en rijpaden. De benodigde rijtuigen hebben we reeds beschikbaar en moeten voor deze verbinding geschikt worden gemaakt.



Wij zijn zeker bereid te onderzoeken of het mogelijk is om weer vanaf Amsterdam te rijden. Hiervoor zijn wel meer aanpassingen in het spoorboekje nodig. Als u, de Kamer en de reizigersorganisaties deze ingreep steunen, dan zien wij mogelijkheden voor deze oplossing. Op dit moment kunnen reizigers al zonder toeslag overstappen op HSL naar Amsterdam. Ook is de prijs voor de intercity tussen Den Haag en Brussel 10 procent lager dan voorheen.

Amsterdam – Brussel – Parijs / Lille over hogesnelheidslijn:

De frequentie van de Thalys wordt eind 2013 verder opgevoerd van 9 naar 11 keer per dag. Deze oplossing, al aangedragen door NMBS, is onderdeel van ons partnership met SNCF en NMBS in Thalys. Voor 9 van deze treinen geldt als eindbestemming Parijs en 2 treinen rijden door naar Lille.

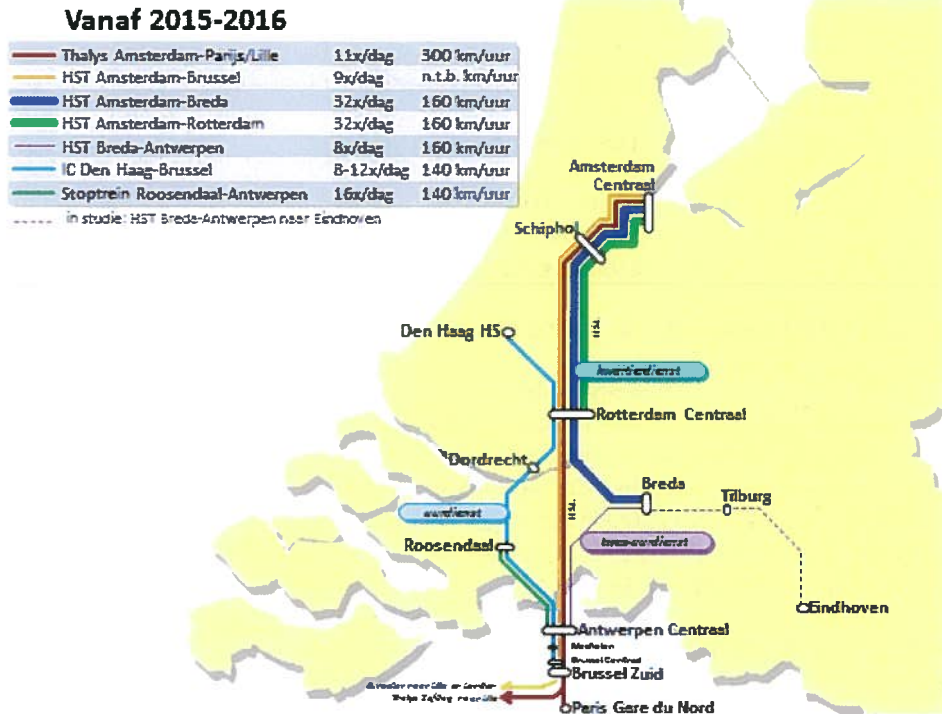
Amsterdam – Rotterdam - Breda over de hogesnelheidslijn

Op de binnenlandse corridors tussen Amsterdam en Rotterdam en tussen Amsterdam en Breda rijdt NS met locomotieven en rijkstrijtuigen tussen Amsterdam en Breda in een frequentie van 32 ritten per dag (halfuursdienst) in beide richtingen met 160 km/uur. Omdat deze treindienst ook Rotterdam aandoet, is er momenteel ook een frequentie tussen Amsterdam en Rotterdam van 32 ritten per dag (halfuursdienst) in beide richtingen. In oktober 2013 zal waarschijnlijk de eerste stap worden gezet naar een kwartierdienst tussen Amsterdam en Rotterdam door een extra trein in te zetten in de ochtend- en avondspits.

Roosendaal – Antwerpen over klassiek spoor

De stoptrein tussen Roosendaal en Antwerpen maakt onderdeel uit van het Belgische binnenlandse net. Deze trein van NMBS ontsluit de kleinere kernen op dit traject.

Stap 2. Realisatie van het eindbeeld vanaf 2015/2016:



Met het verwerven van meer locomotieven, rijkzeugen en extra hogesnelheidstreinen voor de verbinding Amsterdam – Brussel wordt het mogelijk onze reizigers een qua frequentie, snelheid en keuze aantrekkelijker product aan te bieden. Voordat we de nieuw verworven treinen hiervoor kunnen inzetten is het noodzakelijk dat ze technisch geschikt worden gemaakt en worden toegelaten voor de betreffende lijnen. Het uitgangspunt is dat het productaanbod meebeweegt met de vraag van de markt. Hierdoor ontstaat een goede balans tussen het aantal treinen en het aantal reizigers op de verschillende trajecten. De klantvraag bepaalt hiermee het aanbod. Onderstaand wordt het reisaanbod in 2015 en 2016 nader toegelicht.

Amsterdam – Brussel over de hogesnelheidslijn

Voor de verbinding Amsterdam - Brussel is NS momenteel in gesprek over het verwerven van een aantal bestaande hogesnelheidstreinen. NS verwacht deze gesprekken op korte termijn af te ronden. Mocht het niet mogelijk blijken om bestaande hogesnelheidstreinen te verwerven dan zal NS nieuwe hogesnelheidstreinen verwerven welke dan vanaf 2020 instromen. Met als voorwaarde dat het gaat om materieel dat zich reeds in de praktijk bewezen heeft.

Ook bereiden we de inzet voor van locomotieven met rijkzeugen, voor overbrugging tot het moment dat hogesnelheidsmaterieel kan instromen. NS heeft hiervoor reeds een aantal locomotieven gecontracteerd en is druk doende om alle benodigde locomotieven beschikbaar te krijgen. Ook NMBS beschikt over een park van locomotieven waarvan er mogelijk een aantal vrijgespeeld kan worden. Om met deze treinen in zowel Nederland als België op de hogesnelheidslijn te rijden is het nodig om de treinen toegelaten te krijgen op het spoor. Hiervoor is onder andere een software aanpassing in het ERTMS-systeem van de locomotieven nodig en moeten rijkzeugen omgebouwd en getest worden. Dit is een procedure die naar verwachting 18 tot 24 maanden in beslag neemt. NS en NMBS zijn hiermee kort na het uitvallen van de V250 gestart. Zodra deze locomotieven op dit traject worden ingezet verbetert de reistijd tussen Amsterdam en Brussel met ca. 45 minuten ten opzichte van de reistijd met de conventionele intercity.



Amsterdam – Rotterdam over de hogesnelheidslijn

De verbinding Amsterdam – Rotterdam wordt versterkt naar 64 ritten per dag in beide richtingen door de inzet van extra locomotieven en rytuigen.

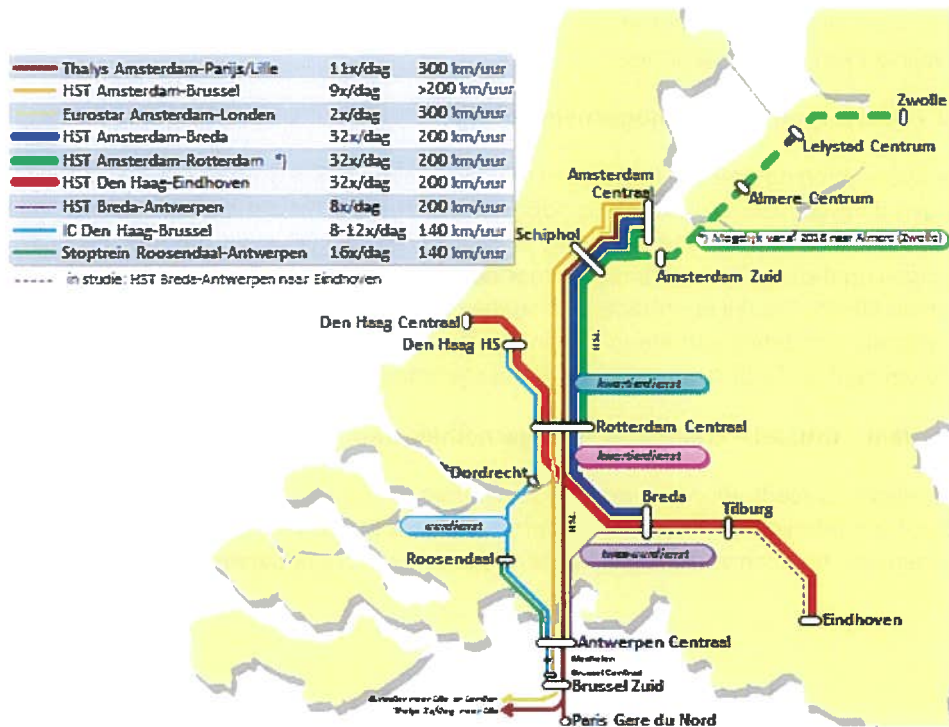
Breda – Antwerpen over de hogesnelheidslijn

De nieuwe verbinding Breda – Antwerpen wordt uitgevoerd met 8 ritten per dag in beide richtingen door de inzet van extra locomotieven en rytuigen. Tot dat moment kunnen reizigers uit Brabant met de intercity tussen Den Haag en Brussel naar België reizen. Reizigers kunnen in Roosendaal op deze trein overstappen. Voor de langere termijn wordt samen met relevante partijen als NMBS, ProRail en Infrabel een studie opgestart naar wat de mogelijkheden zijn voor de internationale ontsluiting van Breda. Hierin wordt de samenhang met de binnenlandse dienstregeling naar Eindhoven nadrukkelijk meegenomen.

Amsterdam – Brussel – Londen over hogesnelheidslijn

In het verleden is reeds voorwerk gedaan samen met NMBS en Eurostar om te onderzoeken of het mogelijk is op termijn een rechtstreekse verbinding met Londen tot stand te brengen. NMBS heeft nu aangegeven hier concrete mogelijkheden voor te zien. Wij ondersteunen deze optie.

Stap 3: instroom snelle treinen:



Het aanbod aan de klant zal in de laatste stap verder verbeteren doordat we de binnenlandse treindiensten die tot dan worden gereden met conventionele locomotieven en rijtuigen gaan rijden met nieuw en sneller materieel. Het gaat dan om de instroom van nieuw Intercity-materieel met een snelheid van 200 tot 250 kilometer per uur vanaf 2022. Onderstaand wordt het reisaanbod in de eindsituatie nader toegelicht.

Integratie HRN en HSL

Er zal een verdere integratie plaatsvinden door de invoering van de treindienst tussen Den Haag en Eindhoven die deels over de hogesnelheidslijn zal rijden. De reistijd tussen Den Haag en Eindhoven zal hiermee naar verwachting teruggebracht kunnen worden van 90 minuten naar 80 minuten. De verwachting is dat deze verbinding vanaf 2019 wordt opgestart. Ook wordt gekeken naar de mogelijkheden om op termijn de Hanzelijn aan te sluiten op het hogesnelheidsnetwerk.



Overige varianten eindbeeld

Naast het hiervoor beschreven palet aan mogelijkheden wil NS nog twee andere opties voorleggen voor de invulling van de HSL-Concessie. Allereerst natuurlijk het bedieningspatroon zoals overeengekomen in het Onderhandelakkoord. Daarnaast een variant hierop waarbij we de hogesnelheidstreinen van en naar Brussel verdelen over Den Haag en Amsterdam (Onderhandelakkoord Mix genoemd).

Eindbeeld Onderhandelakkoord

Thalys Amsterdam-Parijs	10x/dag	300 km/uur
HST Amsterdam-Brussel	16x/dag	250 km/uur
HST Amsterdam-Breda	32x/dag	250 km/uur
HST Amsterdam-Rotterdam *)	22x/dag	250 km/uur
HST Den Haag-Eindhoven	32x/dag	250 km/uur
HST Breda-Antwerpen	8x/dag	250 km/uur
Stoptrein Roosendaal-Antwerpen	16x/dag	140 km/uur



Eindbeeld Onderhandelakkoord Mix

Thalys Amsterdam-Parijs/Lille	10x/dag	300 km/uur
HST Amsterdam/Den Haag-Brussel	16x/dag	>200 km/uur
HST Amsterdam-Breda	32x/dag	200 km/uur
HST Amsterdam-Rotterdam *)	32x/dag	200 km/uur
HST Den Haag-Eindhoven	32x/dag	200 km/uur
HST Breda-Antwerpen	8x/dag	200 km/uur
Stoptrein Roosendaal-Antwerpen	16x/dag	140 km/uur

----- in studie: HST Breda-Antwerpen naar Eindhoven



In onderstaande tabel staat per verbinding het aantal treinen per dag zoals dat in de eindsituatie gereden wordt.

Verbinding	Palet	Onderhandel- akkoord	Onderhandel akkoord Mix
Internationale treindiensten over de hogesnelheidslijn			
Amsterdam – Brussel	9	16	8
Den Haag – Brussel	0	0	8
Amsterdam – Brussel – Parijs/Lille	11	10	10
Amsterdam – Brussel – Londen	2	0	0
(Eindhoven –) Breda – Antwerpen	8	8	8
SUB-TOTAAL	30	34	34
Internationale treindiensten over conventioneel spoor			
Den Haag – Brussel	8-12	0	0
Roosendaal – Antwerpen (NMBS)	16	16	16
SUB-TOTAAL	24-28	16	16
TOTAAL	54-58	50	50
Binnenlandse treinen			
Amsterdam – Rotterdam – Breda ¹	64/32 ²	64/32	64/32
Den Haag – Eindhoven	32	32	32

De ingroei van de overige varianten verloopt globaal volgens de drie stappen die ook gelden voor het palet aan mogelijkheden. Het vervoersaanbod in 2013 en 2014 is voor alle varianten gelijk.

NS heeft een marktverkenning gedaan naar alternatief materieel

Door het wegvallen van de optie om V250 materieel in te zetten voor de dienstregeling is NS voor de korte termijn aangewezen op alternatief materieel in de markt. Momenteel zijn de Traxx locomotieven, Prio rytuigen en de Thalys-treinstellen waarmee NS nu rijdt, de enige treinen die zijn toegelaten op de hogesnelheidslijn.

¹ Aansluiting van de Hanzelijn op het hogesnelheidsnetwerk wordt onderzocht.

² 64 treinen per dag tussen Amsterdam en Rotterdam waarvan er 32 doorrijden tot Breda



NS heeft vanaf januari een uitvoerige marktverkenning gedaan naar de beschikbaarheid van alternatief materieel. Voor deze marktverkenning is NS in contact getreden met collega vervoerders, materieelleveranciers en leasemaatschappijen in Europa. Ook heeft NS een quickscan uitgevoerd naar de mogelijkheden in de rest van de wereld. Bij deze zoektocht is zowel gekeken naar hogesnelheidsmaterieel dat 200 km per uur (of sneller) kan rijden als naar materieel met een maximale snelheid van 160 km per uur. Bij de zoektocht naar alternatief materieel moet met veel factoren rekening worden gehouden. Het materieel moet zowel beschikken over de Europese systemen van de hogesnelheidslijn (ERTMS treinbeveiliging, 25kV stroomvoorziening) als ook de systemen van het nationale net (ATB en 1500 V). Voor inzet naar België zijn bovendien de Belgische nationale systemen (TBL en 3000 V) nodig. Materieel dat niet al over deze systemen beschikt, moet aangepast worden, waarbij naast technische ingrepen ook toelatingsprocessen moeten worden doorlopen die tijd kosten.

De marktverkenning wijst uit dat de beschikbaarheid van bestaand hogesnelheidsmaterieel erg laag is. De doorlooptijd om bestaande hogesnelheidsstreinen om te bouwen en toegelaten te krijgen is minimaal 3 tot 4 jaar. Dit komt met name door de noodzakelijke inbouw van technische systemen. Wel op relatief korte termijn beschikbaar zijn locomotieven met rytuigen met een snelheid van 160 km/uur. NS voert gesprekken met NMBS en goederenvervoerders om deze beschikbaar te krijgen. Daarnaast zal NS deze zo spoedig mogelijk zelf verwerven. De doorlooptijd hiervoor is naar schatting 1,5 tot 2 jaar.

Op langere termijn zullen deze treinen voor het binnenlandse productaanbod gefaseerd vervangen worden door nieuw intercity-materieel met een hogere snelheid.

Samenwerking is nodig voor realisatie

NS is voor de realisatie van de voorgestelde oplossingen afhankelijk van materieel en de medewerking van andere partijen. Met name de medewerking van NMBS is cruciaal. Op dit punt is er ook een belangrijke rol weggelegd voor de Nederlandse Staat, die - daar waar nodig - leidend zal zijn in de afweging van de belangen tussen beide landen. Bij de exploitatie van internationaal vervoer zijn ook veel andere partijen betrokken. Naast de vervoerders NMBS en SNCF is medewerking noodzakelijk van overheden, infrabeheerders, Infrasppeed, ProRail en Infrabel en de toelatende instanties: ILT, DVIS en Belgorail. De komende periode willen wij graag, samen met uw Ministerie, kijken wat er nodig is om de samenwerking met deze partijen vorm te geven en het optimale reizigersaanbod verder uit te werken.

Bijlagen:

- Reistijden Hogesnelheidslijn Zuid
- Mott MacDonald (NS Bedrijfsvertrouwelijk)
- Onderzoek V250 Taskforce Fyra (NS Bedrijfsvertrouwelijk)
- Publieksversie Onderzoek V250 Taskforce Fyra (wordt nagestuurd)

