

## **Position paper ten behoeve van het rondetafelgesprek HSL-Zuid Tweede Kamer, 28-3-2019**

De HSL-Zuid heeft een belangrijke positie in het Nederlandse spoorwegnet. Reizigers weten de treinen over deze lijn zeer goed te vinden. De prestaties op de HSL-Zuid liggen beneden het verwachtingsniveau van de reiziger. Hieronder vanuit het oogpunt van de reiziger een aantal aandachtspunten.

### **1. Maak van de lijn een succes**

Het aantal reizigers op de HSL groeit sterk. Dat laat zien dat er behoefte is aan gebruik van deze lijn. Toch zijn de prestaties op de lijn lager dan op andere lijnen. Enerzijds doordat de infrastructuur niet optimaal is aangelegd, anderzijds door het vaak stilvallen van treinen. Het is noodzakelijk om beide problemen op te lossen. Een succesvolle HSL is nodig om de groei naar treinvervoer te kunnen waarmaken.

### **2. Denk vanuit de reiziger**

De HSL-Zuid krijgt terecht veel aandacht. De reiziger ziet de lijn echter niet als een speciale lijn. Het is niets anders dan een verbinding waar de treinen harder rijden. Treinverbindingen over de HSL moeten dan ook in dat licht worden gezien. Meer reizigers kunnen profiteren als er meer verbindingen over de HSL worden aangeboden; bijvoorbeeld Zwolle-Rotterdam-Breda.

### **3. Verwijder onnodige complexiteit**

Reizigers hebben nu last van de onnodige complexiteit van de lijn. Overgangen tussen het reguliere spoor en de HSL liggen door ontwerpfouten op de verkeerde plek. Dit moet worden gecorrigeerd. Daarvoor moeten nu financiële middelen beschikbaar komen. Reizigers hebben ook last van treinen die niet rijden bij een sterke wind. Op de brug over het Hollands Diep moeten daarom zo snel mogelijk windschermen worden geplaatst. Voorkom in de toekomst onnodige wisselingen van beveiligingssysteem door dezelfde ERTMS-versie te hanteren op zowel het gehele reguliere net als de HSL.

### **4. Creëer de juiste prikkels.**

Infraspeed heeft een contract met de Nederlandse staat om de lijn in goede staat te houden. Dat geeft een prikkel om de HSL te optimaliseren als twee losse stukjes, een van Schiphol naar Rotterdam en een van Rotterdam naar Breda/België. De instandhoudingsverplichting neemt bovendien elke prikkel weg om te komen tot verbeteringen. De reiziger ziet de lijn als onderdeel van zijn reguliere reis en die reis moet geoptimaliseerd zijn.

*Rover.  
Van reizigers,  
voor reizigers.*

**5. Zet de reiziger voorop.**

Zolang de prestaties niet op het voor de reiziger gewenste niveau ligt, kan er geen sprake zijn van kostenstijgingen voor reizigers. Bovendien vraagt de groei van het aantal reizigers om maatregelen die reizen buiten de spits maximaal belonen.

**6. Leer van fouten uit het verleden**

Samenwerken met de Belgische NMBS en de Belgische regering is essentieel voor de verbindingen naar Brussel. De Parlementaire Eenquêtecommissie Fyra concludeerde dat zowel aan Nederlandse-, als Belgische zijde vanuit eigenbelang is gehandeld. Om goede verbindingen met België op intercityniveau te houden is het essentieel dat er in een vroegtijdig stadium overeenstemming is over een gemeenschappelijk einddoel. Het tijdig bestellen van de juiste treinen is daar onderdeel van.

**7. Meer internationale verbindingen**

Meer internationale verbindingen zijn nodig om klimaatdoelstellingen te halen. Het succes van de Eurostar laat zien dat er veel vraag is naar hogesnelheidsvervoer. Groei in het aanbod is mogelijk. Zo is de afstand Rotterdam-Antwerpen korter dan Rotterdam-Eindhoven. Meer vakanties kunnen op het station beginnen indien meer Franse steden en regio's direct bereikbaar zijn.