

Vergaderjaar 2013–2014

22 026

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

Nr. 447

LIJST VAN VRAGEN EN ANTWOORDEN

Vastgesteld 5 november 2013

De vaste commissie voor Infrastructuur en Milieu heeft een aantal vragen voorgelegd aan de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu over de brief van 27 september 2013 over Alternatief voor de Fyra V250 (Kamerstuk 22 026, nr. 430)

De Staatssecretaris heeft deze vragen beantwoord bij brief van 31 oktober 2013. Vragen en antwoorden zijn hierna afgedrukt.

De voorzitter van de commissie,
Paulus Jansen

Adjunct griffier van de commissie,
Miserus

1.
 - a. *Is het voor iedere vervoerder mogelijk om ruimte te vragen op de Hogesnelheidslijn (HSL) en er te gaan rijden?*
 - b. *Wat zijn de voorwaarden?*

De voorwaarden om toegang te krijgen tot het spoor en om capaciteit aan te vragen en treinen te rijden over de HSL-Zuid zijn vastgelegd in de Wet Personenvervoer 2000, de Spoorwegwet en daarop gebaseerde regelgeving, waaronder het Besluit capaciteitsverdeling hoofdspoorweginfrastructuur. Bijvoorbeeld het beschikken over een geldige bedrijfsvergunning, het beschikken over een toegangsovereenkomst met ProRail en het beschikken over een geldig veiligheidscertificaat. De informatie over capaciteit is openbaar beschikbaar middels de Netverklaring die ProRail ieder jaar uitgeeft. Voor binnenlands personenvervoer op de HSL-Zuid en het hoofdrailnet geldt een exclusief recht dat middels concessie is verleend aan respectievelijk High Speed Alliance (HSA) en de Nederlandse Spoorwegen (NS). Het internationaal passagiersvervoer per trein over de HSL-Zuid is geliberaliseerd. Daarbij geldt dat iedere toegelaten spoorwegonderneming internationale treindiensten mag aanbieden over de HSL-Zuid op voorwaarde dat daarbij geen nationaal reizigersvervoer wordt verricht. Zoals in de brief van 6 september 2013 toegelicht worden de prioriteitsregels voor de capaciteitsverdeling aangepast (Kamerstuk 29 984, nr. 426). Het streven is u medio 2014 een aangepast ontwerp Besluit toe te sturen.

2.
 - a. *Bent u bekend met het voorstel van Arriva met betrekking tot de HSL-Zuid? Zo ja, bent u bereid om het door Arriva gepresenteerde voorstel te overwegen en daarover met Arriva in gesprek te gaan?*
 - b. *Zo nee, is de voorwaarde die Arriva stelt met betrekking tot het hoofdrailnet de enige reden waarom u dat voorstel niet wilt overwegen?*
 - c. *Zou u met Arriva in gesprek willen gaan als Arriva deze voorwaarde versoepelt?*

Het voorstel van Arriva/Deutsche Bahn met betrekking tot de HSL-Zuid is bekend. Zoals vóór het zomerreces met uw Kamer besproken, is NS en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen (NMBS) gevraagd met een alternatief voorstel te komen.¹ Toen is besloten niet over te gaan tot een marktconsultatie. Een meerderheid van de Kamer heeft deze lijn gesteund.

Het is alleen mogelijk om op het voorstel van Arriva/Deutsche Bahn in te gaan in het kader van een nieuwe aanbesteding van het vervoer over de HSL-Zuid.

Omdat er op dit moment geen sprake van een nieuwe aanbesteding is, kan er niet met Arriva/Deutsche Bahn worden gesproken over het voorstel.

Verder stelt Arriva/Deutsche Bahn een voorwaarde met betrekking tot het hoofdrailnet die niet in lijn is met het Regeerakkoord. Er zijn dus meer redenen om niet op het voorstel in te gaan. Versoepeling van deze voorwaarde leidt niet tot een verandering van het standpunt om het voorstel niet met Arriva/Deutsche Bahn te bespreken.

3.
 - a. *Kunt u een uitgebreide reactie geven op het voorstel van Arriva - Deutsche Bahn?*

¹ Middels Kamerstuk 22 026, nr. 403 en tijdens het debat inzake Fyra, d.d. 19 juni 2013, Handelingen II 2012/13, nr. 97, item 6, blz. 40–86.

- b. Wat zijn de gevolgen van drie maanden uitstel om het mogelijk te maken dat Arriva -Deutsche Bahn hun voorstellen vervolmaken?
- c. *Bent u bereid om de voor Arriva - Deutsche Bahn benodigde informatie te delen?*

Zoals in de beantwoording van bovenstaande vraag is toegelicht, is het alleen mogelijk om op het voorstel van Arriva/Deutsche Bahn in te gaan in het kader van een nieuwe aanbesteding van het vervoer over de HSL-Zuid. Omdat hier op dit moment geen sprake van is, zal geen reactie gegeven worden op het voorstel. Ook niet als Arriva/Deutsche Bahn drie maanden de tijd zou krijgen om het voorstel te vervolmaken.

4.

Welke gegevens heeft Arriva / Deutsche Bahn de afgelopen maanden opgevraagd en heeft het ministerie geweigerd te verstrekken? Waarom is dat geweigerd?

Arriva/Deutsche Bahn heeft in de periode januari 2013 tot heden geen concrete informatie opgevraagd bij het Ministerie van Infrastructuur en Milieu (hierna: IenM). In een brief die Arriva in juni 2013 naar het Ministerie van IenM heeft verstuurd, hebben zij de bereidheid getoond om medewerking aan een oplossing voor de HSL-problematiek te verlenen en daarover in overleg te treden om de mogelijkheden te bespreken en nader uit te werken. Hierop is gereageerd dat het, gelet op de afspraken die met uw Kamer zijn gemaakt en het feit dat NS en NMBS in de gelegenheid zijn gesteld om met een geconcretiseerd voorstel te komen, op dat moment niet aan de orde was om met andere aanbieders van spoorvervoer te spreken over een alternatief vervoersaanbod op de hogesnelheidslijn en dat er om die reden niet op de uitnodiging van Arriva ingegaan kon worden.

5.

Is inmiddels contact gezocht met Arriva - Deutsche Bahn over het door hen ingediende alternatief? Zo nee, waarom niet? Is (of wordt) daarbij het scenario met en een scenario zonder medeneming van een deel van het hoofdrailnet, waarbij mogelijk andere aspecten een rol kunnen gaan spelen om het aanbod van Arriva alsnog gestand te doen, besproken?

Er is geen contact gezocht met Arriva/Deutsche Bahn over het door hen ingediende alternatief. Op 17 oktober 2013 is het voorstel van Arriva/Deutsche Bahn ontvangen. Deze brief is beantwoord in lijn met het hiervoor geschetste.

6.

Is er, gezien het feit dat het aanbieden van internationaal vervoer per trein is vrijgegeven, nog capaciteit op de HSL, naast de voorstellen die de NS heeft ingediend?

Ja, naast het voorstel van NS en NMBS is er nog capaciteit beschikbaar op de HSL-Zuid. De mogelijkheid om die capaciteit te gebruiken is ook afhankelijk van de capaciteit op de stations en toe- en afleidende baanvakken en de geluidproductie.

7.

Op welke manier wordt de capaciteit op het spoor toebedeeld? Welke prioriteitsvolgorde zit hier in?

ProRail verdeelt de capaciteit op het spoor binnen de daarvoor geldende regelgeving en onder toezicht van het bestuur van de Autoriteit Consument en Markt (ACM). Anderhalf jaar voordat de dienstregeling van

kracht wordt, start het zogenaamde ontwerpproces ervan met de opgave van specificaties door deelnemende partijen. Deelname aan dit ontwerpproces is vrijwillig en heeft tot doel de dienstregelingspecificaties uit te werken en waar mogelijk afstemming te vinden tussen de verschillende capaciteitsvragen op de beschikbare infrastructuurcapaciteit. De resultaten worden vastgelegd in een zogenaamd BasisUurPatroon (BUP). In het proces wordt duidelijk waar betrokken partijen onder regie van ProRail wel of geen afstemming kunnen vinden. Geen overeenstemming in het BUP geeft aan dat er in het formele proces van capaciteitsverdeling conflicterende aanvragen te verwachten zijn. Coördinatie tijdens de formele capaciteitsverdeling betreft het zoeken naar mogelijkheden voor inschikken, uitbuigen van tijdliggingen en anderszins optimaliseren, waardoor aanvragen die in eerste aanleg strijdig zijn, toch kunnen worden gehonoreerd. Hierdoor kan de capaciteit in de vorm van bilaterale overeenkomsten tussen gerechtigden en de beheerder worden verdeeld. Als de coördinatie niet slaagt dan past de beheerder de prioritering toe die opgenomen is in het Besluit capaciteitsverdeling hoofdspoorweginfrastructuur. Daarvoor wordt eerst een minimale bedieningsfrequentie toegewezen voor de spitsperiodes voor personenvervoer tussen de grote stations, voor personenvervoer tussen de overige stations, voor hogesnelheidstreinen en voor goederenvervoer (artikel 8). Hierbij wordt voor de verdeling van het personenvervoer dat niet over het hogesnelheidsnet rijdt, de prioritering als volgt toegepast (artikel 10):

- a. Stadsgewestelijk openbaar vervoer;²
- b. Internationaal openbaar vervoer, niet zijnde hogesnelheidspersonenvervoer, met uitzondering van vervoer per nachttrein;
- c. Conventioneel goederenvervoer;
- d. Nationaal openbaar vervoer;
- e. Zwaar goederenvervoer;
- f. Snel goederenvervoer;
- g. Streekgewestelijk openbaar vervoer;
- h. Hogesnelheidspersonenvervoer;
- i. Besloten personenvervoer.

8.

Als Arriva - Deutsche Bahn de HSL wil gaan rijden, is hiervoor dan capaciteit beschikbaar?

Zie de beantwoording van vraag 6.

9.

Indien het voorstel van Arriva / Deutsche Bahn serieus overwogen wordt, op welke termijn kan het dan bekeken worden?

Zie de beantwoording van vraag 2.

10.

Klopt het dat voor de plannen van Arriva / Deutsche Bahn om te rijden op de HSL de concessie niet opnieuw hoeft te worden aanbesteed, maar dat dit vrij is?

Arriva/Deutsche Bahn kan zonder concessie gaan rijden, daar waar het gaat om internationale treindiensten. Het internationaal passagiersvervoer per trein over de HSL-Zuid, is geliberaliseerd. Zie verder de beantwoording van vraag 1.

11.

² Stadsgewestelijk openbaar vervoer betreft het binnenlands personenvervoer per trein op de druk bereden baanvakken in de brede Randstad.

Welke juridische risico's bestaan er wanneer serieus over het voorstel van Arriva / Deutsche Bahn na wordt gedacht?

Zoals in de beantwoording van vraag 2 is toegelicht, is het alleen mogelijk om op het voorstel van Arriva/Deutsche Bahn in te gaan in het kader van een nieuwe aanbesteding van het vervoer over de HSL-Zuid. Deze lijn is vóór het zomerreces met uw Kamer besproken. Toen is besloten niet over te gaan tot een marktconsultatie. Een meerderheid van de Kamer heeft deze lijn gesteund.

Wanneer er overleg zou worden gevoerd met andere vervoerders over alternatieve voorstellen zou het risico op claims niet verder verkleind worden, maar eerder vergroot worden. Deze vervoerders zouden dan wellicht aanvoeren dat de verwachting is gewekt dat zij kans hebben een concessie te verwerven. Andere, niet geconsulteerde vervoerders zouden dan mogelijk kunnen verwijten dat partijen ongelijk worden behandeld. Mede om deze redenen kan er niet op het voorstel van Arriva/Deutsche Bahn worden ingegaan.

12.

Hoe kan het dat Arriva / Deutsche Bahn al in 2016 met HSL-materieel kan rijden en hoe kan het dat de NS dit niet kan of wil?

Zoals in de beantwoording van vraag 2 is toegelicht, zou het alleen mogelijk zijn om op het voorstel van Arriva/Deutsche Bahn in te gaan in het kader van een nieuwe aanbesteding van het vervoer over de HSL-Zuid. Omdat hier op dit moment geen sprake van is, kan er het niet op het voorstel van Arriva/Deutsche Bahn worden ingegaan.

NS en NMBS hebben het maximale gedaan om alternatief materieel te vinden. Zij hebben er uiteindelijk voor gekozen om geen nieuw HSL-materieel aan te schaffen. In plaats daarvan hebben zij voor de internationale hogesnelheidsverbindingen gekozen om samen te werken met Thalys en Eurostar. Voor de binnenlandse verbindingen over de HSL heeft NS gekozen om te rijden met nieuw sneller intercitematerieel. Dit materieel stroomt in vanaf 2021. Tot die tijd rijdt NS met Traxx/Prio-materieel, van hetzelfde type dat nu reeds rijdt. Deze keuze heeft NS gebaseerd op een brede bedrijfseconomische afweging, waarin ook de mogelijkheden voor het aantrekken van nieuw materieel zijn meegenomen. Bij mijn brief van 27 september 2013³ is de studie van NS naar alternatief materieel vertrouwelijk aan uw Kamer ter beschikking gesteld.

13.

Is er een objectieve vergelijking gemaakt van de verschillen voor de staatskas tussen het alternatieve voorstel van de NS en NMBS enerzijds en het voorstel van Arriva - Deutsche Bahn anderzijds? Zo nee, is de bereidheid er om dat alsnog te doen en kan die vergelijking voor 4 november aanstaande aan de Kamer worden aangeboden? Als die vergelijking nog niet is gemaakt, is de bereidheid er om dat alsnog te doen met inschakeling van een onafhankelijke onderzoeker, bijvoorbeeld de Algemene Rekenkamer, en de uitkomst van die analyse voor het debat van 4 november aan de Kamer toe te sturen?

Zoals in de beantwoording van vraag 2 is toegelicht, zou het alleen mogelijk zijn om op het voorstel van Arriva/Deutsche Bahn in te gaan in het kader van een nieuwe aanbesteding van het vervoer over de HSL-Zuid. Omdat hier op dit moment geen sprake van is, kan er het niet op het voorstel van Arriva/Deutsche Bahn worden ingegaan.

³ Kamerstuk 22 026, nr. 430.

14.

Is de conclusie juist dat het voorstel van Arriva - Deutsche Bahn tenminste zichtbaar maakt dat er meer mogelijk is voor de reiziger, dan tot nu toe door de NS en NMBS is aangeboden?

Zoals in de beantwoording van vraag 2 is toegelicht, zou het alleen mogelijk zijn om op het voorstel van Arriva/Deutsche Bahn in te gaan in het kader van een nieuwe aanbesteding van het vervoer over de HSL-Zuid. Omdat hier op dit moment geen sprake van is, kan er het niet op het voorstel van Arriva/Deutsche Bahn worden ingegaan.

15.

Stelt de NS (evenals Arriva) om de HSL exploitabel te maken de voorwaarde van een koppeling met het hoofdrailnet?

In november 2011 zijn afspraken gemaakt met NS ter voorkoming van het faillissement van HSA. Hierbij is gezocht naar de beste oplossing voor de reiziger en de belastingbetaler. Gegeven de mogelijkheden is als oplossing gekozen om per 2015 de nieuwe vervoerconcessie voor het geïntegreerde hoofdrailnet, inclusief HSL-Zuid treindiensten, onderhands te gunnen aan NS. Dit is tevens onderdeel van het Regeerakkoord.

16.

Wat is de procedure als andere partijen dan de NS op HSL willen rijden? Is dat mogelijk? Zo ja, welke procedures zouden dan leidend zijn?

Zie de beantwoording van vraag 7.

17.

- a. *Is de door de NS tijdens het rondetafelgesprek Vervoer HSL-Zuid/ Alternatief Fyra d.d. 17-10-2013 genoemde garantie van betaling van € 101 mln. per jaar gebaseerd op de kosten en baten van alleen de lijn Amsterdam-Brussel of is hier ook het hoofdrailnet bij betrokken?*
- b. *In het geval dat het hoofdrailnet hier ook bij is betrokken, kunt u aangeven in welke mate dat het geval is en welke bedragen worden aangevuld, vanuit welke andere activiteiten?*

Het bedrag waar u aan refereert van € 101 miljoen per jaar (prijspeil 2010), heeft betrekking op de gemiddelde jaarlijkse gebruiksvergoeding voor het uitvoeren van treindiensten over de HSL. Voor het personenvervoer over het conventionele deel van het hoofdrailnet betaalt NS een concessievergoeding van € 80 mln per jaar (nominaal).

18.

Wat gaat het Fyradossier de belastingbetaler nog kosten? Kunt u een detailoverzicht verstrekken van de kosten en claims die mogelijk nog verwacht kunnen worden, met inbegrip van die kosten waarvan het ontstaan nog niet zeker is? Kunt u daarbij ook aangeven hoe waarschijnlijk het is dat die kosten zich gaan voordoen?

NS en NMBS hebben zich gecommitteerd aan hun voorstel. Desalniettemin blijft de implementatie van het voorstel van NS en NMBS een complexe operatie en vereist de uitvoering van het voorstel de medewerking van andere betrokken partijen. Er kan niet vooruit worden gelopen op eventuele extra kosten, afschrijvingen en claims. Zoals u weet lopen er juridische procedures tussen AnsaldoBreda en de vervoerders.

19.

- a. *Is het potentiële risico dat de treinen van AnsaldoBreda afgenomen moeten worden en daarna afgeschreven moeten worden, meegenomen in de cijfers die u heeft gepresenteerd?*

Nee. NS heeft wel een voorziening opgenomen met het oog op de juridische afwikkeling van het V250-materieel met AnsaldoBreda. Deze voorziening bedraagt € 125 miljoen (prijspeil 2013). Dit heeft NS gecommuniceerd in haar halfjaarbericht.⁴

19.

- b. *Zo nee, waar moet rekening mee gehouden worden in het slechtste scenario en welk bedrag is hiermee gemoeid?*

Er zijn tal van onzekerheden, waaronder de lopende juridische procedures over de afwikkeling van het Fyra V250-materieel. Hier kan niet op worden vooruitgelopen.

20.

Bent u bekend met het artikel in de Telegraaf «Alternatief voor Fyra leidt tot megaverlies; Miljoenschade voor NS en schatkist» van 14 oktober? Klopt het dat de schade in het Fyra dossier tot nu toe in elk geval € 443 mln. bedraagt, buiten de eerder kwijtgescholden concessievergoedingen en de matiging die daarin plaats vond? Gaat de Staat dit geld terughalen bij de NS en zo ja, hoe? Zo nee, welke maatregelen gaat u treffen binnen de NS om verdere schade te voorkomen? Is een deel van de schade te beperken door meer efficiëntie in de bedrijfsvoering van de NS te realiseren?

Het artikel is bekend. Zoals in de brief van 27 september 2013 gemeld, leiden het uitvallen van de Fyra V250 en de ingroeiperiode van het voorstel van NS en NMBS tot een vermindering aan maatschappelijk vermogen bij NS ter hoogte van € 340 miljoen (lopend prijspeil) in de periode van 2013 tot en met 2024 (Kamerstuk 22 026, nr. 430).

Het effect op de Rijksbegroting bedraagt € 222 miljoen (lopend prijspeil), zijnde € 119 miljoen (lopend prijspeil) aan verminderde inkomsten uit dividend (die wordt ingepast op het Infrastructuurfonds) en € 103 miljoen (lopend prijspeil) uit de inzet van een reeds gereserveerd bedrag op de lenM-begroting. De Minister van Financiën en de Staatssecretaris van lenM zullen met NS spreken over concrete maatregelen ter verbetering van de efficiency en doelmatigheid met als doel de vermogensverliezen verder te mitigeren. Het in de Telegraaf genoemde bedrag van € 443 miljoen is een optelling van eerdergenoemde € 340 miljoen en € 103 miljoen.

21.

Hoeveel langer duurt het nu voordat de investeringen van de aanleg van de HSL-Zuid zich hebben terugverdiend?

Op basis van de afspraken in november 2011 staat NS garant voor HSA en zijn de concessievergoedingen, die NS aan het Ministerie van lenM betaalt, vastgelegd. Dit blijft met dit alternatieve voorstel gehandhaafd.

22.

Hoeveel schade loopt de Staat in totaal nu op door het uitvallen van de Fyra, het afwenden van het faillissement van de HSA en de herhaaldelijke bijstellingen van de concessie-vergoedingen? Kunt u hierbij ook de

⁴ <http://www.ns.nl/over-ns/nieuwscentrum/persberichten/2013/08/moeilijk-half-jaar-resultaat-onder-druk-betere-klantoordelen.html>

verdere vermindering van het geprognosticeerde dividend betrekken? Hoeveel hiervan wordt belegd bij het Ministerie van Financiën en hoeveel bij het Ministerie van I&M en het Infrastructuurfonds?

Uw Kamer is per brief van 18 november 2011⁵ geïnformeerd over het afwenden van het faillissement van HSA. Het netto effect hiervan op de Rijksbegroting bedraagt € 600 miljoen (prijspeil 2010). Dit betreft € 400 miljoen (prijspeil 2010) aan inpassing op het Infrastructuurfonds en € 200 mln (prijspeil 2010) op de Aanvullende Post Algemeen. Het effect van de Fyra-problematiek op de Rijksbegroting bedraagt € 222 miljoen (lopend prijsspeil), zijnde € 119 miljoen (lopend prijsspeil) aan verminderde inkomsten uit dividend (die wordt ingepast op het Infrastructuurfonds) en € 103 miljoen (lopend prijsspeil) uit de inzet van een reeds gereserveerd bedrag op de lenM-begroting.⁶

23.

Zijn de € 119 mln. incidentele kosten voor het Infrastructuurfonds, of staan er voor volgende jaren meer uitgaven gepland?

Het in de brief van 27 september 2013 genoemde bedrag van € 119 miljoen (lopend prijsspeil) betreft een eenmalige kostenpost.

24.

Waarom is er voor gekozen de dividendderving van € 119 mln. te compenseren uit het Infrastructuurfonds?

De € 119 miljoen dividendderving (lopend prijsspeil) wordt gecompenseerd op het Infrastructuurfonds, zodat dit niet ten laste komt van het EMU-saldo.

25.

Op welke wijze wordt de verlaging van de uitgaven in het Infrastructuurfonds verwerkt? Welke verdeelsleutel over de posten wordt hierbij gehanteerd?

Over de wijze waarop de verlaging van de uitgaven wordt verwerkt, vindt nog overleg plaats. Daarbij zal een gedegen afweging worden gemaakt tussen de verschillende posten op basis van de analyse die thans plaatsvindt in het kader van de Lange Termijn Spooragenda. Uw Kamer wordt hierover bij Voorjaarsnota 2014 geïnformeerd.

26.

Wat zijn de laatste tien jaar de NS-dividendinkomsten geweest en waar zijn deze inkomsten naar toe gegaan? Zijn deze ook één op één verrekend met het Infrastructuurfonds?

(mln EUR)	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
netto winst	81	32	221	197	337	281	117	149	211	264
dividend	28	11	77	69	118	98	41	52	74	92
super-dividend							1.400	155		
totaal dividend	28	11	77	69	118	98	1.441	207	74	92

⁵ Kamerstuk 22 026, nr. 343.

⁶ Vanwege de verschillen in prijsspeil kunnen de genoemde bedragen inzake de afwijking van het faillissement enerzijds (prijsspeil 2010) en de oplossing van de Fyra-problematiek anderzijds (lopend prijsspeil oftewel nominaal prijsspeil) niet één op één bij elkaar worden opgeteld.

De dividendopbrengsten vallen toe aan de algemene middelen. Daarnaast is het uitgekeerde superdividend grotendeels binnen de spoorsector terecht gekomen.⁷

27.

Wat was het resultaat van de NS afgelopen tien jaar en waar is dit geld naar toe gegaan?

Zie de beantwoording van vraag 26.

28.

Wat is de aard van de afspraken die worden gemaakt over de verlaagde vermogensopbouw van de NS? Zou dit kunnen betekenen dat de Staat nogmaals moet bijspringen, of dat de treinkaartjes duurder worden? Welke kaders worden hierbij gehanteerd?

De essentie van de staatsdeelneming is dat de onderneming een vennootschap is die financieel zelfstandig opereert. De winst van de onderneming staat ter beschikking van de aandeelhouder(s) en wordt ten dele toegevoegd aan het eigen vermogen van de onderneming ter versterking van de vermogenspositie en ter (mede) financiering van toekomstige investeringen. Het gehanteerde beleidskader is de onlangs aan de Kamer verstuurd nieuwe Nota Deelnemingenbeleid Rijksoverheid 2013⁸ (en daarvoor de Nota Deelnemingenbeleid uit 2007); één en ander uiteraard binnen de relevante wettelijke kaders (dat is vooral het vennootschapsrecht). Wat de kapitaalpositie van NS betreft, is er op dit moment geen aanleiding te verwachten dat de Staat in NS een kapitaalinjectie zou moeten doen.

De treinkaartjes worden hierdoor niet duurder. In de huidige en nieuwe geïntegreerde vervoerconcessie gelden strikte kaders voor de tariefruimte voor NS. Die ruimte wordt niet uitgebreid.

29.

Is het realistisch te verwachten de vermogensverliezen kunnen worden gemitigeerd door verbetering van de efficiency en doelmatigheid, als de efficiencykorting van het kabinet Rutte I al leidt tot duurdere treinkaartjes?

Zoals gemeld in de brief van 27 september 2013 zal het gesprek met NS worden aangegaan over concrete maatregelen ter verbetering van de efficiency en doelmatigheid met als doel de vermogensverliezen verder te mitigeren. De verwerking van de budgettaire afspraken zal plaatsvinden bij Voorjaarsnota 2014 en dan zal uiteraard uw Kamer daarover geïnformeerd worden.

30.

Hoe gaat u om met de geluidsnormen in relatie tot de nieuwe dienstregeling?

De wettelijke kaders voor geluid en de kaders in het Tracébesluit veranderen niet als gevolg van de voorgestelde dienstregeling.

31.

Klopt het dat Eurostar en Thalys zijn uitgezonderd voor enkele wettelijke bepalingen met betrekking tot trillings- en geluidsoverlast? Zo ja, welke zijn dit?

⁷ Kamerstuk 28 165, nr. 105, d.d. 2009–2010.

⁸ Kamerstuk 28 165, nr. 165.

Er zijn geen ontheffingen verleend aan de Eurostar en Thalys ten aanzien van deze wettelijke eisen.

De Staat heeft bij de vervoersaanbesteding in 2000 extra contractuele eisen gesteld ten aanzien van geluidsemisatie die verder gaan dan de wettelijke bepalingen. Deze extra contractuele eisen gelden echter niet voor Thalys-materieel, dat ten tijde van de aanleg van de infrastructuur reeds bestond en dat altijd al bestemd was om over de HSL-Zuid te gaan rijden. De wettelijke bepalingen bleven uiteraard voor het Thalys-materieel van toepassing.

Omdat de Eurostar slechts twee keer per dag zal rijden en daardoor het hanteren van de strengere contractuele eis voor Eurostar een verwaarloosbare invloed heeft op de totale geluidsbelasting, is er voor gekozen hiervoor dezelfde lijn te volgen. Deze Eurostar treinen dienen uiteraard wel te voldoen aan de wettelijke eisen ten aanzien van geluidsemisatie, zoals ook vastgelegd in Europese regelgeving.

32.

Welke gevolgen heeft het gekozen alternatief voor de geluidsproductie en trilling- en geluidsoverlast langs de trajecten?

Er is onderzoek gedaan naar de geluidsproductie van het voorstel van NS en NMBS. Er is voor de eindsituatie (Thalys + IC200 + Eurostar) en de situatie op de middellange termijn (Thalys + HST-Prio + Eurostar) onderzoek gedaan naar zowel de wettelijke kaders (geluidproductieplafonds conform de wet SWUNG) als de grenswaarden uit het Tracébesluit. Dit onderzoek is als bijlage bij de brief van 16 oktober 2013⁹ aan uw Kamer verstuurd.

De conclusie van deze berekeningen luidt dat de voorgestelde dienstregeling zal passen binnen de wettelijke kaders (zijnde de geluidproductieplafonds). Dit betekent dat de normen niet worden overschreden. Een nadere toelichting over deze conclusie is opgenomen in de brief van 16 oktober 2013.¹⁰ Daarin staat ook vermeld hoe hier verder mee wordt omgegaan.

Ten aanzien van het onderwerp trillingen is uw Kamer per brief op 25 april 2013¹¹ reeds gemeld, dat op basis van metingen die verricht zijn, de trillingsniveaus voldoen aan de Stichting Bouwresearch richtlijn (SBR-richtlijn). In het voorstel van NS en NMBS zitten ook de maatgevende Thalys-treinen. Er wordt niet verwacht dat het voorstel van NS en NMBS tot een andere conclusie zal leiden.

33.

Wie draait er op voor eventuele extra investeringen om geluidsoverlast tegen te gaan?

Zolang vervoerders binnen de voor hen geldende geluidsnormen blijven, ligt het voor de hand dat eventuele extra investeringen voor rekening komen van de lenM-begroting. Voorwaarde is dat investeringen doelmatig zijn.

34.

- a. *Wat is de reden om vliegveld Zaventem op te nemen in de dienstregeling?*
- b. *Hoeveel extra tijd kost deze stop?*

⁹ Kamerstuk 22 026 nr. 434.

¹⁰ Kamerstuk 22 026 nr. 434.

¹¹ Kamerstuk 22 026 nr. 399.

- c. *Is het ook nog een optie om Zaventem niet meer op te nemen in de voorstellen?*

NS en NMBS hebben gemeld dat de luchthaven Zaventem is opgenomen als stop van de Beneluxplus trein, omdat blijkt dat dit een wens is van de treinreizigers. Volgens Infrabel (de Belgische infrastructuurbeheerder) leidt rijden via de luchthaven Zaventem tot een extra rijtijd van negen minuten. NS en NMBS geven aan dat het niet wenselijk is om de luchthaven Zaventem te laten vervallen, omdat dit een wens van de (Nederlandse en Belgische) treinreizigers betreft. NS en NMBS zoeken naar een logistieke inpassing waarbij de meerwaarde van het aandoen van de luchthaven Zaventem wordt gerealiseerd tegen een zo beperkt mogelijke extra rijtijd.

35.

Hoeveel tijd zou het besparen als Breda niet bij elke directe Beneluxverbinding wordt aangedaan?

NS heeft gemeld dat de totale rijtijd van de Beneluxtrein met circa drie minuten toeneemt op het moment dat deze trein niet meer volledig over het conventionele spoor rijdt, maar deels via de HSL-Zuid en via Breda.

36.

Bestaat de mogelijkheid om de nieuwe Intercity (IC) treinen nog sneller te laten rijden dan 200 km/u?

NS heeft gemeld dat het mogelijk is in de studiefase nader onderzoek te doen inzake maximumsnelheden. Hierbij is van belang dat het gaat om een omvangrijke bestelling van circa 300 treinstellen, die gedurende 30 jaar zullen worden ingezet op het gehele hoofdrailnet en waarvan een deelserie ingezet wordt op de HSL-Zuid. NS heeft op dit moment 200 km per uur als minimum eis gesteld voor de snelheid van deze nieuwe op de HSL-Zuid in te zetten intercitytreinen. Zo wordt het grootste deel van de potentiële rijtijdwinst met dit materieel behaald op het binnenlands deel van de HSL-Zuid en is er sprake van grote technische uniformiteit tussen binnenlandse en HSL-materieel.

37.

a. *Kan het leveren van snellere treinen niet sneller dan in 2021?*

Het gaat om een omvangrijke bestelling van circa 300 treinstellen, die gedurende 30 jaar zullen worden ingezet op het gehele hoofdrailnet en de HSL-Zuid. Hiertoe moet het materieel aan een groot aantal specificaties voldoen. Er is geen bestaand materieelconcept bij leveranciers beschikbaar dat hier op korte termijn aan voldoet (de treinen moeten, zoals eerder met het Ministerie van IenM afgesproken bijvoorbeeld zelfstandig toegankelijk zijn voor mindervaliden; ook dient het materieel te voldoen aan alle Nederlandse geluidseisen). De bestelling voor nieuw intercitymaterieel is door NS, ten opzichte van haar eerdere planning, twee jaar naar voren gehaald. Het traject dat NS hierbij voorstelt, is gebruikelijk bij de aanschaf van dergelijk nieuw en breed inzetbaar intercitymaterieel op het Nederlandse spoor. Voor het nieuwe intercitymaterieel is volgens NS de kortst mogelijke planning dit materieel binnen 7 jaar commercieel in te zetten.

Het traject om te komen tot een commerciële introductie behelst naast de daadwerkelijke productie ook een aantal andere fases die de doorlooptijd in grote mate bepalen. Dit zijn onder andere het specificeren, aanbesteden conform Europese richtlijnen, ontwerpen, toegelaten worden, testen en commercieel inregelen van de trein. Het aanbesteden conform de

Europese richtlijnen kent wettelijke termijnen, die het onmogelijk maken de doorlooptijd sterk terug te dringen.

37.

- b. *Vindt volgens de voorstellen van de Nederlandse Spoorwegen (NS) de levering van de IC200 treinen in 2021 plaats of rijden de treinen daadwerkelijk de dienstregeling in dat jaar?*

In het voorstel van NS is opgenomen dat het zogeheten IC200 materieel per 2021 in de dienstregeling instroomt.

38.

- a. *Hoe beoordeelt u het onderzoek van de Europese Commissie naar staatssteun aan de NS?*
- b. *Nemen de risico's op een veroordeling door de Europese Commissie en eventuele claims van concurrenten af, als u nu alsnog in overleg treedt met concurrerende vervoerders en leveranciers van treinstellen?*
- c. *Zo ja, bent u bereid deze overleggen alsnog te voeren?*

De Europese Commissie onderzoekt de gemaakte afspraken met NS over HSA van november 2011. Hierbij is het kabinet om een reactie gevraagd en is een aantal documenten opgevraagd. Het kabinet heeft de kwesties toegelicht en de verzochte documenten en gegevens verschaft. Daarbij is een samenvatting van de achtergronden en feiten gegeven en uiteengezet waarom de voorgestelde oplossing met ingang van 1 januari 2015 te komen tot integratie van de HRN- en HSA concessie voldoet aan de eisen die het Europese recht stelt aan onderhands gegunde openbare dienstencontracten. Op basis van de marktconformiteitstoetsen door Oxera is het kabinet van mening dat de in 2011 gemaakte afspraken¹² en het actuele voorstel¹³ van NS en NMBS niet tot staatssteun leiden. Er kan niet vooruit worden gelopen op de beoordeling door de Europese Commissie.

Zoals in de beantwoording van vraag 2 en 11 is toegelicht, is het alleen mogelijk om met andere vervoerders over alternatieven te spreken in het kader van een nieuwe aanbesteding van het vervoer over de HSL-Zuid. Omdat hier op dit moment geen sprake van is, wordt er geen overleg gevoerd met concurrerende vervoerders en leveranciers van treinstellen.

39.

Is het, nu de Benelux-trein is ingepland op conventioneel spoor, mogelijk deze deels over HSL-spoor te laten rijden? Welke tijdswinst zou dit opleveren?

In het voorstel van NS en NMBS is voorzien dat de Beneluxplus trein met ingang van december 2016 tussen Rotterdam en Antwerpen over de HSL-Zuid zal rijden. De Beneluxplus trein stopt vanaf dat moment ook in Breda. De rijtijd van de Beneluxplus trein over een stuk van de HSL-Zuid met een stop in Breda is volgens NS in totaal drie minuten langer dan de totale rijtijd over conventioneel spoor.

40.

Klopt het dat de rit tijd voor de Beneluxtrein korter zou kunnen zijn bij een lagere frequentie (twaalf keer per dag)? Is het een optie om twaalf keer snel te rijden en vier keer iets langzamer?

¹² Kamerstuk 22 026 nr. 355.

¹³ Kamerstuk 22 026 nr. 430.

Hierover is gesproken met NMBS en NS. De conclusie is dat rijden met een lagere frequentie, bijvoorbeeld 12 keer per dag in plaats van 16, niet leidt tot een verkorte rijtijd van de Beneluxtrein.

In beginsel rijdt een trein ieder uur volgens een herhaald patroon en daardoor zal de Beneluxtrein, ongeacht het tijdstip van de dag of het aantal treinen per dag, steeds dezelfde rijtijd hebben. Wanneer, bij wijze van uitzondering, gekozen wordt om de Beneluxtrein niet ieder uur volgens hetzelfde patroon te laten rijden (bijvoorbeeld twaalf snelle en vier langzamere treinen op een dag), door bijvoorbeeld tijdens de daluren op een andere tijd te vertrekken, is het wellicht mogelijk een ander rijpad of een andere route te kiezen. De rijtijden kunnen dan verschillen. NS en NMBS zijn in overleg om te bezien of dit mogelijk is. Ik zal uw Kamer hier nader over informeren.

41.

In hoeverre is het mogelijk dat de doorlooptijd voor het bestellen van IC's geen acht jaar, maar vijf jaar duurt? In hoeverre is het mogelijk de nieuwe dienstregeling te vervroegen?

Volgens NS is het niet mogelijk om de doorlooptijd van de bestelling van het nieuwe intercitymaterieel naar vijf jaar te versnellen. Conform de planning van NS stromen per 2021 de nieuwe intercity's in de dienstregeling van de HSL-Zuid. Het is volgens NS niet mogelijk om de nieuwe intercity's eerder op te nemen in de dienstregeling van de HSL-Zuid (zie ook de beantwoording van vraag 37a).

42.

Is het mogelijk de nieuwe treinen van de NS gefaseerd, en daarmee deels eerder, op te nemen in de dienstregeling? Zo nee, waarom niet?

NS is in haar voorstel al uitgegaan van een gefaseerde instroom van de nieuwe intercity's. Hierbij heeft NS haar planning reeds twee jaar naar voren gehaald. Het is volgens NS niet mogelijk om de nieuwe intercity's eerder op te nemen in de dienstregeling van de HSL-Zuid (zie ook de beantwoording van vraag 37a).

43.

Kunt u verzekeren dat de Beneluxtrein na evaluatie niet opnieuw wordt opgeheven?

Nadat de Beneluxtrein een frequentie heeft bereikt van 16 treinen per richting per dag, brengt NS elke twee jaar een verslag uit van de gerealiseerde reizigersaantallen op de grens in die treindienst. Naar aanleiding van dat verslag zal er gezamenlijk met NS worden bezien in hoeverre deze trein in de behoefte van de reiziger voorziet. De frequentie van 16 zal worden voorgeschreven in de nieuwe geïntegreerde vervoerconcessie vanaf 2015, zodat voor verlaging van de frequentie instemming van het Ministerie van IenM nodig zal zijn en dit aan de Tweede Kamer zal worden voorgelegd.

44.

Kunt u aangeven wat de tijdswinst zou zijn bij materieel dat 200 km, 220 km, 250 km en 300 km/uur zou kunnen rijden?

NS heeft de rijtijden hiertoe vergeleken met het rijden over conventioneel spoor met een snelheid van 140 km per uur. NS heeft gemeld dat op het traject Schiphol-Rotterdam de rijtijdswinst van rijden met materieel met een maximumsnelheid van 200 km per uur, 220 km per uur, 250 km per uur en 300 km per uur, respectievelijk, 25, 26, 27 en 28 minuten is.

Voor het traject Rotterdam–Breda is de rijtijdwinst van rijden met materieel met een maximumsnelheid van 200 km per uur, 220 km per uur, 250 km per uur en 300 km per uur, respectievelijk, 9, 10, 12 en 12 minuten.

45.

Is er onafhankelijk onderzoek gedaan naar de wensen van de reiziger? Of heeft alleen de NS dit onderzoek uitgevoerd?

De Ministeries van IenM en Financiën hebben geen onafhankelijk onderzoek gedaan naar de wensen van de reiziger. Om de actuele reizigerswensen te inventariseren heeft het Ministerie van IenM, vanaf het moment van het uit dienst nemen van het V250-materieel, overleg gevoerd met consumentenorganisaties in het Landelijk Overleg Consumentenbelangen Openbaar Vervoer. Deze consumentenorganisaties behartigen de belangen van de treinreizigers. De wensen die geuit zijn door de consumentenorganisaties zijn meegenomen in de beoordeling van het voorstel van NS en NMBS, als ook de wensen van de diverse betrokken regionale en lokale overheden. Zie ook de beantwoording van vraag 35 waarin ingegaan wordt op het onderzoek van NS naar de wensen van de reiziger.

46.

Is overwogen om Roosendaal–Antwerpen met een IC te gaan rijden? Zo nee, waarom niet?

Nee. Daarnaast komt de bestaande NMBS intercityverbinding Antwerpen–Essen niet in aanmerking voor doortrekking naar Roosendaal. NS, NMBS en ProRail hebben gemeld dat er een aantal technische beperkingen zijn. Belangrijker is dat deze NMBS treindienst alleen gedurende de weekdagen rijdt, dat deze trein voornamelijk de markt in België bedient en dat robuustheid van deze treindienst onder druk komt te staan bij doortrekking. Uw Kamer is hierover in 2010 geïnformeerd.¹⁴

47.

Wat is de invloed van de voorliggende plannen op het bedieningsniveau van Dordrecht als intercitystation?

Na 2017 rijden er vier intercity's per uur van Dordrecht naar Rotterdam, Den Haag en Leiden en rijden er twee intercity's per uur richting Zeeland en Rotterdam. De verbinding met Brabant wordt behouden met Sprinters, te weten twee per uur naar Breda en twee per uur naar Roosendaal. Het voorstel van NS om de intercityverbinding tussen Den Haag en Eindhoven te verleggen naar de HSL-Zuid tussen Rotterdam en Breda is overeenkomstig de uitwerking in het kader van Programma Hoofdfrequent Spoor (PHS). In reactie op de eerdere uitwerking hebben de betrokken regionale en lokale overheden de medewerking van het Ministerie van IenM, NS en ProRail gekregen. In een nader onderzoek hebben zij gezien of – aansluitend op PHS – uitbreiding van de dienstregeling met een intercityverbinding tussen Breda en Dordrecht mogelijk is binnen de in PHS voorziene infrastructuur (zonder extra investeringen). Het gezamenlijke nadere onderzoek heeft opgeleverd dat dit niet realiseerbaar is zonder extra investeringen (circa € 33 miljoen) in de infrastructuur.

48.

Kunnen de Traxxen sneller rijden/aangepast worden om snelheid te verhogen?

¹⁴ Kamerstuk 32 123 XII, nr. 48.

Het aanpassen van de Traxx-locomotieven en de Prio-rijtuigen is mogelijk, maar NS heeft gemeld dat dit tot vertraging in de ingroei van het aanbod zal leiden.

De Traxx is een locomotief die van origine een maximumsnelheid van 140 km per uur heeft. In de Traxx-locomotieven die NS gaat inzetten, is de maximumsnelheid al verhoogd van 140 tot 160 km per uur. NS heeft gemeld dat verder verhogen naar 220 km per uur circa 18 maanden kost. De Prio-rijtuigen die samen met de Traxx-locomotieven worden ingezet, hebben een maximum snelheid van 160 km per uur. Het ombouwen van de rijtuigen voor 200 km per uur kost naar schatting 24 tot 30 maanden.

49.

Welke rol heeft de NS Financial Services Company (NSFSC) in de nieuwe situatie?

NS heeft gemeld dat NSFSC geen actieve rol heeft in de nieuwe situatie. De bijdrage van NSFSC bij de bestelling van de nieuwe locomotieven en van de nieuwe snelle intercity's is beperkt tot advisering vanuit hun specifieke kennis en ervaring. Overigens staat de structurering van NS en de positie van NSFSC daarbinnen los van de alternatieve oplossingen voor de Fyra.

50.

Deelt u de mening dat het huidige voorstel niet past in de ambitie, die destijds door uw ambtsvoorganger Smit-Kroes is uitgesproken in de Kamerbrief 19 700 nr. 36, uit 1987, over het aanleggen van de HSL, waarin ze aangaf dat ze het volgende zou betreuren: «het laten rijden van doorgaande treinen op het bestaande net met snelheden die slechts weinig hoger kunnen liggen dan die welke thans worden gerealiseerd.»

Nee. In lijn met de uitspraken van de toenmalige Minister van Verkeer en Waterstaat is er specifieke hogesnelheidsinfrastructuur aangelegd, waarover sinds 2009 wordt gereden met snelheden van 300 km per uur. In de betreffende brief wordt ook de rechtstreekse verbinding tussen Rotterdam en de Schiphollijn genoemd, met de daarbij horende mogelijkheden voor rijtijdverkorting. Ook deze ambitie is gerealiseerd met de aanleg van de hogesnelheidslijn.

Met het uitvallen van het Fyra V250-materieel is een zeer onfortuinlijke situatie ontstaan, die voor de reizigers zo snel mogelijk moest worden opgelost. Die oplossing is er nu. Het voorstel van NS en NMBS bevat een mix van verschillende typen verbindingen en treinmaterieel, waarbij met snelheden van 300 km per uur wordt gereden (Thalys en vanaf 2017 Eurostar) en met snelheden van 160 km per uur (en vanaf 2021 200 km per uur of sneller door het nieuwe snelle intercitymaterieel). Het huidige voorstel van NS en NMBS is door het kabinet als een acceptabel alternatief beoordeeld.

51.

Vanaf wanneer is over de nieuwe dienstregeling overlegd met het Landelijk Overleg Consumentenbelangen Openbaar Vervoer (LOCOV) en waarom is dit niet eerder gebeurd?

Medio september 2013 is er overleg met de consumentenorganisaties geweest over het voorstel van NS en NMBS en de bijbehorende dienstregeling voor 2014. Sinds februari dit jaar is er ook (door NS en het Ministerie van IenM) onder meer in themasessies een aantal keer met het LOCOV gesproken over de Fyra problematiek, de dienstregeling op de HSL-Zuid en de aanpak om tot een structurele oplossing voor de reiziger te komen.

52.

Klopt het dat de gemiddelde snelheid van de huidige intercity Amersfoort-Zwolle hoger is dan de gemiddelde snelheid van de huidige binnenlandse HSL Amsterdam-Rotterdam? Kunt u aangeven waarom u het dan toch gerechtvaardigd vindt om voor het traject Schiphol-Rotterdam een toeslag te vragen?

NS heeft gemeld dat de intercity Amersfoort–Zwolle op dit traject van 67 kilometer een gemiddelde snelheid heeft van 111 kilometer per uur. Bij de binnenlandse intercity over de HSL-Zuid van Amsterdam naar Rotterdam moet onderscheid worden gemaakt tussen het traject Amsterdam–Schiphol en het traject Schiphol–Rotterdam. Tussen Amsterdam en Schiphol (afstand 17 kilometer) wordt gebruik gemaakt van het conventionele spoor en is de gemiddelde snelheid 73 kilometer per uur. Tussen Schiphol en Rotterdam (afstand 54 kilometer) is de gemiddelde snelheid 130 kilometer per uur. Op het traject Schiphol–Rotterdam hebben reizigers de keuze tussen een trein over de HSL-Zuid met toeslag en een intercity-trein zonder toeslag.

53.

a. *Kunt u aangeven wat op het ogenblik de reistijd is tussen Zwolle en Nijmegen en wat de prijs is voor deze reis (2e klas voltarief)?*

De rijtijd van een enkele reis van Zwolle naar Nijmegen is op dit moment 1 uur en 25 minuten. Het tarief bedraagt € 15,20 (2e klasse, vol tarief).

53.

b. *Kunt u aangeven wat op het ogenblik de reistijd is tussen Zwolle en Nijmegen als wordt omgereden via Utrecht Centraal en wat de prijs is voor deze reis (2e klas voltarief)?*

Indien wordt omgereden via Utrecht duurt een enkele reis tussen Zwolle en Nijmegen op dit moment 1 uur en 59 minuten. Het tarief hiervoor bedraagt € 26,90 (2e klasse, vol tarief).

53.

c. *Kunt u aangeven wat in 2021 de verwachte reistijd is tussen Schiphol en Rotterdam met de binnenlandse HSL en wat de prijs is voor deze reis uitgaande van de tarieven van 2013 (2e klas voltarief) met maximale benutting van de toeslagruimte van 30%?*

De verwachte rijtijd op het traject Schiphol–Rotterdam is 22 minuten. Het tarief hiervoor bedraagt € 14,50 (2e klasse, vol tarief, 30% toeslag).

53.

d. *Kunt u aangeven wat in 2021 de verwachte reistijd is tussen Schiphol en Rotterdam via de oude route langs Leiden en Den Haag en wat de prijs is voor deze reis, uitgaande van de tarieven van 2013 (2e klas voltarief)?*

De verwachte rijtijd op het traject Schiphol–Rotterdam via Leiden en Den Haag is 51 minuten. Het tarief hiervoor bedraagt € 11,20 (2e klasse, vol tarief).

53.

e. *Deelt u de conclusie dat de reistijdwinst in minuten van de kortere route tussen Zwolle en Nijmegen via Zutphen vergelijkbaar is met de reistijdwinst van de kortere route tussen Schiphol en Rotterdam via de HSL?*

Dit is niet vergelijkbaar. Voor de reis van Zwolle naar Nijmegen betreft de route via Zutphen de reguliere reisroute, met een rijtijd van 1 uur en 29 minuten. Dit is vanzelfsprekend korter dan een route via bijvoorbeeld Utrecht of Amsterdam. Zo'n andere route heeft logischerwijs een langere rijtijd. Dit zijn beide routes over het conventionele spoor. Voor het traject Schiphol–Rotterdam heeft de reiziger de keuze om, naast de route over het conventionele spoor, een ander product te kiezen: reizen via de HSL-Zuid.

53.

- f. *Kunt u op basis van de vergelijking tussen deze reizen toelichten waarom u het gerechtvaardigd vindt dat reizigers tussen Schiphol en Rotterdam straks een toeslag moeten betalen voor de kortere route terwijl reizigers tussen Zwolle en Nijmegen juist bijna het dubbele moeten betalen als ze de langere route via Utrecht gebruiken?*

Bij de aanleg van nieuwe lijnen in het Nederlandse spoorweginet die leiden tot kortere routes is het al decennia de praktijk dat de kortere route niet leidt tot lagere tarieven voor de treinreizigers (Schiphollijn, Zuidtak Amsterdam, Hanzelijn). De winst voor de treinreizigers is een kortere rijtijd bij een gelijkblijvend tarief. Doordat op de hogesnelheidslijn additionele rijtijdwinst wordt geboekt (door de hogere maximum snelheid in vergelijking tot de 140 kilometer per uur op het conventionele net) geldt op de hogesnelheidslijn een toeslag van maximaal 30%. Dit geldt in het voorstel van NS voor het traject Schiphol–Rotterdam waar de reiziger keuze heeft tussen hogesnelheids- en intercityverbindingen. De toeslag is verlaagd tot 20% totdat het nieuwe snelle intercitymaterieel voor de binnenlandse verbindingen over de HSL-Zuid worden ingezet.

54.

Kunt u aangeven waarom u het gerechtvaardigd vindt dat reizigers tussen Rotterdam en Schiphol straks wel 30% toeslag moeten betalen en tussen Rotterdam en Breda niet terwijl het om dezelfde trein gaat, met dezelfde maximum snelheid, met dezelfde stoelen, met dezelfde vervoerder en op basis van dezelfde concessie?

In het voorstel van NS en NMBS krijgen treinreizigers op het traject Schiphol–Rotterdam een keuzemogelijkheid tussen een verbinding over het conventionele spoor (tegen het reguliere binnenlandse tarief) en een verbinding over de hogesnelheidslijn. Met de verbinding over de hogesnelheidslijn wordt een rijtijdwinst geboekt van circa 25 minuten. Op het traject tussen Rotterdam en Breda heeft de reiziger in het eindbeeld niet meer de mogelijkheid om te kiezen voor een trein die over het conventionele spoor rijdt. Daarom geldt op dit traject geen toeslag.

55.

Deelt u de constatering dat het overgrote deel van de reistijdwinst tussen Schiphol en Rotterdam wordt geboekt door de kortere route en in veel mindere mate door de snellere treinen? Zo ja, waarom gaat u dan akkoord met een toeslag voor een kortere route terwijl dit niet is gebeurd bij andere kortere routes die de afgelopen 30 jaar zijn gebouwd zoals de Schiphollijn met de Utrechtboog (kortere route Schiphol-Utrecht en Schiphol-Amersfoort) en de Hanzelijn?

Zie de beantwoording van vraag 53.f.

56.

- a. *Klopt het dat de NS straks geen toeslag mag vragen voor V200 intercity's over de Hanzelijn en over andere delen van het intercitynet?*

Ja, dat klopt. De tariefbepalingen in de vervoerconcessie voor het hoofdrailnet gelden voor het gehele hoofdrailnet, dus ook voor de Hanzelijn en andere delen van het intercitynet.

56.

- b. *Klopt het dat u er daarmee in feite voor kiest dat overal in Nederland reizigers zonder toeslag met hogere snelheden tot 200 km/uur over het spoor mogen reizen, behalve tussen Rotterdam en Schiphol?*

Ja, dat klopt. Dit komt doordat NS in haar voorstel als uitgangspunt hanteert dat de toeslagen verdwijnen op trajecten waar er voor de reiziger geen keuze is tussen de verschillende type treinverbindingen. Dit is niet het geval op het traject Schiphol–Rotterdam. Hier heeft de reiziger de keuze uit hogesnelheids- en intercityverbindingen.

56.

- c. *Vindt u dat eerlijk in aanmerking nemende dat de belastingbetaler reeds heeft betaald voor de HSL-infrastructuur?*

In het voorstel van NS en NMBS is het uitgangspunt dat de reiziger meer keuze moet hebben. Doordat de reiziger met het voorstel de keuze krijgt uit hogesnelheids-, intercity- en stoptreinverbindingen geldt er op de trajecten waar de reiziger kan kiezen tussen een intercity- en een hogesnelheidsverbinding een verhoogd tarief voor de verbinding over de hogesnelheidslijn.

57.

- a. *Kunt u aangeven hoe in de praktijk straks de toeslag werkt bij een plotselinge storing op het HSL traject tussen Rotterdam en Schiphol waarbij reizigers moeten omreizen via Den Haag? Hoe krijgen reizigers met een «toeslagabonnement» dan hun geld terug en hoe krijgen reizigers met een los aangeschafte toeslag hun geld terug?*

Volgens NS blijft het beleid tijdens verstoringen ongewijzigd: De «toeslagabonnementhouders» kunnen via de klantenservice van NS aanspraak maken op een coulanceregeling. Zij ontvangen dan een evenredig deel van de abonnementskosten retour. Reizigers met een losse toeslag kunnen zich melden bij de Trainmanager of bij een servicebalie en ontvangen dan een «toeslag tegoedbon». Met ingang van 15 december 2013 is er een «toeslagzuil» op de vertrekperons beschikbaar waar reizigers een toeslag kunnen kopen en laden op hun OV-chipkaart. Indien de toeslag niet gebruikt wordt door calamiteiten dan kan deze ook ter plekke geannuleerd worden via de toeslagzuil.

57.

- b. *Kunt u aangeven hoe in de praktijk straks de toeslag werkt bij een plotselinge storing op het traject Leiden-Den Haag? Mag er dan tussen Rotterdam en Schiphol zonder toeslag worden omgereden via de HSL of moet er eerst een toeslag worden aangeschaft en moet die later weer teruggeclaimd worden via geld terug bij vertraging?*

Bij een plotselinge verstoring op het net tussen bijvoorbeeld Leiden en Den Haag biedt NS reizigers momenteel de mogelijkheid om zonder toeslag van de binnenlandse treinen over de HSL-Zuid gebruik te maken. Aangezien NS in dergelijke gevallen te maken krijgt met overbelasting van de binnenlandse treinen over de HSL-Zuid zal NS met ingang van 15 december 2013 (wanneer de toeslagzuilen zijn geïmplementeerd) reizigers een keuze bieden. De reiziger kan dan kiezen voor omreizen via bijvoorbeeld Utrecht zonder een toeslag te betalen of met de binnenlandse treinen via de HSL-Zuid reizen met een toeslag. Bij grote calami-

teiten worden de binnenlandse treinen over de HSL-Zuid uiteraard wel toeslagvrij. Voor het reeds gekochte NS-ticket blijft de «geld terug bij vertragsregeling» van toepassing.

57.

c. *Krijgen in de situatie onder vraag b de reizigers die al een toeslag hadden voor het HSL-traject (los of met een toeslagabonnement) ook hun betaalde toeslag terug om zo deze reizigers gelijk te behandelen als de mensen die omgeleid worden via de HSL en bovendien deze reizigers tegemoet te komen voor de vollere treinen op het HSL-traject?*

Ja, indien de binnenlandse treinen over de HSL-Zuid toeslagvrij zijn verklaard, geldt een coulanceregeling voor abonneementhouders en reizigers die een toeslag hebben betaald. Hiervoor hanteert NS het geldende beleid. Zie ook de beantwoording van vraag 57.a.

58.

Deelt u de mening dat de toeslag op het HSL-traject alle voordelen van het «reizen op saldo» van de OV-chipkaart, zoals niet meer in de rij hoeven te staan voor een automaat, weer terugdraait? Zo nee, kunt u dit onderbouwen?

Nee. Per 15 december 2013 wordt de «toeslagzuil» geïmplementeerd. Op de vertrekperons van de binnenlandse verbindingen over de HSL-Zuid kan de reiziger vanaf dat moment met één handeling in enkele seconden een toeslag enkele reis kopen met zijn of haar OV-chipkaart. De reiziger hoeft vanaf dat moment dus niet meer in de rij te staan bij de kaartautomaat.

59.

Kunt u aangeven waarom u de aangenomen motie-Dik-Faber/Van Tongeren (Kamerstuk 22 026, nr. 420), die vraagt de toeslagen tijdens de ingroeiperiode van de HSL te schrappen – o.a. vanwege de lagere frequenties en het rijden met langzamere treinen – niet uitvoert? Wat is de reactie geweest van de NS op deze motie?

In het voorstel van NS is gehandeld in de geest van de motie Dik-Faber/Van Tongeren. In het voorstel van NS en NMBS is het uitgangspunt dat de reiziger meer keuze moet hebben. De reiziger krijgt met het voorstel de keuze uit hogesnelheids-, intercity- en stoptreinverbindingen en dus de mogelijkheid om uit verschillende tarieven te kiezen. Voor de binnenlandse verbindingen over de HSL-Zuid heeft NS de toeslag tussen Rotterdam en Breda geschrapt. Dit komt doordat NS als uitgangspunt hanteert dat de toeslagen verdwijnen op trajecten waar er voor de reiziger geen keuze is tussen de verschillende type treinverbindingen. Dit is niet het geval op het traject Schiphol–Rotterdam. Op dit traject blijft de toeslag gelden. Een toeslag is denkbaar wanneer er sprake is van een snellere verbinding en wanneer er voldoende alternatieven voor de reiziger bestaan. NS hanteert tijdens de ingroeiperiode de verlaagde toeslag van 20% en gaat niet over tot de hogere toeslag van 30%.

60.

Met ingang van welke datum wordt de Fyra-toeslag tussen Rotterdam en Breda geschrapt?

Per 1 januari 2014 wordt de eerstvolgende reguliere aanpassing van de NS-tarieven doorgevoerd. Dan vervalt ook de Fyra-toeslag tussen Rotterdam en Breda.

61.

- a. *Hoe hoog schat u het risico in dat de extra Thalys-treinen Amsterdam-Brussel straks grotendeels leeg rijden omdat het vanaf Amsterdam veel goedkoper is de binnenlandse HSL naar Breda te nemen en daar over te stappen op de Benelux-plus?*

NS en NMBS schatten het risico dat de extra Thalys-treinen grotendeels leeg rijden laag in. Als reden hiervoor geven zij aan dat de rijtijd met de Thalys tussen Amsterdam en Brussel ongeveer een uur korter is dan de rijtijd wanneer vanaf Amsterdam met de binnenlandse trein over de HSL-Zuid naar Breda wordt gereden en dan overgestapt wordt op de Beneluxplus trein. Ondanks het prijsverschil biedt de Thalys-trein hierdoor een voor reizigers aantrekkelijke verbinding. Ook wordt overstappen door reizigers, en in het bijzonder voor internationale reizen, als minder aantrekkelijk ervaren wat in het voordeel van de Thalys-trein werkt. Daarbij komt dat er met de frequentie verhoging van de Thalys meer kaartjes tegen een lager tarief beschikbaar komen.

61.

- b. *Welke garanties heeft u dat er daadwerkelijk uiteindelijk zestien keer per dag een HSL-trein Amsterdam-Brussel gaat rijden, waarvan een deel doorgaat naar Londen, Lille of Parijs?*

Met NS is overeengekomen dat er uiteindelijk minstens 16 hogesnelheidstreinen gaan rijden, waarvan minstens 14 Thalys-treinen en 2 Eurostar-treinen naar Londen. Bij voldoende marktvraag gaan er vanaf december 2017 niet 14 maar 16 Thalys treinen per dag rijden. Bij goedkeuring van het voorstel van NS en NMBS door uw Kamer worden deze afspraken contractueel vastgelegd.

61.

- c. *Als Thalys uiteindelijk niet met deze extra treinen of niet met al deze extra treinen gaat rijden, voldoet het NS-voorstel dan nog wel aan de marktconformiteitstoets van Europa van de oorspronkelijke concessie?*

Ja.

62.

- a. *Deelt u de mening dat het niet uit te leggen is in een Europa zonder grenzen, dat er voor een verbinding over de HSL tussen twee hoofdsteden, namelijk Amsterdam en Brussel, verplicht gereserveerd moet worden terwijl deze reis korter duurt dan een reis per binnenlandse intercity van Amsterdam naar Groningen?*

Nee, in het voorstel van NS en NMBS is het uitgangspunt dat de reiziger meer keuze krijgt. Doordat de reiziger met het voorstel op deze verbinding de keuze krijgt uit hogesnelheids-, intercity- en stoptreinverbindingen geldt er niet voor elke reis een reserveringsplicht. Overigens kan met de verplichte reservering voor de hogesnelheidsverbinding aan reizigers een zitplaatsgarantie worden geboden. Voor de Benelux-trein en de binnenlandse hogesnelheidstreinen zal geen reserveringsplicht gelden. Reizigers kunnen tot het moment van vertrek besluiten om deze treinen te nemen.

62.

- b. *Waarom heeft u niet met de NS afgesproken dat er voor alle verbindingen naar Brussel, dus ook de Thalys, alleen een reserveringsoptie komt zoals gevraagd in de motie-Van Veldhoven/Dik-Faber (29 984, nr. 349) en hooguit alleen een reserveringsplicht voor reizen naar Parijs en Londen?*

Ten tijde van het indienen van de motie Van Veldhoven/Dik-Faber (Kamerstuk 29 984, nr. 349) in december 2012 was sprake van een andere mix van treinverbindingen dan nu in het voorstel van NS en NMBS is opgenomen. In die situatie was er voor reizigers met het wegvallen van de Beneluxtrein geen goede mogelijkheid meer om zonder reservering naar Brussel te reizen. In het nu voorliggende alternatief bestaat die mogelijkheid wel. Er is een keuze voor de reiziger tussen hogesnelheids-, intercity- en stoptreinverbindingen. Voor sommige van de internationale verbindingen, te weten de hogesnelheidsverbindingen Thalys en Eurostar, geldt een reserveringsplicht. Voor de overige verbindingen tussen Nederland en België geldt geen reserveringsplicht.

63.

- a. *Kunt u voor het traject Amsterdam Centraal-Schiphol-Rotterdam Centraal-Breda-Grens aangeven wat langs het hele traject de plaatselijke maximumsnelheden zijn en bij welke kilometerpunten de snelheidswijzigingen ingaan, dus inclusief de binnenrijnsnelheden van de stations en snelheidsovergangen tussen HSL-spoor en conventioneel spoor en snelheidsbeperkingen als gevolg van gebruik van lagesnelheidswissels in plaats van hogesnelheidswissels?*

In de netverklaring 2014 van ProRail is op pagina 165 een overzicht met maximale baanvaknelheden opgenomen (zie bijlage 16 Baanvaknelheden – versie 1.3 d.d. 4 september 2013 blad 165).¹⁵

63.

- b. *Herinnert u zich de eerdere toezeggingen van uw voorganger om een onderzoek te doen naar mogelijkheden om het reistijdverlies dat wordt opgelopen in België te compenseren door in Nederland snelheidsbeperkingen op het hele traject weg te nemen?*
- c. *Kunt u aangeven of dit onderzoek is uitgevoerd en zo ja, waarom de resultaten nooit naar de Kamer zijn gestuurd?*

In februari 2009 is aan uw Kamer toegezegd om de voorstellen van kamerlid Cramer te bekijken om de rijtijd op de HSL-Zuid te verbeteren door de baanvaknelheid op enkele trajecten te verhogen en door aanpassingen te doen aan de infrastructuur (Kamerstuk 22 026, nr. 290). Na bestudering van het voorstel en de benodigde infrastructurele aanpassingen, bleek dat uitvoeren van onderzoek naar infrastructurele aanpassingen geen inzichten op zou leveren die tot aanpassing konden leiden in de snelheid, omdat op dat moment de hogesnelheidstreinen reeds in dienst waren en onderbreken van de treindiensten als onwenselijk werd bevonden. Het is een ommissie dat uw Kamer over dit nadere inzicht niet eerder is geïnformeerd.

64.

- a. *Klopt het dat op ongeveer drie kilometer vanaf station Breda in de richting van Antwerpen een wissel ligt die slechts met 80 km/uur mag worden bereden waardoor HSL-treinen die net op snelheid komen weer moeten afremmen?*
- b. *Klopt het dat hier oorspronkelijk een hogesnelheidswissel zou komen, maar dat deze is wegbezuinigd?*
- c. *Kunt u aangeven hoeveel reistijd door deze langzame wissel verloren gaat bij inzet van V160-materieel en bij inzet van V200-materieel, ten opzichte van de situatie dat hier een hogesnelheidswissel (130 km/uur of 140 km/uur) had gelegen?*

¹⁵ http://www.prorail.nl/sites/default/files/3067783_v1.3_netverklaring2014_gemengde_net_4sep2013.pdf.

ProRail heeft gemeld dat op de bedoelde locatie («Breda Aansluiting») er niet één, maar vier wissels liggen. Voor alle vier de wissels geldt dat ze afbuigend met maximaal 80 km per uur mogen worden bereden. Door technische redenen waren de oorspronkelijk gedachte hogesnelheidswissels op deze locatie niet meer inpasbaar. Het rijtijdverlies wat hierdoor ontstaat is maximaal 30 seconden, zowel bij de inzet van V160-materieel als bij V200-materieel. In de praktijk is het volgens ProRail minder.

65.

- a. *Klopt het dat in het buitenland veel hogere binnenrijksnelheden gelden op stations dan in Nederland?*

De inrijksnelheid op stations in Nederland en de landen om ons heen varieert sterk en wordt hoofdzakelijk bepaald door ruimtelijke beperkingen voor de inpassing van bogen en wissels.

65.

- b. *Bent u bereid de mogelijkheden van aanpassingen op dit punt te onderzoeken en zo snel mogelijk op het HSL-traject te implementeren? Zo nee, waarom niet?*

ProRail heeft gemeld dat zij de snelheden op grote stations waar mogelijk wil verhogen naar 80 km per uur. Op de stations Weesp, Schiphol en een aantal meer is dit al eerder gerealiseerd. Voor stations zoals bijvoorbeeld Arnhem, Enschede en Utrecht Centraal is dit recent gerealiseerd of nog in uitvoering. Voor bijvoorbeeld Eindhoven en Rotterdam Centraal wordt dit nog onderzocht.

66.

- a. *Wat betekent de inzet van V200-materieel in plaats van V250-materieel voor de capaciteit van de HSL-Zuid en dus de mogelijkheden voor de groei van het treinverkeer in de komende 20 jaar?*
- b. *Wat betekent de inzet van het tijdens het rondetafelgesprek Vervoer HSL-Zuid/Alternatief Fyra d.d. 17 oktober 2013 voorgestelde V220/V230-materieel in plaats van V200-materieel voor de capaciteit van de HSL-Zuid en dus de mogelijkheden voor de groei van het treinverkeer in de komende 20 jaar?*

Om beide vragen te kunnen beantwoorden zijn eerst de exacte capaciteitsaanvragen van alle vervoerders nodig. De uitkomst wordt bepaald door het aantal treinen, de snelheidsverschillen tussen de treinen, de grenspasagetijden en de passagemogelijkheden door Rotterdam en vanaf Schiphol tot en met Amsterdam. Voor een optimale benutting van de beschikbare capaciteit moet ook rekening worden gehouden met de druk bereden samenloopdelen met het hoofdrailnet en de knooppunten. Dit betekent dat er op dit moment geen uitspraak gedaan kan worden over exacte en toekomstige capaciteitstoedelingen.

67.

- a. *Wat betekent de inzet van V160-materieel tussen Den Haag en Brussel via de HSL-Zuid voor de capaciteit van dit deel van de HSL-Zuid en dus de mogelijkheden voor de groei van het treinverkeer in de komende 20 jaar?*

Zie de beantwoording van vraag 66.

67.

- b. *Kunt u aangeven waarom de NS voor deze grensoverschrijdende IC ook na 2021 kiest voor V160-materieel terwijl voor binnenlandse intercity's wel voor V200-materieel wordt gekozen?*

Het traject van deze grensoverschrijdende intercity, de Beneluxplus trein, gaat vanaf december 2016 slechts deels over het HSL-spoor, te weten tussen Rotterdam en Antwerpen. Tussen Amsterdam en Rotterdam en tussen Antwerpen en Brussel rijdt deze trein over het conventionele spoor. Hierdoor is de rijtijdwinst die te behalen valt door een snelheidsverhoging van het materieel kleiner dan op de binnenlandse corridors. Een andere reden is dat het materieel voor de Beneluxplus trein aan verschillende eisen moet voldoen. Zo moet de trein zowel in Nederland als in België over conventioneel spoor kunnen rijden, maar ook in beide landen over HSL spoor.

67.

- c. *Betekent de inzet van zowel V160-materieel als V300-materieel op zo'n lang traject (Rotterdam-Antwerpen) door de hoge snelheidsverschillen niet een enorm risico op het doorgeven van vertragingen van de ene naar de andere trein?*

Nee. Het feit dat NS en NMBS met V160-materieel (Traxx/Prio) in Breda halteert, maakt dat er geen sprake is van capaciteitsconflicten op het baanvak Rotterdam-Antwerpen.

67

- d. *Is de robuustheid van het voorstel van de NS op dit punt getoetst?*

Een toets op robuustheid alleen op basis van rijtijdverschillen is niet gemaakt. Dit omdat de robuustheid niet wezenlijk beïnvloed wordt door de rijtijdverschillen (zie ook de beantwoording van vraag 67c). Wel wordt het ontwerp voor de dienstregeling 2015 integraal op robuustheid beoordeeld door zowel ProRail als NS.

68.

Deelt u de mening dat de materieelkeuze die de NS nu gaat maken met betrekking tot de aanzetsnelheid en maximumsnelheid essentieel is voor de capaciteit van de HSL-zuid in de komende decennia, dus ook na afloop van deze concessieperiode, en dat u hierover dus keiharde afspraken moet maken? Welke afspraken heeft u hierover gemaakt?

Zie de beantwoording van vraag 36 en vraag 66.

69.

- a. *Wat is de reistijd Den Haag-Brussel over de HSL bij inzet van V160-materieel zonder stop in Breda? Wat is de reistijd van deze reis bij inzet van V200-materieel en van V220/230-materieel?*

De rijtijd Den Haag-Brussel over de hogesnelheidslijn bij de inzet van V160 materieel is nog niet definitief bekend. Wanneer met V160-materieel de route van de Beneluxplus trein wordt gereden (deels over conventioneel spoor en deels over de HSL-Zuid), maar niet wordt gestopt in Breda, scheelt dit volgens NS circa 15 minuten ten opzichte van de voorgestelde route van de Beneluxplus trein (deels over conventioneel spoor en deels over de HSL-Zuid, maar met een stop in Breda).

NS en NMBS hebben geen detailplan uitgewerkt voor de inzet van V200, 220 of 230 materieel in de Beneluxtrein via Breda. De rijtijdwinst ten opzichte van inzet van V160-materieel is op dit moment nog indicatief. Op het traject Rotterdam-Breda is volgens NS waarschijnlijk een verbetering

mogelijk van 2 minuten, op het traject Breda–Antwerpen waarschijnlijk een verbetering van 2 tot 3 minuten. Indien afgezien wordt van een stop in Breda kunnen mogelijk nog een aantal minuten extra worden gewonnen door de inzet van sneller materieel. Dit is afhankelijk van de vraag of er een passend rijpad gevonden kan worden waarmee dit voordeel gerealiseerd wordt. Zie ook de beantwoording van vraag 66.

69.

- b. *Wat is de reistijd Den Haag-Brussel over de HSL bij inzet van V160-materieel zonder stop in Breda en zonder stop in Noorderkempen? Wat is de reistijd van deze reis bij inzet van V200-materieel en van V220/230-materieel?*

De rijtijd Den Haag–Brussel over de hogesnelheidslijn bij de inzet van V160 materieel is nog niet definitief bekend. Niet stoppen in Breda en niet stoppen in Noorderkempen scheelt circa 3 minuten extra ten opzichte van de variant bij vraag 69a, waarbij alleen de stop in Breda vervalt.

70.

- a. *Waar is het plan gebleven om de stoptrein Antwerpen-Roosendaal met vijf minuten te versnellen?*

NS en NMBS hebben in december 2012 reeds afgesproken dat NMBS de stoptreindienst Antwerpen–Roosendaal zal trachten te versnellen.

70

- b. *Klopt het dat de stoptrein in de nieuwe dienstregeling zelfs nog een minuut trager wordt?*

Dit jaar is de rijtijd van de stoptrein 48 of 51 minuten, dit is afhankelijk van het al dan niet passeren van de Beneluxtrein in Kapellen. In de dienstregeling van 2014 is het passeren niet meer aan de orde, de rijtijd wordt dan structureel 50 minuten.

70

- c. *Klopt het dat de NS in haar voorstel er vanuit gaat dat de reistijd in de hele concessieperiode niet zal worden verlaagd? Deelt u de mening dat dit onwenselijk is en dat de reistijd moet worden verkort? Wanneer wordt de versnelling uiterlijk gerealiseerd?*

Dit klopt niet. NS en NMBS hebben in december 2012 reeds afgesproken dat NMBS de stoptreindienst Antwerpen–Roosendaal zal trachten te versnellen.

71.

- a. *Waarom staat er in het voorstel niets over een alternatieve intercityverbinding Antwerpen-Roosendaal, bijvoorbeeld door de bestaande intercity Antwerpen-Essen door te trekken naar Roosendaal?*

Zie de beantwoording van vraag 46.

71.

- b. *Deelt u de mening dat als Roosendaal alleen een keer per uur een stoptrein houdt deze hele regio en de provincie Zeeland voor reizen richting Antwerpen er zowel qua reistijd als qua frequentie zeer fors op achteruit gaat? Vindt u dat acceptabel?*

In de oorspronkelijke plannen was Roosendaal ook niet met een Intercity verbonden met Antwerpen. Roosendaal gaat er dan ook niet op achteruit.

72.

Komt er in het plan van de NS nu wel of niet een derde en vierde intercity Breda-Eindhoven zoals voorgesteld in Programma Hoogfrequent Spoorvervoer (PHS)? Wanneer gaan deze treinen rijden en wordt dit vastgelegd in de hoofdrailnetconcessie?

De gesprekken over dit onderwerp vinden plaats in het kader van Programma Hoogfrequent Spoor (PHS).

73.

- a. *Waarom staat er niets in het voorstel van de NS over een vervangende intercity Dordrecht-Breda nu de bestaande IC Den Haag-Venlo zal verschuiven naar de HSL?*

Zie de beantwoording van vraag 47.

73.

- b. *Deelt u de mening dat er een intercity Dordrecht-Breda moet blijven, bijvoorbeeld door de derde en vierde intercity Eindhoven-Breda uit PHS door te trekken naar Dordrecht zoals voorgesteld in het onderzoeksrapport dat opgesteld is door de Zuidvleugel? Gaat u dit vastleggen in de nieuwe hoofdrailnetconcessie?*

Zie de beantwoording van vraag 47.

74.

- a. *Waar is het plan gebleven voor een HSL-verbinding Rotterdam-Amsterdam Zuid-Almere?*

In de afspraken die in 2011 met NS zijn gemaakt ter voorkoming van het faillissement van HSA, wordt NS de mogelijkheid geboden om integrale treindiensten aan te bieden. Rotterdam–Almere via de HSL-Zuid is hier een voorbeeld van. Volgens NS is hiervoor op korte termijn geen materieel beschikbaar. Volgens ProRail betekent dit waarschijnlijk aanpassingen in de infrastructuur. Dit betekent derhalve dat er op de korte termijn geen uitvoering wordt gegeven aan een HSL-verbinding Rotterdam–Almere.

74.

- b. *Deelt u de mening dat het wenselijk is dat deze verbinding gedurende de concessieperiode wordt gerealiseerd, bovenop de verbindingen die nu zijn voorgesteld door NS? Welke afspraken gaat u hierover maken in de concessie en op welke termijn zal deze trein gaan rijden?*

Zie de beantwoording van vraag 74.a.

74.

- c. *Heeft de HSL bij inzet van V200-treinen in plaats van V220/V250-treinen voldoende capaciteit voor twee extra treinen per uur voor deze verbinding?*

Zie de beantwoording van vraag 66.

75.

- a. *Kunt u aangeven wat de samenhang is tussen de plannen van de NS die nu zijn uitgewerkt voor de HSL en de plannen voor High speed transport (HST) Connect Eindhoven-Dusseldorf en de bestaande intercity Den Haag-Venlo en wat u hierover exact gaat vastleggen in de nieuwe concessie?*

Er is geen directe samenhang tussen de verschillende plannen. Zoals onder andere gemeld in de brief van 13 januari 2012¹⁶ is NS afhankelijk van medewerking van buitenlandse vervoerders en buitenlandse autoriteiten bij het realiseren van nieuwe internationale verbindingen en geldt voor een aantal nieuwe treinverbindingen in de nieuwe geïntegreerde concessie een inspanningsplicht. Deze inspanningsplicht geldt ook voor een treinverbinding Eindhoven–Düsseldorf. De reeds afgesproken verbindingen, zoals de intercitydiensten Amsterdam–Breda–Brussel en Den Haag–Eindhoven zijn resultaatsverplichtingen en zullen dus in de nieuwe geïntegreerde concessie worden opgenomen.

75.

- b. *Gaan de HSL-treinen Den Haag-Eindhoven straks niet meer doorrijden naar Venlo en moeten reizigers dus verplicht overstappen? Of streeft u naar één directe verbinding Den Haag-Venlo die vanaf daar een of twee keer per uur doorrijdt naar Düsseldorf?*

De huidige treindienst Den Haag–Venlo wordt vervangen door een treindienst Den Haag–Eindhoven die deels over de HSL-Zuid rijdt. Dit betekent dat er geen rechtstreekse verbinding meer zal zijn tussen Den Haag en Venlo. Een rechtstreekse intercityverbinding van Eindhoven naar Düsseldorf is een belangrijke ambitie van het Rijk en de regio. NS is bereid hieraan mee te werken. De mogelijkheden voor een rechtstreekse verbinding tussen Eindhoven en Düsseldorf worden momenteel onderzocht. Het is nog te vroeg om conclusies te trekken uit de eerste inzichten, maar het huidige inzicht is dat de route tussen Eindhoven en de Duitse grens zonder een extra intercityverbinding tussen Eindhoven en Düsseldorf de komende jaren al intensief zal worden gebruikt.

75.

- c. *Is in het geval van een aparte IC Den Haag-Eindhoven en een IC Eindhoven-Venlo de perroncapaciteit van station Eindhoven voldoende om zowel beide kerende intercity's als extra kerende stoptreinen uit Weert, zoals bepleit door de provincie Limburg, af te handelen?*

Ja, er is voldoende capaciteit. In Programma Hoofdfrequent Spoorvervoer (PHS) is als uitgangspunt genomen om de treindienst Venlo–Eindhoven opnieuw door te verbinden met een andere IC-treindienst, bijvoorbeeld op de extra intercity's richting Utrecht. Daarmee is het aantal kerende treinen en dus de perroncapaciteit in dit plan niet anders dan in PHS voorzien.

76.

Wat is uw visie op de door de NS geschetste corridors voor de toekomstige V200-treinen (Den Haag-Groningen, Den Helder-Maastricht, Schiphol-Nijmegen)? Deelt u de mening dat nog andere corridors daarvoor in aanmerking komen zoals Leeuwarden-Zwolle, Amersfoort-Apeldoorn en Zwolle-Enschede?

Zoals in bijlage 10 van de brief van 27 september 2013 is gemeld, wordt de visie verder uitgewerkt in het kader van de Railmap ERTMS 2.0.

77.

Wat betekent de nieuwe visie van de NS op het toekomstige intercitymaterieel (V200), die aansluit bij de motie-Dik-Faber/Van Tongeren (29 984-363), voor huidige infraprojecten? Deelt u bijvoorbeeld de mening dat de plannen voor station Driebergen-Zeist en Ede-Wageningen moeten worden aangepast zodat daar een maximumsnelheid van 200 km/uur op termijn niet onmogelijk wordt gemaakt?

¹⁶ Kamerstuk 22 026, nr. 345, d.d. 13 januari 2013.

Zie de beantwoording van vraag 76.

78.

Welke gevolgen heeft het doortrekken van de Benelux-plus naar Amsterdam en het feit dat deze trein de hele concessieperiode via de oude lijn blijft rijden voor de binnenlandse dienstregeling, en dan met name voor aansluitingen in Leiden, de capaciteit van de Schipholspoor-tunnel, de verhoging van de frequentie van de corridor Den Haag-Almere zoals voorzien in PHS, de spreiding van treinen over het uur en voor de bediening van Zeeland?

Het inpassen van de Beneluxplus trein tot Amsterdam is geen sinecure: het baanvak is erg vol. NS hanteert als uitgangspunt dat belangrijke waarden voor reizigers in het hoofdrailnet, zoals de frequenties, evenredige verdeling van treinen over het uur en aansluitingen in Leiden, gerealiseerd blijven worden. De toekomstige uitbreiding van treindiensten vanuit Flevoland naar Den Haag en de 2 keer per uur bediening Zeeland-Amsterdam staan nu niet ter discussie.

79.

- a. *Waarom zal het nieuwe generatie intercitymaterieel pas vanaf 2021 instromen?*
- b. *Deelt u de mening van de deskundigen tijdens het rondetafelgesprek Vervoer HSL-Zuid/Alternatief Fyra d.d. 17 oktober 2013 dat als voor de aanbesteding een jaar wordt genomen, voor de bouw drie jaar en voor het testen een jaar dat deze treinen er binnen vijf jaar kunnen zijn (dus uiterlijk eind 2018) en dat dit realistisch is mits wordt aangesloten bij bestaande types intercitytreinen die bij verschillende leveranciers breed beschikbaar zijn voor snelheden tot 230 km/uur?*
- c. *Deelt u de mening dat gebundelde aanschaf met nieuw intercitymaterieel voor het hoofdrailnet weliswaar veel voordelen biedt, maar dat dit niet hoeft te leiden tot uitstel tot 2021 indien de treinen in fasen worden geleverd?*

Zie de beantwoording van vraag 37.a.

Volgens NS is het niet mogelijk om de doorlooptijd van de bestelling van het nieuwe intercitymaterieel naar vijf jaar te versnellen.

79.

- d. *Deelt u de mening dat de NS ook gehouden is zo spoedig mogelijk in snel materieel te voorzien om te voldoen aan de High Speed Alliance (HSA)-concessie en het dus voor NS juridisch gezien ook helemaal geen optie is te wachten tot 2021 omdat er bij langer uitstel dan 2018 in feite sprake is van een vermijdbare situatie?*

Inzet van nieuw intercitymaterieel voor de binnenlandse verbindingen over de HSL-Zuid vanaf 2021 is één van de keuzes die NS in het totale voorstel gemaakt heeft voor een alternatieve invulling van haar verplichtingen uit de HSL-concessie. Het totale voorstel is getoetst en is door het kabinet als een acceptabel alternatief beoordeeld. Als het voorstel van NS en NMBS wordt aanvaard, ontstaat juridisch gezien een nieuwe situatie. De gewijzigde verplichtingen van NS zullen dan zijn vastgelegd in de nieuwe geïntegreerde vervoerconcessie.

80.

Hoe gaat u het nieuwe voorstel van de NS vormgeven in de nieuwe hoofdrailnetconcessie? Wordt de HSA-concessie voorzien van een addendum en vervolgens geïntegreerd in de nieuwe hoofdrailnetconcessie of vervalt de HSA-concessie met de nieuwe hoofdrailnetconcessie

en komen de nieuwe afspraken dus pas volgend jaar op papier te staan in de nieuwe hoofdrailnetconcessie? Op welke wijze kan de Kamer inzicht krijgen in de juridische afspraken die op dit moment worden gemaakt met HSA over het gewijzigde aanbod? Kunt u als deze afspraken al op papier staan, deze voor het notaoverleg op 4 november 2013 naar de Kamer sturen?

Conform de brief van 18 november 2011¹⁷ en de uitkomst van het Algemeen Overleg met uw Kamer hierover¹⁸, wordt de Vervoerconcessie voor het hogesnelheidsnet met ingang van 1 januari 2015 ingetrokken. Dit is ook de datum waarop de looptijd van de huidige vervoerconcessie voor het hoofdrailnet eindigt. De afspraak is met ingang van die datum de beide concessies te integreren in één nieuwe vervoerconcessie. In mijn brief van 8 oktober jl.¹⁹ heb ik opgenomen welke procedure gevolgd wordt om te komen tot deze geïntegreerde concessie. Ik streef er naar om in het eerste kwartaal van 2014 een concept van de concessie gereed te hebben om die voor advies naar de stakeholders te verzenden. Uw kamer ontvangt deze gelijktijdig ter informatie. Tot die tijd zal het alternatieve aanbod worden vastgelegd in een aanvulling op het onderhandelakkoord dat de Minister van IenM in november 2011 met NS heeft bereikt over de integratie van beide concessies.

81.

Is er met de Belgische overheid en/of de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen (NMBS) gesproken over het voorstel om via de HSL ook een directe verbinding te maken tussen de Europese wijk in Brussel en Nederland?

In de afgelopen jaren hebben NS en NMBS mogelijke alternatieven onderzocht om België met Nederland te verbinden. Eén van de alternatieven had betrekking op een verbinding met de Brusselse Europese wijk. De bediening van de Brusselse Europese wijk moet worden afgewogen tegen de bediening van Brussel Centraal en Brussel Zuid: wordt gekozen voor de route via de Europese Wijk, dan is de bediening van Brussel Centraal en Brussel Zuid niet mogelijk en vice versa. Het aantal reizigers voor de bestemmingen Brussel Centraal en Brussel Zuid is veel groter dan het aantal reizigers dat de Europese wijk als bestemming heeft. Daarom is bediening van de Brussels Europese wijk destijds als niet aantrekkelijk beoordeeld.

82.

a. *Klopt het dat met ingang van de nieuwe dienstregeling de aansluitingen van de Beneluxtrein in België aanmerkelijk verslechteren, zoals een overstaptijd in Antwerpen van maar liefst 59 minuten naar Neerpelt waar deze nu nog negen minuten is?*

NS en NMBS hebben gemeld dat door de nieuwe dienstregeling bepaalde overstaptijden wijzigen. Sommige overstaptijden worden korter, andere worden langer. De overstaptijd in Antwerpen richting Neerpelt wordt langer. Reizigers uit Nederland moeten straks in Antwerpen 46 minuten wachten op de trein naar Neerpelt. Reizigers uit Brussel en Mechelen moeten in Antwerpen 36 minuten wachten op de trein naar Neerpelt.

82.

b. *Klopt het dat deze verslechterde aansluitingen kunnen worden voorkomen als treinen tussen Roosendaal en Antwerpen gebruik*

¹⁷ Kamerstuk 22 026, nr. 343.

¹⁸ Kamerstukken 22 026, nr. 356 en 22 026, nr. 354.

¹⁹ Kamerstuk 22 026, nr. 432.

blijven maken van de mogelijkheid elkaar in te halen, dan wel als niet de vertrektijden van de Beneluxtrein worden aangepast, maar juist de vertrektijden van de stoptrein op dit traject?

NS meldt dat de genoemde verslechtering van de aansluitingen in theorie kan worden verminderd door middel van wijzigingen in de dienstregeling. Een van de mogelijkheden is het creëren van een inhaling. Dit is zeer kwetsbaar in de uitvoering en leidt niet tot een betrouwbaar aanbod voor de reizigers. Een andere mogelijkheid is aanpassing van de vertrektijden van de stoptreinen in België. Ook dit heeft nadelen voor de reizigers zoals een verslechtering van de tijdligging van de stoptreinen in relatie tot de intercity's en het vervallen van een aantal belangrijke doorgaande verbindingen. NMBS studeert nog op optimalisatiemogelijkheden die een beter totaalaanbod voor de reizigers opleveren.

82.

c. Is er door een van de betrokken spoorwegmaatschappijen advies gevraagd aan reizigersorganisaties in Nederland of België over de gewijzigde vertrektijden tussen Roosendaal en Antwerpen?

NMBS en NS moeten een treinverbinding aanbieden die betrouwbaar is en stipt rijdt. Daarom werd de dienstregeling van de Beneluxtrein aangepast. NS en NMBS gaan ervan uit dat zij hier een gedeelde belang hebben met de consumentenorganisaties. Voor dit specifieke onderwerp hebben NS en NMBS geen overleg gevoerd met de consumentenorganisaties.

83.

- a. Kunt u verklaren waarom u akkoord gaat met een snelheid van 140 km/uur voor de Beneluxplus-trein tussen Den Haag en Schiphol terwijl het spoor hier geschikt is voor 160 km/uur middels een apart beveiligingssysteem (ATBM+)?*
- b. Klopt het dat de Traxx-locomotieven niet over ATBM+ beschikken omdat de specificaties hiervan niet zijn vrijgegeven?*
- c. Klopt het dat in het verleden wel door de leverancier van de Traxx-locomotieven om deze specificaties is gevraagd maar dat ProRail deze niet heeft gegeven ondanks een verplichting in een Europese richtlijn dat dergelijke specificaties openbaar moeten zijn?*

Het klopt dat het spoor geschikt is voor 160 km per uur en dat de Thalys op dit traject in het verleden 160 km per uur reed onder ATBM+. Er is op dit moment maar één leverancier van deze beveiligingsapparatuur in de trein waarop intellectueel eigendom rust. De Traxx-locomotieven waar het hier om gaat hebben beveiligingsapparatuur van een andere leverancier. Het klopt dat de specificaties in verband met wetgeving op intellectueel eigendom niet openbaar zijn. Het niet vrijgegeven zijn van het systeem doet in deze casus minder ter zake, aangezien er op dit moment weliswaar maar één leverancier is, maar het systeem wel beschikbaar is.

83.

- d. Ziet u naast ATBM+ andere mogelijkheden om op dit traject de maximale snelheid van 160 km/uur te benutten zoals European Rail Traffic Management System (ERTMS) via dual signalling of toepassing van eurobalises?*

Zoals eerder gesteld in onder andere de Railmap ERTMS 1.0, welke bij brief van 13 februari 2013 aan uw Kamer gestuurd is²⁰, wordt er uitsluitend ingezet op ERTMS en dus niet op dual signalling.

²⁰ Bijlage bij Kamerstuk 29 984, nr. 385.

83.

- e. *Deelt u de mening dat de Beneluxplus zo spoedig mogelijk op dit traject 160 km/uur moet gaan rijden? Welke afspraken maakt u hierover met zowel ProRail als met NS?*

Zie de beantwoording van vraag 83.d.

84.

Is het ook mogelijk om slechts een deel van de HSL opnieuw aan te besteden, bijvoorbeeld alleen het grensoverschrijdende deel waarbij HSA verplicht blijft het andere deel van de concessie uit te voeren?

Het is mogelijk om een deel van de HSL opnieuw aan te besteden. Dit is één van de alternatieve scenario's genoemd in de brief van 27 september 2013 (variant b). Uitvoering van dit scenario is alleen mogelijk indien er niet wordt ingestemd met het voorstel van NS en NMBS. Openbare aanbesteding van (verschillende) vervoerconcessies vereist – zo leert de ervaring – minimaal twee jaar, vaak langer, waarna de geselecteerde vervoerder(s) veelal nog treinen moet(en) gaan verwerven, getest en toegelaten moeten worden. Deze optie biedt ook geen zicht op een beter financieel resultaat voor de Staat en daarom vindt het kabinet dit onwenselijk.

85.

Heeft u kennisgenomen van het artikel uit de Telegraaf «Oorlog dreigt om flitstrein» van 18 oktober 2013? Is het juist, dat de NS wellicht de plannen niet ten uitvoer kan brengen, bijvoorbeeld omdat de noodzakelijke snelheid niet gehaald wordt?

Het artikel is bekend. Zie de beantwoording van vraag 66. De mate waarin de HSL-Zuid wordt benut, wordt bepaald door de exacte capaciteitsaanvragen, en hiermee door het aantal treinen, de snelheidsverschillen tussen de treinen, de grenspassagetijden en de passagemogelijkheden door Rotterdam en vanaf Schiphol tot en met Amsterdam.

86.

Welke garantie geeft de NS dat zij haar plannen deze keer wel volledig en conform de bedoelingen tot uitvoering gaat brengen? Welke drukmiddelen of sancties worden voorgesteld om toe te passen als de NS onverhoopt toch haar plannen niet blijkt te kunnen uitvoeren? Wordt in dat geval de concessie van de NS ingetrokken?

NS heeft zich gecommitteerd aan haar voorstel voor een alternatieve invulling van haar verplichtingen.²¹ Desalniettemin blijft de implementatie een complexe operatie en vereist de uitvoering van het voorstel van NS en NMBS de medewerking van andere betrokken partijen. Tegenvallers op het gepresenteerde alternatief kunnen nooit worden uitgesloten. Omdat in dit voorstel vooral gebruik wordt gemaakt van bewezen techniek gaat NS ervan uit dat de risico's beheersbaar moeten zijn bij een goede samenwerking tussen alle betrokken partijen. De Minister van Financiën heeft, als onderdeel van de toetsing, op de onderliggende business case een externe review laten uitvoeren. Het onderzoeksbureau Amercian Appraisal concludeert dat de business case «solide en plausibel» is.

Het voorstel zal in overeenkomsten met NS en NMBS worden vastgelegd. Dan wordt het voorstel voor alle partijen bindend en kan er dus aanspraak op nakoming worden gemaakt. Zo nodig kan nakoming bij de rechter worden afgedwongen. Met ingang van 1 januari 2015 zullen de verplich-

²¹ Zie brief van NS, bijlage 2 bij Kamerstuk 22 026, nr. 430.

tingen van NS worden opgenomen in de nieuw te verlenen geïntegreerde vervoerconcessie. Naleving daarvan kan worden afgedwongen op basis van de gebruikelijke bestuursrechtelijk handhavingssystemen. Indien NS de concessie niet naar behoren uitvoert, kan in het uiterste geval deze worden ingetrokken.

87.

Maken de voorstellen van de NS en de conclusie dat een rit met de Eurolines busverbinding sneller en voordeliger is dan een gang met de NS-trein, duidelijk dat het voorstel van de NS en NMBS niet het beste is, dat nu voorhanden is en evenmin als «volwaardig alternatief» kan worden beschouwd? Zo nee, waarom niet?

De rijtijd Den Haag–Brussel met Eurolines ligt tussen de 3 uur en 15 minuten en de 3 uur en 45 minuten. De Beneluxtrein is sneller en rijdt bovendien frequenter.

88.

Zijn er cijfers bekend van hoeveel in- en uitstappers er zijn op de stations tussen Roosendaal en Antwerpen? Zo ja, wat zijn deze?

NMBS heeft hierover de volgende informatie aangeleverd.

Het aantal in- en uitstappers per station per dag bedraagt bij benadering (op basis van de tellingen uit 2012):

- Antwerpen Centraal: tussen 30.000 en 39.999
- Antwerpen Luchtbal: tussen 200 en 299
- Antwerpen Noorderdokken: tussen 100 en 199
- Ekeren: tussen 500 en 749
- Sint-Mariaburg: minder dan 100
- Kapellen: tussen 1.000 en 1.499
- Heide: tussen 750 en 999
- Kijkuit: tussen 100 en 199
- Kalmthout: tussen 750 en 999
- Wildert: tussen 100 en 199
- Essen: tussen 1.000 en 1.499

Slechts een gedeelte van deze reizigers steekt de grens naar Roosendaal en verder over. De stoptrein, die vanaf Antwerpen Centraal deze stations verbindt met Roosendaal, vervoert dagelijks een ca. 1.000 reizigers die grens oversteken.

89.

Wat is de toename van respectievelijk de Beneluxtrein en Thalys ten opzichte van de situatie op 1 december 2012, voordat de gewijzigde dienstregeling met de Fyra inging?

Op 1 december 2012 reden per dag 16 Beneluxtreinen tussen Amsterdam en Brussel en 9 Thalys treinen tussen Amsterdam en Parijs. In het voorstel van NS en NMBS rijden vanaf december 2014 per dag weer 16 Beneluxtreinen tussen Amsterdam en Brussel. Dit is zowel qua frequentie als eindbestemmingen vergelijkbaar met de oude situatie. De frequentie van Thalys neemt toe tot 14 treinen per dag en bij voldoende marktvrage vanaf 2018 tot 16 treinen per dag. Dit betekent dus een toename van 5 tot 7 treinen per richting per dag. Daarnaast zijn de Eurostardiensten naar Londen vanaf 2017 nieuw, deze bieden 2 extra frequenties per dag (ook naar Brussel).

Zie voor een compleet overzicht de tabel in bijlage 1²². In de tabel wordt het eindbeeld uit het voorstel van NS en NMBS vergeleken met het eerder voorziene vervoersaanbod over de HSL-Zuid.

90.

Kunt u toelichten wat u bedoelt met de stelling in uw brief dat «de keuze van de NS en NMBS om een mix van typen verbindingen aan de reiziger te bieden, betekent dat de rijtijden iets kunnen verschillen met de oorspronkelijke afspraken»? Wat bedoelt u hier met «iets»?

NS en NMBS hebben in hun voorstel gekozen om de reiziger te bedienen met hogesnelheids-, intercity- en stoptreinverbindingen. In de vervoerconcessie voor de hogesnelheidslijn zijn rijtijden afgesproken waarbij uitgangspunt een bediening met alleen hogesnelheidstreinen was. Door dit nieuwe voorstel (met een mix van typen verbindingen) zullen logischerwijs de rijtijden van de verbindingen die niet met hogesnelheidstreinen worden gereden, verschillen met de rijtijden uit de oorspronkelijke afspraken. In bijlage 5 van de brief van 27 september 2013 is een overzicht opgenomen van de verschillende rijtijden voor alle verbindingen. Hierin worden de rijtijden van het voorstel van NS en NMBS vergeleken met de rijtijden uit de oorspronkelijke afspraken.

91.

Welke consequenties verbindt u aan het handelen van de directie van de NS in het licht van het Fyradossier? Bent u bereid om te onderzoeken of de directievoering over de NS op een efficiëntere wijze georganiseerd kan worden?

Geen van de huidige directieleden van NS is betrokken geweest bij de selectieprocedure en inkoop van het hogesnelheidsmateriaal. NS heeft zich gecommitteerd aan haar voorstel. De focus is daarom op het voorstel op een zo goed mogelijke manier voor de reiziger uit te voeren. Wat betreft het zo veel mogelijk mitigeren van de schade als gevolg van deze beslissing heeft de aandeelhouder volledig vertrouwen in de bedrijfsvoering van de directie van NS Groep.

92.

Wat zijn de precieze financiële consequenties van het Fyradossier voor de reiziger(s)?

De treinkaartjes voor reizigers worden hierdoor niet duurder. In de huidige vervoerconcessie gelden strikte kaders voor de tariefruimte voor NS. Ik ben niet voornemens deze ruimte bij de nieuwe geïntegreerde vervoerconcessie uit te breiden.

93.

Hoeveel meer treinen zullen er in het eindbeeld van het voorstel in totaal (internationaal en nationaal) gereden worden over de HSL-Zuid?

In het nieuwe aanbod van NS en NMBS rijden er in het eindbeeld 130 dagelijkse treinen heen en terug (internationaal en nationaal). In de oorspronkelijke afspraken waren dit 86 dagelijkse treinen in beide richtingen. Dit zijn er dus 44 meer.

94.

Wie zijn betrokken bij de evaluatie van de frequentie van de Beneluxtrein, wat zijn de kaders voor deze evaluatie, wie is hierin beslissingsbevoegd, en wat is afgesproken over eventuele bijstelling?

²² Ter inzage gelegd bij het Centraal Informatiepunt Tweede Kamer

Zie de beantwoording van vraag 43.

95.

Is de langere reistijd voor de Beneluxtrein structureel?

Door de veranderende route en het aandoen van extra bestemmingen zal de inpassing van de Beneluxplus trein de komende jaren veranderen. NS en NMBS streven bij het ontwerp van de dienstregeling er naar dat reizigers in circa 3 uur van Amsterdam naar Brussel kunnen reizen. NS en NMBS zullen jaarlijks zoeken naar dienstregelingsmogelijkheden om de extra bestemmingen zo efficiënt mogelijk toe te voegen en de rijtijd verder te optimaliseren.

96.

Waarom kan de frequentie van de Beneluxtrein van zestien per dag nog niet worden gerealiseerd per december 2013?

Voor een uitbreiding van de frequentie van de Beneluxtrein Den Haag–Brussel per december 2013 van 12 naar 16 treinen zijn extra rijpaden, extra locomotieven, extra rytuigen en extra treinpersoneel (machinisten en conducteurs) vereist. Op korte termijn zijn er volgens NS en NMBS twee grote knelpunten om dit te realiseren. Ten eerste zijn in België op het drukke traject Antwerpen–Brussel onvoldoende rijpaden beschikbaar. Uitbreiding van de Beneluxtrein per december 2013 zou daar tot uitval van binnenlandse spitsreinen leiden, waardoor de binnenlandse treinreizigers in het gedrang komen. Ten tweede zijn er op korte termijn onvoldoende locomotieven (van NMBS) en rytuigen (van NS) beschikbaar om een robuuste uitvoering van de uitbreiding van de frequentie te garanderen.

97.

Waarom kan de Beneluxtrein niet per december 2013 vanaf Amsterdam vertrekken, al was het maar enkele keren per dag?

Het traject Den Haag–Amsterdam is één van de drukste trajecten van het Nederlandse spoorwagennet met vrijwel geen niet-gebruikte rijpaden. NS heeft gemeld dat voor de uitbreiding van de Beneluxtrein per december 2013 naar Amsterdam andere binnenlandse stoptreindiensten zouden moeten vervallen of ingrijpend moeten worden aangepast. In 2014 enkele Beneluxtreinen per dag vanuit Amsterdam laten vertrekken (in plaats vanuit Den Haag) is door NS als mogelijkheid in de afweging meegenomen, met name buiten de spitsuren. Hiervoor zou NS zogenaamd ad-hoc capaciteitsaanvragen bij ProRail moeten indienen. Deze capaciteitsaanvragen hebben de laagste prioriteit als er schaarste is op het spoorwagennet en zullen daardoor niet in alle gevallen gehonoreerd kunnen worden.

98.

Kunt u aangeven waarom de capaciteit van het rangeerterrein waar de treinen na Den Haag moeten keren niet voldoende is, als met een frequentie van zestien keer per dag alsnog maar maximaal één kerende trein aanwezig is?

Het keren van de treinen vindt plaats op het station Den Haag Hollands Spoor. Op het nabijgelegen emplacement de Binckhorst vindt het reinigen en servicen van de treinen plaats. Bij de bepaling van de capaciteit rond Den Haag Hollands Spoor is geen rekening gehouden met het behandelen van internationale treinen. ProRail heeft voor een aantal internationale treinen nu wel capaciteit toegedeeld. Om voor 16 treinen voldoende capaciteit te hebben, betekent dit volgens ProRail dat de behandeling van

binnenlandse treinen deels zou moeten worden verplaatst naar andere emplacementen. Dit leidt volgens ProRail tot ingewikkelder logistieke processen en hogere exploitatiekosten voor de vervoerders.

Verder concludeert de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) ook op basis van inspecties dat de Binckhorst op dit moment niet is ingericht op de afhandeling van 16 treinen tussen Den Haag en Brussel. Volgens de ILT lijkt onder meer de behandel- en opstelcapaciteit van het emplacement niet voldoende voor een dienstregeling van 16 frequenties.

99.

Zijn afspraken bekend tussen de NS en NMBS over het uitsluiten van andere partijen? Zijn afspraken bekend tussen de NS en NMBS over verdeling van kosten bij de afhandeling van de Fyra?

Er zijn geen afspraken bekend over het uitsluiten van andere partijen van het spoor. Er zijn afspraken tussen NS en NMBS over de exclusieve samenwerking tussen deze beide vervoerbedrijven met betrekking tot de diensten die zij gezamenlijk aanbieden. Dit laat de rechten van anderen op grond van het geliberaliseerde internationale vervoer onverlet. Het staat andere vervoerders vrij internationaal vervoer tussen Nederland en België uit te voeren. Er zijn geen afspraken bekend over de verdeling van kosten tussen NS en NMBS bij de afhandeling van het V250 materieel.

100.

Zijn de verschillende visies die bestaan inzake verschillende juridische punten in casu, aan bijvoorbeeld de Landsadvocaat voorgelegd? Is de Landsadvocaat bijvoorbeeld advies gevraagd inzake de toewijzing aan Thalys en Eurostar (onder uitsluiting van anderen) van de internationale verbindingen van genoemde vervoersbedrijven?

Zoals gebruikelijk worden ook in dit dossier juridische analyses gemaakt van alle relevante aspecten. Behalve de specialisten van het Ministerie van IenM is ook het kantoor van de Landsadvocaat daarbij betrokken. Overigens geldt inzake de toewijzing van treinpaden aan Thalys en Eurostar dat internationaal personenvervoer per spoor is geliberaliseerd en dat de capaciteit volgens non-discriminatoire regels wordt verdeeld door ProRail. Zie ook de beantwoording van vraag 7.

101.

Wat is de reistijdwinst tussen Schiphol en Rotterdam met het IC200-materieel? Geld voor dit traject ook een reserveringsplicht? Hoe lang doet een reiziger over het traject Amsterdam-Rotterdam als hij geen toeslag wil betalen?

De rijtijdwinst tussen Schiphol en Rotterdam is met het IC200-materieel ten opzichte van de rijtijd over het conventionele spoor 25 minuten. Voor de binnenlandse verbindingen over de HSL-Zuid geldt geen reserveringsplicht.

De rijtijd via het conventionele spoor zonder toeslag voor het traject Amsterdam–Rotterdam is 63 minuten.

102.

Welke aspecten binnen de NS zouden efficiënter en doelmatiger moeten worden? En wanneer stuurt u de bevindingen hierover naar de Kamer?

Zoals gemeld in de brief van 27 september 2013 zal het gesprek met NS worden aangegaan over concrete maatregelen ter verbetering van de efficiency en doelmatigheid met als doel de vermogensverliezen verder te mitigeren.

103.

Wordt het risico onderkend dat juridische procedures van concurrerende partijen wegens mogelijk verboden staatssteun of strijd met het aanbestedingsrecht, een goede kans van slagen hebben? Kan gegarandeerd worden dat dergelijke procedures geen succes boeken? Zo nee, kan gegarandeerd worden dat uit dergelijke procedures geen schadeclaims zullen voortvloeien waarvoor de Staat der Nederlanden opdraait? Als die garantie niet gegeven kan worden, kan de omvang die dergelijke claims minimaal en maximaal kunnen hebben worden gegeven en kunt u aangeven of die bedragen zijn meegenomen in de gepresenteerde cijfers van kosten en baten?

Vanaf de gunning van het vervoer over de HSL in het jaar 2001 is rekening gehouden met de grenzen en voorwaarden die voortvloeien uit het Europese aanbestedingsrecht en de staatssteunregels. De beslissingen in dit dossier zijn daarom steeds gebaseerd op uitvoerige juridische en financieel-economische analyses, waaronder de marktconformiteitstoets. Op eventuele claims van derden kan niet vooruit worden gelopen. Zie ook de beantwoording van vraag 38.

104.

Wordt het risico op claims beperkt als alsnog met alternatieve vervoerders overleg gevoerd wordt en hun eventuele voorstellen in overweging genomen worden? Zo ja, bestaan er plannen voor een dergelijk overleg?

Zie de beantwoording van vraag 2 en 11.