



NS

Stakeholder- & Concessiemanagement

Postbus 2025, 3500 HA Utrecht
Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

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

Utrecht, 3 december 2018

-
NS/CSM/20181203
Afronding programma HSL-Zuid diensten

Geachte heer

Het afgelopen jaar heeft NS mooie stappen kunnen zetten op de HSL-Zuid voor de reiziger. Met de introductie van Eurostar en Intercity Brussel over de HSL-Zuid in april 2018 heeft NS haar beloftes op het gebied van de verschillende productstappen ingelost. Na het uit dienst nemen van het V250-materieel ('Fyra') in 2013 heeft NS een alternatief aanbod gedaan, gericht op de behoeftes van de reiziger, dat in de vervoerconcessie voor het hoofdrailnet 2015 – 2025 (Vervoerconcessie) is opgenomen. Dat heeft ertoe geleid dat er momenteel een breed aanbod van zowel binnenlandse als internationale treindiensten voor de reiziger is. Concreet rijden er elke dag nu ca. 250 treinen over de HSL en zien we in de afgelopen twee jaren een groei van ca. 30% van het aantal reizigers dat gebruik maakt van de HSL-diensten.

De introductie van de Intercity Brussel en Eurostar op de HSL-Zuid is aanleiding voor NS om het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (IenW) te verzoeken het programma 'Uitvoering en betrouwbaarheid HSL-Zuid diensten' onder concessiesturing af te ronden. In deze brief biedt NS graag inzicht in de gerealiseerde stappen onder het programma, de resterende productstap Intercity Nieuwe Generatie (ICNG) en de reden waarom NS het Ministerie van IenW verzoekt het programma als afgerond aan te merken.

Scope 'Uitvoering en Betrouwbaarheid HSL-Zuid diensten'

Het programma 'Uitvoering en Betrouwbaarheid HSL-Zuid diensten' ziet op de uitvoering van de productstappen op de HSL zoals bepaald in hoofdstuk 9 van de Vervoerconcessie en het vervoerplan voor 2015. Vanuit dit programma wordt niet gestuurd op het verbeteren van de prestaties op de HSL. Voor het verbeteren van prestaties op de HSL is in 2017 daarnaast een separaat programma

(“Verbeterprogramma HSL-Zuid”) onder concessiesturing geplaatst. Beëindiging van dit verbeterprogramma is nu niet aan de orde.

Aanbod voor de nationale en internationale reiziger

NS heeft op 23 september 2013 besloten te stoppen met de inzet van V250-materieel en heeft een alternatief voorstel ingediend bij het ministerie van IenW (NS-kenmerk: MvV/JJM/2013/023). Op 12 november 2013 is de behandeling en acceptatie van het NS-aanbod afgerond in de Tweede Kamer. Reizigers tussen Nederland en België kregen door dit alternatieve aanbod meer keuze tussen snelle internationale hogesnelheidstreinen met nieuwe bestemmingen én rechtstreekse internationale treinen zonder verplichte reservering en toeslag. Dit laatste was een nadrukkelijke wens van reizigersorganisaties. Ook de intensievere benutting van de HSL door binnenlandse Intercity's over de HSL was een breed gedragen wens. Door de concessie-integratie tussen HSL en het hoofdrailnet, vanwege de samenhang in infrastructuur en logistiek, kunnen veel meer reizigers profiteren van de hogesnelheidslijn. Bij het opstellen van het alternatieve aanbod heeft NS ook samengewerkt met NMBS, Thalys en Eurostar om reizigers meer keuzemogelijkheden en kortere reistijden te bieden.

Overzicht gerealiseerde productstappen

De productstappen hebben ertoe geleid dat de HSL momenteel intensief gebruikt wordt voor binnenlandse verbindingen (zoals tussen Amsterdam en Rotterdam, maar ook naar Den Haag, Breda en Eindhoven) en internationale verbindingen (o.a. Parijs, Brussel en Londen).

Volledige realisatie vervoeraanbod

NS heeft het vervoeraanbod op de HSL, zoals opgenomen in de Vervoerconcessie en vastgelegd in het vervoerplan 2015, conform afspraak gerealiseerd. Onderstaande figuur vat de afspraken over het aanbod samen, zoals deze destijds zijn vastgelegd (*bron*: Vervoerplan 2015). Onder de figuur wordt toegelicht waar en waarom daadwerkelijke realisatie in sommige gevallen afwijkt van de toenmalige afspraken.

Route	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Naar buitenland										
Amsterdam – Brussel / Lille / Parijs (Thalys)	12	14	14	16 ¹	16 ¹	16 ¹	16 ¹	16 ¹	16 ¹	16 ¹
Amsterdam – Londen (Eurostar)			2	2	2	2	2	2	2	2
Den Haag – Roosendaal – Brussel										
Amsterdam – Roosendaal – Brussel (IC Brussel) niet HSL	16	16								
Amsterdam – Breda – Brussel (deels HSL/conv.) IC Brussel			16 ²	16	16	16	16	16	16	16
Alleen binnenlands deel- deels over HSL										
Amsterdam – Rotterdam (IC direct)	0-16 ³	16	32	32	32	32	32 ⁷	32	32	32
Amsterdam – Breda (IC direct)	32	32	32	32	32	32	32 ⁷	32	32	32
Den Haag – Eindhoven		32 ⁴	32	32	32	32	32 ⁷	32	32	32

¹ Doorgroei naar 16x Thalys is afhankelijk van de marktontwikkeling

² Overgang zal gefaseerd en beheerst uitgevoerd worden

³ Ingroei in 2015. N.b. al in 2013 spits toevoegers

⁴ Afhankelijk van ontwikkeling HRN dienstregeling

Toelichting op de internationale diensten:

- NS herstelde de verbinding tussen Amsterdam en Brussel ('Benelux') die, als Intercity Brussel, weer elk uur reed tussen Amsterdam en Brussel zonder toeslag en reservering. De laatste introducties vonden plaats in april 2018 toen de Intercity tussen Amsterdam en Brussel via de HSL is gaan rijden (12 keer per dag helemaal over de HSL met een reistijdswinst van ongeveer een half uur).
- Het aantal Thalys hogesnelheidstreinen tussen Nederland en België is verhoogd van twaalf keer per dag (begin 2015) naar veertien keer per dag op dit moment, waarvan negen treinen doorrijdend naar Parijs. Ook andere bestemmingen in Frankrijk worden vanaf april 2019 aangedaan: Marne-la-Vallee en Charles-de-Gaulle. Zoals met u overeengekomen¹ komt hiermee de verbinding met Lille vanaf dienstregeling 2019 te vervallen. Een doorgroei naar hogere frequenties (cf. voetnoot 1 bij bovenstaande figuur) acht Thalys, gezien de marktontwikkelingen, op dit moment niet structureel aan de orde. Thalys stemt de aangeboden capaciteit af op de marktvrage, onder meer door de inzet van extra seizoensgebonden treinen (voor wintersport en in de zomermaanden) en inzet van dubbele treinstellen op drukke momenten.
- De Eurostar tussen Amsterdam en Londen is geïntroduceerd vanaf april 2018. De Eurostar rijdt rechtstreeks van Londen naar Amsterdam. In de andere richting betreft het in eerste instantie nog een indirecte verbinding, waarbij reizigers de trein in Brussel moeten verlaten om aldaar door de beveiliging- en paspoortcontroles te gaan. De Nederlandse overheid werkt aan het realiseren van deze controles op de Nederlandse stations, met als ambitie om vanaf eind 2019 (dienstregeling 2020) een directe verbinding tussen Nederland en Londen mogelijk te maken.

Toelichting op de nationale diensten:

- Op de HSL tussen Amsterdam en Rotterdam verdubbelde NS de frequentie van Intercity direct naar elk kwartier een trein (33 keer per dag per richting). In 2017 is de Intercity tussen Den Haag, Rotterdam en Eindhoven over de HSL gaan rijden (37 keer per dag per richting). Hiermee is een reistijdswinst van 11 minuten gerealiseerd.

Verloop introducties

De diverse productintroducties hebben op verschillende wijze plaatsgevonden. Over vertragingen heeft tijdig overleg plaatsgevonden met het Ministerie van IenW. Ook is de Tweede Kamer hier over geïnformeerd in Kamerbrieven en de verschillende Voortgangsrapportages HSL-Zuid.

De introducties van Intercity Brussel via de HSL-Zuid en van Eurostar hebben later plaatsgevonden dan oorspronkelijk in 2013 gepland. Wij hebben u hierover geïnformeerd in onze brief van 1 april 2016 (kenmerk RvB/JM/2016/050). In de Kamerbrief van het ministerie van IenW van 16 juni 2017 (vergaderjaar 2016-2017, Kamerstuk 22026, nr. 497) is aangegeven dat er na oplevering van de toegelaten software zes maanden voorbereidingstijd nodig was om de Intercity Brussel met voldoende kwaliteit over de HSL-Zuid en Lijn 4 (in België) te laten rijden. Door vertraging bij het opleveren van de software, is introductie daarmee gerealiseerd in april 2018. Daarnaast is de bediening gewijzigd. In de kabinetsreactie parlementaire

¹ Uw brief van 5 april 2018 met kenmerk IENW/BSK-2018/71220

enquête Fyra, met kenmerk IENM/BSK-2016/93494 d.d. 29 april 2016, wordt door het kabinet ingegaan op de geleerde lessen en de wijze waarop door het kabinet invulling gaat worden gegeven aan de aanbevelingen van de Parlementaire Enquête.

Op 13 oktober 2016 is de Kamer geïnformeerd (Kamerstuk 22026 nr. 488) over de zogeheten 12/4 bediening van de Intercity Brussel per december 2017, waarmee 12 keer per dag de reistijd met ongeveer een half uur wordt ingekort. Deze gerealiseerde treindienst wijkt af van de treindienst zoals de in de Vervoerconcessie is opgenomen.

Ook bij Eurostar was vertraging bij oplevering van de software reden voor een latere realisatie dan aanvankelijk gepland. Onder andere in de Kamerbrief van het ministerie van IenW van 7 juli 2017 (vergaderjaar 2016-2017, Kamerstuk 34 550 A, nr. 63) is hier aandacht aan besteed.

Voor de treindienst Den Haag – Eindhoven is gekozen voor een gefaseerde introductie waardoor de volledige treindienst enkele maanden later dan gepland is opgeleverd.

Vooruitblik op de introductie van ICNG

In de Vervoerconcessie zijn tevens afspraken gemaakt over de introductie van de ICNG voor de binnenlandse HSL-Zuid treindiensten, die ten minste 200 kilometer per uur kunnen en mogen rijden. Dit is onderdeel van hoofdstuk 9 van de Vervoerconcessie (artikel 61, lid 6) en van het vervoerplan voor 2015, waarnaar wordt verwezen in het programma “Uitvoering en betrouwbaarheid HSL-Zuid diensten”. Dit betreft de laatste nog resterende productstap in dit programma, die in de figuur hierboven met geel gedrukte frequenties is weergegeven (vanaf 2021). Deze introductie vindt in 2021 plaats. Om de afspraken over de instroom van ICNG en de snelheidsverhoging van 160 km per uur naar 200 km per uur volgens planning (‘gefaseerd en beheerst’, cf. voetnoot 2 bij de figuur hierboven) te realiseren, zijn binnen NS het opdrachtgeverschap en de sturing hiervoor belegd in de lijnorganisatie verantwoordelijk voor de introductie van nieuw materieel. Daarbij is gebruik gemaakt van de ‘lessons learned’ naar aanleiding van de parlementaire enquête Fyra en de audits in opdracht van IenW op de (verwerving en introductie van de) ICNG in 2014 en 2016.

Governance en zorgvuldige besluitvorming

Er is een Stuurgroep HSL-Zuid, onder voorzitterschap van het ministerie van IenW, waarin ProRail, Inspectie van Leefomgeving & Transport (ILT), InfraSpeed en NS deelnemen. Deze Stuurgroep stuurt - naast bespreking van andere HSL-gerelateerde onderwerpen - gezamenlijk op gefaseerde en beheerste introducties op de HSL (ondermeer via Ingebruiknameadviezen, voortgangsrapportages, etc). Ook de introductie van de ICNG op de HSL-Zuid, waaronder de instroom van de ICNG in dienstregelingsjaar 2021 en de snelheidsverhoging van 160 km per uur naar 200 km per uur, wordt besproken in deze Stuurgroep. De stuurgroep treedt echter niet in de verantwoordelijkheid van NS voor de introductie. Conform afspraken uit de Stuurgroep van 10 oktober 2018, maakt NS aan de Stuurgroep inzichtelijk volgens welke planning (inclusief mijlpalen, afhankelijkheden en go/no go momenten) NS toewerkt naar de instroom van de ICNG in dienstregelingsjaar 2021 en de snelheidsverhoging van 160 km per uur naar 200 km per uur vanaf het dienstregelingsjaar waarin het gehele binnenlandse bedieningspatroon wordt gereden met ICNG².

² Betreft het binnenlandse bedieningspatroon, zoals opgenomen in het eerste lid, onderdelen a. en b. van artikel 61 van de Vervoerconcessie.



Verzoek tot afronding van het programma onder concessiesturing

NS heeft de productstappen die onderdeel waren van het alternatieve aanbod op de HSL-Zuid geïmplementeerd, waarmee een belangrijk deel van het programma “Uitvoering en betrouwbaarheid HSL-Zuid diensten” is gerealiseerd. Resteert nu de laatste productstap, namelijk de gefaseerde en beheerste invoering van de ICNG voor de binnenlandse HSL-Zuid treindiensten vanaf 2021.

Hierdoor zijn de scope en complexiteit van het programma “Uitvoering en Betrouwbaarheid HSL-Zuid diensten” aanzienlijk verminderd. Binnen NS is de ICNG-introductie belegd bij de desbetreffende lijnorganisatie en is de programmaorganisatie die bestond ten behoeve van de realisatie van de HSL-Zuid treindiensten afgebouwd. Er is dan ook geen dwingende noodzaak of urgentie om de ICNG-introductie via een verbijzonderd programma onder de concessie te besturen. Naar onze taxatie kan de introductie van de ICNG langs de lijnen van de reguliere concessiesturing en de HSL-governance worden bestuurd (i.c. via de Stuurgroep HSL-Zuid).

Gezien bovenstaande verzoekt NS het ministerie van IenW het programma “Uitvoering en Betrouwbaarheid HSL-Zuid diensten” als afgerond aan te merken en de besturing van de implementatie van de ICNG als onderdeel van de reguliere concessiesturing en de HSL-governance (de Stuurgroep HSL-Zuid) op te nemen.

Met vriendelijke groet,

Jacco van der Tak
Directeur Stakeholder- en Concessiemanagement