



NS Directie

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

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

Postbus 2025, 3500 HA Utrecht

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

In afschrift:
Minister van Financiën
De heer Ir. J.R.V.A. Dijsselbloem
Postbus 20201
2500 EE DEN HAAG

Datum 23 september 2013
Ons kenmerk MvV/JM/2013/023
Onderwerp Vervoersaanbod voor de HSL Zuid

Telefoon 030 - 235 45 00
Telefax 030 - 235 71 30
E-mail merel.vanvroonhoven@ns.nl

Zeer geachte mevrouw,

Op 3 juni jl. heb ik u, namens de directie, bericht dat NS de V250-treinen van AnsaldoBreda niet meer in zal zetten voor de commerciële diensten op de Hogesnelheidslijn. Hierdoor ontstaat tot onze spijt een vertraging in de verbetering van het vervoer over de Hogesnelheidslijn in Nederland en tussen Nederland en België. Wij betreuren de gevolgen hiervan voor de reiziger.

In mijn brief van 6 juni jl. heeft NS toegezegd om een volwaardig alternatief voorstel aan te dragen voor de reiziger. In uw brief van 17 juni jl. heeft u ons de mogelijkheid gegeven om in juli te komen tot een (nader) geconcretiseerd voorstel voor een alternatieve invulling van onze verplichtingen. Op 31 juli jl. heeft u van NS dit voorstel ontvangen. Dit voorstel heeft u getoetst aan de waarde voor de reiziger en de juridische en financiële kaders. Met deze brief bevestigen wij dit aanbod.

Allereerst wil ik u graag bedanken voor de geboden mogelijkheid om een voorstel te doen voor het bieden van een alternatief vervoersaanbod. Met deze brief bericht ik u over het definitieve voorstel van NS, mede namens HSA, voor achtereenvolgens het internationale vervoer en het nationale vervoer over de Hogesnelheidslijn en de afwegingen die hieraan ten grondslag liggen.

Het aanbod laat zich omschrijven door **een palet aan keuzes, meer bestemmingen en meer verbindingen.**

Een palet aan keuzes door een mix van Intercity's en hogesnelheidstreinen, verschillende aantrekkelijke tariefvormen en de keuze om wel of niet te reserveren.

Meer bestemmingen door Londen, Lille, Den Haag, luchthaven Zaventem, Eindhoven en Tilburg toe te voegen als bestemmingen die van de Hogesnelheidslijn profiteren.

Meer verbindingen door de frequenties voor Breda, Rotterdam, Amsterdam en Den Haag te verhogen.

Allereerst wordt ingegaan op het vervoersaanbod voor de internationale reiziger alvorens over te gaan op het aanbod voor de nationale reiziger. Het internationale aanbod is tot stand gekomen in nauwe samenwerking met onze partner NMBS.

Internationaal

Bij de ontwikkeling van het internationale vervoersaanbod tussen Nederland en België zijn de volgende uitgangspunten gehanteerd:

- Een aanbod waarin de actuele wensen van reizigers, provincies en gemeenten zijn verwerkt. Uit klantenonderzoek, veelvuldig overleg met reizigersorganisaties, lokale en regionale overheden kwam de behoefte aan keuzevrijheid tussen Intercity's en hogesnelheidstreinen als kernpunt tot uiting. Ook een rechtstreekse verbinding tussen Den Haag en Brussel en een aansluiting op luchthaven Zaventem worden belangrijk gevonden. Verder is de wens tot een betere ontsluiting van Brabant (Breda, Tilburg en Eindhoven) sterk aanwezig.
- Een aanpak waarmee het palet aan mogelijkheden op de snelst mogelijke wijze aan de reiziger wordt aangeboden en waarbij reeds in het najaar 2013 een verbetering van het huidige aanbod wordt gerealiseerd.
- Een hogesnelheidsaanbod dat steunt op de reeds beproefde kwalitatieve hogesnelheidsdiensten van Thalys en Eurostar.

Deze uitgangspunten hebben geleid tot het volgende gezamenlijke aanbod van NS en NMBS:

Verbindingen

- 16 x per dag de 'Benelux-plus', een Intercity verbinding tussen Amsterdam – Den Haag – Rotterdam – Breda – Noorderkempfen – Antwerpen - Luchthaven Zaventem – Brussel-Centraal en Brussel-Zuid.
- 14 - 16 x per dag een verbinding over de hogesnelheidslijn van Amsterdam, via Schiphol en Rotterdam naar Brussel en verder naar Parijs en Lille.
 - 9 x Thalys via Brussel naar Parijs
 - 2 x Thalys via Brussel naar Lille
 - 3 - 5 x Thalys naar Brussel, op maat naar reizigersbehoefte
- 2 x per dag een verbinding over de Hogesnelheidslijn via Brussel naar Londen met Eurostar.
- 16 x per dag een stoptrein tussen Antwerpen en Roosendaal.



De keuzes die gemaakt zijn in het productaanbod worden hieronder verder toegelicht:

16 x per dag de 'Benelux-plus', een verbinding tussen Amsterdam – Den Haag – Rotterdam – Breda – Noorderkempen - Antwerpen – luchthaven Zaventem – Brussel-Centraal en Brussel-Zuid.

Door het terugbrengen van deze treindienst krijgt de reiziger nu keuze tussen Thalys en Eurostar en de 'Benelux-plus'. Door de oorspronkelijke verbinding te koppelen aan de route tussen Breda en Antwerpen ontstaat een aantal verbeteringen voor de reiziger ten opzichte van het oorspronkelijke aanbod. Zo wordt de frequentie tussen Breda en Antwerpen verhoogd van 8 naar 16 treinen per dag en ontstaat bovendien een rechtstreekse verbinding vanaf Breda met Brussel. Ook wordt de treindienst over het conventionele spoor doorgetrokken naar Amsterdam en krijgt Den Haag een rechtstreekse verbinding met Antwerpen en Brussel. Luchthaven Zaventem wordt als bestemming toegevoegd zodra dit rijpad kan worden gerealiseerd op het Belgisch spoornetwerk.

16 - 18 x per dag een verbinding over de hogesnelheidslijn van Amsterdam, via Schiphol en Rotterdam naar Brussel en verder naar Parijs, Lille en Londen.

- 9 x Thalys via Brussel naar Parijs
- 2x Thalys via Brussel naar Lille
- 3 - 5x Thalys naar Brussel, op maat naar reizigersbehoefte
- 2x Eurostar via Brussel naar Londen

NS is reeds in januari een marktverkenning gestart naar beschikbaar en inzetbaar hogesnelheidsmaterieel. Hierbij zijn leasemaatschappijen, vervoerders en leveranciers benaderd. Ook heeft NS onderzocht of een samenwerking met partners mogelijk is die reeds over hogesnelheidsmaterieel beschikken. Na een uitvoerig onderzoek naar materieel en mogelijke partners heeft NS gekozen voor een samenwerking met Eurostar en Thalys en heeft contractuele afspraken gemaakt. NS werkt al jaren succesvol samen met NMBS en SNCF in het samenwerkingsverband Thalys. De partijen in deze samenwerking brengen elk personeel en materieel in. De samenwerking met Eurostar is nieuw. Door de samenwerking met Thalys en Eurostar wordt jarenlange ervaring op het gebied van hogesnelheidsvervoer verder benut en worden er extra internationale bestemmingen toegevoegd (Lille en Londen). Bovendien worden op deze treinen Nederlandse conducteurs, servicepersoneel en machinisten van NS ingezet. Doordat Thalys beschikt over een eigen materieelpark dat reeds geschikt is om over de Hogesnelheidslijn te rijden (waar onder andere treinen van NS en NMBS in zijn ondergebracht), is het mogelijk deze treindienst op afzienbare termijn uit te breiden. Met Thalys is overeenstemming bereikt om in 2016 de treindienst verder uit te breiden naar minimaal 14 treinen per dag. Wanneer er voldoende reizigers van deze dienst gebruik maken, groeit dit aantal door tot 16 treinen per dag. Samen met de twee Eurostar treinen rijden er in dat geval 18 dagelijkse internationale hogesnelheidstreinen.

16 x per dag een stoptrein tussen Antwerpen en Roosendaal

Deze treindienst is onderdeel van het huidige productaanbod van NMBS. Door het in stand houden van deze treindienst is het mogelijk om naast de Intercity en hogesnelheidstreinen ook voor een stoptreinverbinding tussen Nederland en België te kiezen.

Uitbreiding op korte termijn

Het aanbod wordt snel uitgebreid

De frequentie van de Den Haag – Brussel trein over het conventionele spoor zal opgevoerd worden van 8 x naar 10 x per dag in oktober 2013 en verder uitgebreid naar 12 x per dag vanaf december 2013. En vanaf december 2014 rijdt deze trein 16 x per dag vanaf Amsterdam naar Brussel. Ook zal de trein vanaf dat moment weer doorrijden tot aan Amsterdam. Vanaf december 2016 rijdt de 'Benelux-plus' over de Hogesnelheidslijn over Breda door naar Brussel. De Thalys verhoogt zijn frequentie in oktober dit jaar naar 11 dagelijkse treinen, in december naar 12 en in december 2015 naar 14 dagelijkse treinen en op basis van reizigersbehoefte naar 16 treinen. In december 2016 gaan de Eurostar treinen rijden. Voor een meer gedetailleerde beschrijving van de uitvoering van het plan verwijs ik u naar de bijlage.

Tarieven

Internationaal reizen met abonnementen en keuze in tarieven

Door de herinvoering van de 'Benelux-plus' wordt tariefkeuze mogelijk binnen het grensoverschrijdende vervoer met België. De tariefstructuur op de 'Benelux-plus' wordt dezelfde als op de 'Benelux-trein' (NRT prijzen) waardoor het mogelijk is om zonder reservering, met gebruik van een abonnement of kortingskaart naar België te reizen. De hogesnelheidsdiensten van Thalys en Eurostar zullen volgens de huidige tariefstructuur, zoals deze nu ook al voor Thalys gehanteerd wordt (marktprijzen), voort blijven bestaan. Onderdeel hiervan is de zitplaatsgarantie door reservering.

Materieel

Bewezen materieel dat beheerst en snel inzetbaar gemaakt kan worden

Als onderdeel van het complete internationale vervoersaanbod zijn er overeenkomsten gesloten met zowel Thalys als Eurostar waarbij de hogesnelheidstreinen van beide ingezet zullen worden en door Eurostar zal worden uitgebreid voor de treindiensten tussen Amsterdam en Londen (Velaro E320). Het hogesnelheidsmaterieel van Thalys (TGV PBA/PBKA) is al sinds jaar en dag een betrouwbare trein voor hogesnelheidsvervoer. De Velaro is een doorontwikkeling van de beproefde ICE 3 die op grote schaal in Duitsland wordt ingezet.

Voor de 'Benelux-plus' beschikt NMBS over locomotieven die hiervoor inzetbaar gemaakt zullen worden, terwijl NS beschikt over inzetbaar te maken rijtuigen. Dit materieel wordt geschikt gemaakt voor toelating op de Hogesnelheidslijn.



Nationaal

Bij het aanbod voor het binnenlandse vervoer over de Hogesnelheidslijn is als uitgangspunt gekozen om het aantal verbindingen en bestemmingen uit te breiden en een aantrekkelijke tariefpropositie te bieden voor de reiziger.

- Meer verbindingen en meer steden
- Aantrekkelijke tarieven.
- Keuze voor een grote vloot van Intercity's, die breed inzetbaar zijn. Dit heeft grote voordelen voor de al geplande vervanging van de intercity-vloot, die nu versneld wordt gestart.

Deze uitgangspunten hebben geleid tot het volgende aanbod.

Verbindingen: elk kwartier een trein

- 32 x per dag een verbinding over de Hogesnelheidslijn tussen Amsterdam en Breda.
- 32 x per dag een verbinding over de Hogesnelheidslijn tussen Amsterdam en Rotterdam (hierdoor ontstaat een kwartierdienst tussen Amsterdam en Rotterdam).
- 32 x per dag een verbinding over de Hogesnelheidslijn tussen Den Haag – Rotterdam – Breda – Tilburg – Eindhoven (hierdoor ontstaat een kwartierdienst tussen Rotterdam en Breda).
- Het afschaffen van de toeslag tussen Rotterdam en Breda en een continuering van de tijdelijke verlaging van de toeslag op Amsterdam – Rotterdam (20% in plaats van 30%).

Graag licht ik deze keuzes hieronder verder toe.

32 x per dag een verbinding over de Hogesnelheidslijn tussen Amsterdam en Breda

Deze frequentie is conform het oorspronkelijke aanbod en wordt reeds uitgevoerd.

32 x per dag een verbinding over de Hogesnelheidslijn tussen Amsterdam en Rotterdam (hierdoor ontstaat een kwartierdienst tussen Amsterdam en Rotterdam).

In het oorspronkelijke aanbod is afgesproken dat er tussen Amsterdam en Rotterdam 52 binnenlandse treinen per dag rijden. In dat geval zou er in de spits ieder kwartier een binnenlandse trein rijden en in het dal drie treinen per uur. Door de frequentie op te hogen naar 64 treinen per richting per dag (inclusief Amsterdam – Breda) wordt de gehele dag in een kwartierdienst gereden.

32 x per dag een verbinding over de Hogesnelheidslijn tussen Den Haag – Rotterdam – Breda – Tilburg en Eindhoven (hierdoor ontstaat een kwartierdienst tussen Rotterdam en Breda).

Door de integratie van de Hogesnelheidslijn met het Hoofdrailnet is het mogelijk om meer steden te verbinden en reistijd te verminderen tussen binnenlandse bestemmingen.

De trein tussen Den Haag en Eindhoven rijdt tussen Rotterdam en Breda over de Hogesnelheidslijn waardoor er 8 tot 10 minuten tijdwinst geboekt kan worden.

Op de nationale Hogesnelheidsverbindingen ontstaat hiermee een kwartierdienst.

Toeslag

Het afschaffen van de toeslag tussen Rotterdam en Breda en een continuering van de tijdelijke verlaging van de toeslag op Schiphol – Rotterdam (20% in plaats van 30%).

Waar er voor de reiziger geen keuze is zal de toeslag in zijn geheel verdwijnen. Dit is het geval op het traject tussen Rotterdam en Breda waardoor de reiziger voor het normale binnenlandse tarief 5x per uur in beide richtingen kan reizen. De ruim beschikbare capaciteit op dit traject biedt de reiziger een grote kans op een zitplaats.

De reiziger heeft de afgelopen jaren aangegeven in veel gevallen bereid te zijn extra te willen betalen voor een kortere reistijd maar wenst ook te kunnen kiezen voor een Intercity tegen regulier tarief. Het heffen van een toeslag wanneer er voldoende alternatieven bestaan is hiermee te rechtvaardigen. Tevens reguleert de toeslag de benutting van de beschikbare capaciteit in de treinen wat de kans op een zitplaats vergroot. Reizigers geven aan dit een belangrijk aspect van de reis te vinden. Voor de reizigers tussen Schiphol en Rotterdam blijft de toeslag dan ook bestaan. Reizigers op dit traject hebben de keuze uit meerdere verbindingen over het conventionele spoor voor het binnenlandse tarief en over het hogesnelheidsspoor met toeslag waarbij reeds vandaag een reistijdwinst van 28 minuten wordt behaald. De toeslag voor de snelle rit over de Hogesnelheidslijn tussen Amsterdam en Rotterdam blijft, tot de instroom van IC 200, beperkt tot 20% van de ritprijs.

Materieel

Een combinatie van beproefde materieelsoorten

Vanwege de vertraging in de levering van de V250-treinen werd de treindienst in 2009 reeds over de hogesnelheidslijn tussen Amsterdam en Rotterdam en later Breda opgestart met Traxx-locomotieven en Prio-rijtuigen. Dit materieel rijdt 160 km per uur wat een reistijdwinst oplevert voor onze reizigers van 28 minuten op het traject Amsterdam – Rotterdam en 34 minuten op het traject Amsterdam – Breda ten opzichte van de klassieke lijn.

Een belangrijk voordeel van Traxx-Prio materieel is dat het beproefd is en op korte termijn beschikbaar en inzetbaar te maken is voor de verdere uitbreiding van de frequenties. Ook kan capaciteit worden toegevoegd door, wanneer nodig, de treinen te verlengen.

Voor de langere termijn heeft NS gekozen voor zogeheten IC200 materieel wat Intercity's betreft die minimaal 200 km per uur kunnen. NS kiest er nadrukkelijk voor om de bestelling van de Intercity Nieuwe Generatie uit te breiden met materieel dat minimaal 200 km per uur kan op de Hogesnelheidslijn. IC200 heeft een lager risicoprofiel doordat het onderdeel is van een groter NS-breed park, waardoor veel voordelen ontstaan op het gebied van kwaliteit (zoals o.a. toegankelijkheid), onderhoud en inzetbaarheid. Het materieel voor de Hogesnelheidslijn kan per 2021 in de dienstregeling instromen. NS heeft een rapport opgesteld waarin de afwegingen van de materieelkeuze worden toegelicht. Dit rapport bevat vertrouwelijke informatie met betrekking tot marktgegevens en u wordt verzocht dit rapport uitsluitend vertrouwelijk ter inzage te leggen. Tevens zal NS u uiterlijk 1 oktober een visie aanleveren op het totale Intercity materieelpark.



Om het volledige aanbod te realiseren is veel werk nodig. U kunt hierbij met name denken aan het bestellen en gereed maken van materieel en de bijbehorende toelating op het Nederlandse en Belgische (HSL)-spoor. NS hecht veel waarde aan de uitvoerbaarheid van dit definitieve aanbod en heeft dit getoetst op maakbaarheid en laten beoordelen door ProRail. Ook in de toekomstige detailuitwerking zal ProRail nauw betrokken worden.

De nieuwe treindiensten zullen worden ingepast in de dienstregeling volgens de regels van de geïntegreerde concessie. De benodigde capaciteit zal jaarlijks worden aangevraagd bij ProRail via de daarvoor bestemde procedure.

Afsluitend

Het wegvallen van de V250-treinen leidt helaas tot vertraging van het volledig benutten van de capaciteit op de Hogesnelheidslijn. Dit productaanbod biedt evenwel de garantie op de snelste inhaalbeweging die mogelijk is. Dit aanbod leidt bovendien ook tot verbeteringen voor de reiziger door meer keuze, het toevoegen van extra steden en meer verbindingen.

Meer keuze: Door een mix van Intercity's en hogesnelheidstreinen ontstaat meer keuze voor de reiziger. De reiziger kan zelf beslissen of hij bereid is een toeslag te betalen voor een hogesnelheidsreis of voor het reguliere tarief gebruik wil maken van de Intercity. Ook de reiziger die gebruik wil maken van een abonnement of kortingskaart binnen Nederland krijgt hiertoe de mogelijkheid. Met name voor de internationale forens is dit een grote verbetering. Wanneer een reiziger zeker wil zijn van een zitplaats kan deze in de Thalys en Eurostar gereserveerd worden. Wanneer een reiziger niet wil reserveren kan hij gebruik maken van de andere treinen. Door het afschaffen van de toeslag op de trajecten waar geen alternatief is en het tijdelijk continueren van de verlaagde toeslag op het traject waar dit alternatief er wel is, wordt het gebruik van de hogesnelheidslijn voor meer reizigers toegankelijk.

Meer bestemmingen: Met de komst van Eurostar en de uitbreiding van Thalys worden Londen en Lille toegevoegd aan het assortiment van internationale bestemmingen. Door in het aanbod gebruik te maken van de mogelijkheden om conventioneel spoor en hogesnelheidsspoor te combineren is het ook mogelijk meer bestemmingen die niet aan de Hogesnelheidslijn liggen toe te voegen. Den Haag krijgt blijvend een directe verbinding met Brussel. Ook Eindhoven en Tilburg profiteren als nationale bestemmingen van de mogelijkheden van de Hogesnelheidslijn. Reizigers kunnen vanuit deze bestemmingen ieder uur in Breda overstappen op de internationale trein. Ook luchthaven Zaventem wordt op de internationale trein aangesloten.

Meer verbindingen: Door Breda op te nemen in de route van de 'Benelux-plus' ontstaan er meer rechtstreekse verbindingen tussen België en Brabant (16 in het voorstel, 8 in het oorspronkelijke aanbod). Ook rijdt deze verbinding door naar Brussel in plaats van dat hij eindigt in Antwerpen. Het aantal verbindingen over de Hogesnelheidslijn van Rotterdam naar Breda stijgt van 32 naar 64. Vanuit Amsterdam ontstaan ook meer verbindingen met België (32 - 34 in dit voorstel, 26 in het oorspronkelijke aanbod). Het aantal verbindingen over de Hogesnelheidslijn groeit naar dagelijks 130.

De Hogesnelheidslijn heeft door de jaren heen veel tegenslagen gekend, niet in de laatste plaats door het wegvallen van de V250 trein. NS heeft hierdoor niet het product kunnen bieden waar de reiziger op had mogen rekenen. De afgelopen maanden hebben wij gebruikt om een alternatief aanbod te ontwikkelen dat recht doet aan maatschappelijke reizigerswensen en gebaseerd is op beproefde technologie en ervaring.

NS vertrouwt erop met die aanbod minimaal net zoveel waarde te leveren aan de reiziger als in het oorspronkelijke aanbod.

Voor de realisatie van dit plan kunt u op ons rekenen.

Namens de directie van NS,

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Merel van Vroonhoven', with a long horizontal stroke extending to the right.

Merel van Vroonhoven

Bijlagen:

- 1 Bedieningspatroon
- 2 Palet
- 3 Geschatte rijtijden in minuten per verbinding
- 4 Frequenties per bestemming