

Vergaderjaar 2012–2013

**22 026**

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

**Nr. 397**

### **BRIEF VAN DE STAATSSECRETARIS VAN INFRASTRUCTUUR EN MILIEU**

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 16 april 2013

Tijdens het AO over de Fyra-problematiek van 28 februari jl. (Handelingen II, 2012/13, nr. 56, Debat over het terugbrengen van de Benelux-trein naar Brussel) heb ik toegezegd uw Kamer op korte termijn te informeren over elementen die nodig zijn voor een versterking van de tijdelijke treindienst tussen Den Haag HS en Brussel Zuid. Daarbij heeft uw Kamer mij gevraagd om een plan van aanpak te sturen voor een versterking van deze tijdelijke treindienst (respectievelijk Kamerstukken 22 026, nrs. 385 en 392). Met deze brief geef ik invulling aan mijn toezegging en het verzoek van de Kamer. Hierbij is gebruik gemaakt van de meest recente informatie van de vervoerders.

#### Versterking tijdelijke treindienst

Een versterking van de tijdelijke treindienst door het verhogen van de frequentie van twee naar acht maal per dag, zoals in maart is gerealiseerd was een complexe puzzel, waarbij het niet eenvoudig was om alle stukken in te passen. Voor een verdere frequentieverhoging zullen vergelijkbare stappen nodig zijn, die een uiterste inspanning van de vervoerders vragen. De complexiteit blijkt met name uit het feit dat er voor een versterking op korte termijn ad hoc aanpassingen nodig zijn in een reeds lopende dienstregeling in twee landen: een verdere versterking zal de nodige tijd kosten, omdat deze afwijkt van de voorziene dienstregeling. Dit is anders dan bij een structurele oplossing, omdat daarbij vooraf wordt geanticipeerd op de realisatie van deze oplossing in de capaciteitsaanvragen en dienstregelingen. Ad hoc wijzigingen gedurende een dienstregelingjaar doorvoeren is nu eenmaal zeer complex en moet – vanwege het belang van veiligheid en betrouwbaarheid – zeer secuur plaatsvinden.

Het is mijn verwachting dat de door uw Kamer gewenste verhoging naar een frequentie van 16 keer per dag niet in 2013 kan worden gerealiseerd,

gezien de complexiteit van deze verdere verhoging en de doorlooptijd die noodzakelijk is om bepaalde elementen te organiseren en in te passen in de huidige treindienst. Voor de dienstregeling 2014 wordt nog nader onderzoek gedaan door de vervoerders.

Hiertoe hebben de vervoerders inmiddels treinpaden aangevraagd om indien nodig ruimte beschikbaar te hebben op het klassieke spoor.

NS gaat op dit moment na of er extra drukte in de treinen wordt verwacht op bepaalde tijden deze zomer op het traject Den Haag–Brussel. Op basis van verwachte bezettingsgraden zullen de vervoerders dan – indien nodig – adequate maatregelen nemen om de treinen te verlengen, opdat de reiziger voldoende kans heeft op een zitplaats.

Overigens heeft NMBS mij gemeld dat het aannemelijk is dat de tijdelijke treindienst vanaf december 2013 ook in het weekend zal kunnen doorrijden vanaf Antwerpen Centraal naar Brussel Zuid wat op dit moment nog niet het geval is vanwege onderhoudswerkzaamheden in de weekeinden.

Hieronder vindt u de noodzakelijke elementen voor een versterking van de tijdelijke treindienst waarover ik met de vervoerders in gesprek blijf om deze wens van mij en van uw Kamer verder uit te werken.

#### Elementen versterking

In het belang van de reiziger en conform het verzoek van uw Kamer heb ik overleg gevoerd met NS en NMBS om te weten welke elementen nodig zijn om de frequentie te verhogen. NMBS heeft mij hierover per brief geïnformeerd. Het gaat daarbij om de beschikbaarheid van treinpaden, het juiste materieel (rijtuigen en locomotieven) en geschikt personeel. Naast de benodigde elementen is samenwerking met de Belgische vervoerder NMBS een noodzakelijke factor. Ik blijf hierover met NMBS in gesprek, als ook met NS. Hieronder beschrijf ik de voor een frequentieverhoging benodigde elementen.

#### Treinpaden

Een versterking van de treindienst Den Haag – Brussel is mede afhankelijk van de beschikbaarheid van treinpaden op zowel het Nederlandse spoor als het Belgische. Voor de versterking van de tijdelijke oplossing wordt gebruik gemaakt van het klassieke spoor dat in beide landen al in hoge mate bezet is en maar weinig mogelijkheden biedt voor extra belasting en kan dus gevolgen hebben voor de bestaande dienstregelingen. Het gaat dan onder meer om het traject Antwerpen – Brussel v.v.. NMBS meldt mij dat een goede eerste stap voor een mogelijke frequentieverhoging al is gezet, namelijk het aanvragen van acht bijkomende treinpaden vanaf december 2013 voor een verbinding Antwerpen – Roosendaal. Vervolgens zal moeten worden onderzocht op welke manier dit kan worden doorgetrokken naar Den Haag of verder. De vervoerders zullen hier nader onderzoek naar doen. Naast treinpaden is ook voldoende opstelcapaciteit benodigd voor treinen wanneer deze niet in dienst zijn.

#### Materieel

Voor het versterken van de treindienst zijn rijtuigen en locomotieven benodigd.

De benodigde locomotieven moeten uiteraard zowel in België als in Nederland formeel toegelaten zijn en zullen op de markt moeten worden gehuurd. Voor een uitbreiding van de huidige frequentie zal de huidige set van zeven treinstellen moeten worden uitgebreid. Er is op dit moment

(vanwege noodzakelijke homologatieprocedures slechts) één type locomotief geschikt voor dit grensoverschrijdend verkeer en het aantal van deze locomotieven in Europa is beperkt. Het is daardoor zeer lastig om de huidige treindienst op korte termijn te versterken.

De vervoerders melden mij dat op dit moment wordt gekeken naar de inzet van een achtste rijktuig, om zo de sterk bezette treinen op piekmomenten te ontlasten. Zoals door mij toegezegd wordt ook naar mogelijkheden bij andere vervoerders gekeken. Ombouw van locomotieven en de benodigde homologatieprocedures zijn kostbaar en kennen een lange doorlooptijd.

Voor het onderhoud aan materieel moet voldoende onderhoud- en servicecapaciteit beschikbaar zijn om een veilige en betrouwbare dienstverlening te garanderen. Dit betekent dat er enerzijds monteurs nodig zijn met de juiste materieelkennis en anderzijds voldoende capaciteit bij de onderhoudsbedrijven zoals Nedtrain.

### Personeel

Voor een versterking van de tijdelijke treindienst is de inzet van het juiste personeel noodzakelijk: het personeel dat deze treinen mag bedienen moet internationaal bevoegd zijn en bekend zijn met alle veiligheidseisen in beide landen. Dit betekent dat een machinist over de benodigde opleidingen en ervaring voor zowel het rijden in Nederland als in België moet beschikken. Dit is een gespecialiseerde opleiding waar machinisten niet standaard over beschikken. Het opleiden van medewerkers hiervoor kost enige maanden.

### Systemen en services

Het doorvoeren van een frequentieverhoging vraagt naast de hiervoor vermelde elementen een zorgvuldige voorbereiding waarvoor een bepaalde doorlooptijd nodig is. Het betreft onder andere reisinformatiesystemen en servicesystemen. Ook moeten alle ketenpartners voldoende worden aangesloten op de nieuwe dienst. Indien de doorlooptijd te krap is zal de voorbereiding minder zorgvuldig zijn, met een grotere kans op fouten of verminderde dienstverlening en een mindere betrouwbaarheid voor de reiziger.

### Beperkte capaciteit

Er moet tevens in ogenschouw worden genomen dat er op dit moment sterke aandacht uitgaat naar het Fyra V250-materieel. Dit betekent dat de capaciteit die hiervoor nodig is (in termen van internationaal bevoegd personeel en ruimte op de rails voor het testen met de V250-treinen) dient te worden afgewogen tegen de mogelijkheden om de tijdelijke treindienst te versterken.

### Aanpak

Ik zal de volgende acties ondernemen om tot een capaciteitsvergroting van de treindienst Den Haag HS – Brussel Zuid v.v. te komen.:

- Treinpaden: ik zal de vervoerders NS en NMBS vragen om aansluitende treinpaden in beide landen te organiseren. Zodra hier meer duidelijkheid over is, zal ik hierover rapporteren.
- Materieel: parallel hieraan zal ik NS en NMBS vragen om zorg te dragen voor de beschikbaarheid van voldoende en geschikt materieel. Zoals hierboven vermeld is de beschikbare hoeveelheid materieel beperkt; Dit betekent daarom dat moet worden gekeken naar de inhuur van extra locomotieven en rijktuigen, waarbij eventuele processen van

toelating en homologatie moeten zijn voltooid op het moment dat de treinpaden, onderhoudscapaciteit en opstelcapaciteit beschikbaar komen. Ook hierover zal ik een update geven wanneer er meer duidelijkheid te geven is.

- Personeel: vervolgens zal ik NS en NMBS verzoeken om personeel aan te trekken en eventueel op te leiden. Dit zal vermoedelijk ten minste tot in het najaar kunnen duren.
- Servicesystemen: ten slotte zullen de hierboven genoemde reisinformatiesystemen en servicesystemen door de vervoerders moeten worden aangevuld en aangepast. Ook dit zal vermoedelijk pas in het najaar kunnen plaatsvinden, gezien de eerdere acties die succesvol moeten worden uitgevoerd.

Gezien de complexiteit en de beperkte helderheid die nu te geven is, stel ik voor u in ieder geval voor de zomer over de voortgang te rapporteren. Indien er eerder relevante ontwikkelingen zijn, dan zal ik uw Kamer hierover eerder rapporteren.

De staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu,  
W.J. Mansveld