

EEN NIEUWE START VOOR DE HSL ZUID



Notitie Carla Dik-Faber
Tweede Kamerfractie ChristenUnie
19 juni 2013

Een nieuwe start met de HSL-Zuid

Met het besluit van NS en NMBS om te stoppen met de Fyra treinen is het tijd voor een nieuwe plan voor de HSL-Zuid. We moeten niet alleen leren van de fouten uit het verleden, maar ook een duidelijke visie neerzetten voor de toekomst. NS, NMBS en de Nederlandse en Belgische overheid zijn aan de reiziger verplicht om op korte termijn een goed treinproduct te bieden. Zij zullen bij het zoeken naar oplossingen de reizigers voorop moeten stellen.

Welke oplossingen ook worden gekozen, pas rond 2020 zullen alle nieuwe treinen beschikbaar zijn terwijl de concessie al afloopt in 2024. Het nieuwe plan voor de HSL moet daarom verder kijken dan de huidige concessie die loopt tot 2024. De treinen die nu zullen worden gekocht zullen immers nog tot circa 2050 rondrijden.

Hierbij moet centraal staan dat reizigersvervoer op het spoor een publiek belang is. Gebruik van het spoor beperkt de files en versterkt de economie. Daarom is er ook door de overheid miljarden geïnvesteerd in de infrastructuur. Door de nu ontstane situatie wordt er opnieuw gekeken welke verbindingen vanuit reizigersperspectief en vanuit maatschappelijk perspectief van belang zijn. Dit is een goede zaak. Zo is een door reizigersorganisaties gewenste directe verbinding Den Haag-Brussel ook voor de lange termijn weer in beeld.

Toch lijkt bij de uitwerking van de alternatieve voorstellen voor de HSL-Zuid nog te veel het belang van de vervoerder en de concessieverlener voorop te staan en niet het maatschappelijke belang en het reizigersbelang. Vanuit maatschappelijk belang kan het bijvoorbeeld wenselijk zijn onrendabele verbindingen te eisen die worden bekostigd vanuit de opbrengsten van rendabele verbindingen. In de nieuwe afspraken met de vervoerders zullen deze belangen geborgd moeten worden. Immers: als er markt is voor een extra trein naar Parijs dan zal deze er wel komen, maar juist de verbindingen die op zich zelf niet rendabel zijn en/of die afhankelijk zijn van de samenwerking tussen twee lidstaten en twee vervoerders moeten worden verzekerd.

De ChristenUnie presenteert daarom in deze notitie 8 voorstellen voor een nieuwe start van de HSL-Zuid.

1. Geen toeslagen

Voor binnenlandse reizen zit de grootste reistijdwinst van de HSL niet in de snellere treinen, maar in het kortere traject. Van de totale reistijdwinst van zo'n 40 minuten tussen Amsterdam en Breda is slechts 5 minuten toe te schrijven aan de snellere treinen. Sterker nog: tussen Amersfoort en Zwolle is de gemiddelde snelheid van de gewone intercity hoger dan de snelheid van de nu afgeschreven Fyra tussen Amsterdam en Rotterdam omdat de HSL-treinen op het drukke spoor tussen Schiphol en Amsterdam moeten boemelen.

Daar komt bij dat het nog jaren duurt voordat de reiziger de beloofde kwaliteit krijgt van het treinproduct. De frequenties zijn lager, de reistijd is langer en er wordt gereden met treinen zonder Wifi. Een toeslag voor de HSL is daarom niet gerechtvaardigd. Een toeslag is ook ingewikkeld voor reizigers en werkt daardoor drempelverhogend. Als meer binnenlandse intercity's over de HSL gaan rijden wordt het toeslagensysteem sowieso onhoudbaar.

De toeslagen op de HSL zijn bedoeld om de business case van NS te optimaliseren. Zonder toeslag zijn er echter meer reizigers. Dat is een maatschappelijk belang gezien de aanpak van fileknelpunten en de investering die is gedaan in de HSL-Zuid. Stel nu als doel: zoveel mogelijk reizigers op de HSL-Zuid.

Schaf daarom alle toeslagen voor de binnenlandse HSL treinen en de HSL treinen naar Antwerpen en Brussel af. Een uitzondering blijft mogelijk voor Thalys en Eurostar voor de echte lange afstandsverbindingen waar meer reistijdwinst is.

2. Geen reserveringsplicht

Voor de HSL naar Brussel is NS van plan een reserveringsplicht in te voeren. In een Europa zonder grenzen is het vreemd dat voor een verbinding die korter is dan een binnenlandse reis van Amsterdam naar Groningen gereserveerd moet worden. Reserveren zou een extra service moeten zijn voor reizigers, maar geen verplichting. Zo is op de NS Hispeed treinen tussen Amsterdam en Breda reserveren een optie. Ook voor de treinen naar Brussel moet reserveren een optie blijven en geen plicht worden.

Dat voor de echt lange afstanden zoals de Thalys naar Parijs en de Eurostar naar Londen moet worden gereserveerd is wel begrijpelijk. Dit zijn verbindingen die meer concurreren met het vliegtuig waarvoor ook reserveren nodig is.

3. Dubbeldekkers op de HSL

De problemen met de HSL-Zuid zijn zo groot omdat er nauwelijks alternatief materieel is dat er over kan rijden. Buitenlandse hogesnelheidstreinen hebben andere beveiligingssystemen. De bestaande NS intercity's en sprinters kunnen er niet rijden omdat ze niet beschikken over het nieuwe Europese beveiligingssysteem ERTMS dat is gebruikt op de HSL-Zuid en onder een ander spanningssysteem rijden.

Het kabinet is echter al van plan overal in Nederland ERTMS in te voeren. De komende jaren zullen daarom sowieso alle treinen moeten worden voorzien van ERTMS. Door versneld alle moderne intercity dubbeldekkers te voorzien van ERTMS en het spanningssysteem van de HSL, kunnen deze treinen ook gaan rijden op de HSL. Over circa 2,5 jaar kunnen genoeg treinen zijn omgebouwd om een begin te maken met inzet van dubbeldekkers op de HSL-Zuid. Hiermee wordt de HSL ook geschikt als omleidingsroute bij stremmingen op het spoor in de Randstad.

Bijkomend voordeel van het versneld ombouwen van de dubbeldekkers is dat er ook reistijdwinst elders in Nederland mogelijk wordt. De huidige toegestane maximum snelheid van deze treinen is 140 km/uur. Met ERTMS is 160 km/uur voor de dubbeldekkers geen probleem. De spoorlijnen Amsterdam-Utrecht en Lelystad-Zwolle beschikken al over ERTMS beschikken dus hier kan na de ombouw van de treinen gelijk de maximum snelheid worden verhoogd van 140 km/uur naar 160 km/uur.

4. Den Haag volwaardig aansluiten op HSL, Roosendaal een snelle intercity

Het nieuwe plan van NS heeft twee opties voor de verbinding Den Haag-Brussel. Of ongeveer 10x per dag een gewone intercity via Roosendaal of 8x per dag een HSL-verbinding. Maar in deze laatste variant krijgt Amsterdam minder verbindingen.

Om meer reizigers te trekken kan het beste worden gekozen voor een echte HSL-verbinding tussen Den Haag en Brussel. Maak met NS de afspraak dat bij voldoende reizigersgroei het aantal treinen tussen Den Haag en Brussel en Amsterdam en Brussel wordt verhoogd naar een volwaardige uursdienst en dat de Beneluxtrein in ieder geval blijft rijden totdat de HSL tenminste 8x per dag rijdt.

Roosendaal en Zeeland kunnen een goed alternatief krijgen door de bestaande Belgische intercity Charleroi – Antwerpen – Essen een paar kilometer door te laten rijden naar Roosendaal. De staatssecretaris moet deze optie in samenwerking met haar Belgische ambtgenoot en de vervoerders onderzoeken.

5. Noord-Brabant elk uur een HSL naar Antwerpen

De NS is nog steeds voornemens slechts 8x per dag te rijden tussen Antwerpen en Breda (en mogelijk door naar Tilburg en Eindhoven). Een verbinding die maar 1x per 2 uur rijdt is echter geen serieuze optie tussen twee grote steden die slechts 50 kilometer van elkaar liggen. Zo'n frequentie is niet interessant voor forenzen en kan echt niet meer in 2020. Op het Belgische deel van het traject gaat bovendien wel elk uur een trein pendelen tussen Noorderkempen en Antwerpen. Waarom dan niet doorrijden naar Breda?

De staatssecretaris eist in de nieuwe hoofdrailnetconcessie voor binnenlandse verbindingen minimaal 2x per uur per richting een trein. Waarom dan voor grensoverschrijdende verbindingen akkoord gaan met zo'n lage frequentie? De spoorvervoerders verwachten te weinig reizigers tussen Breda en Antwerpen. Niet alle verbindingen hoeven echter rendabel te zijn. Dat geldt ook niet voor andere spoorverbindingen in Nederland. Op andere verbindingen wordt weer verdiend. De staatssecretaris moet samen met haar Belgische ambtgenoot een fatsoensnorm stellen en van de spoorvervoerders eisen dat er minimaal 1x per uur per richting een trein gaat rijden. Als 1x per uur kan tussen Arnhem en Emmerich dan moet het zeker ook kunnen tussen Breda en Antwerpen!

Verschillende internationale bedrijven hebben al geïnvesteerd in Breda in verwachting van de komst van een HSL-verbinding met Antwerpen. In de nieuwste plannen van NS is deze verbinding echter uitgesteld. Op het Belgische deel van het traject rijdt tussen Noorderkempen en Antwerpen al wel een trein. Onderzocht moet worden of deze trein op korte termijn al kan doorrijden naar Nederland door deze versneld toe te laten op het Nederlandse spoorwagennet.

6. Met de HSL naar Vlissingen, Venlo en Düsseldorf

In het nieuwe plan van NS rijden in de toekomst HSL treinen verder het land in naar bijvoorbeeld Zwolle en Eindhoven. De HSL-Zuid kan echter nog veel meer worden geïntegreerd met het hoofdrailnet.

Zo zou de intercity Amsterdam-Vlissingen tot Rotterdam ook over de HSL kunnen rijden wat 25 minuten sneller is, zonder overstap. Als de bestaande intercity dubbeldekkers versneld worden voorzien van ERTMS kan deze verbinding in 2015/2016 al starten met 160 km/uur tussen Schiphol en Rotterdam.

Als in de toekomst een extra aansluiting op de HSL wordt gebouwd dan zou deze trein ook ten zuiden van Rotterdam kunnen profiteren van de HSL-Zuid en wordt de reistijd naar Zeeland nog korter. Een bijkomend voordeel van zo'n extra aansluiting is dat er een omleidingsroute ontstaat voor gevallen dat het HSL spoor rond Breda gestremd is.

Met de HSL verbinding naar Eindhoven dreigen reizigers uit Venlo hun directe verbinding met de Randstad te verliezen. Er zijn echter ook plannen voor een hoogwaardige intercity tussen Eindhoven, Venlo en Düsseldorf waar de ICE's naar Keulen en Frankfurt vertrekken. Staatssecretaris Mansveld spreekt hierover komend voorjaar met haar Duitse collega tijdens een internationale spoortop van beide landen.

Koppel de geplande intercity Eindhoven-Düsseldorf aan de HSL Den Haag-Eindhoven en sluit zo voor 2020 de HSL-Zuid rechtstreeks aan op het Duitse hogesnelheidsnet. De staatssecretaris zou in 2014 tijdens de spoortop hierover afspraken kunnen maken.

7. 200 km/uur in heel Nederland

Op een groot deel van de snelwegen is de maximum snelheid in één jaar verhoogd van 120 naar 130 km/uur. Op het spoor wordt al jaren gesproken over verhoging van de maximum snelheid. Behoudens de HSL is er echter nog geen enkel resultaat geboekt. Het is nu tijd om in heel Nederland de snelheid op het spoor te verhogen waar dat veilig is.

Nu er voor de HSL nieuwe treinen worden gezocht en er een nieuwe hoofdtrainnetconcessie komt moet het Rijk harde afspraken maken met NS over de aanschaf van nieuw materieel. De aanzetsnelheid en maximum snelheid van treinen is immers ook bepalend voor investeringen in infrastructuur. De HSL heeft geleerd dat afspraken over het materieel die van invloed zijn op de benutting van de spoorwegcapaciteit en de reistijden beter aan het begin kunnen worden gemaakt dan tijdens het proces omdat dan aanbestedingen kunnen leiden tot het aankopen van de verkeerde trein...

NS gaat de komende jaren niet alleen HSL-treinen aanschaffen, maar ook nieuwe intercity's. In meerdere Europese landen rijden gewone intercity's al 200 tot 250 km/uur, zelfs dubbeldekkers. Die hoeven dus niet meer speciaal voor Nederland ontworpen te worden. Deze snelheid is hard genoeg voor de binnenlandse treinen op de HSL.

Als treinen in één grote serie worden besteld dan is dit goedkoper. Als Nederland voor alle intercity's tenminste 200 km/uur de nieuwe norm maakt, kunnen ook elders in het land van Groningen tot Limburg treinen harder rijden. De topsnelheid kan niet overal, maar ook 20 km/uur harder dan de huidige limiet van 140 km/uur kan al een enorme kwaliteitssprong voor de reiziger betekenen. Voor hogere snelheden zullen spoorwegovergangen moeten worden ondertunneld. Deze aanpassingen kunnen stapsgewijs worden doorgevoerd. Ook zal het spoor moeten worden voorzien van het nieuwe beveiligingssysteem ERTMS, maar dat voornemen staat al in het regeerakkoord.

Bijvoorbeeld tussen Amsterdam en Eindhoven en tussen Almere en Groningen kan de inzet van snellere treinen veel reistijd besparen. Alleen al op de Hanzelijn is de reistijdwinst zo'n 7 minuten. Op andere verbindingen kan 1 minuut reistijdverbetering net het verschil maken tussen het wel of niet kunnen bieden van een aansluiting en daarmee 15 minuten reistijdwinst. Als een trein op een traject 170 km/uur mag rijden in plaats van het huidige 140 km/uur kan dit net dat verschil betekenen.

8. Sluit het Europees Parlement aan op de HSL

Veel reizigers die gebruik maken van de HSL-Zuid moeten naar het Europees Parlement en omliggende kantoren in Brussel. Zij moeten hiervoor in Brussel-Noord overstappen op een andere trein en moeten een omweg maken. Door een deel van de treinen uit Nederland een andere eindbestemming te geven in Brussel namelijk station Brussel-Luxemburg in plaats van Brussel-Zuid wordt de HSL-Zuid voor meer reizigers interessant. Ook voor Vlaamse reizigers, want er is momenteel nog geen directe verbinding tussen Brussel-Luxemburg en de stations Antwerpen en Brussel Nationale Luchthaven. NS is voor het bieden van deze verbinding afhankelijk van de NMBS en de Belgische spoorbeheerder Infrabel. De staatssecretaris zou deze verbinding kunnen bespreken met haar Belgische ambtgenoot.

Dienstregeling 2020

De voorstellen uit deze notitie zouden kunnen leiden tot de volgende dienstregeling in 2020. Deze kaart geeft aan dat de HSL veel meer mogelijkheden biedt dan alleen de directe verbinding Amsterdam-Breda en Amsterdam-Brussel-Parijs. In deze kaart is voor de langere termijn ook een verbinding Antwerpen-Breda-Utrecht-Almere opgenomen die kan worden gerealiseerd zodra de spoorlijn Breda-Utrecht is gebouwd.

