



> Retouradres Postbus 20901 2500 EX Den Haag

Landelijk Overleg Consumentenbelangen Openbaar Vervoer

T.a.v. de heer drs. G.B.M. Leers  
Postbus 20906  
2500 EX Den Haag

Locov  
Verkeeren Waterstaat

28 JUNI 2010

Locov-2010/109

**Mobiliteit**  
Directoraat-Generaal  
Mobiliteit  
Spoorvervoer  
Plesmanweg 1-6  
Den Haag  
Postbus 20901  
2500 EX Den Haag  
T 070 351 6171  
F 070 351 6591  
www.verkeerenwaterstaat.nl

**Contactpersoon**  
Taco Fens  
T 070-351 6894

**Ons kenmerk**  
VENW/DGMO-2010/5776

**Uw kenmerk**  
Locov 2010/59

**Bijlage(n)**  
-

Datum 22 juni 2010

Onderwerp Reactie op ongevraagd advies toekomstige treindiensten van de Randstad en Noord-Brabant naar België

Geachte heer Leers,

Hartelijk dank voor het advies van de consumentenorganisaties die vertegenwoordigd zijn in het Locov over de toekomstige treindiensten naar België, dat ik op 31 maart jl. heb ontvangen.

U heeft uw brief ook aan de directies van HSA en NS Reizigers gestuurd. Deze partners in het Locov voegen zich bij deze reactie. HSA is de houder van de Vervoerconcessie voor het hogesnelheidsnet en is gehouden aan de bepalingen daarin over het vervoeraanbod over de HSL-Zuid. NS Internationaal heeft een samenwerkingsverband met NMBS voor de huidige internationale Intercity van en naar Antwerpen, Mechelen en Brussel (Beneluxtrein). NS Reizigers is houder van de Vervoerconcessie voor het Hoofdrailnet en is gehouden aan de bepalingen daarin over het vervoeraanbod over het Hoofdrailnet. NS Reizigers werkt daarnaast samen met NMBS voor het huidige grensoverschrijdend verkeer tussen Roosendaal en Antwerpen. Deze reactie op uw brief heb ik afgestemd met de directies van HSA en NS Reizigers; zij zullen om die reden niet separaat reageren.

In uw advies gaat u in op de verschillende verbindingen die zijn vastgelegd in de Vervoerconcessie voor het hogesnelheidsnet en aanvullende plannen voor een verbinding tussen Nederland en België via het conventionele spoor. Ik zal in mijn reactie op uw advies ingaan.

#### **Reactie op het advies**

In het advies uit u zich positief over de totstandkoming en verdere uitbreiding van de treindiensten Amsterdam – Parijs, Amsterdam – Brussel en Amsterdam – Rotterdam via de HSL-Zuid. Dat waardeer ik. Ook meldt u dat een tweede trein tussen Roosendaal en Antwerpen via het conventionele spoor een goede aanvulling vormt op de huidige stoptreindienst.

U heeft bezwaren bij de in de Vervoerconcessie voor het hogesnelheidsnet afgesproken treindienst Den Haag – Breda – Brussel v.v. en stelt dat de reiziger niet gebaat is bij het huidige voorstel. U stelt daarom een alternatieve bediening voor. Ik waardeer het dat u meedenkt over de verschillende treindiensten en de impact voor de reiziger.



Ten aanzien van deze treindienst noemt u de problematische totstandkoming van deze treindienst, de reistijd en frequentie op Den Haag – België in vergelijking met een overstap in Rotterdam en het ontbreken van een treindienst op het niveau tussen stoptrein en hogesnelheidslijn. U stelt daarom als alternatief de volgende twee verbindingen voor die samen de treindienst Den Haag – Breda – Brussel via de HSL-Zuid zouden kunnen vervangen:

1. Een uurdienst Breda – Brussel via de HSL-Zuid;
2. Een uurdienst Den Haag – Brussel via het conventionele spoor.

Ik heb uw voorstel bestudeerd en constateer het volgende.

Het onderhouden van twee parallelle verbindingen – over de HSL-Zuid en over het conventionele spoor – leidt vermoedelijk tot een suboptimale exploitatie. Beide verbindingen bedienen deels dezelfde markt, zullen in die situatie slechts ieder een deel van de reizigersmassa voor hun rekening nemen (verdeeld over NS Reizigers en HSA) en daardoor waarschijnlijk verlieslatend zijn. Zoals ik ook in eerdere correspondentie met u heb gedeeld, is er bovendien geen formele mogelijkheid om de vervoerder(s) op te dragen een dergelijke grensoverschrijdende treindienst via het conventionele spoor te laten rijden. Indien een dergelijke verbinding niet zelf vanuit de markt tot stand komt, zal naar de Staat worden gekeken voor het financieren van de verlieslatende exploitatie. Dit is niet in lijn met de liberalisering van het internationale personenvervoer en het ordeningsprincipe dat NS verantwoordelijk is voor haar eigen financiële bedrijfsvoering.

U verwijst naar de motie Van Hijum c.s. (Kamerstuk 22026, nr. 265 en 266, vraag 12); deze motie stelt echter niet dat er na het in gebruik nemen van de HSL-Zuid een doorgaande treindienst via Roosendaal moet blijven rijden. Het is uiteraard correct dat er niet in binnenlandse Intercity's wordt gesneden omwille van het exploitatieresultaat van de HSL-Zuid. NS is uit hoofde van de Vervoerconcessie voor het Hoofdrailnet verplicht een goede match tussen vraag en aanbod te maken. Ik zie hier als concessieverlener op toe. NS borgt dit bij het verdwijnen van de Beneluxtrein door het doortrekken van de Intercity tussen Amsterdam en Dordrecht naar Vlissingen en voldoet hiermee aan de eisen uit de Vervoerconcessie. Hierdoor blijven reizigers twee maal per uur de mogelijkheid houden om over de Oude Lijn te blijven reizen tussen Amsterdam en Roosendaal (en Vlissingen). Voor wat betreft het grensoverschrijdende vervoer span ik mij in samenwerking met NS, NMBS, ProRail en Infrabel maximaal in om een goede extra verbinding via het conventionele spoor te realiseren. Ik lees in uw advies dat dit op uw instemming kan rekenen.

De meeste recente ontwikkeling ten aanzien van de door u genoemde problematische totstandkoming van de verbinding Den Haag – Breda – Brussel via de HSL-Zuid is de opdrachtverlening van voormalig Belgisch minister Vervotte aan NMBS om:

- a) Direct over te gaan tot de aanschaf danwel lease van een 20<sup>e</sup> treinstel en;
- b) Medewerking te verlenen aan het acht maal per dag per richting bedienen van de verbinding Den Haag – Breda – Brussel v.v..

België geeft hiermee uitvoering van het akkoord op ministerieel niveau uit 2005, de "Gezamenlijke Conclusies". Momenteel beziet HSA samen met NMBS op welke manieren en wanneer deze verbinding kan worden opgestart. Deze afspraken kunnen in dit stadium alleen worden gewijzigd als hiermee in samenhang de

**Mobiliteit**  
Directoraat-Generaal  
Mobiliteit  
Spoorvervoer

**Datum**  
22 juni 2010

**Ons kenmerk**  
VENW/DGMO-2010/5776

Vervoerconcessie wordt gewijzigd. Gezien de financiële component is dit zeer onaantrekkelijk.

**Mobiliteit**  
Directoraat-Generaal  
Mobiliteit  
Spoorvervoer

U noemt daarnaast de mogelijkheid van het verlengen van de bestaande treindienst Antwerpen – Noorderkempen naar Breda, die hiermee zou moeten leiden tot een integrale treindienst Brussel – Breda. Dit voorstel betekent een kostbaar technisch ombouwproces voor het Belgische materieel en vervolgens een nieuw en complex toelatingsproces van deze treinen in Nederland.

**Datum**  
22 juni 2010

**Ons kenmerk**  
VENW/DGMo-2010/5776

Daarbij ben ik het niet met u eens dat het huidige voorstel c.q. de afgesproken treindiensten vanuit het reizigersstandpunt noch vanuit de gemaakte afspraken voldoen. Ik ben van mening dat het pakket dat we met HSA hebben afgesproken, aangevuld met een goede verbinding over het bestaande spoor, wel degelijk goed uitpakt voor de reiziger:

- Er ontstaat een verbinding tussen Den Haag, Breda, Antwerpen en Brussel zonder overstap.
- Het binnenlandse Intercityverkeer wordt meer dan gelijkblijvend bediend, waarbij de Intercity voortaan twee maal per uur van Roosendaal naar Vlissingen rijdt.
- Naast de stoptrein Roosendaal – Antwerpen span ik mij namens VenW in om een extra trein over conventioneel spoor tussen deze plaatsen te laten rijden: reizigers uit Zeeland en Brabant kunnen hierdoor twee maal per uur van Roosendaal naar Antwerpen reizen. Daarnaast kunnen deze reizigers acht maal per dag via Breda naar Antwerpen en Brussel reizen.

Ik neem de voorstellen in uw advies daarom niet over.

Ik hoop u hiermee voldoende te hebben geïnformeerd.

Hoogachtend,

DE WND. DIRECTEUR SPOORVERVOER,



mevr. mr. B.C.M. Gijsbers