



Ministerie van Infrastructuur en Milieu

# Waarde voor de Reiziger

HSL-Zuid

25 september 2013



# Inhoudsopgave

Hoofdstuk		Pagina
I	Samenvatting	3
II	Inleiding	6
1	Bedieningspatroon en rijtijden	8
2	Tarieven	15
3	Kwaliteit voor de reiziger	19
4	Betrouwbaarheid vervoersaanbod	24
5	Match tussen vervoersvraag en vervoersaanbod	29
6	Operationele & Technische maakbaarheid	32
7	Additionele onderwerpen	36
Bijlagen		
1	Achtergrond gegevens vergelijking HSL Kilometers	39
2	Detailering rijtijden	40



Hoofdstuk I

# **SAMENVATTING**



# Samenvatting

## Inleiding

- Als gevolg van de problemen die medio januari 2013 zijn opgetreden, hebben de vervoerders NS en NMBS op 17 januari jl. besloten de V250-treinen uit dienst te nemen.
- Eind mei/begin juni zijn de vervoerders tot het oordeel gekomen dat zij niet met het V250-materieel willen doorgaan. Het kabinet heeft geen aanleiding gezien een ander standpunt dan de vervoerders in te nemen.
- Met deze situatie is duidelijk geworden dat de vervoerders op korte termijn geen uitvoering zullen geven aan het bedieningspatroon op de verbindingen Amsterdam–Brussel en Breda–Antwerpen, waartoe zij op grond van de vervoerconcessie voor het hogesnelheidsnet, respectievelijk de overeenkomst van 3 december 2012 gehouden zijn.
- De Staatssecretaris heeft de vervoerders in de gelegenheid gesteld om tot een geconcretiseerd voorstel voor een alternatieve invulling van hun verplichtingen te komen.
- NS heeft op 25 september jl. haar voorstel aan de staatssecretaris toegestuurd. NMBS heeft zijn voorstel op 2 augustus gestuurd en zijn addendum op 10 september 2013. (hierna: voorstel Venus).
- IenM toetst het alternatieve vervoersaanbod 'Venus' van NS, langs de volgende drie lijnen:
  1. de waarde voor de reiziger,
  2. de juridische toelaatbaarheid en
  3. de financiële haalbaarheid.

## Waarde voor de reiziger

- In dit rapport wordt het voorstel voor het alternatieve vervoersaanbod vergeleken met het vervoersaanbod zoals overeengekomen in de bestaande afspraken,\* in termen van waarde voor de reiziger.

- De waarde voor de reiziger wordt geanalyseerd vanuit twee perspectieven:
  1. de individuele reiziger en
  2. het maatschappelijk perspectief.
- De toetsing heeft uitgewezen dat de waarde voor de reiziger minstens gelijkwaardig is aan én op enkele punten een verbetering is ten opzichte van het oorspronkelijke vervoeraanbod.
- Hierna worden de voornaamste resultaten van de vergelijking tussen de bestaande afspraken en het Venus aanbod van NS beschreven.

## Individuele reiziger

- Vanuit het reizigersperspectief vormen de volgende aspecten onderdeel van de vergelijking:
  - het bedieningspatroon en de rijtijden;
  - tarieven;
  - kwaliteit voor de reiziger;
  - betrouwbaarheid van het vervoersaanbod.

## Bedieningspatroon & rijtijden

- Het aantal nationale en internationale bestemmingen stijgt
- Het aantal grensoverschrijdingen daalt naar 32\*\* t.o.v. de bestaande afspraken. Het aantal nationale verbindingen stijgt;
- Rijtijden voor de internationale hogesnelheidsverbindingen naar Brussel en Parijs zijn enkele minuten langer dan de bestaande afgesproken rijtijden. De rijtijden komen wel overeen met de rijtijden van de huidige hogesnelheidsverbindingen.
- Vanaf het moment dat de nationale verbindingen met IC200-materieel gereden worden, zijn de rijtijden weer in lijn met de bestaande afspraken.

\* Vervoerconcessie hogesnelheidsnet, overeenkomst 3/12/12 en concessieovereenkomst 5/12/01

\*\* Wanneer bij voldoende marktontwikkeling het aantal Thalys verbindingen naar 16x verhoogt wordt, blijven het aantal grensoverschrijdingen gelijk aan de bestaande afspraken (34).



# Samenvatting

## Tarieven

- Op de internationale verbindingen krijgen reizigers de keuze tussen snelle treinen met een hoger tarief en langzamere treinen zonder verhoogd tarief. NS hanteert alleen voor de binnenlandse verbinding Schiphol – Rotterdam een 20% toeslag op de snellere trein, omdat de reiziger hier de keuze heeft tussen een snelle en een langzamere trein. Wanneer, naar verwachting in dienstregelingsjaar 2021, het nieuwe intercity materieel (IC200) wordt ingezet komt op dit traject een toeslag van 30%.

## Kwaliteit voor de Reiziger

- Reizigers krijgen voor de internationale verbindingen de keuze tussen een snellere verbinding met reserveringsplicht en de langzamere verbinding zonder reserveringsplicht.
- Waar de toegankelijkheid op de internationale verbindingen gelijk blijft, stijgt deze op nationale HSL-verbindingen wanneer deze verbindingen gereden worden met IC200-materieel.
- De inzet van Traxx-Prio materieel geeft de mogelijkheid om capaciteit op te schalen waar nodig, waardoor zitplaatskans op nationale trajecten stijgt/gelijk blijft.

## Betrouwbaarheid van het vervoersaanbod

- Meer verbindingen worden gereden met bewezen materieel (Thalys en Traxx-Prio materieel).
- Punctualiteits- en uitvalseisen blijven voor zowel de internationale als de nationale HSL-verbindingen gelijk.\*
- Voor de Beneluxplus verbinding gelden de kwaliteitseisen uit de HRN-concessie.

## **Maatschappelijk perspectief**

- Vanuit het maatschappelijk perspectief vormen de volgende aspecten onderdeel van de vergelijking:
  - match tussen vervoersvraag- en aanbod;
  - operationele en technische maakbaarheid;
  - benutting van de HSL-Zuid.

## Match tussen vervoersvraag en - aanbod

- Het voorstel Venus sluit aan bij de actuele wensen geuit door verschillende consumentenorganisaties en bestuurders.

## Operationele en Technische maakbaarheid

- De HSL-Zuid geluidseisen die strenger zijn dan de Europese wet- en regelgeving, blijven gelden. Dit zorgt voor bescherming van de omwonenden
- De inzet van Traxx-Prio materieel levert geen extra veiligheid of onveiligheid op.

## Benutting van de HSL-Zuid

- Er worden meer kilometers over de HSL gereden, het aandeel gereden kilometers met hogesnelheidsmaterieel over de HSL-Zuid daalt.



Hoofdstuk II

# INLEIDING



# Vraagstelling

- De vraagstelling voor de beoordeling van de waarde voor de reiziger is als volgt geformuleerd:

**Wat is de waarde voor de reiziger in het voorstel van de vervoerders in vergelijking met de waarde voor de reiziger van het vervoersaanbod zoals overeengekomen in de bestaande afspraken?**

- De waarde voor de reiziger wordt geanalyseerd vanuit twee perspectieven:
  - Het perspectief van de individuele reiziger (blokken 1 t/m 4)
  - Het maatschappelijke perspectief (reizigers en andere stakeholders (blokken 5 t/m 7))

Perspectief van de  
individuele reiziger

1

Bedieningspatroon en rijtijden

2

Tarieven / Toeslagen

3

Kwaliteit voor de reiziger

4

Betrouwbaarheid van het vervoersaanbod

Maatschappelijk  
perspectief

5

Match tussen vervoersvraag en – aanbod

6

Operationele & technische maakbaarheid

7

Relevante overige onderwerpen



# Hoofdstuk 1

## Bedieningspatroon en rijtijden

1

**Bedieningspatroon en rijtijden**

2

**Tarieven / Toeslagen**

3

**Kwaliteit voor de reiziger**

4

**Betrouwbaarheid van het vervoersaanbod**

5

**Match tussen vervoersvraag en – aanbod**

6

**Operationele & technische maakbaarheid**



7




**Relevante overige onderwerpen**





## Bedieningspatroon en Rijtijden

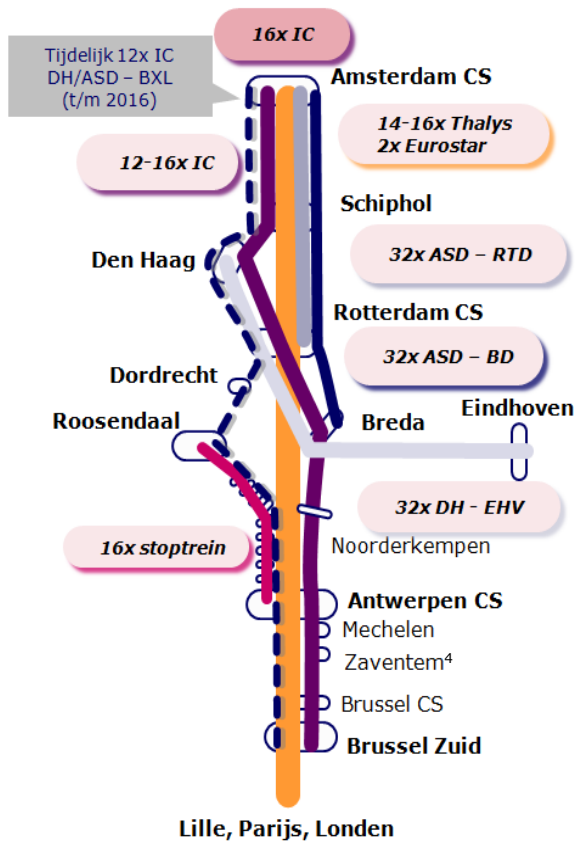
<b>Verbindingen</b>		Het aantal nationale en internationale bestemmingen stijgt. Waar het totaal aantal grensoverschrijdingen in Venus daalt van 34 naar 32*, stijgt het aantal nationale verbindingen t.o.v. de bestaande afspraken
<b>Rijtijden</b>		Rijtijden voor de internationale hogesnelheidsverbindingen naar Brussel en Parijs zijn vergelijkbaar met de huidige (Thalys) rijtijden. De rijtijden voor nationale verbindingen komen na ingroei van het IC200-materieel terug op het niveau van de bestaande afspraken

-  Verbetering t.o.v. bestaande afspraken
-  Gelijk gebleven of lichte verslechtering/verbetering t.o.v. bestaande afspraken
-  Verslechtering t.o.v. bestaande afspraken

\* Wanneer bij voldoende marktontwikkeling het aantal Thalys verbindingen naar 16x verhoogt wordt, blijven het aantal grensoverschrijdingen gelijk aan de bestaande afspraken (34)



## Voorstel vervoerders – bedieningspatroon en ingroei



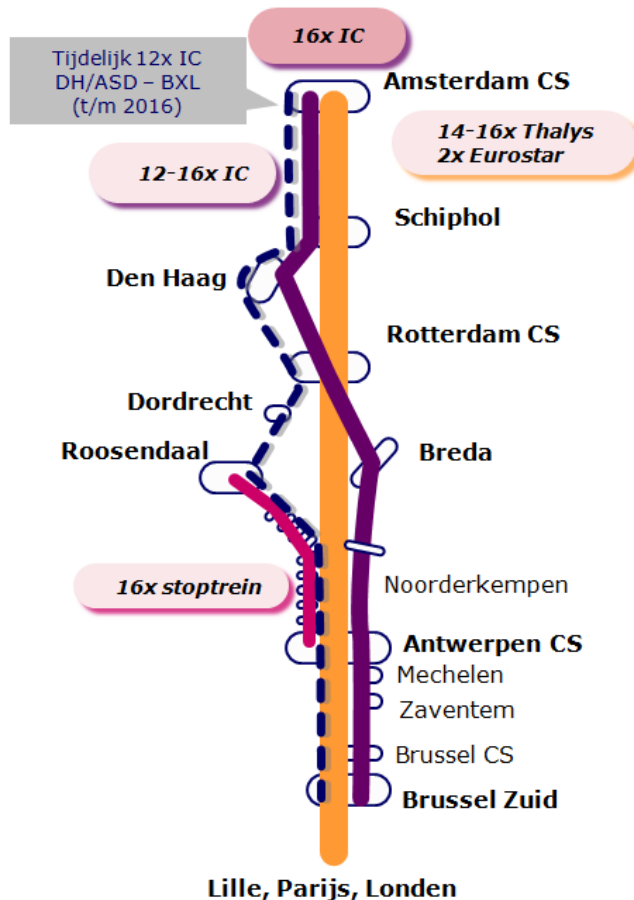
Route	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Amsterdam - Brussel / Lille / Parijs (Thalys)	10	12	12	14	14	14 <sup>1</sup>	16 <sup>1</sup>	16 <sup>1</sup>	16 <sup>1</sup>	16 <sup>1</sup>	16 <sup>1</sup>	16 <sup>1</sup>
Amsterdam - Brussel -Lille - Londen (Eurostar)					2	2	2	2	2	2	2	2
Den-Haag - Roosendaal - Brussel	8	12										
Amsterdam - Roosendaal - Brussel			16	16								
Amsterdam - Breda - Brussel (deels HSL/conv.)					16 <sup>2</sup>	16	16	16	16	16	16	16
Amsterdam - Rotterdam			0-16 <sup>3</sup>	16	32	32	32	32	32 <sup>2</sup>	32	32	32
Amsterdam - Breda	32	32	32	32	32	32	32	32	32 <sup>2</sup>	32	32	32
Den Haag - Eindhoven				32 <sup>5</sup>	32	32	32	32	32 <sup>2</sup>	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
4. Startdatum bediening Zaventem nog nader vast te stellen
5. Afhangelijk van ontwikkeling HRN dienstregeling

160 km/h    200 km/h    300 km/h



## Voorstel vervoerders – internationale treinverbindingen



### Thalys:

- Amsterdam – Brussel – Lille/Parijs
- Eindbeeld in december 2017: 14 keer per richting per dag (in geval van voldoende marktvraag bestaat de mogelijkheid deze frequentie per december 2017 te verhogen naar 16 keer per richting per dag).

### Eurostar:

- Amsterdam – Londen
- 2 keer per richting per dag vanaf december 2016

### Benelux:

- Den Haag/Amsterdam – Brussel (over conv. spoor)
- Rijdt met ingroei tot en met dienstregelingsjaar\* 2016
- Ingroei:

okt 2013	Den Haag – Brussel	10 keer per dag
dec 2013	Den Haag – Brussel	12 keer per dag
dec 2014	Amsterdam – Brussel	16 keer per dag

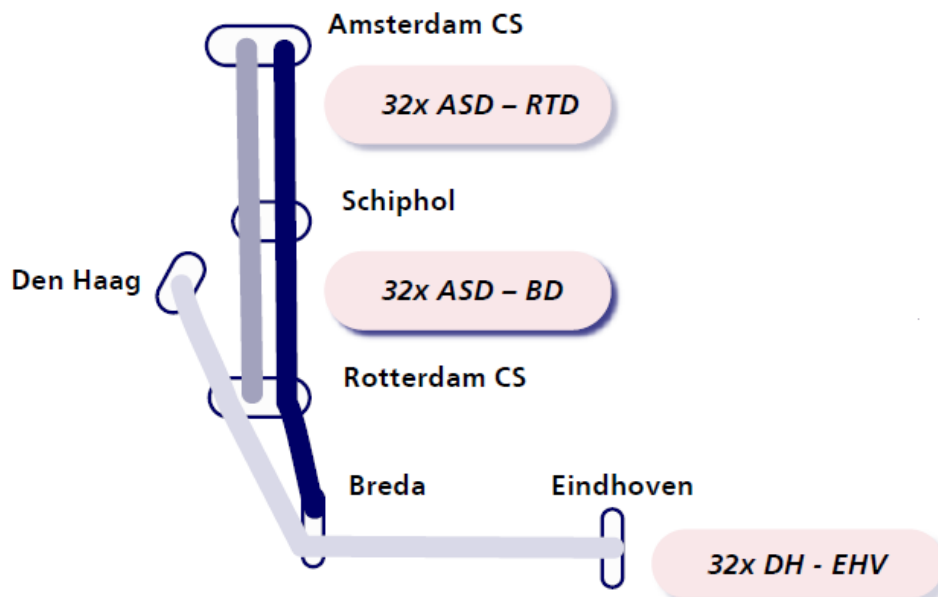
### Beneluxplus:

- Amsterdam – Breda – Brussel (deels conventioneel, deels HSL- infrastructuur)
- Vanaf december 2016: 16 keer per dag

\* Een dienstregelingsjaar begint in december van het voorafgaande jaar



## Voorstel vervoerders – nationale treinverbindingen



### Amsterdam – Rotterdam

- 32 keer per richting per dag
- Vanaf december 2014 zal de ingroei van deze verbinding met Traxx-Prio materieel starten
- Inzet nieuwe generatie IC200 materieel in 2021

### Amsterdam – Breda

- 32 keer per richting per dag
- Traxx-Prio materieel tot december 2020
- Inzet nieuwe generatie IC200 materieel in 2021

### Den Haag – Eindhoven\*

- 32 keer per richting per dag
- Verbinding zal vanaf december 2015\*\* worden gereden met Traxx-Prio materieel
- Inzet nieuwe generatie IC200 materieel in 2021

\* deze verbinding komt i.p.v de bestaande intercity-verbinding Den Haag - Venlo

\*\* Afhankelijk van ontwikkeling HRN dienstverlening



## Verbindingen per stad & totaal aanbod

Het aantal nationale en internationale bestemmingen stijgt. Waar het aantal grensoverschrijdingen daalt naar 32\*, stijgt het aantal nationale verbindingen t.o.v. de bestaande afspraken

Steden	Bestaande Afspraken	Huidige Situatie	Aanbod Venus Ingroei 2015	Aanbod Venus Eindbeeld
<b>Amsterdam**</b>	10x Thalys ASD – PRS	9x Thalys ASD – PRS	9x Thalys ASD – PRS	9x Thalys ASD – PRS
	16x V250 ASD – BXL	32x Traxx ASD – BD	2x Thalys ASD – LIL	2x Thalys ASD – LIL
	20x V250 ASD – RTD		1x Thalys ASD – BXL	3-5x Thalys ASD – BXL
	32x V250 ASD – BD		16x Tijdelijke treindienst ASD – BXL	2x Eurostar ASD – LND
			0-16x Traxx ASD – RTD	16x Benelux+ ASD – BXL
			32x Traxx ASD – BD	32x IC200 ASD – RTD
				32x IC200 ASD – BD
<b>Den Haag</b>	-	8x Benelux DH – BXL	12x Benelux ASD – BXL	16x Benelux+ ASD – BXL
				32x IC200 DH – EHV
<b>Rotterdam</b>	10x Thalys ASD – PRS	9x Thalys ASD – PRS	9x Thalys ASD – PRS	9x Thalys ASD – PRS
	16x V250 ASD – BXL	8x Benelux DH – BXL	2x Thalys ASD – LIL	2x Thalys ASD – LIL
	20x V250 ASD – RTD	32x Traxx ASD – BD	1x Thalys ASD – BXL	3-5x Thalys ASD – BXL
	32x V250 ASD – BD		16x Tijdelijke treindienst ASD – BXL	2x Eurostar ASD – LND
			0-16x Traxx ASD – RTD	16x Benelux+ ASD – BXL
			32x Traxx ASD – BD	32x IC200 ASD – RTD
				32x IC200 ASD – BD
				32x IC200 DH – EHV
<b>Dordrecht</b>	-	8x Benelux DH – BXL	16x Tijdelijke treindienst ASD – BXL	-
<b>Roosendaal</b>	16x Stoptrein RSD – ANW	8x Benelux DH – BXL	16x Tijdelijke treindienst ASD – BXL	16x Stoptrein RSD – ANW
		16x Stoptrein RSD – ANW	16x Stoptrein RSD – ANW	
<b>Breda</b>	32x V250 ASD – BD	32x Traxx ASD – BD	32x Traxx ASD – BD	16x Benelux+ ASD – BXL
	8x V250 BD – ANW			32x IC200 ASD – BD
				32x IC200 DH – EHV
<b>Eindhoven***</b>	-	-	-	32x IC200 DH – EHV
<b>Totaal****</b>	<b>34x Internationaal</b> <b>52x Nationaal</b>	<b>17x Internationaal</b> <b>32x Nationaal</b>	<b>28x Internationaal</b> <b>32-48x Nationaal</b>	<b>32-34x Internationaal</b> <b>96x Nationaal</b>

\* Wanneer bij voldoende marktontwikkeling het aantal Thalys verbindingen naar 16x verhoogt wordt, blijven het aantal grensoverschrijdingen gelijk aan de bestaande afspraken (34)

\*\* Mogelijke doorgroei naar 16x Thalys per richting per dag (Amsterdam – Brussel), afhankelijk van marktontwikkeling

\*\*\* Doordat zowel het aantal verbindingen van Breda naar België toeneemt en in het eindbeeld 32x de verbinding Den Haag – Eindhoven gaat rijden, krijgen reizigers vanuit Eindhoven via Breda een betere aansluiting naar België.

\*\*\*\* Internationale verbindingen exclusief stoptrein Breda – Antwerpen



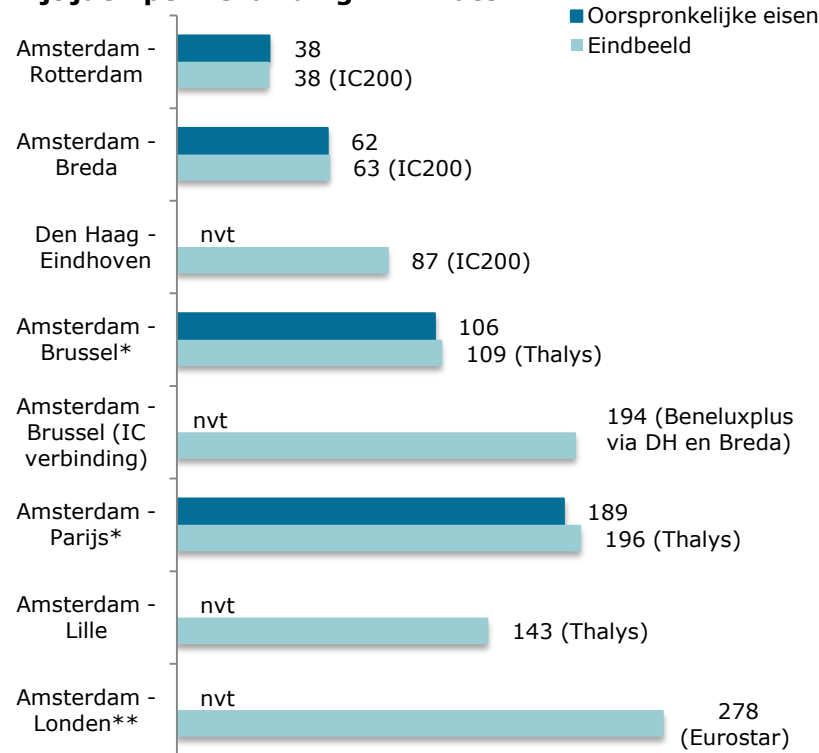
## Rijttijden

Rijttijden voor de internationale hogesnelheidsverbindingen naar Brussel en Parijs zijn enkele minuten langer dan de bestaande afgesproken rijttijden. De rijttijden komen wel overeen met de rijttijden van de huidige hogesnelheidsverbindingen. De rijttijden voor nationale verbindingen komen na ingroei van het IC200-materieel terug op het niveau van de bestaande afspraken

### Voorstel vergeleken met de bestaande afspraken

- Rijttijden voor de internationale hogesnelheidsverbindingen naar Brussel en Parijs zijn enkele minuten langer dan de bestaande afgesproken rijttijden. De rijttijden komen wel overeen met de rijttijden van de huidige hogesnelheidsverbindingen.
- Rijttijden op nationale verbindingen zijn na ingroei van het nieuw aan te schaffen IC200-materieel vergelijkbaar met de rijttijden zoals opgenomen in de vervoerconcessie van het hogesnelheidsnet.
- Op de verbinding Amsterdam – Brussel heeft de reiziger in het voorstel keuze tussen een in rijtijd vergelijkbare Thalys-verbinding (hoog tarief) en de langzamere Beneluxplus (NRT-tarief).
- In bijlage 2 – detaillering rijttijden, is een gedetailleerder overzicht opgenomen welke rijttijden zijn opgenomen in de bestaande afspraken en Venus.

### Rijttijden per verbinding in minuten



\* In de oorspronkelijke afspraken is voor de verbinding Amsterdam – Brussel / Parijs een rijtijd van respectievelijk 106 en 189 min opgenomen, maar de Thalys rijdt de afgelopen jaren in 109 minuten naar Brussel en in 196 min. naar Parijs

\*\* reistijd Londen – Amsterdam bedraagt 230 minuten



## Hoofdstuk 2

# Tarieven

1

Bedieningspatroon en rijtijden

3

Kwaliteit voor de reiziger

5

Match tussen vervoersvraag en – aanbod

7

Relevante overige onderwerpen

2

Tarieven / Toeslagen

4

Betrouwbaarheid van het vervoersaanbod

6

Operationele & technische maakbaarheid



## Tarieven

<b>Internationale tarieven</b>		Reizigers krijgen keuze tussen een snelle trein tegen hoger tarief en een langzamere trein tegen de normale tariefstructuur.
<b>Nationale toeslagen</b>		Alleen op trajecten waar reizigers de keuze heeft tussen snelle en langzamere treinen gaat een toeslag gelden op de snelle verbinding.

- Verbetering t.o.v. bestaande afspraken
- Gelijk gebleven of lichte verslechtering/verbetering t.o.v. bestaande afspraken
- Verslechtering t.o.v. bestaande afspraken





## Internationale Tarieven

Reiziger krijgt keuze tussen de snelle Thalys/Eurostar verbindingen met hoger tarief en de langzamere Beneluxplus met een lager tarief

### Voorstel vergeleken met de bestaande afspraken

- De internationale tarieven voor verbindingen gereden met hogesnelheidsmaterieel blijven gelijk.
- Op de verbinding Amsterdam – Brussel, krijgt de reiziger de keuze tussen Thalys/Eurostar met een hoger tarief en de Beneluxplus met een regulier tarief\*.

### Situatie bestaande afspraken

- Thalys:
  - Geen tariefafspraken, de huidige tarieven van Thalys liggen hoger dan de tarieven voor Beneluxtrein.
- V250:
  - Geen afspraken over tarieven.\*\*\* De tarieven (voor de nationale verbindingen gemaximaliseerd op 30%) van de internationale Fyra verbindingen waren hoger dan de Beneluxtrein tarieven maar lager dan de (gemiddelde) Thalys tarieven.

### Voorstel vervoerders

- Thalys/Eurostar
  - Tariefstelling blijft gelijk
- Beneluxplus:
  - Tarieven, conform "oude" Beneluxtrein (SCIC NRT-tarief - wanneer grensoverschrijdend worden prijzen bepaald per traject (OD) in overeenstemming met NMBS).

Tarieven			
Steden	Bestaande Afspraken	Venus Ingroei	Venus Eindbeeld
Amsterdam – Brussel	Thalys: eigen tarieven Internationale V250: Nationale V250: NRT** + 30%	Thalys: eigen tarieven Benelux+*: SCIC NRT-tarief	Thalys: eigen tarieven Benelux+*: SCIC NRT-tarief
Amsterdam – Parijs/Lille	Thalys: eigen tarieven	Thalys: eigen tarieven	Thalys: eigen tarieven
Amsterdam – Londen	-	Eurostar: eigen tarieven	Eurostar: eigen tarieven
Roosendaal – Antwerpen	IRT** + 30%	-	-

\* Regulier SCIC NRT-tarief: Special Conditions of International Carriage tarief, van toepassing op international verbindingen met relatie/tariefeenheden pricing zonder reserveringsplicht

\*\* IRT: Integrated Reservation Ticket = van toepassing op treinen met globale pricing en verplichte reservering

\*\*\*Eerste 5 jaar van de vervoerconcessie geldt er tariefvrijheid, daarna mag een stijging in de tarieven niet hoger zijn dan de stijging in de consumenten prijs index



## Toeslag nationale verbindingen

**Conform eerdere afspraken geldt voor alle verbindingen een toeslag. In het voorstel hanteert NS een toeslag op de snellere trein op de trajecten waar de reiziger de keuze heeft tussen een snelle en een langzamere trein**

### Voorstel vergeleken met de bestaande afspraken

- In het voorstel geldt enkel een toeslag van 20%\* wanneer de reiziger een keuze heeft tussen een snelle en een langzame trein. Dit geldt alleen voor het Schiphol – Rotterdam traject. Op de overige trajecten betalen reizigers het klassieke NRT-tarief\*\*.
- Abonnementen en kortingskaarten zijn geldig voor alle nationale verbindingen en het binnenlandse traject van de Beneluxplus.

### Situatie bestaande afspraken

- In de bestaande afspraken is vastgelegd dat tweede klas kaarten voor de HSL-Zuid diensten maximaal 30% duurder mogen zijn dan het tarief voor een enkele reis voltarief tweede klas.
- Deze 30% toeslag zou gaan gelden voor verbindingen gereden met V250-materieel. De tarieven van de nationale trajecten gereden met Traxx-Prio materieel lagen 20% hoger dan de reguliere tarieven.

Toeslag aanwezig?		
	Bestaande afspraken	Voorstel
<b>Benelux+</b>	-	Geen toeslag
<b>Amsterdam – Schiphol</b>	✓	Geen toeslag
<b>Schiphol – Rotterdam</b>	✓	Toeslag (~20% = €2,30)
<b>Rotterdam – Breda</b>	✓	Geen toeslag
<b>Den Haag – Eindhoven</b>	-	Geen toeslag

### Voorstel vervoerders

- Beneluxplus(nationaal): tarieven, conform "oude" Beneluxtrein, abonnementen en kortingskaarten geldig.
- Toeslag op het traject Schiphol – Rotterdam over de HSL-Zuid, abonnementen en kortingskaarten geldig.
- Wanneer IC200 materieel wordt ingezet, gaat een toeslag van 30% gelden op het traject Schiphol – Rotterdam.

\* Wanneer het nieuwe IC200 materieel wordt ingezet gaat deze toeslag naar 30%.

\*\* Regulier SCIC NRT-tarief: Special Conditions of International Carriage tarief, van toepassing op international verbindingen met relatie/tariefeenheden pricing zonder reserveringsplicht



## Hoofdstuk 3

### *Kwaliteit voor de Reiziger*

1

Bedieningspatroon en rijtijden

2

Tarieven / Toeslagen

3

Kwaliteit voor de reiziger

4

Betrouwbaarheid van het vervoersaanbod

5

Match tussen vervoersvraag en – aanbod

6




Operationele & technische maakbaarheid




7

Relevante overige onderwerpen



## Kwaliteit voor de Reiziger

<b>Reserveringsplicht</b>		Reiziger krijgt voor internationale verbindingen keuze tussen Beneluxplus-verbinding zonder reserveringsplicht en Thalys/Eurostar verbinding met reserveringsplicht.
<b>Zitplaatskans</b>		Door het reserveringsysteem op de Thalys/Eurostar verbindingen blijft de internationale zitplaatskans gegarandeerd. Op nationale verbindingen en voor de Beneluxplus geldt geen zitplaats garantie.
<b>Toegankelijkheid</b>		Waar de toegankelijkheid op de internationale verbindingen gelijk blijft, stijgt deze op nationale HSL-verbindingen wanneer deze verbindingen gereden worden met IC200-materieel.

-  Verbetering t.o.v. bestaande afspraken
-  Gelijk gebleven of lichte verslechtering/verbetering t.o.v. bestaande afspraken
-  Verslechtering t.o.v. bestaande afspraken



## Kwaliteit – Reserveringsplicht

### Reizigers krijgen keuze tussen IC-verbinding zonder reserveringsplicht en Thalys/Eurostar-verbinding met reserveringsplicht

#### Voorstel vergeleken met de bestaande afspraken

- Internationaal/Nationaal: Reiziger krijgt keuze tussen snelle treinen met reserveringsplicht en langzamere treinen zonder reserveringsplicht.

Reserveringsplicht?	Bestaande afspraken	Voorstel
<b>Thalys</b>	√	√
<b>Eurostar</b>	-	√
<b>V250 (internationaal)</b>	√	-
<b>Benelux+</b>	-	Geen reserveringsplicht
<b>Amsterdam – Rotterdam</b>	Geen reserveringsplicht	Geen reserveringsplicht
<b>Amsterdam – Breda</b>	Geen reserveringsplicht	Geen reserveringsplicht
<b>Den Haag – Eindhoven</b>	-	Geen reserveringsplicht

#### Situatie bestaande afspraken

- Internationaal/Nationaal:
  - In de bestaande afspraken is vastgelegd dat alle internationale reizigers over de HSL-Zuid door middel van zitplaats reservering verzekerd zullen zijn van een zitplaats.

#### Voorstel vervoerders

- Internationaal:
  - Thalys en Eurostar: reserveringsplicht blijft bestaan
  - Benelux+: geen reserveringsplicht
- Nationaal:
  - Voor nationale verbindingen over de HSL geldt geen reserveringsplicht, met uitzondering van het nationale deel van de Thalys/Eurostar-verbinding.



## Kwaliteit – Zitplaatskans

**Op de Thalys/Eurostar verbindingen blijft de internationale zitplaatskans gegarandeerd. Op nationale verbindingen en voor de Beneluxplus geldt geen zitplaatsgarantie**

### Voorstel vergeleken met de bestaande afspraken

- Internationaal: Reiziger krijgt voor internationale verbindingen keuzevrijheid tussen IC-verbinding zonder gegarandeerde zitplaats en de Thalys /Eurostar-verbinding met een gegarandeerde zitplaats door reservering.
- Nationaal: De zitplaatskans van tweede klas reizigers dient net als in het de bestaande afspraken tenminste 98% zijn.

**"Er is een streven een zitplaats te bieden aan vrijwel al haar reizigers"..... De kans dat deze economy-class reizigers een zitplaats hebben dient tenminste achtennegentig procent (98%) te zijn, zelfs in de drukst bezette trein, op werkdagen, op het door reizigers meest gebruikte traject (Schiphol – Rotterdam).**

(Concessieovereenkomst, d.d. 5 december 2001)

### Situatie bestaande afspraken

- Internationaal:
  - Internationale en binnenlandse businessclass reizigers zullen, omdat gewerkt wordt met een reserveringssysteem, een zitplaatskans van 100% hebben.
- Nationaal:
  - Hier geldt het "turn up and go"-principe: reizigers kunnen als zij in het bezit zijn van een geldig ticket iedere trein nemen. De zitplaatskans van tweede klas reizigers zal tenminste 98% zijn (zie tekstblok).

### Voorstel vervoerders

- Internationaal:
  - Thalys en Eurostar: Reizigers moeten, net als in de huidige situatie, een zitplaats reserveren. Hierdoor is een zitplaats gegarandeerd.
  - Beneluxplus: De eisen uit de HRN-concessie gaan gelden: "NS wil reizigers een redelijke kans op een vervoerplaats bieden".
- Nationaal:
  - Eisen uit de concessie blijven gelden.
  - De inzet van Traxx-Prio materieel maakt het mogelijk om capaciteit op te schalen waar nodig.



## Kwaliteit – Toegankelijkheid

### Op internationale verbindingen treedt er geen verandering in toegankelijkheid op. Treinen op nationale trajecten worden zelfstandig toegankelijk na ingroei van het IC200-materieel

#### Voorstel vergeleken met de bestaande afspraken

- Toegankelijkheid op de internationale verbindingen blijft gelijk.
- De HSL-treinen op de nationale trajecten blijven tot 2021 niet zelfstandig toegankelijk, vanaf de inzet van het IC200 materieel zijn de treinen wel zelfstandig toegankelijk.

Toegankelijkheid	
Materieel	Zelfstandig Toegankelijk?
Thalys TGV PBA/PBKA	X*
Eurostar Velaro E320	X*
V250	X
Traxx-Prio	X
Nieuwe IC's vanaf 2021/2022	✓

#### Situatie bestaande afspraken

- In het de bestaande afspraken is het volgende vastgelegd *"de door of ten behoeve van NS nieuw aan the schaffen treinstellen zijn zelfstandig toegankelijk, met uitzondering van het materieel ten behoeve van de HSL-Zuid Diensten. NS houdt [...] bij het materieel voor de HSL-Zuid diensten rekening met minder valide reizigers."*
- Zowel het V250 als het Thalys-materieel is alleen met perron-assistentie toegankelijk voor mindervaliden.

#### Voorstel vervoerders

- Internationaal:
  - Thalys/Eurostar: materieel is alleen met perronassistentie toegankelijk voor mindervaliden.
  - Beneluxplus: Traxx-Prio materieel is net als het V250-materieel niet zelfstandig toegankelijk.
- Nationaal:
  - Net als de Beneluxplus wordt deze verbinding gereden met Traxx-Prio materieel, dat niet zelfstandig toegankelijk is.
  - Vanaf 2021 wordt nieuw IC-200 materieel ingezet, dit nieuw aan te schaffen materieel dient zelfstandig toegankelijk te zijn\*\*.

\* Materieel is individueel toegankelijk wanneer de perron-hoogte op de COST-335 norm is gebracht en de spleet beperkt blijft, perronassistentie is nodig wanneer dit niet het geval is.  
 \*\* In het vervoerplan 2013 van NS is opgenomen dat al het nieuw te bestellen materieel zelfstandig toegankelijk is voor mensen met een auditieve, visuele of motorische beperking.



## Hoofdstuk 4

### *Betrouwbaarheid van het vervoersaanbod*

1 Bedieningspatroon en rijtijden

3 Kwaliteit voor de reiziger

5 Match tussen vervoersvraag en – aanbod

7 Relevante overige onderwerpen

2 Tarieven / Toeslagen

4 **Betrouwbaarheid van het vervoersaanbod**

6 Operationele & technische maakbaarheid








## ***Betrouwbaarheid van het vervoersaanbod***

<b>Punctualiteitseisen*</b>		Punctualiteitsdoelstellingen blijven voor zowel de Thalys/Eurostar, als voor de nationale verbindingen gelijk (95%). Voor de Beneluxplus gaat de 93% zoals opgenomen in de HRN-concessie gelden.
<b>Uitvalseisen*</b>		De uitvalsnormen voor de Thalys/Eurostar en de nationale verbindingen over de HSL-Zuid blijven gelijk. Voor de Beneluxplus geldt een maximale uitval van 1,5%.
<b>Bewezen materieel</b>		Bijna alle internationale verbindingen worden gereden met bewezen materieel. Materieel op de nationale trajecten is bewezen materieel m.u.v. het nieuw aan te schaffen IC200-materieel

\* De punctualiteits- en uitvalseisen kunnen wijzigen in de nieuwe vervoerconcessie 2015

-  Verbetering t.o.v. bestaande afspraken
-  Gelijk gebleven of lichte verslechtering/verbetering t.o.v. bestaande afspraken
-  Verslechtering t.o.v. bestaande afspraken



## ***Betrouwbaarheid van het vervoersaanbod – Punctualiteit***

**Punctualiteitsdoelstellingen blijven voor zowel de Thalys/Eurostar, als nationale verbindingen gelijk. Voor de Beneluxplus geldt de 93% zoals opgenomen in de HRN-concessie**

### **Voorstel vergeleken met de bestaande afspraken**

- Voor zowel de internationale hogesnelheidsverbindingen (Thalys/Eurostar) als de nationale verbindingen over de HSL-Zuid blijven de punctualiteitseisen bestaan zoals opgenomen in de bestaande afspraken. Voor de Beneluxplus verbinding gaat de 93% zoals opgenomen in de HRN-concessie gelden.

<b>Punctualiteitseisen</b>	
	<b>Minimale eis</b>
<b>Verbindingen over de HSL-Zuid</b>	95%
<b>Beneluxplus</b>	93%

### **Situatie bestaande afspraken**

- Internationaal/Nationaal:
  - In de bestaande afspraken is opgenomen dat de punctualiteitsdoelstelling 95% bedraagt. Voor binnenlandse diensten geldt een marge van maximaal 3 minuten vertraging, voor de internationale diensten is dit maximaal 5 minuten.

### **Voorstel vervoerders**

- Internationaal:
  - Thalys/Eurostar: Punctualiteitsdoelstelling van 95%\* uit de bestaande afspraken blijft gelden.
  - Beneluxplus: De kwaliteitseisen uit de HRN-concessie gaan gelden (93%).
- Nationaal:
  - Minimale punctualiteitseis\*\* van 95% uit de bestaande afspraken blijft bestaan.

\* De punctualiteitsdoelstelling is een grenswaarde, en bedraagt 95% voor zover toerekenbaar aan HSA.

\*\* Wordt gemeten aan de hand van reizigerspunctualiteit.



## ***Betrouwbaarheid van het vervoersaanbod – Uitval***

**Waar de uitvalsnormen voor de Thalys/Eurostar en de nationale verbindingen over de HSL-Zuid gelijk blijven, geldt voor de Beneluxplus de 1,5% zoals opgenomen in de HRN-concessie**

### **Vorstel vergeleken met de bestaande afspraken**

- Voor alle HSL-Zuid verbindingen is de uitval gemaximaliseerd op 0,5%, met uitzondering van de Beneluxplus. Voor de Beneluxplus gaat de 1,5% uitvalsnorm uit de HRN-concessie gelden.

<b>Uitvalsnormen</b>	
	<b>Maximale uitval</b>
<b>Verbindingen over de HSL-Zuid</b>	0,5%
<b>Beneluxplus</b>	1,5%

### **Situatie bestaande afspraken**

- Internationaal/Nationaal:
  - In de bestaande afspraken is opgenomen dat de toerekenbare uitvalsnorm minder zal zijn dan 0,5%.

### **Vorstel vervoerders**

- Internationaal:
  - Thalys/Eurostar: Uitvalsnorm van 0,5% uit de bestaande afspraken blijft gelden.
  - Beneluxplus: De kwaliteitseisen uit de HRN-concessie gaan gelden, waardoor de uitvalsnorm is gemaximaliseerd op 1,5%
- Nationaal:
  - Het aantal gereden treinen dient net als in de bestaande afspraken minimaal 99,5% te zijn, oftewel een uitvalsnorm van 0,5%, toewijsbaar aan HSA.



## ***Betrouwbaarheid van het vervoersaanbod – Bewezen materieel*** **Bijna alle internationale verbindingen worden gereden met bewezen materieel. Materieel op de nationale trajecten is bewezen materieel m.u.v. het nieuw aan te schaffen IC200- materieel**

### **Voorstel vergeleken met de bestaande afspraken \***

- De vervoerders gaan deels met bewezen materieel (Thalys, Traxx-Prio) en deels met nog niet bewezen materieel rijden (Eurostar, IC200)
- In de bestaande afspraken werd 12% van de verbindingen over de HSL-Zuid met bewezen materieel gereden, in het eindbeeld van het voorstel is dit verdubbeld. Wanneer er gekeken wordt naar de ingroei-periode, wordt 98% van de HSL-Zuid verbindingen met bewezen materieel gereden.

### **Situatie bestaande afspraken**

- Thalys rijdt met TGV PBA/PBKA materieel. Dit is bewezen materieel.
- Met het aangeschafte V250-materieel heeft NS materieel aangekocht wat nog niet bewezen was.

### **Voorstel vervoerders**

- Thalys: Extra frequenties worden ook gereden met TGV PBA/PBKA materieel.
- Eurostar: Gaat rijden met nieuw Velaro E320 materieel. Dit materieel is een doorontwikkeling van de ICE. Deze rijdt momenteel nog nergens en kan daardoor nog niet als bewezen worden beschouwd.
- Traxx-Prio:
  - Dit materieel wordt op dit moment ook gebruikt voor de verbinding Amsterdam – Breda (over de HSL).
  - Voor de Beneluxplus trein zullen stuurrijtuigen geschikt worden gemaakt voor de HSL.
  - Dit materieel rijdt nog niet over het Belgische deel van de HSL-Zuid.
  - IC200 materieel: Nog te bestellen, nog niet bewezen materieel.

<b>Bewezen materieel?</b>	
<b>Materieel</b>	<b>Bewezen?</b>
<b>Thalys TGV PBA/PBKA</b>	✓
<b>Eurostar Velaro E320</b>	Doorontwikkeling van de ICE, echter nog niet bewezen
<b>V250</b>	X
<b>Traxx-Prio</b>	Deels (stuurrijtuigen niet eerder ingezet op HSL in België, wel op HSL-Zuid in Nederland)
<b>Nieuwe IC's vanaf 2022</b>	X
<b>Stoptreinen</b>	✓

\* Er treedt geen verandering op t.a.v. de stoptreinen



## Hoofdstuk 5

### *Match tussen vervoersvraag en –aanbod*

1

Bedieningspatroon en rijtijden

2

Tarieven / Toeslagen

3

Kwaliteit voor de reiziger

4

Betrouwbaarheid van het vervoersaanbod

5

Match tussen vervoersvraag en – aanbod

6

Operationele & technische maakbaarheid

7

Relevante overige onderwerpen






## ***Match tussen vervoersvraag en – aanbod***

**Wensen  
consumentenorganisaties**



Het voorstel Venus sluit aan bij de actuele wensen geuit door verschillende consumentenorganisaties en bestuurders

-  Verbetering t.o.v. bestaande afspraken
-  Gelijk gebleven of lichte verslechtering/verbetering t.o.v. bestaande afspraken
-  Verslechtering t.o.v. bestaande afspraken



## Match tussen vervoersvraag en vervoersaanbod - Aansluiting vervoersaanbod n.a.v. wensen consumentenorganisaties

Het voorstel Venus sluit aan bij de actuele wensen geuit door verschillende consumentenorganisaties en bestuurders.

Wensen consumentenorganisaties	Bestaande Afspraken	Aanbod NS	Aanbod vs. Bestaande afspraken
IC Amsterdam – Brussel: Beneluxtrein 16x per richting per dag	X	Vanaf diensregelingsjaar gaat de frequentie naar 16x per richting per dag	Verbetering
Rechtstreekse verbinding Den Haag – België	-	Zowel de tijdelijke treindienst als de Beneluxplus rijden via Den Haag	Verbetering
Rechtstreekse verbinding Noord-Brabant – België over HSL	8x per richting per dag verbinding Breda - Antwerpen	Vanaf 2017 zal de Beneluxplus over Breda rijden, door een toename in het aantal verbindingen naar Breda – België en Breda - Eindhoven, verbetert de aansluiting Eindhoven – België.	Verbetering, door betere aansluiting Eindhoven - België
Bediening Luchthaven Zaventem	X	De IC-verbinding DH/ASD – BXL (Benelux(plus)) zal stoppen op Luchthaven Zaventem	Verbetering
Beneluxtrein moet terugkomen inclusief gewone treintarieven	X Geen Beneluxtrein	Op zowel de tijdelijke treindienst als de Beneluxplus wordt geen toeslag geheven	Verbetering
Keuzemogelijkheden HSL-materieel met reserveringsplicht en IC-verbinding over conventioneel spoor zonder reserveringsplicht	X Zowel voor de Thalys als de V250 geldt een reserveringsplicht	Reizigers krijgen keuze tussen IC-verbinding zonder reserveringsplicht en Thalys/Eurostar-verbinding met reserveringsplicht.	Verbetering
Op korte trajecten géén verplichte reservering	X Voor alle verbindingen over de HSL geldt een reserveringsplicht	Reiziger krijgt keuze tussen snelle treinen (Thalys/Eurostar) met reserveringsplicht en langzamere treinen (Traxx-Prio/IC) zonder reserveringsplicht	Verbetering
Binnenlandse reizigers in internationale treinen	✓ Nationale reizigers kunnen instappen op zowel de Thalys als de internationale V250-verbindingen	✓ Nationale reizigers kunnen instappen in zowel de Thalys/Eurostar als de internationale IC-verbinding (Beneluxplus)	Gelijk gebleven



## Hoofdstuk 6

### *Operationele & Technische maakbaarheid*

1 **Bedieningspatroon en rijtijden**

3 **Kwaliteit voor de reiziger**

5 **Match tussen vervoersvraag en – aanbod**

7 **Relevante overige onderwerpen**

2 **Tarieven / Toeslagen**



4 **Betrouwbaarheid van het vervoersaanbod**




6 **Operationele & technische maakbaarheid**





## ***Operationele & Technische maakbaarheid***

<b>Geluidsnormen</b>		De HSL-Zuid geluidseisen die strenger zijn dan de Europese wet- en regelgeving, blijven gelden. Dit zorgt voor bescherming van de omwonenden
<b>Veiligheid</b>		De inzet van Traxx-Prio materieel levert geen extra veiligheid of onveiligheid op

-  Verbetering t.o.v. bestaande afspraken
-  Gelijk gebleven of lichte verslechtering/verbetering t.o.v. bestaande afspraken
-  Verslechtering t.o.v. bestaande afspraken



## **Operationele en Technische maakbaarheid – Geluidsnormen**

**De HSL-Zuid geluidseisen die strenger zijn dan de Europese wet- en regelgeving, blijven Gelden. Dit zorgt voor bescherming van de omwonenden**

### **Afspraken voorstel vergeleken met de bestaande afspraken**

- De huidige eisen, die specifiek gelden voor de HSL-Zuid zijn strenger dan de Europese wet- en regelgeving.
- Deze strengere geluidseisen zorgt voor bescherming van de omwonenden.

### **Situatie bestaande afspraken**

- Conform de bestaande afspraken dient NS bij het verkrijgen van haar rollend materieel te voldoen aan de specificaties, zoals beschreven in de Supporting Documents bij ITT.

<b>Maximale Geluidsemissie</b>	
<b>Kruissnelheid</b>	<b>HSL-Zuid eisen</b>
200 km/u	82 dB(A)
250 km/u	85 dB(A)
300 km/u	88 dB(A)

- \* Artikel 4.2.6.5 van TSI RST/HS (2008/232/EC)
- \*\* Deze waarde geldt voor het Klasse 2, 200 km/u materieel

### **Afspraken behorende bij het voorstel**

- De bovenwettelijke eisen aan het rollend materieel opgenomen in de bestaande afspraken blijven onverminderd van kracht.
- IenM zal echter niet de inzet van Eurostar materieel blokkeren op de grond dat het niet aan deze bovenwettelijke eisen voldoet.
- De huidige ontheffing voor de inzet van Thalys-materieel blijft bestaan.
- De eisen aan het voorziene IC 200 materieel zullen onderdeel zijn van een breder en tijdig te voeren overleg over de inzet van dat materieel op het hoofdrailnet.



## **Operationele en Technische maakbaarheid – Veiligheid**

### **De inzet van Traxx-Prio materieel levert geen extra veiligheid of onveiligheid op**

#### **Huidige situatie vergeleken met de bestaande afspraken**

- Wanneer de diensten worden uitgevoerd met Traxx-Prio materieel, ontstaat er volgens Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) geen extra veiligheid of onveiligheid voor de reiziger.
- Omdat dit echter nog onderwerp van gesprek is tussen IenM, HSA/NS, ProRail en ILT, kunnen hier nog geen definitieve conclusies aan verbonden worden.

#### **Situatie bestaande afspraken**

- Het V250 materieel voldoet aan de botsveiligheid eisen van de TSI RS uit 2002.

#### **Huidige situatie**

- ILT heeft het in te zetten materieel getoetst op veiligheid, er is met name gekeken naar tunnelveiligheid en het in- en uitstappen van de reizigers.
- Hiervoor geldt wel de voorwaarden dat, zoals nu voorzien, noodremoverbrugging en de mogelijkheid van het eenzijdig ontgrendelen van de deuren wordt aangebracht in het materieel.
- Een aandachtspunt van het Traxx-Prio materieel is volgens ILT de cascosterkte.\*
- Dit onderwerp wordt nog besproken tussen de betrokken partijen, in het kader van het toetsingskader voor de vergunning voor het Traxx/Prio voor de HSL.

\* Uit de safety case van HSA blijkt dat vanwege specifieke eigenschappen van het traject het botsrisico een zeer beperkte bijdrage heeft aan het totale risico.



## Hoofdstuk 7

### *Relevante additionele onderwerpen*

1

Bedieningspatroon en rijtijden

2

Tarieven / Toeslagen

3

Kwaliteit voor de reiziger

4

Betrouwbaarheid van het vervoersaanbod

5

Match tussen vervoersvraag en – aanbod

6

Operationele & technische maakbaarheid

7

Relevante overige onderwerpen



## Relevante additionele onderwerpen - Vergelijking HSL kilometers

### Er worden meer kilometers over de HSL gereden, het aandeel gereden kilometers met hogesnelheid-materieel over de HSL-Zuid daalt

#### Voorstel vergeleken met de bestaande afspraken

- In het voorstel stijgt het aantal gereden reizigers kilometers per richting per dag over de HSL-Zuid met 19%.
- Het aandeel kilometers over HSL-Zuid gereden met hogesnelheids-materieel t.o.v. het totaal aantal HSL kilometers, is echter 4 keer lager in Venus dan in de gemaakte afspraken.
- Het aantal verbindingen over de HSL-Zuid per richting per dag stijgt met meer dan 50%.
- Er vindt echter een sterke daling plaats in het aantal verbindingen over de HSL-Zuid gereden met hogesnelheidsmaterieel.

#### Situatie bestaande afspraken

- Internationaal/Nationaal:
  - In de bestaande afspraken is opgenomen dat alle verbindingen over de HSL-Zuid gereden worden met hogesnelheidsmaterieel.\*

#### Voorstel vervoerders

- Internationaal:
  - Verbindingen worden gereden met zowel hogesnelheidsmaterieel (Thalys en Eurostar) als met niet- hogesnelheidsmaterieel (Traxx-Prio).
- Nationaal:
  - Het materieel ingezet op de nationale verbindingen (Traxx-Prio/IC200) rijdt weliswaar sneller dan het huidige IC-materieel, maar het is geen hogesnelheidsmaterieel.

#### Aantal gereden (hogesnelheid)kilometers per richting per dag over HSL

Verbinding	Bestaande afspraken		Venus Eindbeeld	
	Frequentie	Totaal km	Frequentie	Totaal km
<b>Totaal HSL-Zuid</b>	86	11.730	130	14.282
<b>Aantal km's gereden door hogesnelheids-materieel over HSL-Zuid</b>	86	11.730	18	3.402
<b>% aantal km's gereden met hogesnelheidsmaterieel t.o.v. totale HSL-Zuid</b>	100%	100%	13%	22%

Zie Bijlage 1 voor achtergrondgegevens

\* Hogesnelheidsmaterieel zoals opgenomen in de HSL-Zuid Rolling Stock Requirements, dient op zijn minst 220 km per uur te rijden, met uitzondering van het Breda – Grens traject waar een minimale snelheid van 200 km per uur geldt



# BIJLAGEN



## Bijlage 1 Achtergrond gegevens vergelijking HSL Kilometers

Verbinding	Bestaande afspraken				Venus Eindbeeld				Venus t.o.v. bestaande afspraken
	Materieel		HSL km's	Totaal	Frequentie	Materieel	HSL km's	Totaal	
<b>Internationale verbindingen</b>									
Amsterdam – Brussel	16	V250	189	3.024	3	Thalys	189	567	
Amsterdam – Parijs	10	Thalys	189	1.890	9	Thalys	189	1.701	
Amsterdam – Lille	0	nvt	0	-	2	Thalys	189	378	
Amsterdam – Londen	0	nvt	0	-	2	Eurostar	189	378	
Amsterdam – Brussel (Beneluxolus)	0	nvt	0	-	16	Traxx-Prio	80	1.280	
Breda – Antwerpen	8	V250	22	176	0		0	-	
<b>Nationale verbindingen</b>									
Amsterdam – Rotterdam	20	V250	92	1.840	32	IC200	92	2.944	
Amsterdam – Breda	32	V250	150	4.800	32	IC200	150	4.800	
Den Haag – Eindhoven	0	nvt	0	-	32	IC200	58	1.856	
<b>Totaal HSL-Zuid</b>	<b>86</b>		<b>642</b>	<b>11.730</b>	<b>128</b>		<b>1.136</b>	<b>13.904</b>	<b>+19%</b>
<b>Aandeel hogesnelheidsmaterieel over HSL-Zuid</b>	<b>86</b>		<b>642</b>	<b>11.730</b>	<b>16</b>		<b>756</b>	<b>3.024</b>	<b>-74%</b>
<b>%</b>	<b>100%</b>		<b>100%</b>	<b>100%</b>	<b>13%</b>		<b>67%</b>	<b>22%</b>	



## Bijlage 2 Detaillering rijtijden

Steden	Bestaande afspraken	Huidige Situatie	Venus Ingroei 2015	Venus Eindbeeld	Eindbeeld t.o.v. bestaande afspraken	Opmerkingen / Rijtijdverlies
<b>Rijtijd internationale verbindingen in minuten (materieel)</b>						
<b>Amsterdam – Brussel</b>	106 * (V250)	109 (Thalys)	109 (Thalys)	109 (Thalys)	+3 min	Na uitval van het V250 materieel, heeft de reiziger nu de keuze tussen de in rijtijd vergelijkbare Thalys verbinding (hoog tarief) en de langzamere Beneluxplus (NRT-tarief)
			194 (Benelux)	194 (Benelux+)	+ 88 min	
<b>Amsterdam – Parijs</b>	189 (Thalys)	196 (Thalys)	196 (Thalys)	196 (Thalys)	+7 min	In de bestaande afspraken is een rijtijd van 189 min. opgenomen, maar de Thalys rijdt de afgelopen jaren in 196 min. naar Parijs
<b>Amsterdam – Londen</b>	-	-	-	278 (Velaro E320)	nvt	
<b>Den Haag – Brussel (Benelux/Beneluxplus)</b>	-	133 (Traxx)	133 (benelux+)	135 (benelux+)	-	Niet vergelijkbaar ivm. ander traject.
<b>Roosendaal –Antwerpen</b>	48 (Stoptrein)	48 (Stoptrein)	48 (Stoptrein)	48 (Stoptrein)	-	
<b>Rijtijd nationale verbindingen in minuten (materieel)</b>						
<b>Amsterdam – Rotterdam</b>	38 (V250)	-	41 (Traxx)	38 (IC200)	-	
<b>Amsterdam – Breda</b>	62 (V250)	68 (Traxx)	68 (Traxx)	63 (IC200)	+1 min	
<b>Den Haag – Eindhoven</b>	-	-	89 (Traxx)	87 (IC200)	nvt	

\* Rijtijd bestaande afspraken: 102 minuten, door extra stop in Brussel Centraal en extra rijtijd als gevolg van nog niet afgeronde werkzaamheden in België, ligt de daadwerkelijke rijtijd op maximaal 106 minuten