

# Flitstrein blijft een boemeltje



RONALD VISSER

## ROTTERDAM

**De hogesnelheidslijn (hsl) wordt nooit zo betrouwbaar als de 'gewone' trein, blijkt uit onderzoek van experts. Bovendien maakt NS beloftes niet waar. Duizenden reizigers doen langer over hun treinreis en moeten vaker overstappen.**

MARCIA NIEUWENHUIS

Onafhankelijk onderzoek dat staatssecretaris Sharon Dijksma (Infrastructuur) heeft laten uitvoeren door het Duitse bedrijf Railistics en het Nederlandse

bedrijf Triple Bridge, toont dat de hsl nooit zo betrouwbaar wordt als het 'gewone' spoor. NS en ProRail pakken de treinuitval volgens de deskundigen wel 'met voldoende urgentie aan'. Maar doordat er te veel treinen op verschillende snelheden over het spoor rijden, zal de uitval blijven schommelen tussen de 5 en 7 procent. Bij reguliere treinen ligt dit op amper 2 procent. Staatssecretaris Sharon Dijksma is ontevreden over de uitval en maakte daarom in april al bekend dat het kabinet 60 miljoen euro reserveert voor maatregelen die de hsl moeten verbeteren.

Uit onderzoek van AD blijkt dat de beloften die de Nederlandse Spoorwegen over snelle treinen heeft gedaan, veel te rooskleurig waren. Op 27 september 2013 presenteerde NS een veelbelovend persbericht over de opvolgers van de falende hogesnelheidslijn Fyra. De NS betitelde dat als 'een goed doordacht herstelplan', 'meer keuzevrijheid voor de reiziger' en 'treinen op basis van beproefde technologie'.

Het moest de reizigers het Fyra-debacle doen vergeten. Die trein bleek bij kou van ellende uit elkaar te vallen en werd al na 40 dagen van het spoor gehaald. De NS beloofde toen dat vanaf december 2016 alsnog andere hogesnelheidstreinen en intercity's over het snelle spoor zouden rijden. Het ministerie hamerde er toen al op dat er zo snel mogelijk een alternatief voor de Fyra moest komen.

Pas in 2018 zal de intercity tussen Amsterdam en Brussel over het snelle spoor rijden. Tot die tijd moeten NS en ProRail van Dijksma verbeteringen blijven doorvoeren en waarschuwt zij samen met experts voor een nóg hogere uitval als gevolg van kinderziektes. Op basis van de per december 2016 beloofde reistijden, de tijden in de nieuwe NS-dienstregeling, uitvalscijfers van ProRail en gegevens van Treinreiziger.nl,

maakt het AD de balans op.

**Belofte:** Van Amsterdam naar Brussel in 1 uur en 49 minuten, naar Lille in 2 uur en 23 minuten naar Parijs in 3 uur en 16 minuten.

**Realiteit:** De Thalys is de enige trein in Nederland die momenteel écht op hoge snelheid rijdt. Op een haar na voldoet die aan de beloofde reistijden naar Brussel en Parijs. Naar Brussel en Parijs doe je er 2 minuten langer over. Maar reizigers voor de richting Lille, doen er ondanks de hsl, toch 13 minuten langer over dan beloofd, omdat bleek dat de prognose te rooskleurig was.

**Eindoordeel:** Belofte is grotendeels waargemaakt.

**Belofte:** In 4 uur en 38 minuten van Amsterdam naar Londen.

**Realiteit:** In december had de rechtstreekse treinverbinding met Londen er moeten zijn, maar dat duurt nog minstens een jaar. Siemens levert de supersonische E320 te laat door softwareproblemen. Reizigers kunnen in 4 uur en 40 minuten in Londen zijn, maar moeten dan eerst met de Thalys naar Brussel en overstappen op Eurostar. Twee verschillende snelle treinen maken de reis wel duur. Een enkeltje kost al gauw 100 tot 200 euro. Passagiers die de langzamere Benelux-trein combineren met Eurostar zijn goedkoper uit (vanaf 59 euro). De extra reistijd loopt dan op tot anderhalf uur.

**Eindoordeel:** De trein rijdt op z'n vroegst over een jaar.

**Belofte:** In 3 uur en 14 minuten van Amsterdam naar Brussel.

**Realiteit:** Treinfabrikant Bombardier heeft de software van de Benelux-trein niet op tijd af. Daardoor rijdt die nog via Roosendaal en niet zoals beloofd via Breda. Duizenden reizigers zijn 9 tot 20 minuten langer onderweg.

Bovendien valt de Beneluxtrein vaak uit. Uit cijfers van ProRail blijkt dat 8,8 procent afgelopen jaar niet aankwam in Amsterdam. Met een uitschieter van 16,5 procent in september. Problemen met de Moerdijkbrug en de Barendrechtunnel waren volgens NS de oorzaak. Dijkema wil dat de Beneluxtrein in 2018 wél over de hsl rijdt. De reistijd moet dan een half uur korter worden dan nu.

Eindoordeel: Trein rijdt nog een jaar niet via beloofde route en valt vaak uit.

Beloofte: In 1 uur en 27 minuten van Den Haag in Eindhoven.

Realiteit: Een snelle rechtstreekse intercity tussen Den Haag en Eindhoven had in december de huidige intercity tussen Den Haag en Venlo moeten vervangen. Omdat de NS de nieuwe treindienst na de lessen van de Fyra 'beheerst en gecontroleerd' wil invoeren, duurt dat nog tot begin april. Tot die tijd rijdt de flitstrein slechts tot Breda en doet hij er een minuutje langer over. Hierdoor moeten elke dag 9.000 reizigers extra overstappen. NS noemt dit 'vervelend'. Dijkema staat de stagnatie toe, omdat aanpassingen van materieel nodig zijn voor de veiligheid, het rijcomfort en om binnen de geluidsnormen te blijven.

Eindoordeel: Trein rijdt op z'n vroegst over vier maanden.

Beloofte: Van Amsterdam naar Rotterdam in 38 minuten en naar Breda in 1 uur en 3 minuten.

Realiteit: NS had bij de Intercity direct voorzien dat het langer zou duren om over het snelle spoor te rijden. Als de nieuwe intercity's in 2021 geleverd worden, gaat de snelheid van 160 naar 200 km/uur. Tot die tijd doen reizigers er 4 minuten langer over. Als de 'Intercity defect' tenminste gaat. In januari haalde 1 op de 5 treinen eindbestemming Breda niet, blijkt uit cijfers van ProRail. Over het hele jaar viel 11,1 procent uit. Volgens NS was januari 'net de beroerdeste periode' omdat de

frequentie tussen Amsterdam en Rotterdam een jaar eerder dan beloofd van 2 naar 4 keer per uur ging. Volgens NS is 'de uitval afgelopen jaar gehalveerd'. Rijden met twee locomotieven, betere instructies voor machinisten en afspraken met ProRail hebben hieraan bijgedragen.

Eindoordeel: Trein rijdt, maar valt vaak uit.