

Van: De heer F. Menger

Onderwerp: HRN concessie NS gevolgen bereikbaarheid Noord-Nederland

Datum: zondag 24 september 2023 09:48:41

Bijlagen: [bijlage-5-advies-prorail-impactanalyse-op-opentoeegangmeldingen-bij-acm.pdf](#)
[bijlage-6-advies-prorail-ontwikkelstappen-noord-nederland.pdf](#)

Geachte leden van de Staten en gemeenteraden,

U allen heeft in de media dit bericht wel gelezen: <https://www.rtvnoord.nl/nieuws/1066021/oplossing-voor-flessenhals-bij-meppel-op-spoor-richting-groningen-is-er-nog-niet-duurt-te-lang>

Maar als ik de stukken van de colleges naar uw huizen bekijk, waar zijn de officiële brieven over de kwestie naar u toe? Uit de media klonk grote ontevredenheid van de verschillende gedeputeerden en wethouders. Maar mist u ook niet elke vorm van de juiste communicatie naar uw gremium hierover? Gelijktijdig waren uw voorgangers feitelijk wel voldoende geïnformeerd en betrokken bij het proces rond de nationale bereikbaarheid per spoor? Dit is net zo relevant als de regionale spoorconcessie waar u meer zeggenschap over heeft. Maar waar zijn de kaders, wensen en bedenkingen vanuit uw huis geweest om de gedeputeerden en wethouders mee te geven?

- <https://www.rijksoverheid.nl/ministeries/ministerie-van-infrastructuur-en-waterstaat/documenten/kamerstukken/2023/08/14/brief-tweede-kamer-aanbieding-ontwerpconcessie-hoofdrailnet-2025-2033>
- <https://www.rijksoverheid.nl/ministeries/ministerie-van-infrastructuur-en-waterstaat/documenten/beleidsnotas/2023/08/14/bijlage-1-onderliggende-beslisnota-s-aanbieding-ontwerpconcessie-hoofdrailnet-2025-2033>
- <https://www.rijksoverheid.nl/ministeries/ministerie-van-infrastructuur-en-waterstaat/documenten/rapporten/2023/08/14/bijlage-2-ontwerpconcessie-voor-het-hoofdrailnet-2025-2033>
- <https://www.rijksoverheid.nl/ministeries/ministerie-van-infrastructuur-en-waterstaat/documenten/rapporten/2023/08/14/bijlage-3-nota-van-antwoord-consultatie-concept-ontwerpconcessie-hrn-2>
- <https://www.rijksoverheid.nl/ministeries/ministerie-van-infrastructuur-en-waterstaat/documenten/rapporten/2023/08/14/bijlage-4-reactie-op-aanvullende-adviezen-concept-ontwerpconcessie-hrn>
- <https://www.rijksoverheid.nl/ministeries/ministerie-van-infrastructuur-en-waterstaat/documenten/rapporten/2023/08/14/bijlage-5-advies-prorail-impactanalyse-op-opentoeegangmeldingen-bij-acm>
- <https://www.rijksoverheid.nl/ministeries/ministerie-van-infrastructuur-en-waterstaat/documenten/rapporten/2023/08/14/bijlage-6-advies-prorail-ontwikkelstappen-noord-nederland.pdf>

[infrastructuur-en-waterstaat/documenten/rapporten/2023/08/14/bijlage-6-advies-prorail-ontwikkelstappen-noord-nederland](#)

Hoop dat u deze informatie nuttig gebruikt.

Met vriendelijke groet,

Frank Menger

Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat
T.a.v. de directeur Openbaar Vervoer en Spoor
De heer ir. W.H.B Aarnink
Postbus 20901
2500 EX Den Haag

Datum 8 augustus 2023
Uw kenmerk IENW/BSK-2023/189646
Ons kenmerk [REDACTED]
Bijlage(n) 1
Onderwerp Adviesaanvraag treindiensten
in open toegang

Behandeld door [REDACTED]
Telefoonnummer [REDACTED]

Geachte heer Aarnink,

Raad van Bestuur

Bezoekadres

Moreelsepark 3
3511 EP Utrecht

Postadres

Postbus 2038
3500 GA Utrecht

U heeft ProRail op 10 juli 2023 een adviesvraag gesteld over een aantal recent bij de Autoriteit Consument en Markt (ACM) gemelde voornemens voor open toegang treindiensten op het hoofdrailnet. U vraagt ProRail om een impactanalyse over de mogelijke effecten van de gemelde treindiensten op de ambities van het Toekomstbeeld OV (TBOV), en de bestaande en daarvoor geplande infrastructuur.

ProRail heeft uw adviesvraag uitgewerkt overeenkomstig de Beheerconcessie ter ondersteuning van rijksbeleid, met inachtneming van haar rollen en verantwoordelijkheden als infrabeheerder¹. Bijgaand ontvangt u van ProRail als resultaat een memo met daarin de door u gevraagde impactanalyse voor de verschillende open toegang meldingen en een algemeen beeld over het geheel. De opgestelde analyse geeft inzicht of een voorgenomen treindienst past binnen de beleidsmatige kaders van TBOV. De analyse doet geen uitspraak of een voorgenomen treindienst in de praktijk ook past naast concessieervoer en eventuele andere open toegang aanvragen.

Naast een melding bij de ACM dienen vervoerders een formele capaciteitsaanvraag bij ProRail in te dienen. In het reguliere capaciteitsverdelingsproces komen de aanvragen van alle vervoerders samen en wordt middels coördinatie en op basis van verdelingsregels gezocht naar een passende verdeling. Pas op dat moment zal blijken of een voorgenomen treindienst past. Vervoerders kunnen in dit proces hun voorstellen overigens ook nog aanpassen, al dan niet op advies van ProRail. Er kunnen en mogen ook geen rechten op capaciteit worden ontleend aan dit memo. Voor het daadwerkelijk verkrijgen van capaciteit dient het reguliere capaciteitsverdelingsproces te worden doorlopen, waarbij ProRail non-discriminatoir dient te handelen.

ProRail gaat ervanuit uw adviesvraag hiermee voldoende te hebben beantwoord.

Met vriendelijke groet,
namens de Raad van Bestuur

John Voppen
CEO

¹ Beheerconcessie ProRail 2015-2025, artikel 29 totstandkoming en uitvoering rijksbeleid

Memo

TBOV Impactanalyses open toegang

Samenvatting

De Autoriteit Consument en Markt (ACM) heeft recent een aantal meldingen ontvangen van spoorwegondernemingen FlixTrain, Arriva, QBuzz en NS Internationaal voor open toegang treindiensten op het hoofdrailnet (zie overzichtstabel meldingen op pagina 4). Het Ministerie van IenW heeft ProRail gevraagd wat de mogelijke effecten van de gemelde treindiensten op de ambities van het Toekomstbeeld OV (TBOV), en de bestaande en daarvoor geplande infrastructuur.

ProRail heeft deze vraag beantwoord door de gemelde treindiensten per casus te analyseren op de volgende punten:

1. De verhouding tussen de gemelde treindienst en het landelijke netwerkmodel 6-basis, en de treincategorie (IC, stoptrein, goederen, internationaal reiziger) die daarin worden gehanteerd.
2. Een inventarisatie van mogelijke gevolgen van de treindienst zonder aanleg van aanvullende infrastructuur, op de aspecten logistieke inpassing, vervoerwaarde, robuustheid en conditionerende infrastructuur (tractie-energie, baanstabieleit, overwegen).

Op basis van deze toetsing is per gemelde treindienst geanalyseerd of deze wel of niet past binnen de in TBOV voorziene (bestaande danwel geplande) capaciteit voor de bijbehorende treincategorie en de mogelijke gevolgen bij inpassing van deze treindienst.

De analyse doet geen uitspraak of een voorgenomen treindienst in de praktijk ook past naast concessieervoer en eventuele andere open toegang aanvragen. Dit kan pas duidelijk worden op basis van de formele capaciteitsaanvraag die genoemde vervoerders voor deze treindiensten zullen moeten indienen bij ProRail. In het reguliere capaciteitsverdelingsproces wordt vervolgens de capaciteit verder toebedeeld op basis van alle aanvragen (concessieervoer, goederenvervoer, reizigersvervoer in open toegang en onderhoudsbehoefte) en de daarbij te hanteren verdelingsregels.

In dit memo zijn de resultaten van de impactanalyse per gemelde treindienst samengevoegd. Elke casus is zelfstandig leesbaar. Er kunnen en mogen op basis van dit memo geen overall conclusies worden getrokken welke van deze treindiensten wel of niet gerealiseerd kunnen worden. Dit is immers afhankelijk van het capaciteitsverdelingsproces en alle capaciteitsaanvragen die daarin samenkomen en al dan niet beoordeling door de ACM op marktaspecten.

Voor wat betreft de gemelde internationale treindiensten per deelcorridor (grensovergang) is hoogover bekeken of de totale capaciteitsvraag van de gemelde treindiensten zou passen. ProRail constateert dat er over de dag heen in beginsel op alle deelcorridors voldoende capaciteit is voor de nu voorgenomen treindiensten. Indien er daarbovenop nog meer aanvragen komen en/of vervoerders in hun daadwerkelijke capaciteitsaanvraag op dezelfde (meest winstgevende) tijden willen rijden wordt het een stuk ingewikkelder om alles in te passen. Daarbij dient op deelcorridors ook rekening te worden gehouden met goederenvervoer.

1. Achtergrond

In het Toekomstbeeld voor het Openbaar Vervoer (TBOV) zijn de contouren van de netwerkontwikkeling op het spoor in Nederland beschreven. Hierin worden geen uitspraken gedaan over de marktordening (welke vervoerder rijdt welke trein en waar?), maar wel welke plannen en ambities er zijn voor het reizigersvervoer op de corridors. In de capaciteitsontwikkeling op het spoor wordt hier naartoe gewerkt, ook rekening houdend met de ambities en ruimte voor goederenvervoer.

Met het 4e Spoorwegpakket is in Europa de koers ingezet naar een verdergaande liberalisering van de vervoermarkt. Spoorwegondernemingen die passagiersvervoer per spoor willen aanbieden hebben het

recht op 'open toegang', dat wil zeggen dat passagiersvervoer kan worden aangeboden door spoorwegondernemingen die niet in het bezit zijn van een vervoerconcessie verkregen van de overheid. Hierdoor kunnen vervoerders zowel internationaal als binnen Nederland treindiensten aanbieden, mits deze het economische evenwicht van eventueel aanwezig concessievervoer niet schaadt. Dergelijke marktaspecten worden door de Autoriteit Consument en Markt (ACM) getoetst.

Met de ontwikkelingen in het open toegang vervoer, zowel in de internationale als nationale markt, rijst daarnaast óók de vraag welke impact deze treindiensten hebben op (de ambities van) TBOV en de netwerkaspecten daarvan. Er zijn op dit moment nog geen duidelijke kaders of instrumenten om die impact te kunnen bepalen en op netwerkniveau te beoordelen. Ook het Besluit Capaciteitsverdeling is nog onvoldoende ingericht om goed om te kunnen gaan met open toegang aanvragen.

ProRail heeft een concept methodiek opgesteld om, als eerste stap, een impactanalyse te kunnen doen voor één of meerdere open toegang initiatieven op het lange termijn capaciteitsontwikkelingsperspectief zoals dat met TBOV is geschetst. In dit memo beschrijft ProRail deze methodiek en worden, mede op verzoek van het Ministerie van IenW, recente meldingen door spoorwegondernemingen bij de ACM voor open toegang diensten aan de hand van deze methodiek geanalyseerd.

Deze ACM meldingen zijn nog geen formele capaciteitsaanvragen zoals vervoerders die bij ProRail indienen. Pas in het reguliere capaciteitsverdelingsproces komen alle aanvragen van alle vervoerders samen en wordt middels coördinatie en de verdelingsregels gezocht naar een passende verdeling. Vervoerders kunnen daarin hun voorstellen ook nog aanpassen, al dan niet op advies van ProRail.

ProRail benadrukt dan ook dat dit enkel een beleidsmatige analyse is en hier op geen enkele wijze rechten op het wel of niet toekennen van capaciteit van kunnen worden afgeleid. Daartoe dient het reguliere capaciteitsverdelingsproces te worden gevolgd, waarbij ProRail capaciteitsaanvragen non-discriminatoire dient te behandelen volgens de daartoe vastgestelde (juridische) kaders. Deze analyses staan daar los van en kunnen, mogen en zullen daarin niet worden betrokken.

ProRail Capaciteitsmanagement

8 augustus 2023

2. Methodiek

Om een impactanalyse te kunnen doen voor één of meerdere open toegang initiatieven op het lange termijn capaciteitsontwikkelingsperspectief zoals dat met TBOV is geschetst, is ProRail tot een methodiek gekomen die twee stappen bevat.

Stap 1: toetsen melding op TBOV netwerkmodellen

In deze stap wordt de categorie trein (stads-/streekgewestelijk, nationaal of internationaal) per deelcorridor vergeleken met de landelijke TBOV netwerkmodellen en groeibouwen, zowel op baanvakniveau als op de verbindingen door knopen bekeken. Daarbij wordt uitgegaan van het zogeheten 6-basis netwerk dat wordt gereden indien al het staand beleid wordt uitgevoerd (tot 2030). In TBOV 2030-2035 zijn modellen ontwikkeld voor doorgroei van hoogfrequent spoorvervoer. Dit zijn het 6-plus model (vergelijkbaar met 6-basis) en het 8/4 model. Er is in TBOV afgesproken dat alle onderzoeksmodellen van TBOV gehanteerd worden voor toekomstvastheidsanalyses. Voor deze analyse zijn zowel 6-basis als 8/4 als toetskader gebruikt.

In TBOV worden maatschappelijke afwegingen gemaakt tussen treincategorieën op het netwerk. Hierin wordt onderscheid gemaakt tussen Internationale (HSL) treinen, (Binnenlandse) Intercity's, Sprinters, regionale treinen en Goederentreinen. Model 6-basis is de bestuurlijke referentiesituatie en daarnaast zijn er verscheidene onderzoeksmodellen. De uitkomst van deze stap is of de melding binnen of buiten de in TBOV voorziene capaciteit voor een treincategorie valt:

- Binnen: de treindienst is van een treincategorie waarvoor in TBOV wel capaciteit is voorzien.
- Buiten: de treindienst is van een treincategorie waarvoor in TBOV geen capaciteit is voorzien.

De uitkomst van deze stap geeft daarmee enkel aan OF een treindienst binnen de beleidsmatige kaders past, maar niet of een uiteindelijke capaciteitsaanvraag daarmee past naast concessievervoer en andere open toegangsaanvragen op dezelfde deelcorridor.

Stap 2: impact van treindienst in TBOV netwerkmodellen

In deze stap wordt onderzocht welke impact deze treindienst heeft op de TBOV netwerkmodellen zonder aanleg van aanvullende logistieke infrastructuur. Dit wordt hoog-over bekeken omdat dit een optimalisatievraagstuk is, waarbij er niet één antwoord is. De impact wordt bepaald op de volgende verkeerskundige en vervoerskundige aspecten:

- Logistieke inpassing
- Robuustheid
- Vervoerwaarde en Vervoercapaciteit
- Conditionerende infrastructuur

Hier kan uit komen dat een extra treinpad gecreëerd moet worden en dit past of dat een extra treinpad niet past of alleen als een ander treinpad moet vervallen. Voor dit onderzoek wordt infrastructuur-uitbreiding buiten beschouwing gelaten. Deze aanpassing wordt in deze stap hoog-over beoordeeld op bovenstaande aspecten. Een generiek aspect is het opstellen (en behandelen) van het materieel, met name rond Amsterdam waar binnenlands NS-materieel én internationaal materieel op een aantal locaties wordt opgesteld. Bij verdere groei van het aantal treindiensten dat Amsterdam als vertrek-/eindpunt heeft moet worden beoordeeld of de prognoses en voorziene ontwikkeling van opstelcapaciteit deze ontwikkelingen afdekken.

NB. De impactanalyse heeft alleen betrekking op het Nederlandse netwerkdeel van de beoogde treindiensten. Er kunnen geen concrete uitspraken worden gedaan over (additionele) capaciteit en mogelijkheden voor aansluitende treinpaden in België respectievelijk Duitsland. Dat is altijd afhankelijk van afspraken met (de infrabeheerders in) die landen en het capaciteitsverdelingsproces. Er is ook niet gekeken naar de impact van grote buitendienststellingen en verbouwingen, zoals Amsterdam Centraal, Amsterdam Zuid en werk aan het derde spoor bij Emmerich.

3. Overzicht open toegang meldingen

Onderstaand een overzicht van recente open toegang meldingen die de ACM heeft ontvangen, het type dienst (internationaal of nationaal) en het voorziene dienstregelingsjaar waarin de treindienst wordt gestart. Een open toegang melding dient uiterlijk 18 maanden (1,5 jaar) voorafgaand aan een dienstregelingsjaar te worden gemeld bij de ACM in verband met een eventuele economische evenwichtstoets (EET). De capaciteitsaanvraag op het spoor dient een vervoerder conform het jaarlijkse capaciteitsverdelingsproces bij ProRail in te dienen (ongeveer 1 jaar van te voren).

Voor elk van deze meldingen is een impactanalyse opgesteld (H4), en afsluitend (H5) een integraal overzicht van de meldingen voor internationale treindiensten op de lange afstand corridors.

Melding	Onderneming	Type	Verbinding	Dgri	Paragraaf
22-05-23	FlixTrain	INT	Oberhausen – Amsterdam – Rotterdam	2025	4.1
22-05-23	Arriva	INT	Groningen – Amsterdam – Parijs	2026	4.2
08-06-23	QBuzz	INT	Amsterdam – Berlijn (via Arnhem/Oberhausen) OF Amsterdam – Berlijn (via Hengelo/Bentheim)	2027	4.3
08-06-23	QBuzz	INT	Amsterdam – Parijs (via HSL)	2027	4.4
08-06-23	QBuzz	NAT	Amsterdam – Eindhoven (met tussenstops)	2027	4.5
13-06-23	NS Internationaal	INT	Amsterdam – Berlijn (via Hengelo/Bentheim)	2025	4.6
13-06-23	NS Internationaal	INT	Amsterdam – Frankfurt/Basel	2025	4.7
13-06-23	NS Internationaal	INT	Amsterdam – Parijs/Londen (via HSL)	2025	4.8
13-06-23	NS Internationaal	INT	Amsterdam – Wenen/Innsbruck (NightJet)	2025	4.9

4.1 Melding FlixTrain GmbH (Oberhausen – Rotterdam)

Beschrijving van de melding

De Autoriteit Consument & Markt (ACM) heeft op 22 mei 2023 van FlixTrain GmbH een melding ontvangen van haar voornemen om vanaf 15 december 2024, of zoveel eerder als redelijkerwijs mogelijk is, maar niet eerder dan 1 augustus 2024, een internationale passagiersdienst per spoor aan te bieden tussen Oberhausen en Rotterdam met tussenstops in Nederland.

Frequentie van de nieuwe treindienst

Twee treinen per dag in beide richtingen (Oberhausen – Rotterdam en vice versa).

Tussenstops in Nederland

Deze treindienst zal in Nederland stoppen in Arnhem Centraal – Utrecht Centraal – Amsterdam Centraal – Den Haag HS.

		1320	1322			1321	1323
Oberhausen	ab	8:35	16:35	Rotterdam Stadion		8:15	16:15
Emmerich		9:16	17:16	Rotterdam Centraal	an	8:25	16:25
Arnhem Centraal	an	9:27	17:27	Rotterdam Centraal	ab	8:31	16:31
Arnhem Centraal	ab	9:29	17:29	Den Haag HS	an	8:46	16:46
Utrecht Centraal	an	9:59	17:59	Den Haag HS	ab	8:48	16:48
Utrecht Centraal	ab	10:02	18:02	Amsterdam Centraal	an	9:30	17:30
Amsterdam Centraal	an	10:29	18:29	Amsterdam Centraal	ab	9:38	17:38
Amsterdam Centraal	ab	10:35	18:35	Utrecht Centraal	an	10:01	18:01
Den Haag HS	an	11:17	19:17	Utrecht Centraal	ab	10:04	18:04
Den Haag HS	ab	11:19	19:19	Arnhem Centraal	an	10:35	18:35
Rotterdam Centraal	an	11:34	19:34	Arnhem Centraal	ab	10:37	18:37
Rotterdam Centraal	ab	11:39	19:39	Emmerich		10:47	18:47
Rotterdam Stadion		11:49	19:49	Oberhausen	an	11:24	19:24

Materieel

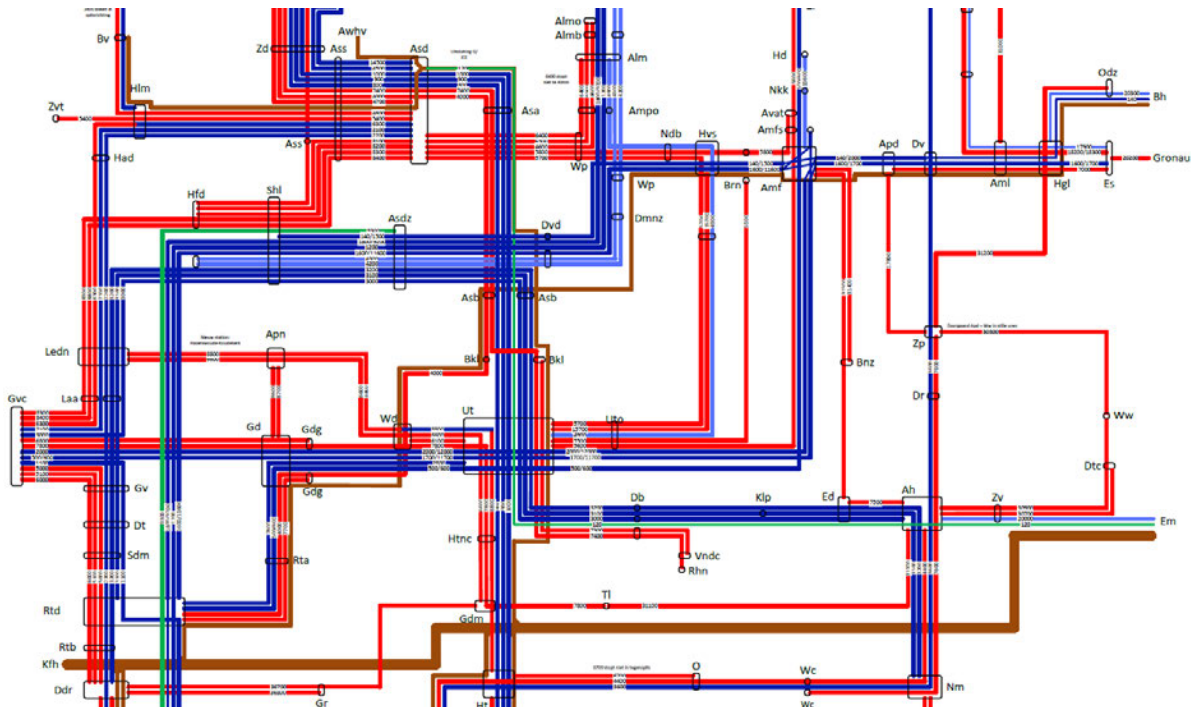
“Locomotief: Siemens VECTRON (lengte 20m, gewicht: 90t, remgewicht 176t)

Wagons: huidige rijkundenvloot FlixTrain, voormalige rijkundigen van Deutsche Bahn (InterRegio), gemoderniseerd in 2020-2022 in Aken (Firma Talbot). Lengte 26,4m, totaalgewicht 5660t/Wagon, 112- 119 t remgewicht, remconfiguratie R+Mg.”

“Circa 500 tot 700 zitplaatsen per trein, afhankelijk van seizoen (in zomer langere treinen dan in winter).”

(Bron: Formulier kennisgeving geplande nieuwe passagiersdienst FlixTrain aan ACM, 10 mei 2023, paragraaf 6, 5.3).

Stap 1: vergelijking met TBOV modellen



In deze stap is onderzocht in hoeverre de melding past binnen de beschikbare paden voor de betreffende treincategorie in TBOV. De melding van Flixtrain betreft een trein in de categorie internationale langeafstandstrein. Dit uit zich bijvoorbeeld in het stoppatroon, waar alleen de allergrootste internationale stations worden aangedaan. Intercystations zoals Amsterdam Sloterdijk, Haarlem en Leiden worden overgeslagen. Ook is het materieel niet geschikt om vaak te stoppen vanwege langere in- en uitstaptijden en beperkte aanzetsnelheid.

Tussen Oberhausen en Amsterdam Centraal is in alle TBOV modellen een pad voorzien voor internationale langeafstandstreinen. In 6-basis is dit naast een 10-minutendienst Intercity en diverse Sprinterverbindingen. Op dit traject valt de melding van Flixtrain dus binnen de voorziene capaciteit voor deze treincategorie.

Tussen Amsterdam Centraal, Haarlem en Rotterdam Centraal zijn in TBOV de treincategorieën Sprinter, Intercity en Goederen (alleen Amsterdam – Haarlem) voorzien. De Intercity heeft tussenstops in Den Haag Laan van NOI, Leiden Centraal, Heemstede-Aerdenhout, Haarlem en Amsterdam Sloterdijk. In 6-basis is hier sprake van 6 Intercity's en 4 Sprinters. Op dit traject valt de melding van Flixtrain dus buiten de voorziene capaciteit voor de treincategorie internationaal.

Een doorverbinding van Utrecht naar Haarlem op Amsterdam Centraal wordt voor reizigerstreinen niet aangeboden.

Conclusie

Traject	Voorziene capaciteit
Oberhausen – Amsterdam Centraal	Binnen voorziene capaciteit
Doorkoppeling in Amsterdam Centraal	Buiten voorziene capaciteit
Amsterdam Centraal – Rotterdam Centraal	Buiten voorziene capaciteit

Stap 2: impact op TBOV modellen

>> Deeltraject Oberhausen – Amsterdam Centraal

De melding van Flixtrain valt binnen de in TBOV voorziene capaciteit voor internationaal reizigersvervoer.

Inpassing in de dienstregeling

Het internationale pad is in principe ieder uur beschikbaar, maar kent tussen Amsterdam Bijlmer en Amsterdam Centraal medegebruik door goederen. Precieze capaciteitsverdeling tussen internationaal reizigersvervoer en goederenvervoer is afhankelijk van andere aanvragen in deze segmenten.

Dit pad gaat uit van gebruik door een trein die de baanvaksnelheid (130/140/160 km/u) kan rijden (zie kopje Baanstabieleit). Als vanwege baanstabieleit slechts 100km/u gereden kan worden past de trein niet binnen het internationale pad. Er zullen dan concessies aan de gemelde trein (extra reistijd, wachten op beschikbaar pad) en aan andere treinen gedaan moeten worden om een passende dienstregeling te vinden.

Vervoerwaarde en Vervoercapaciteit

Omdat capaciteit voor deze trein voorzien is, is er geen invloed op de kwaliteit van de binnenlandse dienstregeling. Voor internationale reizigers ontstaat aanvullend aanbod, wat positief is voor de internationale vervoerwaarde. Omdat er geen impact is op de binnenlandse treindienst is er geen impact op vervoerknelpunten.

Robuustheid

Omdat op deze deelcorridor sprake is van een structureel pad voor internationale reizigerstreinen is de robuustheid op orde. Bij grote vertraging vanuit het buitenland kan het pad van een (half) uur later worden gebruikt (mits dat niet gebruikt wordt door andere vervoerder).

Conditionerende infrastructuur

Baanstabieleit

Het gemelde materieel (Vectron Locomotief) heeft een aslast van 22,5 ton. Op deze baanvakken is bij deze beladingsklasse een maximumsnelheid van 100km/u in plaats van de hier toegestane baanvaksnelheid van 130/140/160 km/u. In TBOV wordt ervan uitgegaan dat internationale treinen de baanvaksnelheid kunnen rijden. Dit is nodig voor een goede inpassing in de dienstregeling. Onderzoek en/of maatregelen ten behoeve van baanstabieleit zijn noodzakelijk om hieraan te kunnen voldoen.

Overige conditionerende infrastructuur

Impact op overige conditionerende infrastructuur zal naar schatting beperkt zijn omdat gebruik gemaakt wordt van bestaande paden.

>> Doorkoppeling in Amsterdam Centraal

De doorkoppeling van reizigerstreinen van Utrecht naar Haarlem van buiten de in TBOV voorziene capaciteit voor (internationaal) reizigersvervoer.

Inpassing in de dienstregeling

Voor een optimale benutting van de capaciteit volgen de reizigerstreinen de treinstromen zoals voorzien in TBOV. In deze optimale benutting past geen doorgaande reizigersverbinding Utrecht – Haarlem. Dat wil niet zeggen dat dit onmogelijk is, maar gaat zeer waarschijnlijk ten koste van de kwaliteit van andere (binnenlandse) reizigerstreinen, of zelfs het vervallen daarvan.

>> Deeltraject Amsterdam Centraal – Haarlem – Rotterdam Centraal

De melding van Flixtrain valt buiten de in TBOV voorziene capaciteit voor internationaal reizigersvervoer.

Inpassing in de dienstregeling

Er is geen internationaal pad voorzien. Ook is er op deze trajecten geen restcapaciteit op het netwerk. Inpassing van een internationale trein op deze route is daarom alleen mogelijk als er één of meerdere binnenlandse treinen opgeheven worden (los van beschreven situatie Amsterdam Centraal), waarmee de impact op de capaciteit zeer groot is.

Vervoerwaarde en Vervoercapaciteit

Het opheffen van binnenlandse treinen leidt tot een verminderde vervoerwaarde voor binnenlandse reizigers. Dit speelt met name voor de Intercitystations waar de gemelde trein niet stopt, maar waar wel een trein opgeheven moet worden om de gemelde trein in te passen. Voor internationale reizigers ontstaat aanvullend aanbod, wat positief is voor vervoerwaarde.

Het opheffen van binnenlandse treinen kan ook tot vervoerknelpunten in de spits leiden. Tussen Den Haag en Leiden en tussen Haarlem en Amsterdam zijn in de IMA2021 vervoerknelpunten voorzien in de spitsen. De melding van Flixtrain betreft ook treinen in de spitsuren.

Robuustheid

Inpassing van deze trein is alleen mogelijk door andere treinen op te heffen. Als alleen op het moment dat deze trein gepland is een andere trein wordt opgeheven ontstaat weliswaar een passend plan, maar is het plan niet robuust voor (grote) vertraging, bijvoorbeeld uit het buitenland. Als de trein een uur later komt is er een trein 'voor niets' opgeheven en is er het uur dat de trein wel rijdt geen capaciteit met vertragingen tot gevolg.

Conditionerende infrastructuur

Baanstabiliteit

Het gemelde materieel (Vectron Locomotief) heeft een aslast van 22,5 ton. Op deze baanvakken is bij deze beladingsklasse een maximumsnelheid van 100km/u in plaats van de hier toegestane baanvaksnelheid van 130/140km/u.

Overige conditionerende infrastructuur

De impact op overige conditionerende infrastructuur is beperkt indien over het volledige traject een andere trein vervalst. Als het logistiek mogelijk is om slechts op deeltrajecten andere treinen te laten vervallen is er mogelijk sprake van TEV- en overwegknelpunten omdat er sprake is van een extra trein.

4.2 Melding Arriva Personenvervoer Nederland B.V. (Groningen – Parijs)

Beschrijving van de melding

De ACM heeft op 22 mei 2023 van Arriva Personenvervoer Nederland B.V. een melding ontvangen van zijn voornemen om vanaf 1 juni 2026 een internationale passagiersdienst per spoor aan te bieden tussen Groningen en Parijs met tussenstops in Nederland.

Frequentie van de nieuwe treindienst

Één trein per dag in beide richtingen Groningen – Paris Nord vice versa, en afhankelijk van het materieel, één trein per dag in beide richtingen Amsterdam Zuid – Paris Nord of Brussel Zuid – Paris Nord vice versa.

Tussenstops in Nederland

Deze treindienst zal in Nederland stoppen in Zwolle, Almere Centrum, Amsterdam Zuid, Schiphol Airport en Rotterdam Centraal.

1: Groningen – Parijs Gare du Nord

Groningen	05:28
Zwolle	06:25
Almere Centrum	07:05
Amsterdam Zuid	07:25
Schiphol Airport	07:33
Rotterdam Centraal	07:58
Antwerpen Centraal	08:41
Brussel Zuid	09:22
Parijs Gare du Nord	11:20

2: Parijs Gare du Nord – Brussel Zuid

Parijs Gare du Nord	12:30
Brussel Zuid	14:30

3: Brussel Zuid – Parijs Gare du Nord

Brussel Zuid	15:30
Parijs Gare du Nord	17:30

4: Parijs Gare du Nord - Groningen

Parijs Gare du Nord	19:15
Brussel Zuid	21:17
Antwerpen Centraal	21:54
Rotterdam Centraal	22:36
Schiphol Airport	23:15
Amsterdam Zuid	23:22
Almere Centrum	23:42
Zwolle	00:22
Groningen	01:19

1: Groningen – Parijs Gare du Nord

Groningen	05:28
Zwolle	06:25
Almere Centrum	07:05
Amsterdam Zuid	07:25
Schiphol Airport	07:33
Rotterdam Centraal	08:01
Antwerpen Centraal	08:36
Brussel Zuid	09:16
Parijs Gare du Nord	10:38

2: Parijs Gare du Nord – Amsterdam Zuid

Parijs Gare du Nord	11:15
Brussel Zuid	12:37
Antwerpen Centraal	13:20
Rotterdam Centraal	13:55
Schiphol Airport	14:30
Amsterdam Zuid	14:37

3: Amsterdam Zuid – Parijs Gare du Nord

Amsterdam Zuid	15:25
Schiphol Airport	15:33
Rotterdam Centraal	16:01
Antwerpen Centraal	16:36
Brussel Zuid	17:16
Parijs Gare du Nord	18:38

4: Parijs Gare du Nord - Groningen

Parijs Gare du Nord	19:15
Brussel Zuid	20:37
Antwerpen Centraal	21:20
Rotterdam Centraal	21:55
Schiphol Airport	22:30
Amsterdam Zuid	22:37
Almere Centrum	22:57
Zwolle	23:37
Groningen	00:34

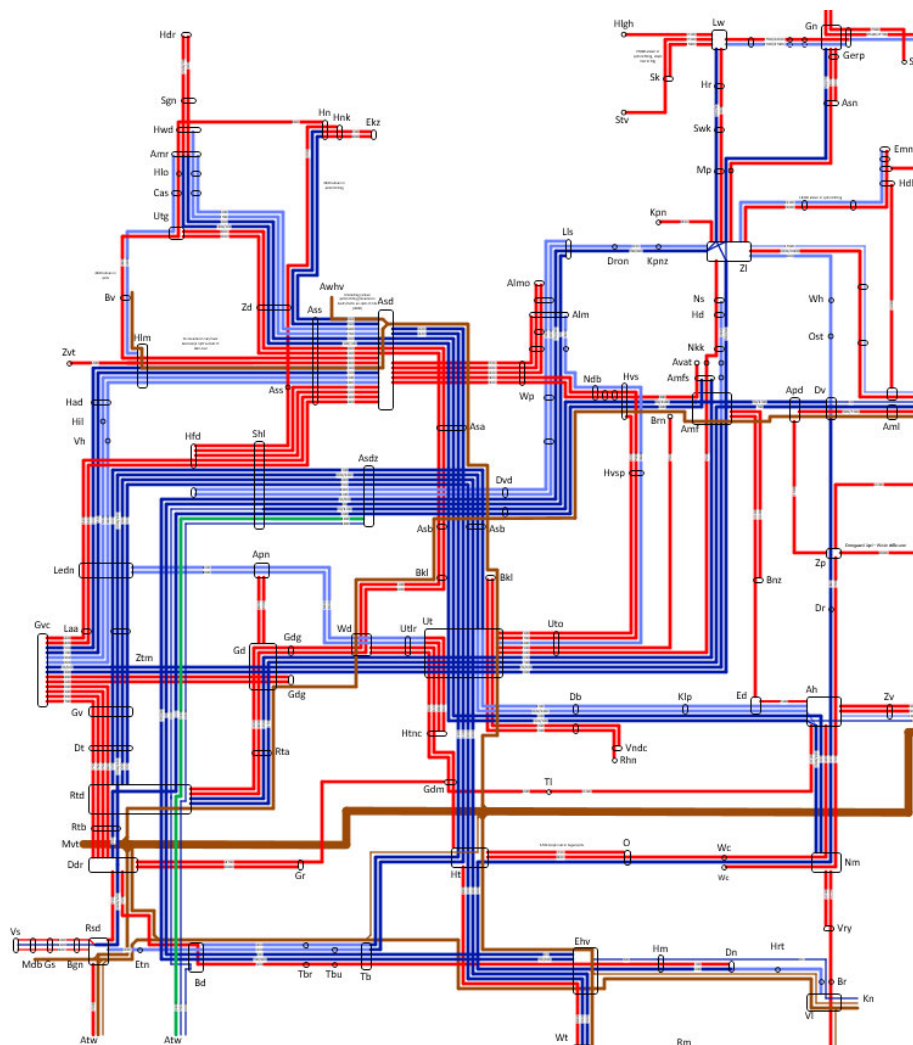
Materieel

De indicatieve informatie over het rollend materieel dat naar verwachting zal worden ingezet, luidt als volgt: “Naar verwachting gaan we de ritten rijden met voor HSL geschikte treinen met een maximum snelheid van 200 kilometer per uur. We onderzoeken de mogelijkheden voor sneller materieel.”¹

“Het is nu nog niet precies bekend wat de capaciteit is van de in te zetten treinstellen. We gaan uit van 200 tot 400 zitplaatsen (voor de hele trein).”

(Bron: Formulier kennisgeving geplande nieuwe passagiersdienst Groningen - Parijs, Arriva aan ACM, 8 juni 2023, paragraaf 6, 5.3).

Stap 1: vergelijking met TBOV modellen



In deze stap is onderzocht in hoeverre de melding past binnen de beschikbare paden voor de betreffende treincategorie binnen TBOV. De melding van Arriva betreft een trein in de categorie internationale langeafstandstrein. Dit uit zich bijvoorbeeld in het stoppatroon, waar alleen de aller grootste internationale stations worden aangedaan. Intercitystations zoals Assen en Lelystad worden overgeslagen.

¹ Gezien de rijtijden in de gegeven dienstregeling lijkt het om materieel voor 300km/u te gaan.

Tussen Breda-grens en Amsterdam Zuid is in alle TBOV modellen een pad voorzien voor internationale langeafstandstreinen. Op dit traject valt de melding van Arriva dus binnen de voorziene capaciteit voor deze treincategorie.

Tussen Amsterdam Zuid en Groningen zijn in TBOV de treincategorieën Sprinter, Intercity en Goederen (alleen Zwolle - Onnen) voorzien. Op dit traject valt de melding van Arriva dus buiten de voorziene capaciteit voor de treincategorie internationaal.

Conclusie

Traject	Voorziene capaciteit
Breda-grens – Amsterdam Zuid	Binnen voorziene capaciteit
Amsterdam Zuid – Groningen	Buiten voorziene capaciteit

NB: Tot ca. 2036 gaan de internationale paden nog naar Amsterdam Centraal en niet naar Zuid. Voor die periode is de melding van Arriva dus ook op het trajectgedeelte tussen Schiphol en Amsterdam Zuid niet binnen de voorziene capaciteit.

Stap 2: Impact op TBOV modellen

>> Deeltraject Breda-grens – Schiphol / Amsterdam Zuid

De melding van Arriva valt binnen de in TBOV voorziene capaciteit voor internationaal reizigersvervoer.

Inpassing in de dienstregeling

Het internationale pad is in principe twee keer per uur beschikbaar. Precieze capaciteitsverdeling tussen internationaal reizigersvervoer onderling is afhankelijk van andere aanvragen in deze segmenten.

Dit pad gaat uit van gebruik door een trein die de baanvaksnelheid (tot 300 km/u) kan rijden. Als vanwege baanstabieliteit of een andere reden een andere snelheid gereden moet worden past de trein niet zonder meer binnen het internationale pad. Er zullen dan concessies aan de gemelde trein (extra reistijd, wachten op beschikbaar pad) en aan andere treinen gedaan moeten worden om een passende dienstregeling te vinden.

Voor de periode tot ca. 2036 is op Amsterdam Zuid geen capaciteit voor lang halterende treinen. Een eventuele trein van/naar Parijs zal dus mee moeten lopen in het binnenlandse regime van ca. 2 minuten halteertijd (voor doorgaande treinen). De melding geeft hier geen details over.

Vervoerwaarde en Vervoercapaciteit

Omdat capaciteit voor deze trein voorzien is, is er geen invloed op de kwaliteit van de binnenlandse dienstregeling. Voor internationale reizigers ontstaat aanvullend aanbod, wat positief is voor de internationale vervoerwaarde. Omdat er geen impact is op de binnenlandse treindienst is er geen impact op vervoerknelpunten.

Robuustheid

Omdat op deze deelcorridor sprake is van een structureel pad voor internationale reizigerstreinen is de robuustheid op orde. Bij grote vertraging vanuit het buitenland kan het pad van een (half) uur later worden gebruikt (mits dat niet gebruikt wordt door andere vervoerder).

Conditionerende infrastructuur

Opstellen

voor dit deeltraject n.v.t.

Baanstabiliteit

ProRail kent de aslast van het gemelde materieel nog niet, derhalve zijn op dit punt nog geen uitspraken te doen. Echter, op de HSL is de maximale aslast 22½ ton (220km/u), t.o.v. 20 ton op het gemengde net. De aangemelde treinen rijden echter niet uitsluitend op de HSL, dus aslasten groter dan 20 ton kunnen aanleiding geven tot langzamer rijden.

Overige conditionerende infrastructuur

Impact op overige conditionerende infrastructuur zal naar schatting beperkt zijn omdat gebruik gemaakt wordt van bestaande paden.

>> Deeltraject Schiphol / Amsterdam Zuid - Groningen

De melding van Arriva valt buiten de in TBOV voorziene capaciteit voor internationaal reizigersvervoer.

Inpassing in de dienstregeling

Er is geen internationaal pad voorzien. Ook is er op in ieder geval het traject tussen Lelystad en Schiphol tussen grofweg 6 en 21u geen restcapaciteit op het netwerk. Inpassing van een internationale trein op de route van Groningen naar Schiphol is daarom alleen mogelijk als er één of meerdere binnenlandse treinen opgeheven worden, waarmee de impact op de capaciteit groot is.

Van Schiphol naar Groningen voorziet de melding in een trein die rijdt na 22u. Dan is er mogelijk wel restcapaciteit op het netwerk.

De melding spreekt van één kerende trein per dag op Amsterdam Zuid. Tot ca. 2036 zal daarvoor moeten worden omgelopen via de Watergraafsmeer of het keerspoor bij Diemen Zuid. Ook hiervoor geldt dat er op deze route geen capaciteit is bovenop de reguliere TBOV-dienstregelingen.

Vervoerwaarde en Vervoercapaciteit

Het opheffen van binnenlandse treinen leidt tot een verminderde vervoerwaarde voor binnenlandse reizigers. Voor internationale reizigers ontstaat aanvullend aanbod, wat positief is voor vervoerwaarde.

Het opheffen van binnenlandse treinen kan ook tot vervoerknelpunten in de spits leiden. De melding van Arriva betreft ook één trein in de spitsuren. Tussen Almere (7u05) en Amsterdam Zuid (7u25) ligt op basis van de IMA2021 de grootste uitdaging. Bij een lange trein (>300m) is het wellicht mogelijk zowel de binnenlandse als internationale reizigers mee te nemen, maar dat is sterk afhankelijk van het aantal internationale reizigers en welke binnenlandse trein(en) moet(en) worden opgeheven. Het is dan wel de vraag of medegebruik door binnenlandse reizigers (met/zonder reservering) mogelijk is.

Conditionerende infrastructuur

Opstellen

In de melding is voorzien dat er één trein per nacht opgesteld wordt in Groningen. De bereikbaarheid van het opstel terrein De Vork lijkt op de gemelde tijden geen probleem. Of er op het opstel terrein zelf voldoende capaciteit is, moet blijken uit de capaciteitsverdeling.

Baanstabiliteit

ProRail kent de aslast van het gemelde materieel nog niet, derhalve zijn op dit punt nog geen uitspraken te doen.

Overige conditionerende infrastructuur

Er is mogelijk sprake van TEV- en overwegknelpunten omdat er sprake is van een extra trein.

4.3 Melding QBuzz (Amsterdam – Berlijn)

Beschrijving van de melding

De ACM heeft op 8 juni 2023 van QBuzz B.V. een melding ontvangen van zijn voornemen om vanaf 1 januari 2027 een internationale passagiersdienst per spoor aan te bieden tussen Amsterdam Centraal en Berlijn Hauptbahnhof met tussenstops in Nederland. QBuzz noemt in de melding twee mogelijke routes (via Hengelo of via Arnhem). Deze worden hieronder separaat besproken.

Frequentie van de nieuwe treindienst

7 ritten per dag per richting.

>> Optie 1: Amsterdam – Berlijn via Hengelo

Tussenstops in Nederland

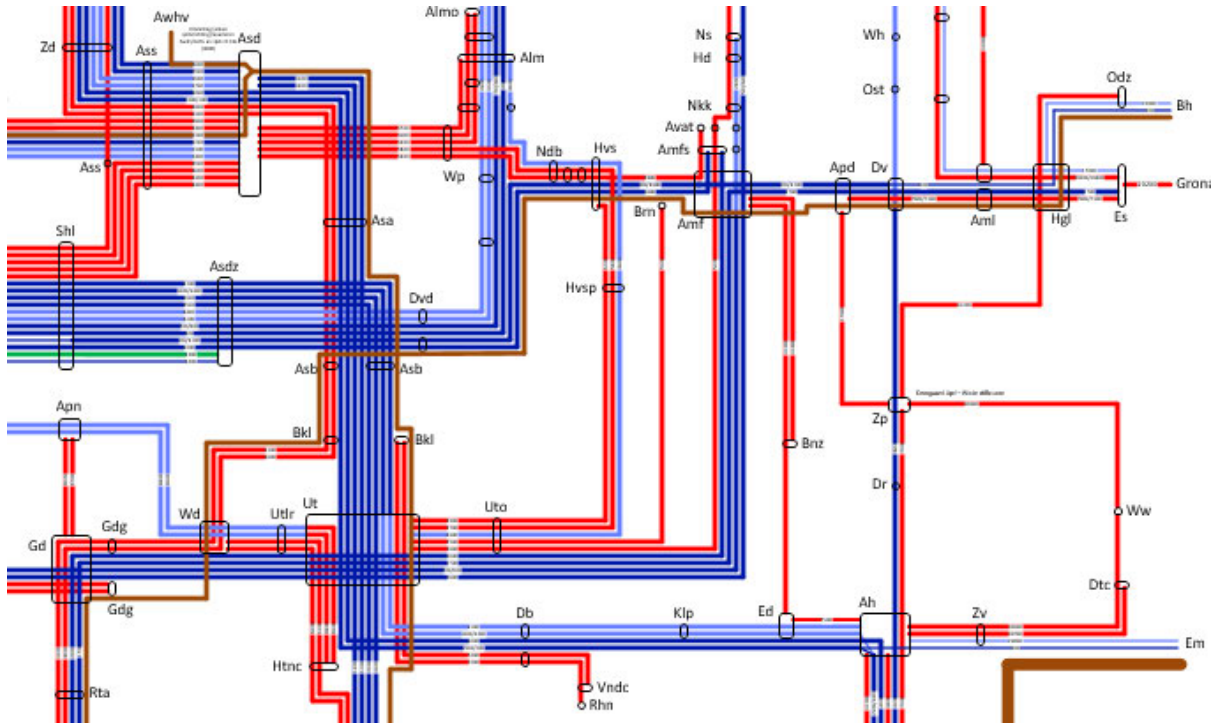
Deze treindienst zal in Nederland stoppen in Amsterdam Centraal, Amersfoort Centraal, Deventer en Hengelo.

Route-optie 1								
		Rit 1	Rit 3	Rit 5	Rit 7	Rit 9	Rit 11	Rit 13
Amsterdam C.	v	06:30	08:30	10:30	12:30	14:30	16:30	18:30
Amersfoort C.	v	07:03	09:03	11:03	13:03	15:03	17:03	19:03
Deventer	v	07:37	09:37	11:37	13:37	15:37	17:37	19:37
Hengelo	v	08:12	10:12	12:12	14:12	16:12	18:12	20:12
Osnabrück Hbf	a	09:08	11:08	13:08	15:08	17:08	19:08	21:08
Hannover Hbf	a	10:12	12:12	14:12	16:12	18:12	20:12	22:12
Berlin Hbf	a	11:59	13:59	15:59	17:59	19:59	21:59	23:59
		Rit 2	Rit 4	Rit 6	Rit 8	Rit 10	Rit 12	Rit 14
Berlin Hbf	v	06:00	08:00	10:00	12:00	14:00	16:00	18:00
Hannover Hbf	v	07:47	09:47	11:47	13:47	15:47	17:47	19:47
Osnabrück Hbf	v	08:50	10:50	12:50	14:50	16:50	18:50	20:50
Hengelo	v	09:49	11:49	13:49	15:49	17:49	19:49	21:49
Deventer	v	10:24	12:24	14:24	16:24	18:24	20:24	22:24
Amersfoort C.	v	10:58	12:58	14:58	16:58	18:58	20:58	22:58
Amsterdam C.	a	11:29	13:29	15:29	17:29	19:29	21:29	23:29

Materieel

“Indicatieve informatie over het rollend materieel dat naar verwachting zal worden ingezet: Elektrische treinstellen Frecciarossa 1000 (V300 Zefiro). Dit hogesnelheidsmaterieel is op dit moment nog niet toegelaten voor inzet in Nederland. Homologatie voorafgaand aan inzet in Nederland past binnen het voorziene tijdsplan.” “Circa 450 reizigers per rit.” (Bron: Formulier kennisgeving geplande nieuwe passagiersdienst Amsterdam – Berlijn, Qbuzz aan ACM, 8 juni 2023, paragraaf 6 en 5.3)

Stap 1: vergelijking met TBOV modellen



In deze stap is onderzocht in hoeverre de melding past binnen de beschikbare paden voor de betreffende treincategorie binnen TBOV. De melding van QBuzz betreft treinen in de categorie internationale langeafstandstrein.

Tussen Schiphol en Oldenzaal grens zijn in alle TBOV-modellen paden voorzien voor internationale treinen (geïntegreerd in de binnenlandse intercitydienst²). De melding van QBuzz valt tussen Deventer en Oldenzaal-grens binnen de voorziene capaciteit voor deze treincategorie; tussen Amsterdam Centraal en Deventer valt de melding buiten de voorziene capaciteit, gezien het afwijkende traject en het stoppatroon.

Conclusie

Traject	Voorziene capaciteit
Amsterdam Centraal – Deventer	Buiten voorziene capaciteit
Deventer – Oldenzaal-grens	Binnen voorziene capaciteit

² Tussen Schiphol en Deventer is de voorziene capaciteit voor de IC Berlijn één van de vier intercity's Schiphol – Deventer, en is ook voor binnenlands vervoer voorzien.

Stap 2: Impact op TBOV modellen

De melding van QBuzz valt deels buiten de in TBOV 6basis en 8/4 voorziene capaciteit voor internationale langeafstandstreinen. Wel zijn hiervoor optimalisaties uitgewerkt.

Inpassing in de dienstregeling

In zowel TBOV 6basis en 8/4 is er 1 pad per uur per richting beschikbaar tussen Schiphol en Oldenzaal-grens. Er zijn echter geen internationale paden Amsterdam C – Weesp. Daarnaast is het stoppatroon tussen Weesp en Deventer afwijkend van de paden in TBOV.

Oplossingsrichting 1: een los INT-pad (i.p.v. een goederenpad) tussen Deventer en Amsterdam C. Dit is onderzocht in één van de optimalisatiemodules voor TBOV 8/4. Dit veroorzaakt mogelijk extra goederenverkeer via de IJssellijn, waarvan de impact nog onduidelijk is. Waarschijnlijk is dezelfde constructie ook in 6basis mogelijk. Precieze capaciteitsverdeling tussen internationaal reizigersvervoer onderling en goederen is afhankelijk van andere aanvragen in deze segmenten.

Oplossingsrichting 2: het stoppatroon en de eindbestemming van de uiteindelijke aanvraag aanpassen aan het pad Schiphol – Oldenzaal-grens, zoals in TBOV. Dus van/naar Schiphol i.p.v. Amsterdam Centraal en extra stops in Hilversum en Apeldoorn. Precieze capaciteitsverdeling tussen internationaal reizigersvervoer onderling is afhankelijk van andere aanvragen in deze segmenten.

Vervoerwaarde en Vervoercapaciteit

Als de aangemelde internationale trein geïntegreerd rijdt, vermindert het aantal reismogelijkheden van/naar Hilversum en Apeldoorn. Als on-top trein, ontstaan er extra reismogelijkheden voor de internationale reiziger.

Als de aangemelde internationale trein geïntegreerd rijdt, ontstaat er in de avondspits een vervoersknelpunt (minder zitplaatsen binnenlands) tussen Schiphol/Amsterdam Zuid en Hilversum/Amersfoort.

Robuustheid

Er is in de huidige situatie sprake van een pad voor internationale reizigerstreinen vanaf Amsterdam CS. In de toekomst is sprake van een internationaal pad vanaf Amsterdam Zuid / Schiphol (vanaf SAAL dienstregeling). De robuustheid is daarmee op orde. Indien er ook pad naar Amsterdam CS moet blijven (on-top) is her routing van goederenvervoer via de IJssellijn nodig.

Conditionerende infrastructuur

Opstellen

Gezien de aanvraag moeten er in/rond Amsterdam 3 of 4 treinen worden opgesteld. Deze behoefte moet worden gezien in combinatie met overige aanvragen.

Baanstabiliteit

De Frecciarossa 1000 kent een aslast 17ton. Dit valt binnen de gestelde grenzen.

Overige conditionerende infrastructuur

Impact op overige conditionerende infrastructuur zal naar schatting beperkt zijn omdat gebruik gemaakt wordt van bestaande paden.

>> Optie 2: Amsterdam – Berlijn via Arnhem

Tussenstops in Nederland

Deze treindienst zal in Nederland stoppen in Amsterdam Centraal, Utrecht Centraal en Arnhem Centraal.

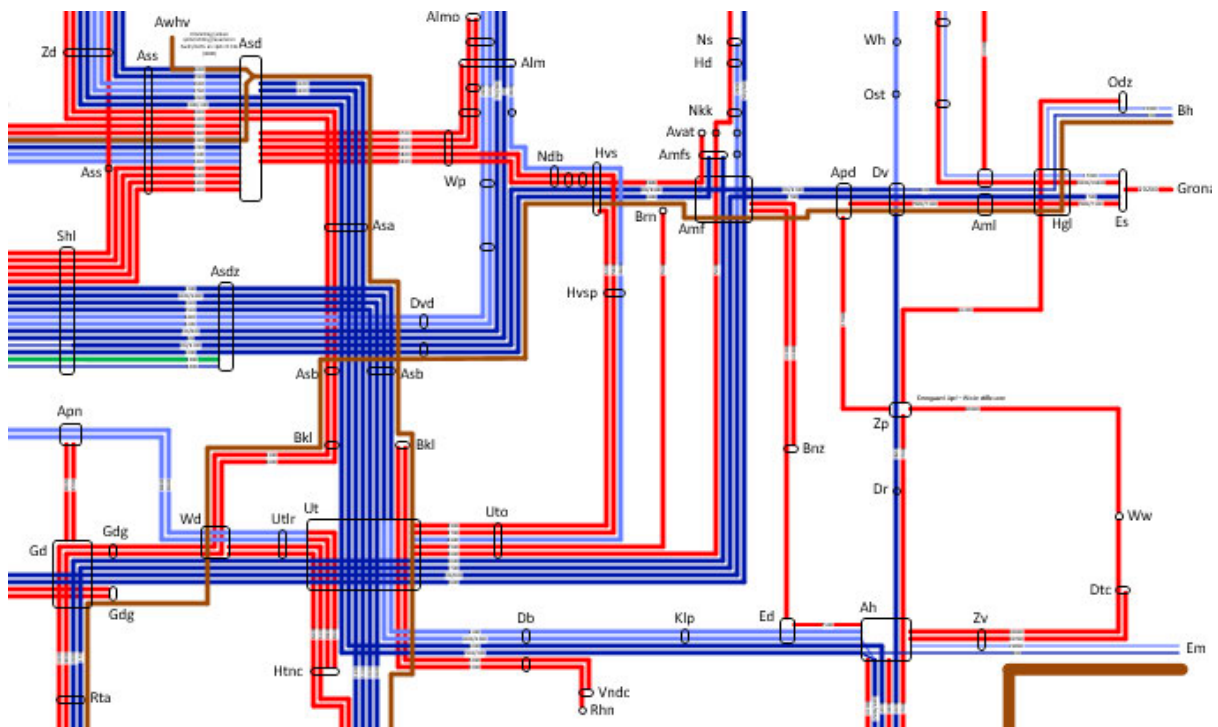
Route-optie 2								
	Rit 1	Rit 3	Rit 5	Rit 7	Rit 9	Rit 11	Rit 13	
Amsterdam C.	v	06:30	08:30	10:30	12:30	14:30	16:30	18:30
Utrecht C.	v	06:55	08:55	10:55	12:55	14:55	16:55	18:55
Arnhem C.	v	07:27	09:27	11:27	13:27	15:27	17:27	19:27
Essen Hbf	a	08:20	10:20	12:20	14:20	16:20	18:20	20:20
Dortmund Hbf	a	08:40	10:40	12:40	14:40	16:40	18:40	20:40
Hannover Hbf	a	10:12	12:12	14:12	16:12	18:12	20:12	22:12
Berlin Hbf	a	11:59	13:59	15:59	17:59	19:59	21:59	23:59

	Rit 2	Rit 4	Rit 6	Rit 8	Rit 10	Rit 12	Rit 14	
Berlin Hbf	v	06:00	08:00	10:00	12:00	14:00	16:00	18:00
Hannover Hbf	v	07:47	09:47	11:47	13:47	15:47	17:47	19:47
Dortmund Hbf	v	09:20	11:20	13:20	15:20	17:20	19:20	21:20
Essen Hbf	v	09:40	11:40	13:40	15:40	17:40	19:40	21:40
Arnhem C.	v	10:34	12:34	14:34	16:34	18:34	20:34	22:34
Utrecht C.	v	11:06	13:06	15:06	17:06	19:06	21:06	23:06
Amsterdam C.	a	11:29	13:29	15:29	17:29	19:29	21:29	23:29

Materieel

“Indicatieve informatie over het rollend materieel dat naar verwachting zal worden ingezet: Elektrische treinstellen Frecciarossa 1000 (V300 Zefiro). Dit hogesnelheidsmaterieel is op dit moment nog niet toegelaten voor inzet in Nederland. Homologatie voorafgaand aan inzet in Nederland past binnen het voorziene tijdspad.” “Circa 450 reizigers per rit.” (Bron: Formulier kennisgeving geplande nieuwe passagiersdienst Amsterdam – Berlijn, Qbuzz aan ACM, 8 juni 2023, paragraaf 6 en 5.3).

Stap 1: vergelijking met TBOV modellen



In deze stap is onderzocht in hoeverre de melding past binnen de beschikbare paden voor de betreffende treincategorie binnen TBOV. De melding van QBuzz betreft treinen in de categorie internationale langeafstandstrein.

Tussen Amsterdam Centraal en Emmerich-grens zijn in alle TBOV-modellen paden voorzien voor internationale treinen.

Conclusie

Traject	Voorziene capaciteit
Amsterdam Centraal – Emmerich-grens	Binnen voorziene capaciteit

Stap 2: impact op TBOV modellen

De melding van QBuzz valt binnen de in TBOV 6basis en 8/4 voorziene capaciteit voor internationale langeafstandstreinen.

Inpassing in de dienstregeling

Precieze capaciteitsverdeling tussen internationaal reizigersvervoer onderling is afhankelijk van andere aanvragen in het internationale segment. In TBOV 6basis zijn er tussen Amsterdam Centraal en Amsterdam Bijlmer 2 gedeelde paden voor internationaal reizigersvervoer en goederenvervoer (elk half uur een pad voor of goederen of internationaal).

Overige aandachtspunten:

In de 8/4 maakt deze trein een extra stop in Amsterdam Amstel.

Vervoerwaarde en Vervoercapaciteit

Omdat capaciteit voor deze trein voorzien is, is er geen invloed op de kwaliteit van de binnenlandse dienstregeling. Voor internationale reizigers ontstaat aanvullend aanbod, wat positief is voor de internationale vervoerwaarde. Omdat er geen impact is op de binnenlandse treindienst is er geen impact op vervoerknelpunten.

Robuustheid

Omdat op deze deelcorridor sprake is van een structureel pad voor internationale reizigerstreinen is de robuustheid op orde. Bij grote vertraging vanuit het buitenland kan het pad van een (half) uur later worden gebruikt (mits dat niet gebruikt wordt door andere vervoerder).

Conditionerende infrastructuur

Opstellen

Gezien de aanvraag moeten er in/rond Amsterdam 3 of 4 treinen worden opgesteld. Deze behoefte moet worden gezien in combinatie met overige aanvragen.

Baanstabiliteit

De Frecciarossa 1000 kent een aslast 17ton. Dit valt binnen de gestelde grenzen.

Overige conditionerende infrastructuur

Impact op overige conditionerende infrastructuur zal naar schatting beperkt zijn omdat gebruik gemaakt wordt van bestaande paden.

4.4 Melding QBuzz (Amsterdam – Parijs)

Beschrijving van de melding

De ACM heeft op 8 juni 2023 van QBuzz B.V. een melding ontvangen van haar voornemen om vanaf 1 januari 2027 een internationale passagiersdienst per spoor aan te bieden tussen Amsterdam Centraal en Paris Gare du Nord met tussenstops in Nederland.

Frequentie van de nieuwe treindienst

7 ritten per dag per richting.

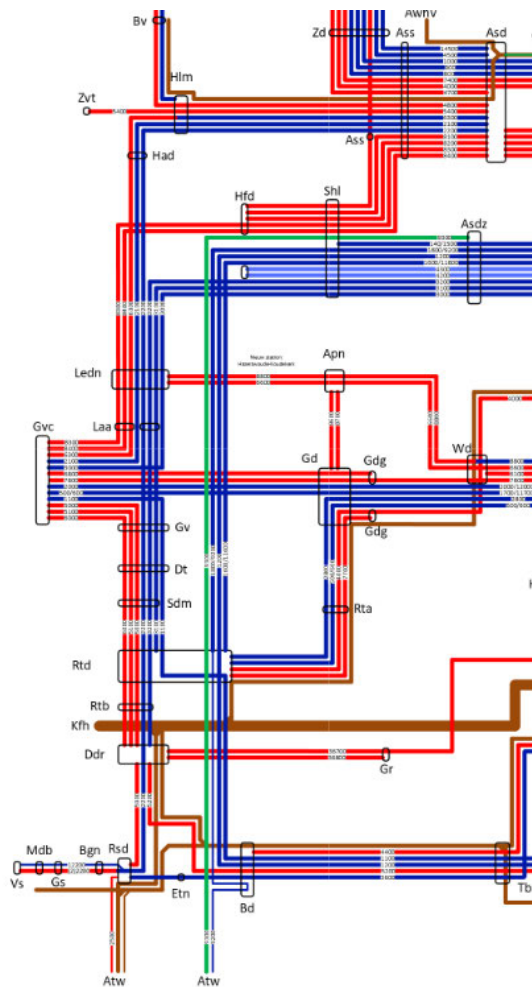
Tussenstops in Nederland

Deze treindienst zal in Nederland stoppen in Amsterdam Centraal, Schiphol Airport en Rotterdam Centraal.

Materieel

“Indicatieve informatie over het rollend materieel dat naar verwachting zal worden ingezet: Elektrische treinstellen Frecciarossa 1000 (V300 Zefiro). Dit hogesnelheidsmaterieel is op dit moment nog niet toegelaten voor inzet in Nederland. Homologatie voorafgaand aan inzet in Nederland past binnen het voorziene tijdsplan.” “Circa 450 reizigers per rit.” (Bron: Kennisgeving geplande nieuwe passagiersdienst Amsterdam – Parijs, Qbuzz aan ACM, 8 juni 2023, paragraaf 6 en 5.3)

Stap 1: vergelijking met TBOV modellen



In deze stap is onderzocht in hoeverre de melding past binnen de beschikbare paden voor de betreffende treincategorie binnen TBOV. De melding van QBuzz betreft treinen in de categorie internationale langeafstandstrein.

Tussen Schiphol en Breda-grens zijn in alle TBOV-modellen meerdere paden per uur voorzien voor internationale treinen. In de TBOV-modellen 6basis en 8/4 liggen de internationale paden ten noorden van Schiphol richting Amsterdam Zuid. Hiervoor zijn echter alternatieven uitgewerkt voor de periode totdat het 3^e perron Amsterdam Zuid gereed is (circa 2036). De melding van QBuzz valt tussen Schiphol en Breda-grens binnen de voorziene capaciteit voor deze treincategorie. Tussen Amsterdam Centraal en Schiphol valt de aanvraag binnen het ingroeiscenario, waarbij de internationale 300km/u-paden nog naar Amsterdam Centraal rijden.

Conclusie

Traject	Voorziene capaciteit
Amsterdam Centraal – Schiphol	Buiten voorziene capaciteit 6basis; tot gereed komen infra Amsterdam Zuid, zijn de internationale treinen wél voorzien naar Amsterdam C.
Schiphol – Breda-grens	Binnen voorziene capaciteit

Stap 2: Impact op TBOV modellen

De melding van QBuzz valt tussen Amsterdam Centraal en Schiphol buiten de in TBOV 6basis en 8/4 voorziene capaciteit voor internationale langeafstandstreinen. Wel valt de melding binnen het scenario tot 2036, waarbij het 3^e perron Amsterdam Zuid nog niet af is.

Inpassing in de dienstregeling

In de ingroeiscenario's van zowel TBOV 6basis als 8/4 zijn er minimaal 2 paden per uur per richting beschikbaar tussen Schiphol en Breda-grens.

Precieze capaciteitsverdeling tussen internationaal reizigersvervoer onderling is afhankelijk van andere aanvragen in dit segment.

Vervoerwaarde en Vervoercapaciteit

Met deze melding ontstaan er extra reismogelijkheden voor de internationale reiziger.

Robuustheid

Omdat op deze deelcorridor sprake is van een structureel pad voor internationale reizigerstreinen is de robuustheid op orde. Bij grote vertraging vanuit het buitenland kan het pad van een (half) uur later worden gebruikt (mits dat niet gebruikt wordt door andere vervoerder).

Conditionerende infrastructuur

Opstellen

Gezien de aanvraag moeten er in/rond Amsterdam 3 of 4 treinen worden opgesteld. Deze behoefte moet worden gezien in combinatie met overige aanvragen.

Baanstabiliteit

De Frecciarossa 1000 kent een aslast 17 ton. Dit valt binnen de gestelde grenzen.

Overige conditionerende infrastructuur

Impact op overige conditionerende infrastructuur zal naar schatting beperkt zijn omdat gebruik gemaakt wordt van bestaande paden.

4.5 Melding QBuzz (Amsterdam – Eindhoven)

Beschrijving van de melding

De ACM heeft op 8 juni 2023 van QBuzz B.V. een melding ontvangen van haar voornemen om vanaf 1 januari 2027 een passagiersdienst per spoor aan te bieden tussen Amsterdam Centraal en Eindhoven Centraal met tussenstops.

Frequentie van de nieuwe treindienst

2 ritten per uur per richting (afhankelijk van dagsoort ca. 60 tot 80 ritten per dag).

Tussenstops in Nederland

Deze treindienst zal in Nederland stoppen in Amsterdam Centraal, Amsterdam Amstel, Amsterdam Bijlmer, Utrecht Centraal, 's-Hertogenbosch en Eindhoven.

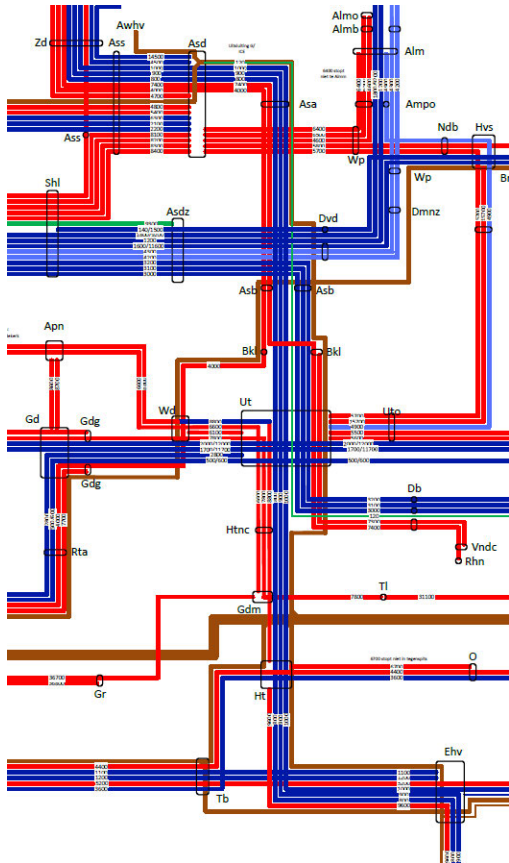
Westhaven	v	.00	.30	opstelterrein	v	.00	.30
<u>Amsterdam C</u>	a	.10	.40	<u>Eindhoven</u>	a	.03	.33
	v	.13	.43		v	.06	.36
<u>Utrecht C</u>	a	.38	.08	<u>Den Bosch</u>	a	.24	.54
	v	.40	.10		v	.25	.55
<u>Den Bosch</u>	a	.07	.37	<u>Utrecht C</u>	a	.52	.22
	v	.08	.38		v	.54	.24
<u>Eindhoven</u>	a	.26	.56	<u>Amsterdam C</u>	a	.19	.49
	v	.29	.59		v	.22	.52
opstelterrein		.32	.02	<u>Westhaven</u>	a	.32	.02

Materieel

“Indicatieve informatie over het rollend materieel dat naar verwachting zal worden ingezet: Indien via de Redelijke Regeling d.d. 13 februari 2007 gebruik gemaakt kan worden van geschikt materieel van NS gaat hier de voorkeur naar uit. Wanneer dit niet mogelijk blijkt zal vervangend materieel worden verworven, waarbij in de eerste instantie wordt uitgegaan van internationaal toegelaten rytuigen voor langeafstandsverkeer getrokken door een in Nederland toegelaten elektrische locomotief”.

“Afhankelijk van in te zetten materieel is een capaciteit voorzien van tussen de 300 en 500 reizigers per rit.” (Bron: Kennisgeving geplande nieuwe passagiersdienst Amsterdam - Eindhoven, Qbuzz aan ACM, 8 juni 2023, paragraaf 6 en 5.3)

Stap 1: vergelijking met TBOV modellen



In deze stap is onderzocht in hoeverre de melding past binnen de beschikbare paden voor de betreffende treincategorie binnen TBOV. De melding van QBuzz betreft treinen in de categorie Intercity's.

Tussen Amsterdam Centraal en Eindhoven Centraal zijn in alle TBOV modellen paden voorzien voor Intercity's. Op de deeltrajecten valt de melding van QBuzz dus binnen de voorziene capaciteit voor deze treincategorie. Echter, Amsterdam C – Amsterdam Westhaven en Eindhoven – Opstelterrein vallen buiten de voorziene capaciteit.

Verder zijn er in TBOV 8/4 geen rechtstreekse IC's Amsterdam C – Eindhoven. Hier ontbreekt de betreffende doorkoppeling in Utrecht voor de melding.

Conclusie

Traject	Voorziene capaciteit
Amsterdam Westhaven – Amsterdam C	Buiten voorziene capaciteit
Amsterdam Centraal – Utrecht Centraal	Binnen voorziene capaciteit
Doorkoppeling in Utrecht Centraal	6-basis binnen voorziene capaciteit 8/4 buiten voorziene capaciteit
Utrecht Centraal – Eindhoven Centraal	Binnen voorziene capaciteit
Eindhoven Centraal – opstelterrein	Buiten voorziene capaciteit

Stap 2: impact op TBOV modellen

Inpassing in de dienstregeling

In TBOV 6basis zijn 6 paden per uur per richting beschikbaar. In TBOV 8/4 zijn er 8 paden Amsterdam Centraal – Utrecht Centraal en 4 paden Utrecht Centraal – Eindhoven Centraal beschikbaar; er zijn echter geen doorgaande paden Amsterdam C – Eindhoven C; of door een aanpassing in de dienstregeling andere doorkoppelingen (in Utrecht) mogelijk zijn, is niet duidelijk. Precieze capaciteitsverdeling tussen intercity's is afhankelijk van andere aanvragen in deze segmenten.

Alhoewel de aangemelde treinen tussen Amsterdam en Eindhoven in de TBOV-modellen zitten, zijn deze treinen in TBOV onderdeel van langere lijnen in TBOV. Dit impliceert dat zowel in Amsterdam C als in Eindhoven C, dat er treinen vanuit het noorden en het zuiden moeten gaan keren. Dat vraagt perron-/en of rangeercapaciteit die op beide locaties niet voorhanden is. Het voorgestelde "omhalen" via Westhaven is waarschijnlijk ook niet haalbaar. Als de treinen toch worden ingepland, zullen er mogelijk minder treinen kunnen rijden tussen Amsterdam Centraal en Alkmaar en tussen Eindhoven Centraal en Limburg.

Overige aandachtspunten: de aangemelde treinen hebben ten opzichte van TBOV een extra IC-stop in Amsterdam Bijlmer ArenA, zonder dat hier tijd voor is opgenomen in de aanmelding. Of deze extra stop in de TBOV dienstregeling is in te passen is niet zonder meer duidelijk.

De aangemelde paden gaan uit van gebruik door een trein die de baanvaksnelheid kan rijden (veelal 130-140 km/u). Als vanwege baanstabieliteit of een andere reden een andere snelheid gereden moet worden past de trein niet zonder meer binnen het Intercitypad. Er zullen dan concessies aan de gemelde trein (extra reistijd, wachten op beschikbaar pad) en aan andere treinen gedaan moeten worden om een passende dienstregeling te vinden.

Vervoerwaarde en Vervoercapaciteit

Omdat capaciteit voor deze trein voorzien is, is er geen invloed op de reismogelijkheden van de binnenlandse dienstregeling. Het creëert wel extra overstappen voor reizigers uit Noord-Holland die Amsterdam Centraal voorbij reizen en voor reizigers uit Limburg, die Eindhoven voorbij reizen.

In TBOV wordt voor de treinen op deze corridor uitgegaan van meer dan 1000 zitplaatsen per trein. Deze zijn in de IMA in de spits(richting) vol. QBuzz spreekt over 300 tot 500 reizigers per rit.

Robuustheid

Door het keren van de aangemelde treinen in Amsterdam C en Eindhoven C, is niet te overzien hoe er met deze treinen wel een verdeelbare dienstregeling is te maken.

Conditionerende infrastructuur

Opstellen

Door het knippen van doorgaande lijnen en het "omhalen" van kerende treinen via het opstel terrein is waarschijnlijk meer materieel nodig, dan in de oorspronkelijke modellen. Hierdoor is ook extra opstelcapaciteit nodig.

Baanstabieliteit

ProRail kent de aslast van het gemelde materieel nog niet, derhalve zijn op dit punt nog geen uitspraken te doen.

Overige conditionerende infrastructuur

Impact op overige conditionerende infrastructuur zal naar schatting beperkt zijn omdat gebruik gemaakt wordt van bestaande paden.

4.6 Melding NS Internationaal (Amsterdam – Berlijn)

Beschrijving van de melding

De ACM heeft op 13 juni 2023 van NS Internationaal B.V. een melding ontvangen van haar voornemen om vanaf 15 december 2024 een internationale passagiersdienst per spoor aan te bieden tussen Amsterdam Centraal en Berlijn Hauptbahnhof met tussenstops in Nederland.

Frequentie van de nieuwe treindienst

7 ritten per dag per richting.

Tussenstops in Nederland

Deze treindienst zal in Nederland stoppen in Amsterdam Centraal, Hilversum, Amersfoort Centraal, Apeldoorn, Deventer en Hengelo.

Treinnummer		141	143	145	147	149	241	243
Material komt van		start	start	start	start	start	start	start
Amsterdam Centraal	V	05:59	07:59	09:59	11:59	13:59	15:59	17:59
Hilversum	A	06:20	08:20	10:20	12:20	14:20	16:20	18:20
Amersfoort	V	06:22	08:22	10:22	12:22	14:22	16:22	18:22
Apeldoorn	A	06:34	08:34	10:34	12:34	14:34	16:34	18:34
Deventer	V	06:36	08:36	10:36	12:36	14:36	16:36	18:36
Almelo	A	07:00	09:00	11:00	13:00	15:00	17:00	19:00
Hengelo	V	07:02	09:02	11:02	13:02	15:02	17:02	19:02
Bad Bentheim/Oldenzaal grens	A	07:14	09:14	11:14	13:14	15:14	17:14	19:14
Bad Bentheim	V	07:18	09:18	11:18	13:18	15:18	17:18	19:18
Rheine	A	07:51	09:51	11:51	13:51	15:51	17:51	19:51
Osnabrück Hbf	V	07:52	09:52	11:52	13:52	15:52	17:52	19:52
Blümel (Westf)	D	08:04	10:04	12:04	14:04	16:04	18:04	20:04
Blümel (Westf)	A	08:09	10:09	12:09	14:09	16:09	18:09	20:09
Minden (Westf)	V	08:12	10:12	12:12	14:12	16:12	18:12	20:12
Hannover Hbf	A	08:25	10:25	12:25	14:25	16:25	18:25	20:25
Wolfzburg	V	08:27	10:27	12:27	14:27	16:27	18:27	20:27
Berlin Spandau	A	08:52	10:52	12:52	14:52	16:52	18:52	20:52
Berlin Hauptbahnhof	V	08:54	10:54	12:54	14:54	16:54	18:54	20:54
Berlin Ostbahnhof	A	09:14	11:14	13:14	15:14	17:14	19:14	21:14
Berlin Ostbahnhof	V	09:16	11:16	13:16	15:16	17:16	19:16	21:16
Hannover Hbf	A	10:01	12:01	14:01	16:01	18:01	20:01	22:01
Wolfzburg	V	10:04	12:04	14:04	16:04	18:04	20:04	
Berlin Spandau	A	11:31	13:31	15:31	17:31	19:31	21:31	
Berlin Hauptbahnhof	V	11:33	13:33	15:33	17:33	19:33	21:33	
Berlin Ostbahnhof	A	11:51	13:51	15:51	17:51	19:51	21:51	
Berlin Ostbahnhof	V	11:55	13:55	15:55	17:55	19:55	21:55	
Berlin Ostbahnhof	A	12:01	14:01	16:01	18:01	20:01	22:01	
Berlin Ostbahnhof	V	12:09	14:09	16:09	18:09	20:09	22:09	

Treinnummer		242	240	148	146	144	142	140
Material komt van								
Berlin Rummelsburg	V		05:38	07:38	09:38	11:38	13:38	15:38
Berlin Ostbahnhof	A		05:47	07:47	09:47	11:47	13:47	15:47
Berlin Ostbahnhof	V		05:54	07:54	09:54	11:54	13:54	15:54
Berlin Hauptbahnhof	A		06:03	08:03	10:03	12:03	14:03	16:03
Berlin Hauptbahnhof	V		06:07	08:07	10:07	12:07	14:07	16:07
Berlin Spandau	A		06:24	08:24	10:24	12:24	14:24	16:24
Berlin Spandau	V		06:26	08:26	10:26	12:26	14:26	16:26
Wolfzburg	A							
Wolfzburg	V							
Hannover Hbf	A		07:53	09:53	11:53	13:53	15:53	17:53
Minden (Westf)	V	05:56	07:56	09:56	11:56	13:56	15:56	17:56
Minden (Westf)	A							
Minden (Westf)	V							
Bad Oeynhausen	A							
Bad Oeynhausen	V							
Blümel (Westf)	A	06:41	08:41	10:41	12:41	14:41	16:41	18:41
Blümel (Westf)	V	06:43	08:43	10:43	12:43	14:43	16:43	18:43
Osnabrück Hbf	A	07:04	09:04	11:04	13:04	15:04	17:04	19:04
Osnabrück Hbf	V	07:06	09:06	11:06	13:06	15:06	17:06	19:06
Rheine	A	07:33	09:33	11:33	13:33	15:33	17:33	19:33
Rheine	V	07:36	09:36	11:36	13:36	15:36	17:36	19:36
Bad Bentheim	A	07:48	09:48	11:48	13:48	15:48	17:48	19:48
Bad Bentheim	V	07:51	09:51	11:51	13:51	15:51	17:51	19:51
Bad Bentheim/Oldenzaal grens	D	07:56	09:56	11:56	13:56	15:56	17:56	19:56
Hengelo	A	08:07	10:07	12:07	14:07	16:07	18:07	20:07
Hengelo	V	08:09	10:09	12:09	14:09	16:09	18:09	20:09
Almelo	A							
Almelo	V							
Deventer	A	08:41	10:41	12:41	14:41	16:41	18:41	20:41
Deventer	V	08:45	10:45	12:45	14:45	16:45	18:45	20:45
Apeldoorn	A	08:57	10:57	12:57	14:57	16:57	18:57	20:57
Apeldoorn	V	08:59	10:59	12:59	14:59	16:59	18:59	20:59
Amersfoort	A	09:24	11:24	13:24	15:24	17:24	19:24	21:24
Amersfoort	V	09:26	11:26	13:26	15:26	17:26	19:26	21:26
Hilversum	A	09:38	11:38	13:38	15:38	17:38	19:38	21:38
Hilversum	V	09:39	11:39	13:39	15:39	17:39	19:39	21:39
Amsterdam Centraal	A	10:00	12:00	14:00	16:00	18:00	20:00	22:00
Amsterdam Centraal	V	10:04	12:04	14:04	16:04	18:04	20:04	22:04
Amsterdam Centraal	A	10:13	12:13	14:13	16:13	18:13	20:13	22:13
Amsterdam Westhaven Opstel	V	147	148	241	242	winst	winst	winst
rijdt Berlin Hbf - Amsterdam Centraal		05:53	05:53	05:53	05:53	05:53	05:53	05:53
rijdt Hannover Hbf - Amsterdam Centraal		04:04	04:04	04:04	04:04	04:04	04:04	04:04

Materieel

“Het materieel dat naar verwachting zal worden ingezet is Europees toegelaten materieel. Naar verwachting wordt de dienstregeling 2025 gestart met de combinatie van een Vectron locomotief (verwachte instroom per dienstregeling 2024) en de huidige DB IC-rijtuigen.

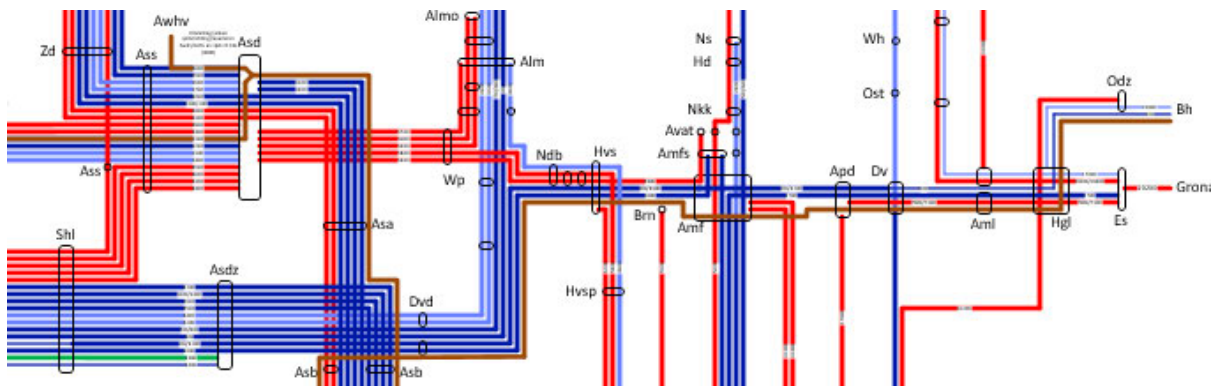
Gedurende de dienstregeling van 2025 verwachten we:

- De huidige DB IC-rijtuigen geleidelijk te vervangen door de ICE L-rijtuigen van fabrikant Talgo (17 rijtuigen inclusief een stuurstandrijtuig);
- Te starten met de geleidelijke vervanging van de Vectron-locomotieven door locomotieven van fabrikant Talgo.”

“Per trein ca 570 zitplaatsen.”

(Bron: Kennisgeving nieuwe geplande passagiersdienst, NS Internationaal aan ACM, Amsterdam – Berlijn, 13 juni 2023, paragraaf 6 en 5.3)

Stap 1: vergelijking met TBOV modellen



In deze stap is onderzocht in hoeverre de melding past binnen de beschikbare paden voor de betreffende treincategorie binnen TBOV. De melding van NS betreft treinen in de categorie internationale langeafstandstrein.

Tussen Schiphol en Oldenzaal grens zijn in alle TBOV-modellen paden voorzien voor internationale treinen (geïntegreerd in de binnenlandse intercitydienst³). De melding van NS valt tussen Weesp en Oldenzaal-grens binnen de voorziene capaciteit voor deze treincategorie; tussen Amsterdam Centraal en Weesp valt de melding buiten de voorziene capaciteit. In TBOV zijn er geen IC's/internationale treinen Amsterdam C – Amersfoort. Alle IC's gaan van Amersfoort naar Amsterdam Z/Schiphol.

Conclusie

Traject	Voorziene capaciteit
Amsterdam Centraal – Weesp	Buiten voorziene capaciteit
Weesp – Oldenzaal-grens	Binnen voorziene capaciteit

Stap 2: impact op TBOV modellen

De melding van NS valt deels buiten de in TBOV 6basis en 8/4 voorziene capaciteit voor internationale langeafstandstreinen. Wel zijn hiervoor optimalisaties uitgewerkt.

Inpassing in de dienstregeling

In zowel TBOV 6basis en 8/4 is er 1 pad per uur per richting beschikbaar tussen Schiphol en Oldenzaal-grens.

³ Tussen Schiphol en Deventer is de voorziene capaciteit voor de IC Berlijn één van de vier intercity's Schiphol – Deventer, en is ook voor binnenlands vervoer voorzien.

Er zijn echter geen internationale paden Amsterdam C – Weesp. Wel is er voor de 8/4 optimalisaties een on-top internationaal pad Amsterdam Centraal – Oldenzaal-grens onderzocht. Waarschijnlijk is dezelfde constructie ook in 6basis mogelijk. In beide gevallen is hiervoor her routing van goederenverkeer via de IJssellijn noodzakelijk, wat in principes mogelijk moet zijn maar waarvan de impact nog niet duidelijk is en waarover ook nog geen afspraken zijn gemaakt. Precieze capaciteitsverdeling tussen internationaal reizigersvervoer onderling en goederen is afhankelijk van andere aanvragen in deze segmenten.

Overige aandachtspunten:

Het materieel in de melding van NS voldoet niet aan maximale aslast op de gegeven baanvakken. De gemelde trein mag op verschillende deeltrajecten niet meer dan 100km/u mogen rijden in plaats van de baanvaksnelheid (veelal 130km/u).

De aangemelde paden gaan uit van gebruik door een trein die de baanvaksnelheid kan rijden. Als vanwege baanstabieleit of een andere reden een andere snelheid gereden moet worden past de trein niet zonder meer binnen het geïntegreerde Intercitypad of het on-toppad uit de optimalisaties. Er zullen dan concessies aan de gemelde trein (extra reistijd, wachten op beschikbaar pad) en aan andere treinen gedaan moeten worden om een passende dienstregeling te vinden.

Vervoerwaarde en Vervoercapaciteit

Voor internationale reizigers ontstaat aanvullend aanbod, wat positief is voor vervoerwaarde.

Als de aangemelde internationale trein geïntegreerd rijdt, ontstaat er in de avondspits een vervoersknelpunt tussen Schiphol/Amsterdam Zuid en Hilversum/Amersfoort.

Robuustheid

Er is in de huidige situatie sprake van een pad voor internationale reizigerstreinen vanaf Amsterdam CS. In de toekomst is sprake van een internationaal pad vanaf Amsterdam Zuid / Schiphol (vanaf SAAL dienstregeling). De robuustheid is daarmee op orde. Indien er ook pad naar Amsterdam CS moet blijven (on-top) is her routing van goederenvervoer via de IJssellijn nodig.

Conditionerende infrastructuur

Opstellen

Gezien de aanvraag moeten er in/rond Amsterdam 3 of 4 treinen worden opgesteld. Deze behoefte moet worden gezien in combinatie met overige aanvragen.

Baanstabiliteit

Zowel het materieel voor de korte termijn als het nieuwe materieel dat later instroomt, voldoet niet aan de normen voor maximale aslast.

Overige conditionerende infrastructuur

Impact op overige conditionerende infrastructuur zal naar schatting beperkt zijn omdat gebruik gemaakt wordt van bestaande paden.

4.7 Melding NS Internationaal (Amsterdam – Frankfurt/Basel)

Beschrijving van de melding

De ACM heeft op 13 juni 2023 van NS Internationaal B.V. een melding ontvangen van haar voornemen om vanaf 15 december 2024 een internationale passagiersdienst per spoor aan te bieden tussen Amsterdam en Frankfurt / Basel met tussenstops in Nederland.

Frequentie van de nieuwe treindienst

Het gaat om 7 uitgaande en 8 inkomende ritten per dag van/naar Frankfurt(Main). 1 keer per dag rijdt de trein van/naar Basel.

Tussenstops in Nederland

Deze treindienst zal in Nederland stoppen in Amsterdam Centraal, Utrecht Centraal en Arnhem Centraal.

ICE international		Dienstregeling ICE Amsterdam-Frankfurt/Basel							Basis Scenario	
Niet in periodes met volledige stremming Zv-Oberhausen. Voor deze periodes wordt een aparte dienstregeling via 's Hertogenbosch en Monchengladbach voorzien										
treinnummer		121	105	123	125	127	129	221		
<i>materieel komt van</i>		121	105	123	125	127	129	221		
Watergraafsmeer	V	06:07	06:48 en 07:08							
Amsterdam C	A	06:14	07:57							
Amsterdam C	V	06:38	08:08	10:38	12:38	14:38	16:38	18:38		
Utrecht C	A	07:01	08:31	11:01	13:01	15:01	17:01	19:01		
	V	07:04	08:34	11:04	13:04	15:04	17:04	19:04		
Arnhem	A	07:35	09:05	11:35	13:35	15:35	17:35	19:35		
	V	07:37	09:07	11:37	13:37	15:37	17:37	19:37		
Emmerich Grenze	D	07:49	09:19	11:49	13:49	15:49	17:49	19:49		
Emmerich	D	07:55	09:27	11:55	13:55	15:55	17:55	19:55		
Oberhausen Hbf	A	08:24	09:56	12:24	14:24	16:24	18:24	20:24		
	V	08:28	09:58	12:26	14:26	16:26	18:26	20:26		
Duisburg Hbf	A	08:34	10:04	12:32	14:32	16:32	18:32	20:32		
	V	08:36	10:07	12:34	14:34	16:34	18:34	20:34		
Düsseldorf Flughafen Hbf	A									
	V									
Düsseldorf Hbf	A	08:49	10:20	12:46	14:47	16:48	18:46	20:46		
	V	08:51	10:22	12:48	14:48	16:50	18:50	20:48		
Köln Messe/Deutz (tief)	A									
	V									
Köln Hbf	A	09:18	10:45	13:15	15:15	17:16	19:15	21:16		
	V	09:28	10:55	13:21	15:21	17:28	19:21	21:28		
Siegburg/Bonn	A		11:09	13:35			19:35			
	V		11:10	13:37			19:37			
Limburg Süd	A									
	V									
Frankfurt Flughafen Fbh	A	10:17	11:50	14:17	16:17	18:17	20:17	22:17		
	V	10:20	11:52	14:20	16:20	18:20	20:20	22:20		
Frankfurt/Main Hbf	A	10:31		14:31	16:31	18:31	20:31	22:31		
Mannheim Hbf	A		12:23							
	V		12:35							
Karlsruhe Hbf	A		12:58							
	V		13:00							
Offenburg	A		13:31							
	V		13:33							
Freiburg Hbf	A		14:01							
	V		14:02							
Basel Bad Bf	A		14:36							
	V		14:40							
Basel SBB	A		14:47							
<i>materieel keert op trein</i>		121	105	123	125	127	129	221		
Maandag		121	105	123	125	127	129	221		
Dinsdag		121	105	123	125	127	129	221		
Woensdag		121	105	123	125	127	129	221		
Donderdag		121	105	123	125	127	129	221		
Vrijdag		121	105	123	125	127	129	221		
Zaterdag		121	105	123	125	127	129	221		
Zondag		121	105	123	125	127	129	221		

ICE international

Dienstregeling ICE Amsterdam-Frankfurt/Basel

BASIS SCENARIO

Niet in periodes met volledige stremming Zv-Oberhausen. Voor deze periodes wordt een aparte dienstregeling via 's Hertogenbosch en Monchengladbach voorzien

treinnummer	222	220	128	126	124	122	104	120
materieel komt van	120					104		
Basel SBB	V						15:13	
Basel Bad Bf	A						15:19	
Basel Bad Bf	V						15:22	
Freiburg Hbf	A						15:54	
Freiburg Hbf	V						15:55	
Offenburg	A						16:26	
Offenburg	V						16:28	
Karlsruhe Hbf	A						16:58	
Karlsruhe Hbf	V						17:00	
Mannheim Hbf	A						17:24	
Mannheim Hbf	V						17:35	
Frankfurt/Main Hbf	V 05:26	07:28	09:28	11:28	13:28	16:28	18:06	19:28
Frankfurt Flughafen Fbh	A 05:37	07:39	09:39	11:39	13:39	16:39	18:09	19:39
	V 05:39	07:42	09:42	11:42	13:42	16:42	18:09	19:42
Limburg Süd	A							
Siegburg/Bonn	V							
	A 06:15						18:47	
	V 06:16						18:48	
Köln Hbf	A 06:33	08:33	10:33	12:33	14:33	17:33	19:04	20:33
	V 06:41	06:41	08:41	10:41	12:41	14:41	17:46	20:41
Köln Messe/Deutz (tief)	A							
	V 07:05	07:05	09:05	11:05	13:05	15:03	18:09	19:36
Düsseldorf Hbf	A						18:12	19:38
	V 07:06	09:08	11:08	13:08	15:08			21:08
Düsseldorf Flughafen Hbf	A							
	V 07:23	09:23	11:23	13:23	15:23	18:24	19:49	21:23
Duisburg Hbf	A							
	V 07:26	09:26	11:26	13:26	15:26	18:26	19:51	21:26
Oberhausen Hbf	A							
	V 07:32	09:32	11:32	13:32	15:32	18:32	19:57	21:32
	V 07:34	09:34	11:34	13:34	15:34	18:34	19:59	21:34
Emmerich	D 08:05	10:05	12:05	14:05	16:05	19:05	20:35	22:05
Emmerich Genze	D 08:11	10:11	12:11	14:11	16:11	19:11	20:41	22:11
Arnhem	A 08:27	10:27	12:27	14:27	16:27	19:27	20:57	22:27
	V 08:29	10:29	12:29	14:29	16:29	19:29	20:59	22:29
Utrecht C	A 08:59	10:59	12:59	14:59	16:59	19:59	21:29	22:58
	V 09:02	11:02	13:02	15:02	17:02	20:02	21:32	23:02
Amsterdam C	A 09:29	11:29	13:29	15:29	17:29	20:29	21:59	23:29
Amsterdam C	V					20:39	22:14	23:40
Watergraafsmeer	A					20:46	22:21	23:47
materieel keert op trein	123	125	127	129	131	104	104	120
Maandag	222	220	128	126	124	122	104	120
Dinsdag	222	220	128	126	124	122	104	120
Woensdag	222	220	128	126	124	122	104	120
Donderdag	222	220	128	126	124	122	104	120
Vrijdag	222	220	128	126	124	122	104	120
Zaterdag	222	220	128	126	124	122	104	120
Zondag	222	220	128	126	124	122	104	120

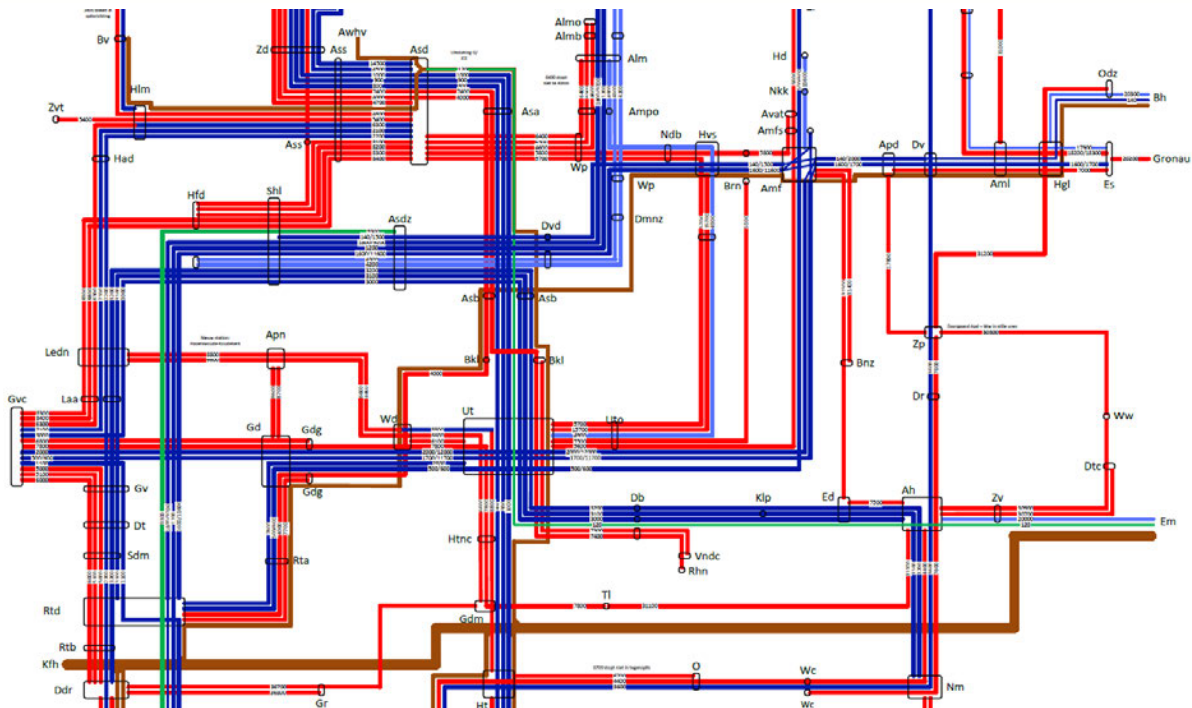
Materieel

“Het materiaal dat naar verwachting zal worden ingezet is Europees toegelaten HST-materieel. Het betreft de ICE BR406 van Deutsche Bahn, welke geleidelijk wordt vervangen door de ICE BR408 van Deutsche Bahn.”

“De ritten van/naar Frankfurt/Main Hbf worden naar verwachting gereden met enkelstel ICE BR406 / 408. Capaciteit is 430 zitplaatsen. De ritten van/naar Basel SBB worden naar verwachting gereden met dubbelstel ICE BR406/408. Capaciteit is 860 zitplaatsen.”

(Bron: Kennisgeving nieuwe geplande passagiersdienst, NS Internationaal aan ACM, Amsterdam – Frankfurt - Basel, 13 juni 2023, paragraaf 6 en 5.3).

Stap 1: vergelijking met TBOV modellen



In deze stap is onderzocht in hoeverre de melding past binnen de beschikbare paden voor de betreffende treincategorie binnen TBOV. De melding van NS betreft een trein in de categorie internationale langeafstandstrein. Dit uit zich bijvoorbeeld in het stoppatroon, waar alleen de allergrootste internationale stations worden aangedaan. Intercitystations zoals Amsterdam Amstel en Ede-Wageningen worden overgeslagen.

Tussen Amsterdam Centraal en Zevenaar-grens is in alle TBOV modellen een pad voorzien voor internationale langeafstandstreinen. In 6-basis is dit naast een 10-minutendienst Intercity en diverse Sprinterverbindingen. Op dit traject valt de melding van NS dus binnen de voorziene capaciteit voor deze treincategorie.

Conclusie

Traject	Voorziene capaciteit
Amsterdam Centraal – Zevenaar-grens	Binnen voorziene capaciteit

Stap 2: Impact op TBOV modellen

De melding van NS valt binnen de in TBOV voorziene capaciteit voor internationaal reizigersvervoer.

Inpassing in de dienstregeling

Het internationale pad is in principe ieder uur beschikbaar, maar kent tussen Amsterdam Centraal en Amsterdam Bijlmer medegebruik door goederen. Precieze capaciteitsverdeling tussen internationaal reizigersvervoer en goederenvervoer is afhankelijk van het totaal aantal aanvragen en de toepassing van de capaciteitsverdelingsregels.

Vervoerwaarde en Vervoercapaciteit

Omdat capaciteit voor deze trein voorzien is, is er geen invloed op de kwaliteit van de binnenlandse dienstregeling. Voor internationale reizigers ontstaat aanvullend aanbod, wat positief is voor de internationale vervoerwaarde. Omdat er geen impact is op de binnenlandse treindienst is er geen impact op vervoerknelpunten.

Robuustheid

Omdat op deze deelcorridor sprake is van een structureel pad voor internationale reizigerstreinen is de robuustheid op orde. Bij grote vertraging vanuit het buitenland kan het pad van een (half) uur later worden gebruikt (mits dat niet gebruikt wordt door andere vervoerder).

Conditionerende infrastructuur

Baanstabiliteit

Het gemelde materieel (ICE BR406 / ICE BR408) heeft een aslast van 17ton. Dit valt binnen de gestelde grenzen.

Overige conditionerende infrastructuur

Impact op overige conditionerende infrastructuur zal naar schatting beperkt zijn omdat gebruik gemaakt wordt van bestaande paden.

Tussenstops in Nederland

Deze treindienst naar Londen zal in Nederland stoppen in Amsterdam Centraal en Rotterdam Centraal. De overige treindiensten stoppen aanvullend in Schiphol Airport.

Materieel

“Route Londen: Velaro 320

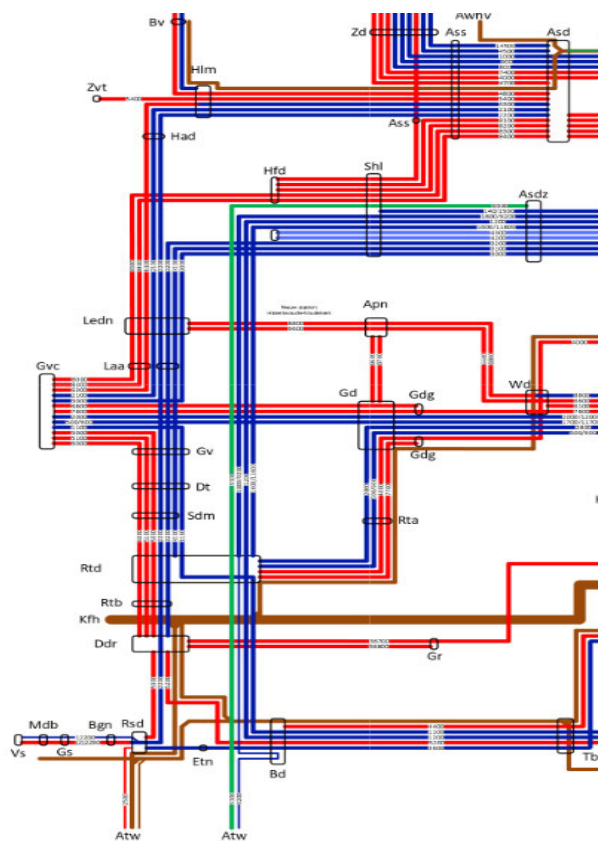
Route Frankrijk: TGV treinstellen PBA/PBKA”

“Verbinding Londen: maximaal 894 stoelen per trein;

Verbinding België en Frankrijk: maximaal 810 stoelen per trein.”

(Bron: Kennisgeving nieuwe geplande passagiersdienst, NS Internationaal BV en Eurostar Group en THI Factory aan ACM, Amsterdam – Parijs - Londen, 13 juni 2023, paragraaf 6 en 5.3).

Stap 1: vergelijking met TBOV modellen



In deze stap is onderzocht in hoeverre de melding past binnen de beschikbare paden voor de betreffende treincategorie binnen TBOV. De melding van NS betreft treinen in de categorie internationale langeafstandstrein.

Tussen Schiphol en Breda-grens zijn in alle TBOV-modellen meerdere paden per uur voorzien voor internationale treinen. In de TBOV-modellen 6basis en 8/4 liggen de internationale paden ten noorden van Schiphol richting Amsterdam Zuid. Hiervoor zijn echter alternatieven uitgewerkt voor de periode totdat het 3^e perron Amsterdam Zuid gereed is (circa 2036). De melding van NS valt tussen Schiphol en Breda-grens binnen de voorziene capaciteit voor deze treincategorie. Tussen Amsterdam Centraal en Schiphol valt de aanvraag binnen het ingroeiscenario.

Conclusie

Traject	Voorziene capaciteit
Amsterdam Centraal – Schiphol	Buiten voorziene capaciteit 6basis; tot gereed komen infra Amsterdam Zuid, zijn de internationale treinen wél voorzien naar Amsterdam C.
Schiphol – Breda-grens	Binnen voorziene capaciteit

Stap 2: impact op TBOV modellen

De melding van NS valt tussen Amsterdam Centraal en Schiphol buiten de in TBOV 6basis en 8/4 voorziene capaciteit voor internationale langeafstandstreinen. Wel valt de melding binnen het ingroeiscenario.

Inpassing in de dienstregeling

In de ingroeiscenario's van zowel TBOV 6basis als 8/4 zijn er minimaal 2 paden per uur per richting beschikbaar tussen Amsterdam Centraal en Breda-grens.

Precieze capaciteitsverdeling tussen internationaal reizigersvervoer onderling is afhankelijk van andere aanvragen in dit segment.

Vervoerwaarde en Vervoercapaciteit

Met deze melding ontstaan er extra reismogelijkheden voor de internationale reiziger.

Robuustheid

Omdat op deze deelcorridor sprake is van een structureel pad voor internationale reizigerstreinen is de robuustheid op orde. Bij grote vertraging vanuit het buitenland kan het pad van een (half) uur later worden gebruikt (mits dat niet gebruikt wordt door andere vervoerder).

Conditionerende infrastructuur

Opstellen

Gezien de aanvraag moet er in/rond Amsterdam materieel worden opgesteld. Deze behoefte moet worden gezien in combinatie met overige aanvragen.

Baanstabiliteit

De Velaro 320 en TGV PBA/PBKA kennen een aslast 17 ton. Dit valt binnen de gestelde grenzen.

Overige conditionerende infrastructuur

Impact op overige conditionerende infrastructuur zal naar schatting beperkt zijn omdat gebruik gemaakt wordt van bestaande paden.

4.9 Melding NS Internationaal (Amsterdam – Wenen/Innsbruck)

Beschrijving van de melding

De ACM heeft op 13 juni 2023 van NS Internationaal B.V. een melding ontvangen van haar voornemen om vanaf 15 december 2024 een internationale passagiersdienst per spoor aan te bieden tussen Amsterdam en Wenen/Innsbruck met tussenstops in Nederland.

Frequentie van de nieuwe treindienst

Eén trein per dag in beide richtingen.

Tussenstops in Nederland

Deze treindienst zal in Nederland stoppen in Amsterdam Centraal, Utrecht Centraal en Arnhem Centraal.

nightjet

AMSTERDAM - INNSBRUCK HBF / WIEN HBF					
treinnummer		regulier		tijdens werkzaamheden 3e spoor via Venlo	
		NJ 421	NJ 491	NJ 421	NJ 491
Amsterdam Westhaven	V	18:15		18:15	
Amsterdam C	A	18:25		18:25	
Amsterdam C	V	19:00		19:00	19:00
Utrecht C	A	19:28		19:28	19:28
Arnhem	V	19:33		19:34	19:34
Arnhem	A	20:03			
Arnhem	V	20:08			
Emmerich Grense	D	20:27			
Emmerich	D	20:27			
Duisburg Hbf	D				
Duisburg Hbf	D				
Düsseldorf Hbf	A	21:12			
Düsseldorf Hbf	V	21:14			
U-Hertogenbosch	V			20:07	20:11
Enschede	D			20:09	20:14
Enschede	V			20:21	20:32
Venlo	A			20:39	20:59
Venlo	V			21:20	
Venlo Grens	D			21:02	
Köln Hbf	A			22:08	
Köln Hbf	V			22:10	
Köln Messe/Deutz	A	21:34			
Köln Messe/Deutz	V	21:45			
Legen	A	05:12		05:31	
Legen	V	05:14		05:30	
Aachrafenburg Hbf	A	01:30		01:30	
Aachrafenburg Hbf	V	01:31		01:31	
Wittsburg Hbf	A	02:26		02:26	
Wittsburg Hbf	V	02:29		02:29	
Nürnberg Hbf	A	03:28	uit Hamburg	03:28	uit Hamburg
Nürnberg Hbf	V	04:36	04:08	04:36	04:08
Augsburg Hbf	A	06:28		06:28	
Augsburg Hbf	V	06:28		06:28	
München Hbf	A	07:06		07:06	
München Hbf	V	07:28		07:28	
Rosenheim Hbf	A	08:04		08:04	
Rosenheim Hbf	V	08:06		08:06	
Kufstein	A	08:26		08:26	
Kufstein	V	08:28		08:28	
Wörgl Hbf	A	08:37		08:37	
Wörgl Hbf	V	08:39		08:39	
Innsbruck Hbf	A	08:53		08:53	
Innsbruck Hbf	V	08:55		08:55	
Innsbruck Hbf	A	09:14		09:14	
Regensburg Hbf	A		05:07		05:07
Regensburg Hbf	V		05:09		05:09
Passau Hbf	A		06:13		06:13
Passau Hbf	V		06:15		06:15
Wels Hbf	A		07:14		07:14
Wels Hbf	V		07:16		07:16
Linz Hbf	A		07:44		07:44
Linz Hbf	V		07:58		07:58
Amstetten	D				
Amstetten	D				
St. Pölten Hbf	A		08:44		08:44
St. Pölten Hbf	V		08:45		08:45
Wien Meidling	A		09:10		09:10
Wien Meidling	V		09:12		09:12
Wien Hbf	A		09:17		09:17

	regulier		tijdens werkzaamheden 3e spoor via Venlo	
	NJ 421	NJ 491	NJ 421	NJ 491
Maandag	NJ 421	NJ 491	NJ 421	NJ 491
Dinsdag	NJ 421	NJ 491	NJ 421	NJ 491
Woensdag	NJ 421	NJ 491	NJ 421	NJ 491
Donderdag	NJ 421	NJ 491	NJ 421	NJ 491
Vrijdag	NJ 421	NJ 491	NJ 421	NJ 491
Zaterdag	NJ 421	NJ 491	NJ 421	NJ 491
Zondag	NJ 421	NJ 491	NJ 421	NJ 491

nightjet

DIENSTREGELING NIGHTJET					
INNSBRUCK HBF / WIEN HBF - AMSTERDAM					
treinnummer		regulier		tijdens werkzaamheden 3e spoor via Venlo	
		NJ 490	NJ 420	NJ 490	NJ 420
Wien Hbf	V	20:10		20:10	
Wien Meidling	A	20:15		20:15	
Wien Meidling	V	20:18		20:18	
St. Pölten Hbf	A	20:42		20:42	
St. Pölten Hbf	V	20:44		20:44	
Amstetten	D				
Amstetten	D				
Linz Hbf	A	21:32		21:32	
Linz Hbf	V	21:34		21:34	
Wels Hbf	A	21:48		21:48	
Wels Hbf	V	21:50		21:50	
Passau Hbf	A	22:34		22:34	
Passau Hbf	V	22:53		22:53	
Regensburg Hbf	A	23:54		23:54	
Regensburg Hbf	V	23:56		23:56	
Innsbruck Hbf	V		20:44		20:44
Innsbruck Hbf	A		21:04		21:04
Wörgl Hbf	V		21:06		21:06
Wörgl Hbf	A		21:21		21:21
Wörgl Hbf	V		21:25		21:23
Kufstein	A		21:32		21:32
Kufstein	V		21:35		21:35
Rosenheim Hbf	A		21:57		21:57
Rosenheim Hbf	V		21:59		21:59
München Hbf	A		22:36		22:36
München Hbf	V		22:52		22:52
Augsburg Hbf	A		23:25		23:23
Augsburg Hbf	V		23:25		23:25
Nürnberg Hbf	A	00:57	00:54	00:57	00:54
Nürnberg Hbf	V	near Hamburg	01:29	near Hamburg	01:39
Wittsburg Hbf	A		02:30		02:30
Wittsburg Hbf	V		02:32		02:32
Aachrafenburg Hbf	A		03:21		03:21
Aachrafenburg Hbf	V		03:23		03:23
Legen	A		05:09		05:09
Legen	V		05:11		05:11
Köln Messe/Deutz	A		06:54		
Köln Messe/Deutz	V		06:59		
Köln Hbf	A				06:54
Köln Hbf	V				06:58
Venlo Grens	D				08:06
Venlo	A				08:29
Venlo	V				08:42
Enschede	A			08:22	08:22
Enschede	V			08:27	08:24
U-Hertogenbosch	A			09:41	09:43
U-Hertogenbosch	V			09:43	09:45
Düsseldorf Hbf	A			07:22	
Düsseldorf Hbf	V			07:25	
Duisburg Hbf	A			07:39	
Duisburg Hbf	V			07:41	
Emmerich	D			08:26	
Emmerich Grense	D			08:32	
Arnhem	A			08:51	
Arnhem	V			08:57	
Utrecht C	A			09:29	10:22 10:29
Utrecht C	V			09:32	10:29 10:33
Amsterdam C	A			09:59	10:59 11:01
Amsterdam C	V			10:26	11:27 11:18
Amsterdam Westhaven	A			10:42	11:25 11:25

	regulier		tijdens werkzaamheden 3e spoor via Venlo	
	NJ 490	NJ 420	NJ 490	NJ 420
Maandag	NJ 490	NJ 420	NJ 490	NJ 420
Dinsdag	NJ 490	NJ 420	NJ 490	NJ 420
Woensdag	NJ 490	NJ 420	NJ 490	NJ 420
Donderdag	NJ 490	NJ 420	NJ 490	NJ 420
Vrijdag	NJ 490	NJ 420	NJ 490	NJ 420
Zaterdag	NJ 490	NJ 420	NJ 490	NJ 420
Zondag	NJ 490	NJ 420	NJ 490	NJ 420

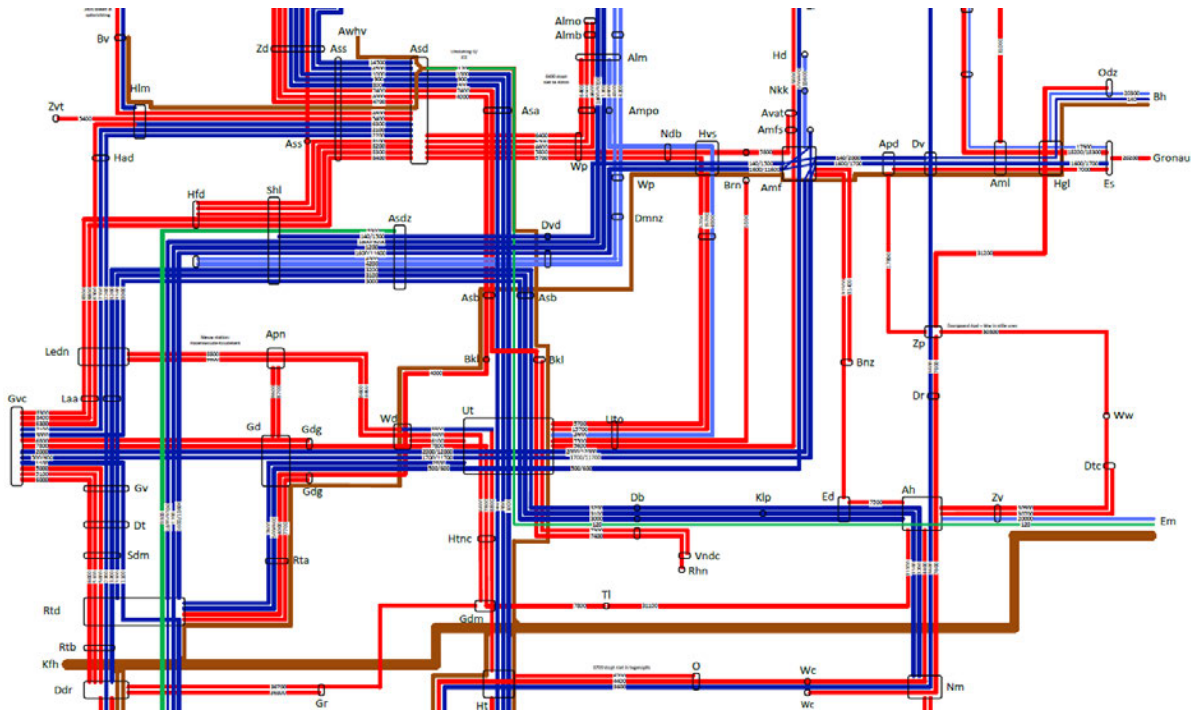
Materieel

“Het materieel dat naar verwachting zal worden ingezet is Europees toegelaten. Het betreft een locomotief en minimaal 10 rijtuigen waarvan 2 slaaprijtuigen, 4 couchette rijtuigen en 4 zitrijtuigen.”

“De trein heeft een totale capaciteit van 496 plaatsen (inclusief slaapplekken).”

(Bron: Kennisgeving nieuwe geplande passagiersdienst, NS Internationaal BV aan ACM, Amsterdam - Wenen/ Innsbruck, 13 juni 2023, paragraaf 6 en 5.3).

Stap 1: vergelijking met TBOV modellen



In deze stap is onderzocht in hoeverre de melding past binnen de beschikbare paden voor de betreffende treincategorie binnen TBOV. De melding van NS betreft een trein in de categorie internationale langeafstandstrein. Dit uit zich bijvoorbeeld in het stoppatroon, waar alleen de allergrootste internationale stations worden aangedaan. Intercitystations zoals Amsterdam Amstel en Ede-Wageningen worden overgeslagen. Ook is het materieel (getrokken trein) niet geschikt om vaak te stoppen vanwege langere in- en uitstaptijden en beperkte aanzetsnelheid.

Tussen Amsterdam Centraal en Zevenaar-grens is in alle TBOV modellen een pad voorzien voor internationale langeafstandstreinen. De melding van NS dus binnen de voorziene capaciteit voor deze treincategorie.

Conclusie

Traject	Voorziene capaciteit
Amsterdam Centraal – Zevenaar-grens	Binnen voorziene capaciteit

Stap 2: impact op TBOV modellen

De melding van NS valt binnen de in TBOV voorziene capaciteit voor internationaal reizigersvervoer.

Inpassing in de dienstregeling

Het internationale pad is in principe ieder uur beschikbaar, maar kent tussen Amsterdam Centraal en Amsterdam Bijlmer medegebruik door goederen. Precieze capaciteitsverdeling tussen internationaal reizigersvervoer en goederenvervoer is afhankelijk van andere aanvragen in deze segmenten.

Dit pad gaat uit van gebruik door een trein die de baanvaksnelheid (130/140/160 km/u) kan rijden (zie kopje Baanstabieliteit). Als vanwege baanstabieliteit slechts 100km/u gereden kan worden past de trein niet binnen het internationale pad. Er zullen dan concessies aan de gemelde trein (extra reistijd, wachten op beschikbaar pad) en aan andere treinen gedaan moeten worden om een passende dienstregeling te vinden.

Vervoerwaarde en Vervoercapaciteit

Omdat capaciteit voor deze trein voorzien is, is er geen invloed op de kwaliteit van de binnenlandse dienstregeling. Voor internationale reizigers ontstaat aanvullend aanbod, wat positief is voor de internationale vervoerwaarde. Omdat er geen impact is op de binnenlandse treindienst is er geen impact op vervoerknelpunten.

Robuustheid

Omdat op deze deelcorridor sprake is van een structureel pad voor internationale reizigerstreinen is de robuustheid op orde. Bij grote vertraging vanuit het buitenland kan het pad van een (half) uur later worden gebruikt (mits dat niet gebruikt wordt door andere vervoerder).

Conditionerende infrastructuur

Baanstabieliteit

In de melding is het niet duidelijk welke aslast het ingezette materieel heeft. Bij een hoge aslast is er mogelijk een beperking van de snelheid (tot 100km/u) in plaats van de hier toegestane baanvaksnelheid van 130/140/160 km/u. In TBOV wordt uitgegaan dat internationale treinen de baanvaksnelheid kunnen rijden. Dit is nodig voor een goede inpassing in de dienstregeling. Onderzoek en/of maatregelen ten behoeve van baanstabieliteit zijn noodzakelijk om hieraan te kunnen voldoen.

Overige conditionerende infrastructuur

Impact op overige conditionerende infrastructuur zal naar schatting beperkt zijn omdat gebruik gemaakt wordt van bestaande paden.

5. Meldingen internationaal naar deelcorridor

Dit overzicht betreft alleen de recente meldingen voor internationale vervoerdiensten bij de ACM. Er kunnen zich de komende jaren nog andere aanbieders, of dezelfde aanbieders met andere of meer producten melden.

Oldenzaal/Bad Bentheim

QBUZZ	7x/d	Amsterdam C – Amf – Apd – Dv – Hgl – ... – Berlijn Hbf ⁴
NS	7x/d	Amsterdam C – Hvs – Amf – Apd – Dv – Hgl – ... – Berlijn Hbf, w.v. 1x tot Hannover

In totaal is melding gemaakt van 14 treinen per dag per richting. Daarnaast de (eerder gemelde) European Sleeper naar Berlijn/Praag. In TBOV 6basis is één internationaal pad per uur per richting beschikbaar van/naar Schiphol. Totdat de stap naar SAAL-model 2 wordt gemaakt is er één pad per uur beschikbaar van/naar Amsterdam Centraal. Over de dag heen is er voldoende capaciteit voor de nu voorgenomen treindiensten. Indien er daarbovenop nog meer aanvragen komen en/of vervoerders in hun daadwerkelijke capaciteitsaanvraag op dezelfde (meest winstgevende) tijden willen rijden wordt het een stuk ingewikkelder om alles in te passen.

Arnhem/Emmerich

Flix	2x/d	Rotterdam C – Gv – Asd – Ut – Ah – Oberhausen – bestemming n.t.b.
QBUZZ	7x/d	Amsterdam C – Ut – Ah – ... – Berlijn Hbf1
NS	7x/d	Amsterdam C – Ut – Ah – ... – Frankfurt(Main)Hbf; tegenrichting 6x/dag
NS	1x/d	Amsterdam C – Ut – Ah – ... – Frankfurt Flughafen – ... – Basel
NS	1x/n	Amsterdam C – Ut – Ah – ... – Wien Hbf / Innsbrück Hbf

In totaal is melding gemaakt van 18 treinen per dag per richting. De (eerder gemelde) NightJet naar Zürich kun je daar nog bij op tellen. In TBOV 6basis zijn tussen Amsterdam Centraal en Amsterdam Bijlmer 2 paden per uur per richting beschikbaar voor internationaal en goederen samen. Gezien de goederenprognose past dit samen, maar de flexibiliteit voor goederen wordt hierdoor wel beperkt. Over de dag heen is er voldoende capaciteit voor de nu voorgenomen treindiensten. Indien er daarbovenop nog meer aanvragen komen en/of vervoerders in hun daadwerkelijke capaciteitsaanvraag op dezelfde (meest winstgevende) tijden willen rijden wordt het een stuk ingewikkelder om alles in te passen.

HSL-Zuid

Arriva	1x/d	Groningen – Zl – Alm – Asdz – Rtd – ... – Paris Nord
Arriva	1x/d	Amsterdam Z – Shl – Rtd – ... – Paris Nord; op voorwaarde van snel genoeg materieel
QBUZZ	7x/d	Amsterdam C – Shl – Rtd – ... – Paris Nord
NS	5x/d	Amsterdam C – Rtd – ... – London St.Pancras

⁴ In de QBUZZ-melding Amsterdam – Berlin zit nog een routekeuze via Hengelo of via Arnhem. Deze melding is hierboven daardoor dubbel opgenomen.

NS	14x/d	Amsterdam C – Rtd – ... – Brussel Zuid – en grotendeels verder
NS	1x/w	Amsterdam C – Rtd – ... – Bourg-St.Maurice in het winterseizoen
NS	1x/w	Amsterdam C – Rtd – ... – Marseille-St.Charles in het zomerseizoen

In totaal is melding gemaakt van 30 treinen per dag per richting. In TBOV 6basis zijn er minimaal 2 paden per uur per richting beschikbaar voor 300km/u tussen Amsterdam Zuid en Breda-grens. Zolang Amsterdam Zuid niet af is (ca 2036), zijn er 2 paden per uur per richting van/naar Amsterdam Centraal. Over de dag heen is er voldoende capaciteit voor de nu voorgenomen treindiensten. Indien er daarbovenop nog meer aanvragen komen en/of vervoerders in hun daadwerkelijke capaciteitsaanvraag op dezelfde (meest winstgevende) tijden willen rijden wordt het een stuk ingewikkelder om alles in te passen.

Eerder aangemeld

European Sleeper	nachttrein Brussel – ... – Amsterdam – ... – Berlijn (– ... – Praag)
European Sleeper	nachttrein Amsterdam – ... – Barcelona
NightJet	Amsterdam C – Utrecht C – Arnhem C – ... – Zürich HB

Niet aangemeld (voornemen IenW opnemen in nieuwe concessie HRN)

NS Reizigers	IC Amsterdam C – Schiphol – Rotterdam C – Antwerpen C – ... – Brussel Zuid
NS Reizigers	IC Rotterdam C – Breda – Noorderkempen – Antwerpen C – ... – Brussel Zuid
NS Reizigers	Korte Grensoverschrijdende Verbindingen

Het is nog niet duidelijk hoe de aanvragen van Flixtrain en European Sleeper zich verhouden tot de binnenlandse dienst. Dit kan bijvoorbeeld rond Rotterdam tot raakvlakken met de IC-Brussel leiden.

Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat
T.a.v. de directeur Openbaar Vervoer en Spoor
De heer ir. W.H.B Aarnink
Postbus 20901
2500 EX Den Haag

Datum	8 juni 2023	Behandeld door	[REDACTED]
Uw kenmerk	IENW/BSK-2023/37056	Telefoonnummer	[REDACTED]
Ons kenmerk	[REDACTED]		
Bijlage(n)	1		
Onderwerp	Adviesvraag ontwikkelstappen Noord-Nederland		

Geachte heer Aarnink,

Raad van Bestuur

Bezoekadres

Moreelsepark 3
3511 EP Utrecht

Postadres

Postbus 2038
3500 GA Utrecht

U heeft ProRail op 15 februari 2023 advies gevraagd over een aantal ontwikkelstappen in treindiensten op het hoofdrailnet in Noord-Nederland. U heeft daarbij gevraagd middels een quickscan inzicht te geven in de haalbaarheid van specifieke aanpassingen in de dienstregeling, die deze ontwikkelstappen vereisen en de meerwaarde hiervan voor de reiziger. U wilt graag ook inzicht in eventuele praktische en financiële gevolgen van deze aanpassingen.

Advies

ProRail heeft de afgelopen periode uw vragen opgepakt. Bijgaand ontvangt u ProRail's adviesrapportage. De belangrijkste punten uit het advies zijn:

- De inzet van FLIRT-III materieel (in plaats van SNG) en eenmensbediening op Zwolle - Leeuwarden en Zwolle - Groningen is mogelijk zonder aanpassingen aan de infrastructuur.
- De rijtijden kunnen daarmee op beide trajecten met 4 minuten worden verkort. Door de tijdswinst is het mogelijk om ook stations Werpsterhoeke en Heerenveen IJssstadion te bedienen. Bediening van station Staphorst is afhankelijk van het kunnen realiseren van extra perroncapaciteit op Meppel (waar een voorverkenning naar loopt in het kader van 'maatregelen boven Zwolle').
- Een spitsneltrein Zwolle - Groningen lijkt inpasbaar te maken in de dienstregeling, een spitsstoptrein Leeuwarden - Heerenveen leidt tot logistieke knelpunten in Leeuwarden die verder onderzocht zullen moeten worden.
- Er zijn op dit moment geen concrete afspraken gemaakt over het verder verkennen danwel realiseren van deze stations. Indien na verkenning en besluitvorming daartoe wordt besloten is er indicatief ongeveer 5 jaar tijd nodig voor realisatie van een nieuw station. Dat betekent op basis van de huidige situatie; Heerenveen IJssstadion mogelijk rond 2025 (indien voldoet aan perronnormen), Werpsterhoeke niet vóór 2028 en Staphorst zeker pas na 2028.
- Extra treinen bovenop het huidige aantal treinen zal een aanpassing vergen aan de infrastructuur (tractie-energievoorziening, baanstabiliteit, overwegen) en daarmee (aanzienlijke) kosten met zich mee brengen (>€100 miljoen). De spitsstreinen zijn zonder aanpassingen en investeringen dan ook niet direct realiseerbaar.
- Het verdient gelet op de minimale doorlooptijden en investeringen voor de bediening van nieuwe stations aanbeveling om de ontwikkelstappen meer gefaseerd te gaan bekijken.

- De ontwikkelstappen tezamen leiden per saldo tot 1.980 extra reizen per dag en een reizigersgroei van 3,2% (IC + Stoptrein), afgezet tegen de vervoervraag in 2040 WLO scenario Hoog¹ (referentie).

Het advies is gebaseerd op een quickscan en bestaande inzichten en expertise binnen ProRail. Het is richtinggevend om vervolgstappen te kunnen zetten, maar verder onderzoek is nodig om de (financiële) gevolgen van daarbij gesignaleerde aandachtspunten en issues verder te beoordelen.

Ik moet u erop wijzen dat ProRail dit advies heeft opgesteld ter ondersteuning van rijksbeleid, met inachtneming van haar rollen en verantwoordelijkheden als infrabeheerder². Er kunnen dan ook op geen enkele wijze rechten op capaciteit worden ontleend op basis van de uitkomsten van dit advies. Daartoe dient het reguliere capaciteitsverdelingsproces te worden gevolgd, waarbij ProRail capaciteitsaanvragen non-discriminatoir dient te behandelen.

ProRail gaat ervanuit u hiermee van voldoende advies te hebben kunnen voorzien op dit onderwerp. Uiteraard is ProRail gaarne bereid om het advies nader aan u toe te lichten indien daartoe behoefte bestaat.

Met vriendelijke groet,
namens de Raad van Bestuur

John Voppen
CEO

¹ Sociaal-economische scenario's op het gebied van Welvaart en Leefomgeving, voor beleidsbeslissingen op het gebied van de fysieke leefomgeving in Nederland. De WLO is opgesteld door het PBL (Planbureau voor de Leefomgeving) en het CPB (Centraal Planbureau).

² Beheerconcessie ProRail 2015-2025, artikel 29 totstandkoming en uitvoering rijksbeleid



Adviesvraag ontwikkelingstappen Noord-Nederland

Definitieve versie 6 juni 2023

ProRail

Inhoudsopgave

1. Aanleiding en adviesvraag
2. Aanpak en verantwoording
3. Resultaten en advies
4. Logistiek
5. Vervoerwaarde
6. Infrastructuur

Bijlagen

1. Aanleiding en adviesvraag (1/2)

Het Ministerie van IenW wil een beeld van de haalbaarheid van specifieke aanpassingen in de dienstregeling in Noord-Nederland, de meerwaarde hiervan voor de reiziger en eventuele praktische en financiële gevolgen hiervan.

Het gaat om de volgende ontwikkelstappen op trajecten Zwolle - Leeuwarden en Zwolle - Groningen, met dienstregelingsjaar 2025 als eerste moment daartoe:

1. Vervanging van SNG-materieel door FLIRT-III materieel en gebruik van eenmensbediening.
2. Vier extra stoptreinen Leeuwarden - Heerenveen v.v. in de ochtend- en middagspits.
3. Inpassing stations Werpsterhoeke (nieuw) en Heerenveen IJsstadion.
4. Vijf extra sneltreinen Groningen - Assen - Hoogeveen - Meppel - Zwolle v.v. in de ochtend- en middagspits (in plaats van de spits stoptreinen tussen Groningen en Assen). De sneltreinen stoppen in de richting van Groningen 's morgens wel in Meppel, in de richting van Zwolle niet. In de middag is dit andersom.
5. Inpassing station Staphorst (nieuw) op traject Zwolle – Groningen.

1. Aanleiding en adviesvraag (2/2)

Het Ministerie van IenW heeft ProRail per brief van d.d. 15 februari 2023 verzocht daartoe een quickscan uit te voeren op de volgende punten:

1. Wat betekent de verandering van materieel en bediening ten opzichte van uitgangssituatie? Zowel voor de betreffende treindiensten als de treindiensten die hier aan grenzen?
2. Welke aanpassingen in de dienstregeling kunnen op de bestaande infrastructuur ingepast worden, ook rekening houdende met alle relevante techniekvelden, waaronder baanstabieleit, tractie- en energievoorziening, lengte van perrons en de overwegenstructuur?
3. Zo niet, wat is de infrastructuuropgave? Welke kosten zijn hier naar inschatting aan verbonden?
4. Wat zijn naar verwachting de baten voor de reiziger van de aanpassingen in de dienstregeling, in zoverre dat op deze korte termijn te ramen is?
5. Wat zijn, alles overziend, ontwikkelstappen met de hoogste kosten-baten verhouding voor de reiziger?
6. Is er een mogelijke planning te geven voor eventuele infrastructuurmaatregelen die aan deze aanpassingen in de dienstregeling raken, en zijn er aandachtspunten ten aanzien van de maakbaarheid?

2. Aanpak en verantwoording

ProRail heeft ter beantwoording van de vragen van IenW een quickscan gedaan naar de aspecten logistieke inpassing (dienstregeling), vervoerwaarde (meerwaarde reiziger) en infrastructuur (benodigde maatregelen). Gelet op het quickscan karakter heeft ProRail een analyse op hoofdlijnen gemaakt en is deze rapportage als resultaat daarvan opgesteld.

Daarbij zijn op de verschillende aspecten een aantal uitgangspunten gehanteerd, kengetallen gebruikt en grove modelmatige- en expert inschattingen gedaan. Er is niet gekeken naar operationele optimalisaties, effecten van doorkoppelingen (wegvallen/nieuw) en integratie van nieuwe stations en treindiensten in regionale bus- en treinnetwerken. Er zijn infrastructurele issues geïnterpreteerd, waarvan op dit moment nog geen exacte inschatting kan worden gedaan van de (financiële) gevolgen.

De analyse geeft een richtinggevend beeld om vervolgstappen te kunnen zetten. Verder onderzoek in meer detail (MLT-toetsing) is noodzakelijk om inpasbaarheid van de ontwikkelstappen, ontwikkeltijd en met name (financiële) gevolgen van daarbij gesignaleerde aandachtspunten en issues verder te beoordelen.

Er kunnen op geen enkele wijze rechten op capaciteit worden ontleend op basis van de uitkomsten van dit advies. Daartoe dient het reguliere capaciteitsverdelingsproces te worden gevolgd.

3. Resultaten en advies (1/3)

Resultaten

- Door inzet van ander materieel en eenmensbediening op Zwolle - Leeuwarden en Zwolle - Groningen kunnen de stoptrein rijtijden vier minuten worden verkort op beide trajecten (zonder nieuwe haltes).
- De haltes Werpsterhoeke en Heerenveen IJstadion zijn inpasbaar binnen deze dienstregeling zonder extra infrastructuur. In de huidige situatie is dit niet mogelijk.
- Staphorst is alleen inpasbaar indien extra perroncapaciteit in Meppel gerealiseerd kan worden.
- Werpsterhoeke en Staphorst zijn niet vóór 2025 realiseerbaar.
- Het toevoegen van extra spits stoptreinen Leeuwarden - Heerenveen v.v. geeft een risico voor de robuustheid van de dienstregeling Zwolle – Leeuwarden en Leeuwarden - Sneek door het delen van perroncapaciteit in de knoop Leeuwarden met de regionale treindienst naar Sneek v.v.
- Het toevoegen van de vijf extra spits sneltreinen Groningen - Zwolle v.v. lijkt inpasbaar in de dienstregeling met rijtijden vergelijkbaar met de huidige IC's.
- Verdere treinen bovenop het gevraagde zijn niet mogelijk, behoudens het weer toevoegen van de huidige spitssprinters Assen – Groningen als 7^e/8^e trein (effect meegenomen).
- Per saldo leiden de ontwikkelstappen tot 1.980 extra reizen per dag en een reizigersgroei van 3,2% (IC+Stoptrein), ten opzicht van de initiële totale vervoervraag in 2040 WLO scenario Hoog.
- De inzet van ander materieel en eenmensbediening draagt voor ongeveer 25% bij aan de extra reizen.

3. Resultaten en advies (2/3)

Gevolgen/Issues

- De stations zijn logistiek in beginsel inpasbaar maar vragen verdere verkenning en besluitvorming. Heerenveen IJsstadion (nu een evenementenhalte) is het snelst te realiseren.
- De impact van en mogelijke logistieke en/of infrastructurele oplossingen voor de inpassing van extra spitsstoptreindienst in de knoop Leeuwarden zal verder moeten worden onderzocht.
- De inzet van ander materieel heeft geen nieuwe gevolgen voor de infrastructurele aspecten baan(stabiliteit), tractie energievoorziening (TEV), overwegen en detectie (dus bij gelijkblijvend aantal IC+Stoptreinen ten opzichte van huidige situatie)
- Het toevoegen van extra treindiensten zal (voor elke toe te voegen trein) een aanpassing vergen op alle aspecten en daarmee kosten met zich mee brengen.
- De (financiële) impact daarvan kan pas goed worden bepaald op basis van nadere MLT-toetsing en nader sonderingsonderzoek naar baanstabiliteit.

3. Resultaten en advies (3/3)

Advies

- Voor een verdere beoordeling (en uiteindelijk besluitvorming) dienen de geschetste maatregelen de reguliere MLT-toetsing te doorlopen.
- Daarbij wordt geadviseerd om dit gefaseerd te bekijken; wat kan eerst, wat pas later in de tijd en wat is een logische volgorde.
- Voor nieuw te bouwen stations moet besluitvorming rond zijn. Na besluitvorming duurt het nog ongeveer 5 jaar tot realisatie.

QUICKSCAN RESULTATEN

ProRail

4. Logistiek (1/6)

Uitgangspunten

- FLIRT-III met eenmensbediening ipv SNG met tweemensbediening
- Planningsnormen materieel:
 - Andere aanzetkarakteristieken FLIRT
 - 30 i.p.v. 42 seconden haltering
 - 4% i.p.v. 7% speling
- Versnelling boog Hoogeveen is af
- Verbouwing stations Groningen en Leeuwarden zijn af; indienststelling spoorzone Groningen is voorzien in 2025, dus niet voor start dgri 2025 mogelijk
- Akkrum en Wolvega seinoptimalisaties zijn af
- Geen logistieke optimalisaties en doorkoppelmogelijkheden bekeken
- Reeds bekende voorstellen voor dienstregeling 2024
- De verschuiving van knoop Zwolle (met een minuut)
- Huidige bediening goederenvervoer (met bestaande uitsluiting in de spits) geborgd

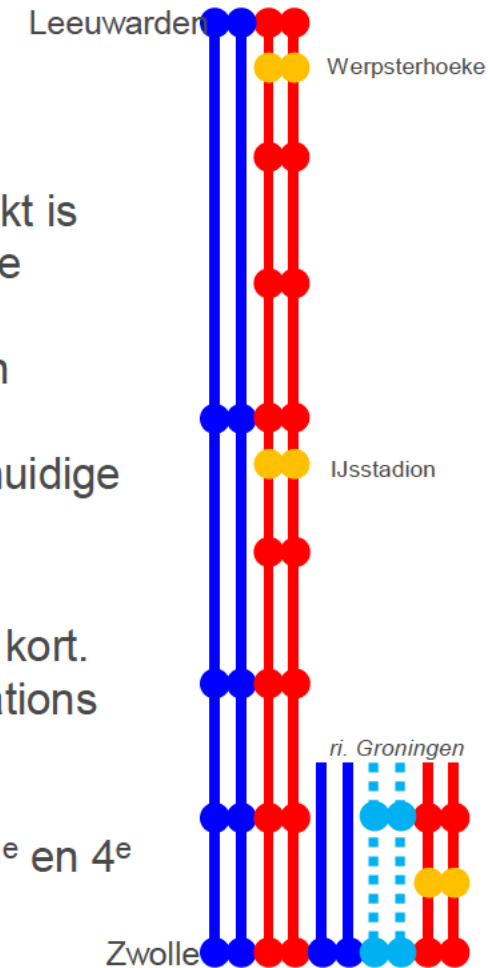
4. Logistiek (2/6): FLIRT ipv SNG

Zwolle – Leeuwarden

- **Zonder nieuwe haltes** wordt het hele traject 4 minuten sneller.
- **Heerenveen IJsstadion** kan in 2025 bediend worden (mits station daartoe geschikt is gemaakt). Inclusief stop IJsstadion is deze stoptrein nog 3 minuten sneller dan de huidige Sprinter (zonder stop IJsstadion).
- **Leeuwarden Werpsterhoeke** kan sowieso pas na realisatie van dit nieuwe station worden bediend. Dit zal op zijn vroegst rond 2028 zijn.
- **Werpsterhoeke en IJsstadion** zijn inpasbaar in de dienstregeling, waar dit in de huidige situatie niet het geval is.

Brugopeningen:

- De brugopening Harinxmakanaal wordt met 3 nieuwe stations (incl Staphorst) te kort. Dit is op te lossen met een extra perron in Meppel (lopende studie). 2 nieuwe stations zijn inpasbaar zonder maatregelen Meppel.
- Voor de brug over de Deel verandert nauwelijks iets. De brugopeningen over de Boorne en het Prinses Margrietkanaal worden marginaal korter; er zijn wel een 3^e en 4^e opening per uur mogelijk.

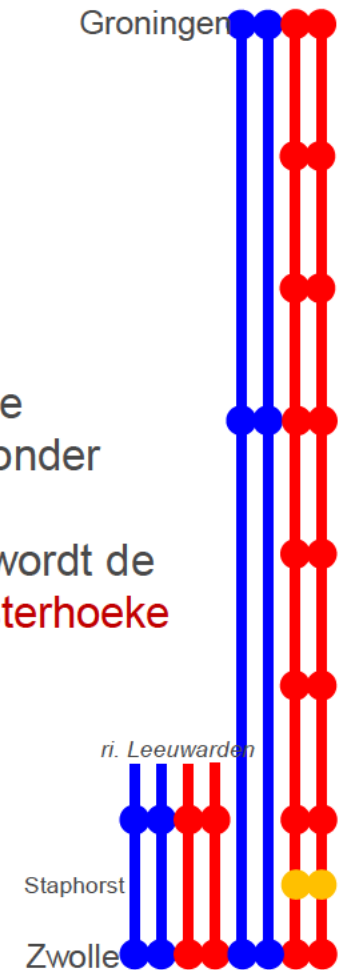


4. Logistiek (3/6): FLIRT ipv SNG

Sprinter Leeuwarden – Lelystad: geen doorgaande sprinter-/stoptreindienst Lelystad – Leeuwarden. Wel kan de Sprinterverbinding Amsterdam C – Zwolle worden hersteld.

Zwolle – Groningen

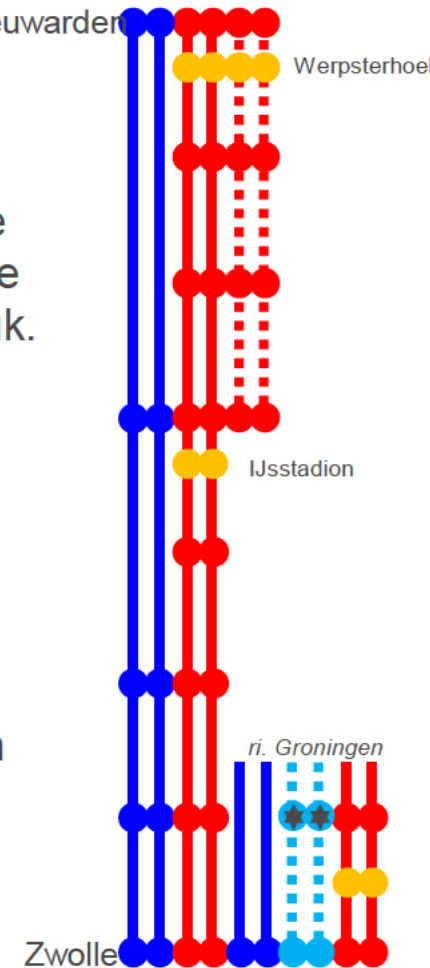
- **Zonder nieuwe haltes** wordt het hele traject 4 minuten sneller.
- Station **Staphorst** kan pas na realisatie bediend worden. Dit zal niet voor 2028 zijn. De stoptrein Zwolle – Groningen is dan nog 3 minuten sneller dan de huidige Sprinter (zonder Staphorst).
- Met station Staphorst verschuift ook de stoptrein Zwolle – Leeuwarden v.v. Hierdoor wordt de brugopening Harinxmakanaal kritisch. **De combinatie Staphorst, IJssstadion en Werpsterhoeke** is alleen mogelijk met een extra perron in Meppel.



4. Logistiek (4/6): Spitssprinters Heerenveen – Leeuwarden v.v.

4 keer per spits per richting (16 treinen in totaal)

- De spitsreinen leiden in station Leeuwarden tot een kritische afhankelijkheid met de (spits)treinen van/naar Sneek door gedeeld gebruik van perronsporen 2/3, en krappe opvolging en overkruising met stoptrein en IC. Dit zet de betrouwbaarheid onder druk.
- De huidige werkzaamheden op Leeuwarden zijn er juist op gericht de verschillende stromen te scheiden en een stabiele toekomstvaste situatie te realiseren, met de spitsprinter komt er echter een nieuw knelpunt bij.
- Geadviseerd wordt om dit knelpunt eerst nader te gaan onderzoeken, bv. in een werkatelier met vervoerders.
- Op het baanvak en in Heerenveen zijn de spitsreinen inpasbaar (indien knelpunt Leeuwarden wordt opgelost), met of zonder bediening van station Werpsterhoeke.
- Voor de Deel vervallen de 3^e en 4^e opening. Voor de overige brugopeningen leveren deze treinen geen probleem op.
- De spitsrein van/naar Heerenveen geeft in Leeuwarden o.a. een aansluiting op de sneltrein van/naar Groningen.



4. Logistiek (5/6): Spitssneltreinen Zwolle – Groningen

V.V.

5 keer per spits per richting (20 treinen in totaal)

- Deze spitssneltrein stopt altijd in Hoogeveen en Assen, in de spitsrichting ook in Meppel ('s ochtends richting Groningen, 's avonds richting Zwolle).
- Deze trein is passend te maken (uitgaande van ongeveer dezelfde rijtijden als de IC), maar hierbij moet wel goed worden gekeken naar de specifieke dienstregelingsuitwerking (met name kritisch rond Meppel).
- Zowel in Zwolle als in Groningen wordt gekeerd rond het hele en rond het halve uur. In Groningen keert de sneltrein op de stoptrein van/naar Zwolle en andersom.
- Op de momenten dat er spitssneltreinen Zwolle – Groningen rijden, kunnen er geen goederen rijden tussen Zwolle en Groningen (vergelijkbaar met de huidige uitsluiting met de spitsstoptrein Assen – Groningen)



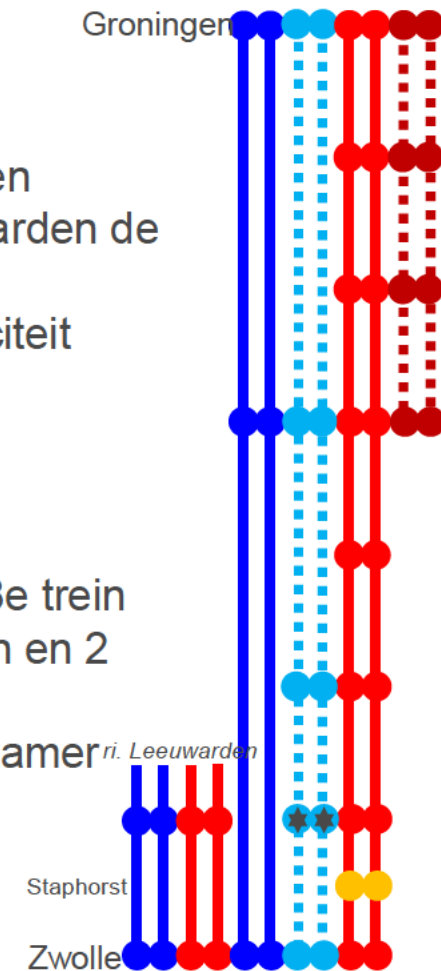
4. Logistiek (6/6): Restcapaciteit

Zwolle - Leeuwarden / Groningen

- Tussen Meppel en Zwolle zijn geen extra treinen mogelijk (kruisende bewegingen Zwolle, baanvak Zwolle – Meppel, kruisen Meppelaansluiting en richting Leeuwarden de beweegbare brug over de Smildervaart).
- Met 6 treinen / uur / richting en 4 beweegbare bruggen is er geen verdere capaciteit meer op het baanvak Heerenveen – Leeuwarden.
- Ook op station Leeuwarden is geen plaats voor extra treinen.

Assen – Groningen

- Tussen Assen en Groningen is het mogelijk de huidige spitsprinters als 7e en 8e trein toe te voegen aan de eerder beschreven dienstregeling met 2 IC's, 2 stoptreinen en 2 (spits)sneltreinen.
- De stoptrein Groningen – Zwolle v.v. zal hierdoor in de spits 1 à 2 minuten langzamer worden.



5. Vervoerwaarde (1/5)

Uitgangspunten

- Op basis van IMA – 6basis.
- Dienstregeling 2025 (zoals in IMA/6basis): door voorgenomen AirportSprinter verschuift knoop Zwolle een halve tot een hele minuut.
- Zwolle – Leeuwarden: t.o.v. IMA/6basis verschuiven we de Sprinter/ stoptrein. In IMA/6basis ligt deze Sprinter in de knoop Leeuwarden met lange overstaptijden in Zwolle. In 2024 en verwachting voor de toekomst ligt deze juist in de knoop Zwolle met lange overstaptijden in Leeuwarden.
- Aansluitingen Leeuwarden: de aansluiting IC Zwolle – Leeuwarden op sneltrein Leeuwarden – Groningen (en omgekeerd) wordt niet gehaald. Er is wel een aansluiting op de stoptrein van/naar Groningen, die 3 minuten later vertrekt.
- I.v.m. voor hande zijnde referentiemodellen, zijn de berekeningen gemaakt o.b.v. van een initiële vervoervraag in 2040 afgezet tegen het WLO scenario '2040Hoog'. Voor Noord-Nederland zijn deze overigens vergelijkbaar met 2030Hoog.

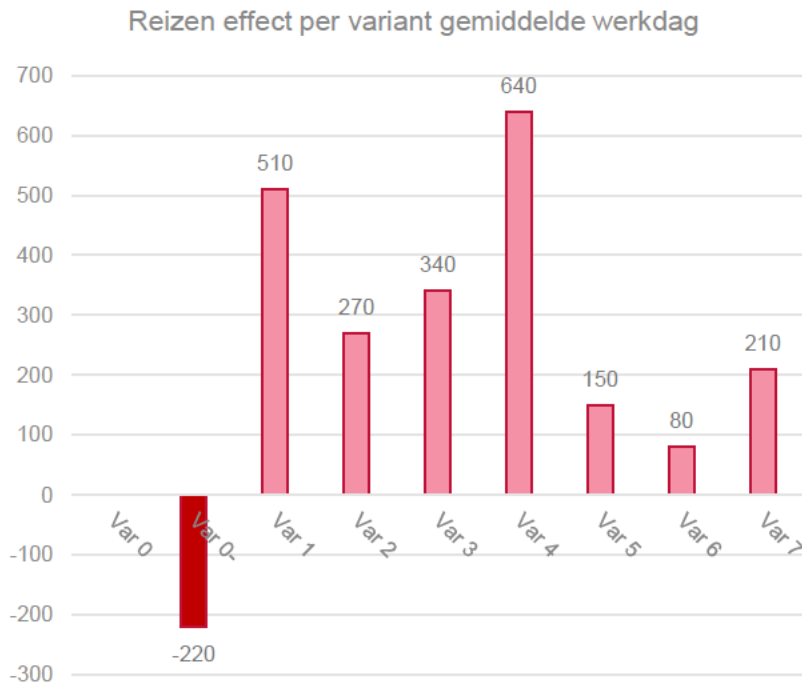
5. Vervoerwaarde (2/5)

Doorgerekende modelvarianten

- Ref 0 = IMA met kleine correcties (zie vorige slide)
- Ref 0- = Ref 0 zonder spitsprinter Assen – Groningen
- Var 1 = Ref 0- met 4 minuten versnelling stoptreinen Zwolle – Groningen / L'warden
- Var 2 = Var 1 + bedienen Heerenveen IJsstadion met stoptrein Zwolle – Leeuwarden
- Var 3 = Var 2 + spitsneltrein Zwolle – Groningen
- Var 4 = Var 3 + bedienen Staphorst met stoptrein Zwolle – Groningen
- Var 5 = Var 4 + bedienen Werpsterhoeke met stoptrein Zwolle – Leeuwarden
- Var 6 = Var 5 + spitsstoptrein Heerenveen – Leeuwarden incl. Werpsterhoeke
- Var 7 = Var 6 + spitsprinter Assen – Groningen

NB. de opbouw in deze varianten is puur gekozen op modelmatige gronden en suggereert niet een volgordelijkheid of wenselijkheid van dienstregelingsstappen.

5. Vervoerwaarde (3/5)



Aantal extra reizen per stap, per gemiddelde werkdag

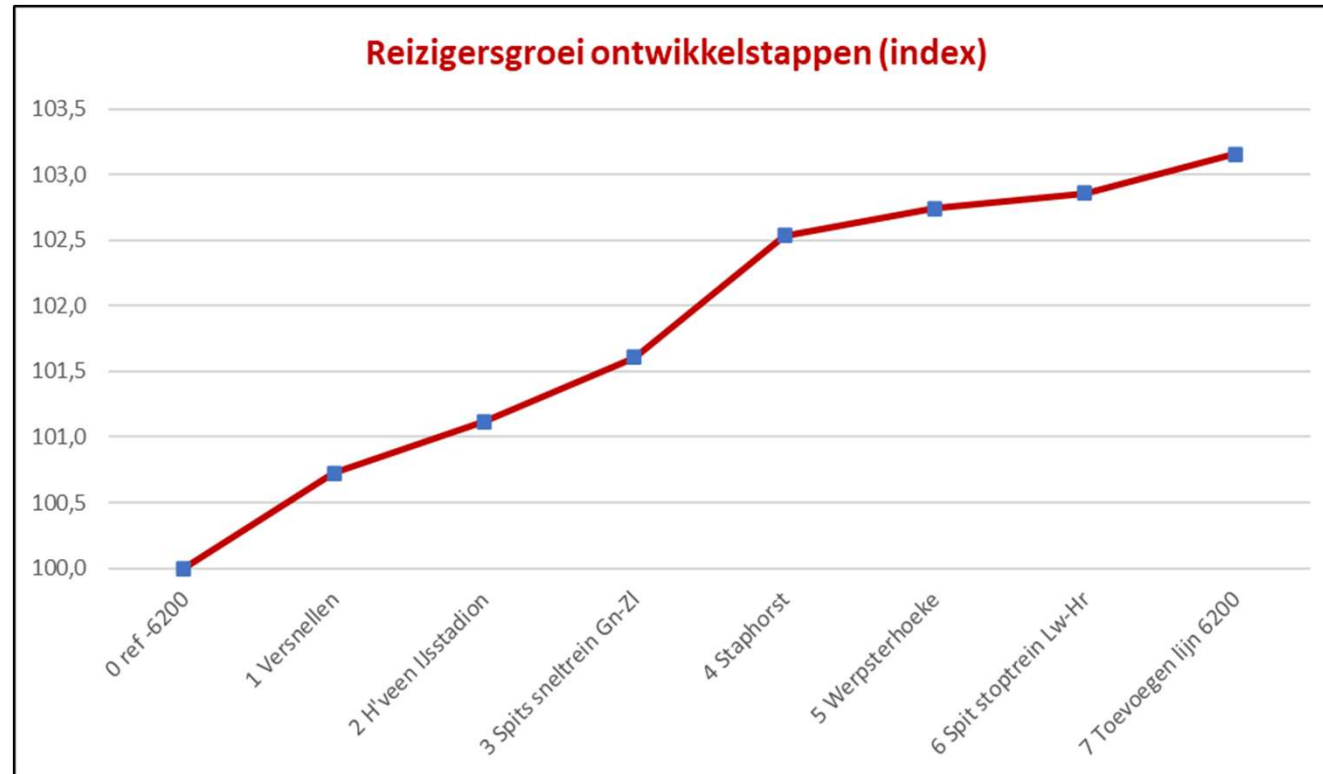
Ref 0-:	het niet rijden van de spitsprinter Assen – Groningen	-/- 220
Stap 1:	het versnellen van de stoptreinen Zwolle – Groningen en Zwolle – Leeuwarden	510
Stap 2:	Het bedienen Heerenveen IJsstadion met stoptrein Zwolle – Leeuwarden	270
Stap 3:	Het rijden van 5 spitsneltreinen Zwolle – Groningen per spits per richting	340
Stap 4:	Het bedienen van Staphorst met stoptrein Zwolle – Groningen	640
Stap 5:	Het bedienen van Werpsterhoeke met stoptrein Zwolle – Leeuwarden	150
Stap 6:	Het Rijden van 4 spitsstoptreinen Heerenveen – Leeuwarden per spits per richting (incl.Werpsterhoeke)	80
Stap 7:	Het wel rijden van de spitsprinter Assen – Groningen	210

Het aanbieden van stap 1 t/m 6 levert in totaal **1.770** reizen per gemiddelde werkdag op. Indien een spits stoptrein Assen - Groningen blijft rijden (ivm behouden frequentie Groningen Europapark en Haren) komt het totaal aantal extra reizen uit op **1.980**.

5. Vervoerwaarde (4/5)

Reizigersontwikkeling

- Het totaal aantal reizigers bij realisatie van alle stappen groeit van 69.545 reizigers naar 71.740 per dag (IC+Stop)
- Dat is een groei rond 3,2%, waarvan 0,7% door het versnellen van bestaande treindiensten (stap 1)
- De groei komt nagenoeg volledig in het stoptreinproduct, een aantal reizigers (rond 300) komt uit de IC over.
- Halte Werpsterhoeke en de spitsrein Lw-Hr leveren op dit moment het minste op (stap 5/6), waarschijnlijk door onderschatting woningbouwcijfers



5. Vervoerwaarde (5/5)

Vervoerwaarde nieuwe stations

- Leeuwarden Werpsterhoeke is al meegenomen in de 6basis van de IMA. De verwachte woningbouwontwikkeling in periode tot 2040 en realisatie transferium etc. zit daar echter nog niet volledig in, waardoor vervoerwaarde nu een sterke onderschatting geeft in de quickscan.
- Voor Heerenveen IJsstadion en Staphorst is een berekening gemaakt met PINO.

Station	Totaal	Nieuwe reizigers	Bestaande reizigers
Werpsterhoeke	330	180	150 (afkomstig van Leeuwarden)
Heerenveen IJsstadion	500	250	250 (afkomstig van Heerenveen)
Staphorst	1290	700	590 (afkomstig van Meppel)

NB. inclusief spitsreinen Heerenveen – Leeuwarden v.v. komt Werpsterhoeke nog ongeveer 10% hoger uit.

6. Infrastructuur (1/3)

Logistieke infrastructuur (1)

Leeuwarden Werpsterhoeke

- Er loopt nu geen verkenning naar het station. Provincie Fryslan heeft al wel geld gereserveerd.
- Bestuurlijke afspraken (BO MIRT najaar 2022) n.a.v. gesprekken decentralisatie sprinterdienst Leeuwarden – Zwolle vertrekpunt voor verdere besluitvorming
- Na verkenning en positieve besluitvorming duurt het nog ongeveer 5 jaar voor een station gerealiseerd kan worden. Bediening daarmee niet vóór 2028.

Heerenveen IJstadion

- Perrons aan beide kanten aanwezig en transfer veilig genoeg voor evenementen
- Voor volwaardige halte is het voorzieningenniveau niet op en niveau, in ieder geval:
 - Kaartverkoopautomaten, CiCo-palen en reisinformatie (initiatief vervoerder)
 - Beschutte wachtvoorziening, kosten geschat op 2,5 mln. Realisatie 3 jaar na opdracht.
 - Fietsvoorzieningen, inschatting 1,5 mln. Realisatie 1,5 jaar na opdracht (uitgaande grond beschikbaar)
- Daarnaast moet beoordeeld worden of perronhoogte en breedte op norm is, mede afhankelijk van het verwachte gebruik. Indien niet, dan kost dit zeker 3 jaar en aanzienlijke kosten.
- Er is voor zover bekend nog geen geld gereserveerd voor eventuele uitbouw
- Beoordeling: start bediening rond 2025 lijkt mogelijk te zijn, mits perronnormen worden gehaald

6. Infrastructuur (2/3)

Logistieke infrastructuur (2)

Staphorst

- Niet in studie, realisatie afhankelijk van (positieve) besluitvorming over perroncapaciteit Meppel
- Er loopt nu een voorverkenning naar perroncapaciteit Meppel (“maatregelen boven Zwolle”)
- Er is geld gereserveerd voor Meppel, pas na verdere studie zal duidelijk zijn of dat voldoende is
- Voor Staphorst is geen geld gereserveerd
- Na verkenning en positieve besluitvorming duurt het nog ongeveer 5 jaar voor een station gerealiseerd kan worden. Bediening daarmee zeker pas na 2028 (gelet bovenstaande punten)

Extra spits stoptreinen Leeuwarden – Heerenveen v.v.

- Levert een kritische afhankelijkheid op in de knoop Leeuwarden met treindienst naar Sneek (zie logistieke analyse). Betrouwbaarheid van treindiensten onder druk.
- Een extra perron in Leeuwarden aan de zuidzijde (als dit past) kan dit oplossen, maar vraagt meteen een grote investering.
- Beoordeling: zal eerst in werkatelier met vervoerders moeten worden beoordeeld, kan mogelijk leiden tot infrastructurele maatregelen.

6. Infrastructuur (3/3)

Conditionerende infrastructuur: verwachte issues

Aspect	FLIRT (enkelstel) ipv SNG (dubbelstel)	+Spitsstoptrein Hveen-Lw	+Spitssneltrain Gr-Zw
Baan	Baan kent zwakke plekken, maar bij gelijkblijvend aantal treinen geen sonderingen nodig.	Risico Sonderingsonderzoek nodig Sonderingskosten pm	
TEV	Verzwaring TEV nodig, maar kan meegenomen worden in ICNG aanpassingen	TEV verzwaring nodig bij elke extra trein(en) Kosten pm	
Overwegen	Geen issue verwacht	Overwegen aanpakken ivm extra trein(en) Kosten 50-100 mln	
Detectie	Geen issue verwacht	Gen issue verwacht	Gen issue verwacht

NB. de conditionerende infrastructuur is ingericht op het bestaande aantal treinen. Elke extra trein – ongeacht welke vervoerder deze rijdt – zorgt voor issues en noodzakelijke aanpassingen.

BIJLAGEN

Methode doorrekeningen vervoerwaarde

De dienstregelingsstappen zijn met een elasticiteitenmodel doorgerekend. Het level of service van de dienstregelingsstap is hierbij vergeleken met het level of service van een referentie zonder deze stappen.

- Het level of service (LOS) is een maat voor de kwaliteit van een dienstregeling per herkomst-bestemmingsrelatie. Het LOS is opgebouwd uit de reistijd in het voertuig en extra reistijd(beleving) door overstappen en wachten.

Omdat er geen elasticiteit voor een nieuw station berekend kan worden, zijn in- en uitstappers op de nieuwe stations doorgerekend met stationsmodel 'PINO'. Deze zijn vervolgens toegevoegd aan de vervoervraag.

- PINO is een model opgesteld door NS en ProRail en schat de vervoerwaarde van nieuwe stations op basis van stationstype, bediening, ruimtelijke ligging en sociaal economische gegevens. Hierbij wordt rekening gehouden met nieuwe reizigers en reizigers die van omliggende stations komen (zie sheet 2 voor een toelichting op de berekeningen met PINO).

Reizigersaantallen naar product

Verschil reizigersaantallen tussen referentie (stap 0) en realisatie alle stappen (stap 7):

Variant	Reizigers Totaal	Reizigers Stoptrein	Reizigers IC
0 ref -6200	69.545	29.832	41.320
7 Toevoegen lijn 6200	71.740	32.366	41.049
Var 7 – Ref 0	2.195	2.534	-271

Er zijn op basis van de modelberekeningen 2.534 meer reizigers te verwachten in het stoptreinproduct en 271 reizigers minder in het IC product. Per saldo resulteert dit in 2.195 extra reizigers.

De plus van 2.534 en de min van 271 tellen niet precies op tot 2.195, dit komt omdat sommige reizigers overstappen en dan bijvoorbeeld zowel in de IC als de stoptrein zitten (deze tellen modelmatig dubbel mee).

Reizigersaantallen nieuwe stations

Met het model PINO is per nieuw station het aantal nieuwe reizigers en het aantal reizigers dat van andere stations komt berekend. Hiervoor is uitgegaan van een bediening van 2 keer per uur, de sociaaleconomische gegevens (SEG) voor 2040Hoog en het netwerk 6-basis. De aantallen voor de drie stations zijn:

Station	Totaal	Nieuwe reizigers	Bestaande reizigers
Werpsterhoeke	330	180	150 (afkomstig van Leeuwarden)
Heerenveen IJssstadion	500	250	250 (afkomstig van Heerenveen)
Staphorst	1290	700	590 (afkomstig van Meppel)

Om dubbeltelling te voorkomen zijn alleen het aantal nieuwe reizigers toegevoegd aan de vervoervraag. Deze nieuwe reizigers zijn naar rato van afstandsklasse verdeelt over verschillende relaties. Hiervoor is de verdeling over afstandsklasse van vergelijkbare stations gebruikt. Er zijn geen reizigers overgeheveld van stations Heerenveen, Leeuwarden en Meppel, omdat dit geen wezenlijke verschillen in reizigersaantallen en reizigerskilometers oplevert.

Voor Werpsterhoeke bevatten de SEG op dit moment nog niet alle woningbouwplannen, transferium etc. Daardoor genereert het model vooralsnog een beperkt aantal nieuwe reizigers.