

Vergaderjaar 1995±1996

**24 407**

## **Tweede tactisch pakket Investeringsprogramma spoorweginfrastructuur**

**Nr. 1**

### **BRIEF VAN DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT**

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

's-Gravenhage, 19 september 1995

Hierbij bied ik u aan het investeringsprogramma spoorweginfrastructuur, genaamd het tweede tactisch pakket (TTP). Met dit pakket wordt, in vervolg op het eerste pakket Prorail, een koers vastgesteld voor de komende jaren tot 2005, met een doorwerking naar latere jaren.

De fasering en financiële inpassing van de projecten is vastgelegd in het Meerjarenprogramma Infrastructuur en Transport (MIT) 1996±2000.

De Minister van Verkeer en Waterstaat,  
A. Jorritsma-Lebbink

Vergaderjaar 1995±1996

24 407

## Tweede tactisch pakket Investeringsprogramma spoorweginfrastructuur

Nr. 2

NOTA

### Inhoudsopgave

<b>1.</b>	<b>samenvatting</b>	<b>5</b>
1.1.	doel van de beleidsnota	5
1.2.	belang van het tweede tactisch pakket	5
1.3.	investeringsprioriteiten	6
1.4.	beleidscocktails	6
1.5.	voorkeurcocktail	7
1.6.	projecten behorend tot het tweede tactisch pakket	8
1.7.	voor het financieel beslag van het tweede tactisch pakket van belang zijnde projecten	8
<b>2.</b>	<b>positie en belang van het tweede tactisch pakket</b>	<b>10</b>
2.1.	doel van deze nota	10
2.2.	kader van het tweede tactisch pakket/samenhang met Rail 21, Prorail, hogesnelheidslijnen en Betuweroute	11
2.3.	belang van het tweede tactisch pakket	13
<b>3.</b>	<b>mobilitieitsbeleid en beleid ten aanzien van het spoorvervoer</b>	<b>14</b>
3.1.	mobilitieitsbeleid	14
3.2.	beleid ten aanzien van het spoorvervoer	16
<b>4.</b>	<b>beleid met betrekking tot de spoorweginfrastructuur</b>	<b>17</b>
4.1.	prioriteiten met betrekking tot de infrastructuur	17
4.2.	infrastructuur in relatie tot marktbediening	18
4.3.	ontwikkelingen in het spoorvervoer in de periode 1986±1994	18
4.4.	verwachte ontwikkeling met Prorail-uitvoering	19
4.5.	verwachte ontwikkeling met het tweede tactisch pakket	21
4.6.	toezeggingen van belang voor het tweede tactisch pakket	22
4.7.	financieel kader	23
<b>5.</b>	<b>totstandkoming van het tweede tactisch pakket</b>	<b>24</b>
5.1.	werkwijze	24
5.1.1.	veranderde relatie tussen de rijksoverheid en NS	24
5.1.2.	erkenning met behulp van cocktails	24
5.1.2.1.	motivering met behulp van cocktails	24
5.1.2.2.	beschrijving van de cocktails	24
5.1.3.	nieuw instrument: PIOV	26
5.2.	onderzoek door Railned	27
5.3.	resultaten en overwegingen met betrekking tot het onderzoek van Railned	27
5.3.1.	resultaten	27
5.3.2.	interpretatie van de resultaten	28

5.3.3.	mate van invloed op de resultaten bij wijzigingen in de veronderstellingen	29
5.3.4.	kanttekeningen van belang voor de keuze van het tweede tactisch pakket	29
<b>6.</b>	<b>voorkeurococktail</b>	<b>30</b>
<b>7.</b>	<b>van voorkeurococktail naar tweede tactisch pakket</b>	<b>32</b>
7.1.	uitgangspunten voor de vulling van het tweede tactisch pakket	32
7.2.	inhoud van het tweede tactisch pakket	33
7.3.	toelichting op de inhoud van het tweede tactisch pakket	34
7.4.	in het meerjarenprogramma infrastructuur en transport 1995±2000 opgenomen projecten die niet of gewijzigd voorkomen in het tweede tactisch pakket	39
7.5.	benadering ten aanzien van stelposten	40
	<b>bijlagen</b>	
B	beschrijving van het Railned-onderzoek met betrekking tot opties voor het tweede tactisch pakket in de vorm van infrastructuurpakketten, cocktails genaamd	44
C	toelichting op in het tweede tactisch pakket opgenomen projecten en op niet in dit pakket opgenomen projecten	47
D	kaart met projecten van het tweede tactisch pakket	72
E	overzicht van de uitgangssituatie ten aanzien van de infrastructuur ten behoeve van het tweede tactisch pakket	74

## **HOOFDSTUK 1. SAMENVATTING**

### **1.1. doel van de beleidsnota**

In de lange termijn-visie van het Structuurschema Verkeer en Vervoer II (SVV II) wordt het plan Rail-21 van NS als een voor de realisering van het rijksbeleid belangrijke koers voor de spoorweginvesteringen beschouwd. Prorail is een eerste uitvoeringspakket van projecten uit Rail 21. De uitvoering van Prorail zal in de komende jaren zijn voltooiing naderen.

Dit betekent dat nu een beslissing genomen moet worden over de koers van het toekomstige spoorwegaanpak van Rail-21 en het volgend uitvoeringspakket van projecten. Deze nota heeft als doel een volgend pakket, genaamd tweede tactisch pakket spoorweginfrastructuurprojecten (TTP), voor te stellen. Bij instemming met de nota en het pakket wordt ingestemd met een koers voor de komende jaren: voor 2005 met doorwerking naar latere jaren. Bij instemming fungeert dit pakket als bestuurlijke inspanningsverplichting voor een aantal projecten, dat in de periode tot ongeveer 2005 zal worden uitgewerkt en in uitvoering zal worden genomen.

Bij instemming zal een aantal projecten worden aangewezen die wel op basis van de huidige inzichten met de hiervoor genoemde projecten een samenhangend geheel vertonen, maar nog niet zover zijn ontwikkeld dat reeds een bestuurlijke inspanningsverplichting aangegaan kan worden,

± bij voorbeeld omdat nog een keuze moet worden gemaakt tussen een zwaar treinsysteem of light railsysteem (metro- of sneltramachtig systeem),

± omdat een nader onderzoek naar een optimale benutting op de betrokken corridor nog moet plaatshebben, mede in het licht van de beschikbare middelen.

In de jaarlijks voortschrijdende meerjareninfrastructuurprogramma's (MIT) zullen de projecten uit het TTP worden gefaseerd en financieel ingepast.

In de nota ligt weliswaar de nadruk op het personenvervoer, maar er wordt ook aandacht besteed aan het goederenvervoer, met name waar sprake is van gezamenlijk met reizigerstreinen bereden trajecten.

Naast dit pakket zijn er in de goederensector projecten (waaronder de Betuweroute) die specifiek voor goederenvervoer bedoeld zijn. Binnen het infrastructuurfonds kennen zij een eigen budgettair kader. Voor de goederenprojecten zij verwezen naar de herziening van het Toekomstplan voor het goederenbedrijf, die voorjaar 1996 zal worden uitgebracht.

### **1.2. belang van het tweede tactisch pakket**

Op grond van de navolgende argumenten is in de nota geconcludeerd dat het hoge niveau van investeringen in de volgende planperiode moet worden voortgezet.

De rijksoverheid hecht een groot belang aan het ook op langere termijn beschikbaar hebben van een goed en concurrerend vervoersysteem per spoor. Dit vervoer zal een deel van de mobiliteitsgroei moeten opvangen en moeten bijdragen aan de congestiebestrijding, de ruimtelijke ontwikkelingen en aan de ontwikkeling van de mainports. Het spoorvervoer rond 2005 zal daarbij een grotere rol moeten spelen in het verbinden van Nederland met de rest van Europa, zowel voor reizigers als voor goederen. Het spoorvervoer zal daardoor bijdragen aan de bereikbaarheid en leefbaarheid van Nederland.

Op sommige corridors zal een aanzienlijke vervoergroei moeten worden geaccommodeerd.

Ook de nieuwe verhouding tussen NS (als vervoerder), andere vervoerders en de rijksoverheid, waarbij globaal gesproken de overheid verantwoordelijk is voor de infrastructuur en de vervoerders voor het marktgericht vervoer op die infrastructuur, rechtvaardigt een voortzetting van het investeren in spoorweginfrastructuur.

Immers de vervoerders zullen vervoerproducten moeten aanbieden die heel goed aansluiten bij de wensen van de klanten. Dergelijke vervoerproducten versterken de aantrekkelijkheid en de concurrentiepositie van het spoorvervoer ten opzichte van het vervoer over de weg en door de lucht.

Hierdoor wordt eveneens bijgedragen aan de bereikbaarheid en leefbaarheid van ons land.

Er is niet één markt, maar er zijn verschillende deelmarkten, die elk hun specifieke eisen stellen aan het vervoerproduct dat op het spoorwegnet wordt aangeboden. Zo is er onderscheid naar afstand, tijdstip, herkomst, bestemming motief of bij het goederenvervoer: goederensoort. Daarnaast hebben de klanten ook gemeenschappelijke wensen: betrouwbare, snelle en goede aansluitingen en goede prijs/kwaliteitverhoudingen.

Met Prorail is een belangrijke eerste stap gezet om verbetering van de kwaliteit en de diversiteit van de treinproducten door capaciteitsuitbreiding van het spoorwegnet mogelijk te maken.

Echter ook na realisering van Prorail zal de capaciteit op een aantal corridors te beperkt blijven om te voldoen aan de vervoerbehoefte.

Het TTP zal ertoe moeten leiden dat er voor het personenvervoer, en, daar waar personen- en goederenvervoer op hetzelfde spoor plaatsvindt, voor het goederenvervoer voldoende capaciteit zal zijn voor de gewenste ontwikkelingen in de vervoervraag. Een te beperkte capaciteit betekent dat personen- en goederenvervoer elkaar in de wielen rijden.

### **1.3. investeringsprioriteiten**

De prioriteit in het TTP ligt op de verbetering van de verbindingen van de mainports Schiphol /Amsterdam en Rotterdam en hun achterlandverbindingen, de verbetering van het railvervoer in de congestiegebieden in de randstad, de ontsluiting van de VINEX-locaties (locaties uit de Vierde Nota Ruimtelijke Ordening Extra) en de verbetering van de verbindingen van de randstad met de stedelijke knooppunten buiten de randstad.

Hierop sluit een aantal politiek / bestuurlijke toezeggingen aan, die zijn vastgelegd in onder andere de planologische kernbeslissing Schiphol en de VINEX-afspraken.

De inhoud van het programma wordt in eerste aanleg bepaald door die groep projecten waarvoor bestuurlijke of politieke afspraken zijn gemaakt (pkb Schiphol en VINEX-convenanten).

Daarnaast maakt een aantal projecten deel uit van het TTP, die zich nog in een meer verkennend stadium bevinden. Deze projecten behoren ± zoals hiervoor is aangegeven ± nadrukkelijk wel tot het pakket, maar zijn nog niet zover ontwikkeld dat reeds een bestuurlijke inspanningsverplichting kan worden aangegaan.

### **1.4. beleidscocktails**

Het ministerie van Verkeer en Waterstaat heeft randvoorwaarden opgesteld voor een aantal varianten van een mogelijk TTP. Railned heeft aan de hand hiervan per variant een zogenoemde «beleidscocktail» van projecten uitgewerkt en daarvan de kosten en effecten geanalyseerd.

Bij elke cocktail ligt het hoofddaccent op een andere hoofddoelstelling van de overheid. De hoofddaccenten zijn: mainportcocktail met hoofd-

accent op de achterlandverbindingen, randstadcocktail met hoofdaccent op congestiebestrijding en ontsluiting van VINEX-locaties, en de regio- cocktail met hoofdaccent op verbetering van de verbindingen van de randstad met de stedelijke knooppunten en tussen de stedelijke knooppunten en op de regionale ontwikkeling.

Van de regiococktail maakt de Hanzelijn deel uit. In de twee andere cocktails is sprake van infrapakketten die verschillen al naar gelang de Hanzelijn daarin al dan niet is opgenomen.

Voor iedere cocktail is gewerkt met een denkbaar dienstregelingsmodel, dat op basis van de verwachte vervoervraag op de infrastructuur van die variant kan worden gereden. Hoe de dienstregeling er te zijner tijd uit zal zien is echter nog niet bekend, dit in tegenstelling tot de situatie ten tijde van de besluitvorming over het pakket Prorail. De uiteindelijke dienstregeling zal afhangen van de (commerciële) inzichten van de vervoerder(s) en de omvang van de contractsector voor het niet volledig rendabele deel van het vervoer.

De verschillende cocktails zijn met elkaar vergeleken met behulp van het in opdracht van het ministerie ontwikkelde Prioriteitsysteem Infrastructuurprojecten Openbaar vervoer (PIOV). Het PIOV is ontwikkeld om projecten te vergelijken in het licht van de beleidsdoelstellingen. De uitkomst van deze vergelijking is dat geen cocktail, wanneer de effecten van de cocktails op de verschillende overheidsdoelen, die hierboven zijn genoemd, worden opgeteld, eruit springt als bijzonder kansrijk of juist niet.

Voor de beschrijving van de cocktails en de uitkomsten van de toetsing van de cocktails wordt verwezen naar hoofdstuk 5 van de beleidsnota. De resultaten van het onderzoek van Railned zijn als bijlage bij de nota gevoegd.

### **1.5. voorkeurcocktail**

Voor de cocktailkeuze geeft de doorslag dat de komende jaren naar verwachting de congestieproblemen zich in versterkte mate zullen voordoen. De congestie zal vooral optreden in de **randstad**, ook na 2005. Daarom zal een zwaar accent op verbetering van het railnet in de randstad moeten liggen.

Afstemming op en waar mogelijk integratie met het stadsgewestelijk (rail)vervoer is daarbij zeer gewenst.

Met deze ontwikkelingen en wensen wordt het best rekening gehouden door de randstadcocktail. De richting die de randstadcocktail biedt, waarbij niet alleen aan zware treindiensten maar ook aan light railsystemen en tussenvormen tussen beide systemen wordt gedacht, sluit daarop het beste aan.

Evenzeer is van belang dat in deze cocktail ook een plaats is ingeruimd voor enkele zware congestie-corridors met belangrijke verbindingen van de randstad richting stedelijke knooppunten en achterland. Dit betreft met name de corridors Amsterdam ± Utrecht, Utrecht ± Eindhoven en randstad ± Noord-Nederland onder andere via de Hanzelijn.

De Hanzelijn als nieuwe verbinding kan naar verwachting een impuls geven aan de regionale ontwikkeling van Flevoland, Overijssel en de noordelijke provincies en een eind maken aan de eenzijdige oriëntatie van Almere en Lelystad op de randstad.

Uitgaande van de doelstellingen en beleidsprioriteiten uit de voorafgaande paragrafen, de hiervoor genoemde ontwikkelingen en overwegingen en rekening houdend met de uitkomsten van de toetsing en vergelijking van de verschillende cocktails vormt de **randstadcocktail met daarin opgenomen de Hanzelijn het uitgangspunt voor de totstandkoming van het TTP.**

## 1.6. projecten behorend tot het tweede tactisch pakket

Tot het TTP behoren de volgende projecten (prijsspeil 1995, in mln)

### ± realisatiefasetabel van het MIT bestuurlijke inspanningsverplichting

- Flevolijn Oostboog f 92

### ± planstudiefasetabel van het MIT bestuurlijke inspanningsverplichting

- Amsterdam Zuid/WTC 4-sp\* f 66
- Utrechtboog f 306
- Amsterdam Bijlmer ± Breukelen 4-sp f 756
- Breukelen ± Maarssen 4-sp f 92
- Maarssen ± Utrecht CS 4-sp f 422
- Utrecht CS ± Utrecht Lunetten Aansluiting 6-sp, Utrecht Lunetten Aansl. ± Geldermalsen part.4-sp\* f 626
- Vleuten ± Utrecht CS 4-sp f 326
- Arnhem West vrije kruising f 117
- Hemboog (voorwaardelijk) f 306
- Hanzelijn f 1224
- kleine kortlopende projecten\*\* f 170
- veiligheidsknelpunten, overwegen f 333
- stations f 100
- f 4844

\* incl. keervoorzieningen, die nog op hun merites dienen te worden gezien

\*\* incl. keervoorzieningen, die geen onderdeel uitmaken van grote projecten

### ± verkenningsfasetabel van het MIT nog geen bestuurlijke inspanningsverplichting

- Arnhem Velperbroek Aansluiting vrije kruising
- Arnhem 4e perron
- Capaciteitsuitbreiding Zaanlijn
- Almere CS ± Almere Buiten Oost 4-sp
- Rotterdam Alexander ± Nieuwerkerk a/d IJssel 4-sp
- Woerden ± Harmelen 4-sp fase 2
- Breda ± Tilburg 160 km
- Zoetermeer Oostlus
- Zoetermeer ± Pijnacker
- Hofpleinlijn en aansluiting op Den Haag CS en Rotterdam CS in kader van randstadrail\*\*\*
- Schiedam ± Rotterdam richtingbedrijf en koppeling aan Oost-West-metro
- Gronau ± Enschede (voorwaardelijk)
- Groningen ± Sauwerd 2-sp (voorwaardelijk)

\*\*\* de financiële aspecten van aansluiting van de Hofpleinlijn op het plaatselijk railvervoer in Den Haag dienen nog te worden gezien.

Het TTP heeft betrekking op de periode tot circa 2005.

## 1.7. voor het financieel beslag van het tweede tactisch pakket van belang zijnde projecten

Verder zijn er nog enige projecten die al tactisch zijn goedgekeurd in het kader van Prorail, maar waarvoor nog geen aanlegbeschikking is afgegeven. Mede in het licht van de vele potentiële projecten en de beschikbare middelen zijn deze projecten opnieuw in de afwegingen betrokken. Het resultaat hiervan is dat wordt opgenomen in

± realisatiefasetabel van het MIT

- Liempde ± Eindhoven 4-sp
- Amsterdam CS spoor 16 fase 1
- Groningen ± Leeuwarden part. 2-sp

f 761 excl f 35  
 tlv regio  
 f 65  
 f 143  
 f 969

#### ± verkenningsfasetable van het MIT

- Amsterdam CS spoor 16 fase 2

f 77

Volledigheidshalve wordt opgemerkt dat de projecten die worden opgenomen in de realisatiefasetable die projecten zijn, waarvoor afgifte van een aanlegbeschikking in 1995 of 1996 wordt voorzien.

De projecten die worden opgenomen in de planstudiefasetable zijn die projecten die in een dusdanig stadium verkeren dat ± onder voorbehoud van de uitwerking ± een bestuurlijk commitment aangegaan kan worden met een zekerheid dat het kabinet de daarvoor benodigde financiële middelen te zijner tijd zal reserveren.

In de verkenningsfase komen projecten die wel op basis van de huidige inzichten met de eerder genoemde projecten een samenhangend geheel vertonen, maar nog niet zover zijn ontwikkeld dat reeds een bestuurlijke inspanningsverplichting aangegaan kan worden,

± bij voorbeeld omdat nog een keuze moet worden gemaakt tussen een zwaar treinsysteem of light railsysteem,

± omdat een nader onderzoek naar een optimale benutting op de betrokken corridor nog moet plaatshebben, mede in het licht van de beschikbare middelen.

Met nadruk wordt gesteld dat de projecten in de verkenningsfasetable komen, omdat zij nog niet ver genoeg zijn ontwikkeld om bestuurlijk reeds toegezegd te worden. Hieruit mag niet de conclusie worden getrokken dat zij bij doorstroming naar de planstudiefase automatisch «achter aan de rij» aansluiten en dus eerst rond 2005 aan de orde komen.

Met name de randstadrailachtige projecten lijken potentieel zo aantrekkelijk dat ervan uitgegaan moet worden dat op het moment dat zij doorstromen naar de planstudiefase zij kunnen leiden tot een herziene tijdsfasering van de projecten die reeds in deze fase verkeren.

Over de hogesnelheidslijnen Amsterdam ± Brussel ± Parijs (HSL-Zuid) en Utrecht ± Arnhem ± Grens (HSL-Oost) vindt separate besluitvorming plaats.

In het kader van de besluitvorming over de HSL-Zuid worden verschillende varianten bestudeerd. Dit betreft varianten waarbij het tracé rechtstreeks van Rotterdam naar Schiphol loopt en varianten waarbij zoveel mogelijk de bestaande Oude Lijn van Rotterdam via Delft, Den Haag en Leiden naar Schiphol wordt gevolgd.

In het TTP is ervan uitgegaan dat een rechtstreeks tracé zal worden gevolgd. Indien uiteindelijk wordt gekozen voor een tracé langs de bestaande Oude Lijn, dan zullen de consequenties voor het TTP nader moeten worden bezien.

In het TTP wordt uitgegaan van realisering van de Betuweroute en de HSL-Zuid.

TTP, Betuweroute en HSL-Zuid zullen ertoe leiden dat rond 2003/2004 de capaciteit van het net aanzienlijk zal toenemen. Tot 2004 zal het bestaande net de geprognosticeerde groei van het goederenvervoer per spoor moeten opvangen.

Om ruimte te verschaffen voor het goederenvervoer is een inperking van de reizigersdienst van de r, tussen en na de reizigersspitsen noodzakelijk. Deze inperking is in lijn met hetgeen in het kabinetsstandpunt over de Betuweroute vermeld staat: «Daarom zal ... het goederenvervoer op het



bestaande spoorwegnet op nader te bepalen baanvakken en tijdstippen zo nodig prioriteit krijgen boven het reizigersvervoer.»

Het aantal reizigerstreinen tijdens de spitsen wordt niet beperkt. In deze periodes zal zonnodig het aantal goederentreinen worden gereduceerd. De omvang en het begin van de beperkende maatregelen ten aanzien van de reizigersdienst worden direct bepaald door de groei van het goederenvervoer.

Plaatsen waar de noodzaak van prioriteit voor het goederenvervoer zich wellicht zal voordoen zijn met name de baanvakken Rotterdam ± Dordrecht ± Lage Zwaluwe ± Boxtel ± Eindhoven en Rotterdam ± Utrecht ± Arnhem. Een en ander betekent dat er, afhankelijk van de situatie en periode, enkele in Rail 21 geplande reizigerstreinen (zowel stop- als interregio- of intercitytreinen) moeten vervallen.

Er wordt momenteel gewerkt aan een herziening van het Toekomstplan voor het goederenbedrijf, waarin de meest actuele inzichten met betrekking tot de goederenvervoeromvang en de benodigde infrastructuur worden opgenomen. Deze actualisering zal voorjaar 1996 beschikbaar komen.

Hierbij wordt onder andere nagegaan in hoeverre naast en na de realisering van de HSL-Zuid ten zuiden van Rotterdam uitbouw van het bestaande 2-sporige baanvak Dordrecht ± Lage Zwaluwe nodig is. In dit kader kan ook de noord-oostelijke verbinding van de Betuweroute en de eventueel benodigde infrastructuur in Noord-Oost-Nederland aan de orde komen.

Het Veiligheidsbeleidsplan zal begin 1996 aan de Kamer worden aangeboden. Vooralsnog is hiervoor in het TTP een post van f 50 mln per jaar opgenomen. In 1996 zal een aantal zeer urgente veiligheidsknelpunten worden aangepakt.

Projecten van een omvang van minder dan f 25 mln worden, evenals dit in het MIT gebeurt bij infrastructuurprojecten voor stad- en streekvervoer, niet individueel in het TTP en het MIT vermeld, doch via een verzamelpost van f 25 mln per jaar bekostigd.

Onder deze categorie kunnen projecten vallen zoals Baarn knelpunt, Lunetten oversteek, Zwolle ± Twente 140 km, Groningen ± Leer, Weesp Oostzijde wissels en diverse keervoorzieningen.

## **HOOFDSTUK 2. POSITIE EN BELANG VAN HET TWEDE TACTISCH PAKKET**

### **2.1. doel van deze nota**

In de brief van het kabinet aan de Tweede Kamer van 28 oktober 1994 omtrent de mobiliteitsaanpak is ingegaan op de beleidsaccenten in de komende kabinetsperiode. Hierin is aangekondigd dat in de eerste helft van 1995 in overleg met de Tweede Kamer een aantal richtinggevend discussies ten aanzien van de toekomst van het collectief personenvervoer zal plaatsvinden.

Inmiddels is het kabinetsstandpunt betreffende de adviezen van de commissie De Boer uitgebracht, tezamen met een beleidsvisie omtrent het collectief vraagafhankelijk vervoer. Hierin is een wenkend perspectief voor het regionaal vervoer neergelegd voor de komende 10 jaar.

In onderhavige nota wordt de koers voor het toekomstige spoorwegbeleid uitgezet en daarvan afgeleid het investeringsprogramma tot ongeveer 2005 vastgelegd. Dit investeringsprogramma wordt Tweede

Tactisch Pakket (TTP) genoemd. Op de naam en betekenis van het TTP wordt in paragraaf 2.2. ingegaan.

## **2.2. kader van het tweede tactisch pakket / samenhang met Rail 21, Prorail, hogesnelheidslijnen en Betuweroute**

NS heeft in «Rail 21, het treinconcept voor de volgende eeuw» haar lange-termijn-visie met betrekking tot het spoorvervoer ontvouwd. Dit beleid is grotendeels overgenomen in het Structuurschema Verkeer en Vervoer II (SVV II). Rail 21 is door NS voor de periode 1992±1996/1998 ingevuld door het rapport «Prorail '96, een nadere onderbouwing».

De minister van Verkeer en Waterstaat heeft op 26 oktober 1992 strategische goedkeuring bevestigd met betrekking tot Rail 21. De strategische goedkeuring houdt in dat door de minister is uitgesproken dat Rail 21 kan worden beschouwd als een lange-termijnvisie, waarvan het te bereiken eindbeeld past bij het SSV II. Prorail is als concrete uitwerking van de Rail 21-plannen voor de middellange termijn door de minister van Verkeer en Waterstaat tactisch goedgekeurd. Deze tactische goedkeuring hield in dat de Prorail-projecten werden aangewezen voor nadere uitwerking en opname en financiële inpassing in de meerjaren-infrastructuur programma's.

Met Prorail, het eerste tactische pakket, is een belangrijke eerste stap gezet op weg naar verbetering van de kwaliteit van het treinproduct door capaciteitsuitbreiding van het spoorweginet. Nu dit Prorail-pakket nagenoeg is afgerond, is het moment gekomen zich te beraden op een Tweede Tactisch Pakket. De verdergaande ontwikkelingen ten aanzien van mobiliteit, ruimtelijke ordening en economische ontwikkelingen betekenen dat nu reeds de wissels gezet zullen moeten om de rol van het spoorvervoer verder te versterken. Deze versterking is noodzakelijk om het spoorvervoer een evenwichtige en selectieve bijdrage te laten leveren aan verbetering van de bereikbaarheid en leefbaarheid, zoals beoogd in de beleidsnota's SVV II, Vierde Nota Ruimtelijke Ordening Extra (VINEX) en Nationaal Milieubeleidsplan 2 (NMP 2).

Deze nota heeft ten doel een volgend pakket vast te leggen. Bij instemming met de nota en het pakket wordt ingestemd met een koers voor de komende jaren: tot 2005 met doorwerking naar latere jaren. Bij instemming fungeert dit pakket als bestuurlijke inspanningsverplichting voor een aantal projecten, die in de periode tot ongeveer 2005 zullen worden uitgewerkt en in uitvoering zullen worden genomen.

Bij instemming zal een aantal projecten worden aangewezen die wel op basis van de huidige inzichten met de hiervoor genoemde projecten een samenhangend geheel vertonen, maar nog niet zover zijn ontwikkeld dat reeds een bestuurlijke inspanningsverplichting aangegaan kan worden,

± bij voorbeeld omdat nog een keuze moet worden gemaakt tussen een zwaar treinsysteem of light railsysteem,

± omdat een nader onderzoek naar een optimale benutting op de betrokken corridor nog moet plaatshebben, mede in het licht van de beschikbare middelen.

In de jaarlijks voortschrijdende meerjareninfrastructuurprogramma's (MIT) zullen de projecten uit het TTP worden gefaseerd en financieel ingepast.

Bij de besluitvorming voor het TTP is het nodig opnieuw de basisfilosofie van Rail 21 onder de loep te nemen. Immers infrastructuurplannen als Rail 21 en het gebruik van het net zullen periodiek moeten worden getoetst aan recente ontwikkelingen en inzichten. Bij opstelling van het TTP is vanuit deze wetenschap rekening gehouden met nieuwe

inzichten omtrent het verkeer- en vervoerbeleid, ruimtelijke ordening, de vervoerontwikkeling op het spoor en de omvang van het budgettaire kader.

Daarnaast is als gevolg van de nieuwe rolverdeling tussen de overheid en marktpartijen ten aanzien van het spoorvervoer bij de opstelling van het TTP een wezenlijk andere aanpak gehanteerd dan bij de opstelling van Prorail. Hierop wordt in paragraaf 5.1. ingegaan.

De uit te werken infrastructuurprojecten kunnen zowel zogenaamde zware rail- als lightrail systemen (metro- of sneltramachtige systemen) als tussenvormen tussen beide systemen zijn.

Buiten dit kader valt de besluitvorming met betrekking tot de hogesnelheidslijnen.

Met betrekking tot de Hogesnelheidslijn Amsterdam ± Brussel ± Parijs (ook wel aangeduid als HSL-Zuid) vindt afzonderlijke besluitvorming plaats in het kader van een planologische kernbeslissing. In het kader van de besluitvorming over de HSL-Zuid worden verschillende varianten bestudeerd. Dit betreft varianten waarbij het tracé rechtstreeks van Rotterdam naar Schiphol loopt en varianten waarbij zoveel mogelijk de bestaande Oude Lijn van Rotterdam via Delft, Den Haag en Leiden naar Schiphol wordt gevolgd.

In het TTP is ervan uitgegaan dat een rechtstreeks tracé zal worden gevolgd. Indien uiteindelijk wordt gekozen voor een tracé langs de bestaande Oude Lijn, dan zullen de consequenties voor het TTP nader moeten worden bezien.

Aangezien de aanleg van de HSL-zuid voor een groot deel mede uit het Infrastructuurfonds wordt gefinancierd, vormen de aanlegkosten van de HSL-Zuid een medebepalende factor voor de beschikbare financiële ruimte en de fasering met betrekking tot het TTP.

Te zijner tijd zal ook separate besluitvorming plaatshebben over een hogesnelheidsverbinding Utrecht ± Arnhem ± Duitsland (ook wel aangeduid als HSL-Oost) inclusief de financiering ervan.

Bij de samenstelling van het TTP wordt rekening gehouden met de mogelijkheden die de HSL-lijnen en de Betuweroute voor de treindienst op de rest van het net bieden.

In de nota ligt de nadruk op het personenvervoer, maar wordt ook aandacht besteed aan het goederenvervoer, met name waar sprake is van gezamenlijk met reizigerstreinen bereden trajecten.

Naast het TTP zijn er in de goederensector projecten (waaronder de Betuweroute) die specifiek voor goederenvervoer bedoeld zijn. Binnen het infrastructuurfonds kennen zij een eigen budgettair kader.

In het TTP wordt uitgegaan van realisering van de Betuweroute en de HSL-Zuid.

TTP, Betuweroute en HSL-Zuid zullen ertoe leiden dat rond 2003/2004 de capaciteit van het net aanzienlijk zal toenemen. Tot 2004 zal het bestaande net de geprognotiseerde groei van het goederenvervoer per spoor moeten opvangen.

Om ruimte te verschaffen voor het goederenvervoer is een inperking van de reizigersdienst van voor, tussen en na de reizigersspitsen noodzakelijk. Deze inperking is in lijn met hetgeen in het kabinetsstandpunt over de Betuweroute vermeld staat: «Daarom zal ... het goederenvervoer op het bestaande spoorwegnet op nader te bepalen baanvakken en tijdstippen zo nodig prioriteit krijgen boven het reizigersvervoer.»

Het aantal reizigerstreinen tijdens de spitsen wordt niet beperkt. In deze periodes zal zonnodig het aantal goederentreinen worden gereduceerd. De omvang en het begin van de beperkende maatregelen ten aanzien van de reizigersdienst worden direct bepaald door de groei van het goederenvervoer.

Plaatsen waar de noodzaak van prioriteit voor het goederenvervoer zich wellicht zal voordoen zijn met name de baanvakken Rotterdam ± Dordrecht ± Lage Zwaluwe ± Boxtel ± Eindhoven en Rotterdam ± Utrecht ± Arnhem. Een en ander betekent dat er, afhankelijk van de situatie en periode, enkele in Rail 21 geplande reizigerstreinen (zowel stop- als interregio- of intercitytreinen) moeten vervallen.

Er wordt momenteel gewerkt aan een herziening van het Toekomstplan voor het goederenbedrijf, waarin de meest actuele inzichten met betrekking tot de goederenvervoervomvang en de benodigde infrastructuur worden opgenomen. Deze actualisering zal voorjaar 1996 beschikbaar komen.

Hierbij wordt onder andere nagegaan in hoeverre naast en na de realisering van de HSL-Zuid ten zuiden van Rotterdam uitbouw van het bestaande 2-sporige baanvak Dordrecht ± Lage Zwaluwe nodig is. In dit kader kan ook de noord-oostelijke verbinding van de Betuweroute en de eventueel benodigde infrastructuur in Noord-Oost-Nederland aan de orde komen.

### **2.3. belang van het tweede tactisch pakket**

Er is een aantal beleidsinhoudelijke en procesmatige overwegingen voor het kabinet om **thans** besluiten te nemen omtrent de richting en inhoud van een TTP.

De inhoudelijke overwegingen betreffen de bijdrage van het personen- en goederenvervoer per spoor aan het verkeer- en vervoerbeleid op middellange en lange termijn.

De rijksoverheid hecht groot belang aan het ook op langere termijn beschikbaar hebben van een goed en concurrerend vervoersysteem per spoor. Dit vervoer zal een deel van de mobiliteitsgroei moeten opvangen en moeten bijdragen aan de congestiebestrijding, de ruimtelijke ontwikkelingen en aan de ontwikkeling van de mainports. Het spoorvervoer rond 2005 zal daarbij een grotere rol moeten spelen in het verbinden van Nederland met de rest van Europa, zowel voor reizigers als voor goederen. Het spoorvervoer zal daardoor bijdragen aan de bereikbaarheid en leefbaarheid van Nederland.

Op sommige corridors zal een aanzienlijke vervoergroei moeten worden geacommodeerd.

Het op adequate wijze met het spoor kunnen bedienen van de groeiende mobiliteitsmarkt ± en de diverse deelmarkten daarbinnen ± betekent dat nieuwe capaciteits- en kwaliteitsproblemen op het spoorwag net ontstaan.

Sinds de besluitvorming over Prorail is als gevolg van de uitvoering van het advies van de Commissie Wijffels de verhouding tussen de rijksoverheid en de NS gewijzigd. Bij de rijksoverheid is de verantwoordelijkheid voor de spoorweginfrastructuur gelegd. De vervoerders moeten marktgericht vervoerproducten (kunnen) aanbieden. Omdat de exploitatieve bijdrage van de rijksoverheid wordt teruggebracht, zijn de winstkansen voor vervoerders veel directer afhankelijk van de klanten die zij weten te trekken. Zij zullen meer dan ooit een op de gebruikers afgestemd product moeten bieden dat ook een alternatief is voor vervoer per auto en

vliegtuig. Zij zullen derhalve de (infrastructurele) mogelijkheden moeten hebben een dergelijk produkt te bieden.

Als na Prorail geen verdere investeringen in de capaciteit en daardoor in de kwaliteit zouden worden gedaan, zal de concurrentiepositie van het personenvervoer en het goederenvervoer per spoor verslechteren.

Uit het onderzoek met vervoermodellen is gebleken dat als de kwaliteit van het *personenvervoer per spoor* achterblijft, het reizigersvolume zal afnemen en de beleidsmatig gewenste verschuiving van de modal split van auto en vliegtuig naar het spoorvervoer zal niet optreden.

Ook ten aanzien van het *goederenvervoer per spoor* zal de kwaliteit moeten worden verbeterd door meer capaciteit te bieden, zowel op de specifieke goederenlijnen als op de gezamenlijk met de reizigerstreinen bereden lijnen.

In paragraaf 3.1. wordt ingegaan op de verschillende te onderscheiden markten en in paragraaf 4.2. op de infrastructuur in relatie tot de marktbediening.

Een **procesmatige overweging** is gelegen in het feit dat  $\pm$  gelet op het bovengeschetst belang van een voortgang van investeringen in spoorweginfrastructuur  $\pm$  de lange voorbereidingstijd van de veelal complexe projecten noopt tot tijdige besluitvorming.

### **HOOFDSTUK 3. MOBILITEITSBELEID EN BELEID TEN AANZIEN VAN HET SPOORVERVOER**

#### **3.1. mobiliteitsbeleid**

##### *doelstellingen*

Het mobiliteitsbeleid heeft op basis van SVV II, NMP 2, VINEX, de evaluatie van het SVV-II en de actuele beleidsaccenten de volgende doelstellingen:

- $\pm$  versterking van de concurrentiepositie van de randstad en de mainports in het bijzonder;
- $\pm$  verbetering van de bereikbaarheid van de belangrijkste economische centra door vermindering van de congestie;
- $\pm$  afstemming tussen ruimtelijke ontwikkelingen en verkeer en vervoer, in het bijzonder openbaar vervoer; het betreft dan zowel de aansluiting van het TTP op reeds in gang gezette ontwikkelingen met name in het kader van de VINEX tot 2005, alsook het op een goede wijze anticiperen op lange-termijn-ontwikkelingen na 2005;
- $\pm$  vermindering van de groei van de automobilititeit, substitutie van vervoer door de lucht en over de weg door spoorvervoer door stimulering van alternatieven voor personenauto, vrachtauto en vliegtuig ten behoeve van een meer duurzame samenleving.

##### *rol van het spoorvervoer*

Uit de verschillende McKinsey-studies is duidelijk geworden dat investeren in zware spoorinfrastructuur met als enige oogmerk congestiebestrijding en zonder de brede context van een veelomvattend anti-congestiebeleid zinloos is. Spoorinvesteringen  $\pm$  specifieke verkeers- en vervoerrelaties wellicht uitgezonderd  $\pm$  zijn in hun algemeenheid als individuele maatregel niet geschikt om daarmee de congestie afdoende te bestrijden.

Het anti-congestiebeleid moet dus primair vorm krijgen door middel van anderssoortige maatregelen (bij voorbeeld locatie-, parkeer- en prijsbeleid).

Uit de McKinsey-studie blijkt echter eveneens dat deze anderssoortige maatregelen op wat langere termijn ook niet hun vruchten afwerpen indien de automobilist niet een adequaat (en dus aantrekkelijk) ander transportsysteem wordt geboden. Op de kortere afstanden zullen dat in ieder geval de fiets en het lokale openbaar vervoer zijn, op de wat langere afstanden zijn dat het spoor en de bus.

De nu voorziene werken in het TTP op de corridor Schiphol ± Amsterdam ± Utrecht zijn tevens noodzakelijk om een HSL-Oost te kunnen laten rijden (doch zijn op zich daarvoor niet voldoende). De HSL-Oost ± naast de HSL-Zuid ± is noodzakelijk om de doelstelling: een substitutie van 5 mln luchtvaartpassagiers per jaar in 2015 te kunnen bereiken. Berekeningen laten zien dat de HSL-Oost ± nog zonder het verkeer naar Hamburg en Berlijn ± een substitutie-effect heeft van ongeveer 1 mln reizigers per jaar in 2015. Het vervoer naar Hamburg en Berlijn levert daar boven nog eens 0,4 mln reizigers per jaar op aan substitutie.

Om deze doelstellingen te bereiken zonder verregaande en ongewenste uitbreiding van het wagenet zijn goede spoorweginfrastructuurvoorzieningen(-verbindingen) nodig, zodat de trein een aantrekkelijk alternatief is voor de auto en het vliegtuig. Deze verbindingen moeten op de markt tot stand komen door aanbod van de vervoerders. Om aan te sluiten bij de marktwensen van reizigers en verladers, zullen de vervoerders verschillende vervoerproducten moeten bieden. De rijksoverheid is verantwoordelijk voor voldoende infrastructurele capaciteit om een levensvatbare openbaarvervoerssector tot stand te kunnen laten komen.

Wil het spoorvervoer aantrekkelijk zijn, dan is het nodig dat het spoorvervoer de markt goed bedient en dat het spoorvervoer zich daarbij verder kan ontwikkelen. Er is sprake van **verschillende** (deel)markten, die elk hun specifieke eisen stellen aan het railproduct dat op het spoorwagennet wordt aangeboden. Zo is onderscheid te maken naar de vervoervraag in afstand, motief, tijdstip en naar landsdelen, regio's, corridors en trajecten. Daarnaast hebben de verschillende klanten ook gemeenschappelijke wensen: zij wensen betrouwbare en stipte uitvoering van de treindiensten, snelle en goede aansluitingen en een goede prijs/kwaliteitverhouding.

In Nederland is ± evenals in landen om ons heen ± een tendens naar meer en beter op maat gesneden produktformules zichtbaar, elk met een eigen marktsegment als primaire doelgroep. Voorbeelden in Nederland zijn: Thalys, intercity, sneltrein, interregio, zonetrein, stoptrein, Spitspendel, light-rail-systemen, e.d. Voor het goederenvervoer zijn speciaal de goederen-shuttles te noemen.

Vervoerders en overheid hebben op doelstellingsniveau verschillende belangen. Deze kunnen echter in hoge mate door dezelfde middelen worden bereikt. Het vervoerdersbelang is de mogelijkheid om tenminste voldoende winst te behalen om als onderneming te kunnen voortbestaan. Omdat de exploitatieve bijdrage van de rijksoverheid sterk zal teruglopen, zal de vervoerder genoodzaakt zijn voldoende en winstgevende klanten te trekken. Zij zullen dus heel goed moeten aansluiten bij de wensen van de klant. Daarmee is ook het overheidsbelang gediend. De overheidsdoelstellingen kunnen immers alleen worden gehaald als door verschuiving van het vervoer van de weg en door de lucht naar het spoor het vervoer over de weg en door de lucht minder groeit. Een goed spoorproduct is daarvoor noodzakelijk.

De gewenste stimulering van alternatieven noopt er toe dat de kwaliteit van het spoorvervoer gericht wordt vergroot. Selectiviteit is hier het

parool, gelet op de mogelijkheden van het spoorvervoer en de beschikbare middelen.

Het gaat ten aanzien van het spoorvervoer dan met name om kansrijke relaties met voldoende zware vervoerstromen, waar de inzet van railvervoer gerechtvaardigd is.

De met het kabinetsstandpunt De Boer in gang gezette beleidslijn ten aanzien van het stads- en streekvervoer geldt in essentie ook voor het spoorvervoer. Uitgangspunt is het op eigen kracht versterken van de positie van het spoorvervoer op de mobiliteitsmarkt door verbetering ervan. Dit is een drager voor en dient ondersteund te worden met mobiliteitsgeleidend beleid.

Ondersteuning met mobiliteitsgeleidend beleid van de diverse overheden en een gericht lokatiebeleid voor wonen, werken en voorzieningen zal er toe moeten leiden dat in voldoende mate keuze ten gunste van het openbaar vervoer plaats vindt.

Bij de opstelling van het TTP is mede rekening gehouden met uitvoering van het mobiliteitsgeleidend beleid, zoals thans voorzien, en de te verwachten effecten daarvan op de omvang en samenstelling van het spoorvervoer.

### **3.2. beleid ten aanzien van het spoorvervoer**

Ten aanzien van het spoorvervoer wordt uitgegaan van de volgende beleidslijnen.

Het kabinet streeft op basis van de hoofddoelstellingen van het beleid naar een versterking van de positie van het spoorvervoer voor personen en goederen. Daarbij zal de marktgerichtheid van groot belang zijn, zoals thans is ingezet met de implementatie van een nieuwe relatie tussen NS en de rijksoverheid (in lijn met advies van de commissie Wijffels). Deze behelst verzakelijking en ontvlechting van de relatie tussen NS en het rijk, waarbij de mogelijkheid wordt geboden dat meer vervoerders in concurrentie gaan optreden.

Dit beleid ten aanzien van het spoorvervoer moet leiden tot een selectief groeiperspectief voor spoorvervoer, van belang als drager voor een levensvatbare spoorvervoersector dat nodig is om het spoorvervoer de gewenste bijdrage te laten leveren aan de SVV-II doelstellingen.

De kwaliteit van het openbaar vervoer wordt niet alleen bepaald door het deel van de reis dat per trein wordt afgelegd, maar door de gehele reis. Vandaar ook dat het in het kabinetsstandpunt De Boer weergegeven groeiperspectief, in combinatie met verdergaande investeringen in stadgewestelijke railprojecten over en weer tot kwaliteitsverbetering leidt en het gehele openbaar vervoerstelsel verbetert.

Daarbij is in belangrijke mate sprake van samenhang tussen de verschillende railsystemen. Het traditionele onderscheid tussen diverse railtechnieken zal steeds meer vervagen.

Door middel van investeringen in infrastructuuruitbreiding zal verbetering van het personenvervoer moeten kunnen plaatsvinden op kansrijke relaties in het binnenlands vervoer en zullen goede aansluitingen op het HSL-netwerk worden gerealiseerd.

Het rijk investeert ten behoeve van versterking van de positie van het spoorvervoer eveneens in het goederenvervoer, met name in het goederenvervoer naar Rotterdam, via de Betuweroute en aansluitende corridors.

Een andere beleidslijn betreft vermindering van subsidie-intensiteit, als onderdeel van het algemene kabinetsbeleid om te komen tot meer

productieve in plaats van consumptieve bestedingen van overheidsgeld. Minder exploitatiebijdrage heeft een verschuiving in de oriëntatie van de vervoerders ten gevolge. Men zal zich meer oriënteren op de klant in plaats van de overheid en kan zodoende een beter produkt opleveren dat bijdraagt aan de SVV-II-doelstellingen.

Daarnaast is aandacht noodzakelijk voor verbetering van de benutting van bestaande infrastructuur en aanleg van nieuwe infrastructuur. Een goede benutting van dure infrastructuur is nodig om zo goed en zo maximaal mogelijk te kunnen profiteren van schaarse overheidsmiddelen.

Voor de door de overheid voorgestane wijze van optimale benutting wordt verwezen naar paragraaf 4.2.

Tevens is verbetering van de veiligheid van het spoorstelsel nodig, in het bijzonder door vermindering van de overwegproblematiek.

## **HOOFDSTUK 4. BELEID MET BETREKKING TOT DE SPOORWEGINFRASTRUCTUUR**

### **4.1. prioriteiten met betrekking tot de infrastructuur**

Het eerste tactische pakket (Prorail) zal het mogelijk maken om de bediening van de markten te verfijnen. Immers, het Prorailpakket is ontworpen om op een aantal essentiële corridors een groter en gevarieerder treinaanbod mogelijk te maken. Door de gewijzigde verhoudingen echter is de zekerheid dat de NS een gewenste dienstregeling gaat bieden verruild voor de kansen en risico's van de marktwerking. De effecten van het Prorail-pakket zijn nog niet nauwkeurig aan te geven, enerzijds omdat nog niet alle projecten gereed zijn, anderzijds omdat er minder zekerheid bestaat over de dienstregeling die tot stand komt. Wel blijft nog steeds overeind, dat de mogelijkheden voor een betere dienstregeling groter worden op punten waar dat volgens de huidige vervoerders dringend nodig is. Prorail was echter de eerste stap van Rail 21. De omstandigheden zijn weliswaar gewijzigd, maar zoals ook in hoofdstuk 2 is toegelicht, het is daarom niet minder noodzakelijk op dit moment over nieuwe investeringen te beslissen.

Teneinde de doelstellingen uit het vorige hoofdstuk te kunnen bereiken wordt ten aanzien van rijksinvesteringen in fysieke infrastructuur als **leidraad** de volgende prioriteitsvolgorde met betrekking tot de investeringsgebieden aangehouden:

1. mainports Schiphol/Amsterdam en Rotterdam en hun achterlandverbindingen, met onder meer de HSL-Zuid, HSL-Oost, interlocale Rail 21-projecten, ontbrekende schakels in het hoofdwegennet en de Betuwe-route;
2. de vier grote stadsgewesten in de randstad en de grootschalige infrastructuurprojecten die deel uitmaken van de VINEX-convenanten;
3. de stedelijke knooppunten gelegen in de corridors naar onze buurlanden;
4. investeringen in de overige landsdelen ter bevordering van regionale economisch beleid en welvaart.

Prioritering is nodig door beperkt beschikbare middelen voor infrastructuur.



## 4.2. infrastructuur in relatie tot marktbediening

Zoals in paragraaf 3.1. is aangegeven, is er sprake van verschillende (deel)markten, die elk hun specifieke eisen stellen aan het railprodukt dat op het spoorwegnet wordt aangeboden.

De mogelijkheden die de infrastructuur biedt is mede bepalend voor produktmogelijkheden.

Elke markt moet op geheel eigen wijze worden bediend, maar moet veelal wel van dezelfde infrastructuur gebruik maken.

Als louter naar het aspect infrastructuur wordt gekeken, dan lijkt het voor de hand te liggen alleen treinen van eenzelfde soort in te leggen. Als alleen eenzelfde soort treinen worden ingelegd, kan men veel treinen op een bepaalde infrastructuur kwijt: ze hoeven elkaar niet in te halen: «veel van het zelfde».

Als goed rekening wordt gehouden met de vraag naar treinprodukten, dan vergt dit het inleggen van verschillende soorten treinen op die zelfde infrastructuur. Door hun verschillende karakteristieken kunnen er minder treinen worden ingelegd: ze zitten elkaar in de weg en moeten elkaar inhalen: «minder maar gevarieerd».

De eerste variant («veel van hetzelfde») lijkt aantrekkelijk uit oogpunt van benutting van de infrastructuur. Echter omdat deze variant onvoldoende inspeelt op de vraag van de klanten, zullen reizigers of verladers weglopen of niet komen (potentiële vraag), waardoor er minder behoefte is aan dit eenzijdige produkt en daardoor capaciteit vrijkomt en wellicht niet wordt benut.

De tweede variant («minder maar gevarieerd») zoekt naar een optimum tussen de verschillende wensen van de reizigers en de verladers, de verschillende treinsoorten met hun produktformules en hun beslag op de infrastructuur. Dit optimum leidt tot een optimale benutting.

In een aantal gevallen, waar veel vraag is naar één type treinprodukt, zijn «dedicated» oplossingen zoals hoge snelheidslijnen, specifieke metro-achtige lijnen en speciale goederenlijnen gewenst.

De tweede variant met in een aantal gevallen «dedicated» oplossingen sluit het best aan bij het mobiliteitsbeleid en meer in het bijzonder het beleid ten aanzien van het spoorvervoer van de overheid.

## 4.3. ontwikkelingen in het spoorvervoer in de periode 1986–1994

Ten behoeve van het jaarlijkse MIT wordt door Verkeer en Waterstaat een analyse gemaakt van de ontwikkelingen in het verkeer en vervoer, door middel van een Beleidseffectrapportage. Over de belangrijkste bevindingen is ondermeer in het MIT 94±98 en het MIT 95±99 gerapporteerd. Wat betreft het treinvervoer staan de resultaten van de analyses hieronder samengevat, aangevuld met de laatste inzichten over 1994 uit het onlangs gepresenteerde NS-jaarverslag 1994.

**Tabel 1. ontwikkeling treinvervoer 1986–1994 (incl. studentenkaart)**

	1986	1991	1994
omvang (mld rkm)	8,9	15,2	14,4
index	100	171	162

*In de periode 1986±1991* is het aantal reizigerskilometers bij NS met ongeveer 70% toegenomen van 8,9 mld rkm in 1986 naar 15,2 mld rkm in 1991.

Gebleken is dat, als wordt afgezien van de groei die veroorzaakt is door de invoering van de studentenkaart, er sprake is geweest van een groei van het treinvervoer met ca. 25%. De toegenomen belangstelling blijkt mede het gevolg van zeer beperkte reële tariefsverhogingen, een stijging

van variabele autokosten als gevolg van het «kwartje van Kok», invoering van de defensiekaart en marketingactiviteiten van NS. Ook een toenemend milieubewustzijn en de toenemende congestieproblematiek hebben mede een rol gespeeld bij deze groei.

Het sterk stijgende vervoer leidde in de periode tot aanzienlijke capaciteits- en kwaliteitsproblemen bij het treinvervoer. Deze problemen betreffen zowel de infrastructuur als de zitplaatscapaciteit. De vertragingen zijn in deze jaren fors toegenomen.

De infrastructuur is uitgebreid met de Flevospoorlijn. Op de reeds zwaar belaste corridors van het spoorwegnet en op cruciale knooppunten echter vond (nog) geen uitbreiding plaats. Verder is een aantal stations geopend.

De zitplaatscapaciteit steeg in de jaren 1986±1991 met slechts 7% en bleef daarmee aanzienlijk achter bij de reizigersgroei.

*In de periode 1991±1994* is het treinvervoer afgenomen van 15,2 mld rkm in 1991 tot 14,4 mld rkm in 1994. Deze daling heeft voor een deel te maken met de nieuwe formule van de studentenkaart die in november 1994 is ingevoerd. Deze beoogt de reisconsumptie door studenten te beperken. In tegenstelling tot de vorige periode is echter ± als wordt afgezien van de studentenkaart ± een daling te constateren. Oorzaken voor deze daling zijn naast de invloed van de nieuwe studentenkaart gelegen in reële tariefsverhogingen in combinatie met daarbij achterblijvende variabele autokosten, de opkomst van de lease-auto en een blijvend hoog niveau van vertragingen. Op een aantal corridors, bijvoorbeeld rond Schiphol en de Flevolijn, is nog wel van enige groei sprake geweest; de congestieproblematiek zal hierbij mede van invloed zijn.

In deze periode is de infrastructuur op enkele plaatsen verbeterd door opening van de Zuidelijke tak bij Amsterdam, de Willemsspoortunnel en uitbreiding westelijk van Gouda. De benodigde forse verbetering van de infrastructuur op gehele corridors zal eerst met de ingebruikname van de laatste Prorail-projecten tot stand komen.

In 1994 is door NS de achterstand in zitplaatscapaciteit ingelopen door instroom van nieuw materieel (waaronder dubbeldekkers). Het niveau van vertragingen van treinen is in deze periode onverminderd hoog gebleven.

Al met al geven analyses van de achterblijvende ontwikkeling van het spoorvervoer in de afgelopen jaren aan, dat de marktmogelijkheden voor het spoorvervoer door NS nog onvoldoende konden worden aangesproken. De kwaliteit van de dienstuitvoering laat nog te wensen over, hetgeen het imago van de trein de afgelopen jaren negatief heeft beïnvloed. In beide gevallen heeft het nog niet beschikbaar zijn van voldoende infrastructuur op de belangrijkste corridors een beperkende rol gespeeld.

#### **4.4. verwachte ontwikkeling met Prorail-uitvoering**

In de *periode 1995 tot 2000* zullen diverse Prorail-projecten gereed komen en zal een aantal stations worden geopend.

Een kwaliteitssprong in de treindienst is vanaf 1996 mogelijk door een gedeeltelijke invoering van een drie-treinensysteem en meer frequente diensten op een aantal belangrijke corridors. De forse groei van het treinverkeer in de periode 1986±1994 zal door het in gebruik nemen van Prorail-projecten zodoende eerst goed geaccomodeerd kunnen worden. Tevens zal de betrouwbaarheid van de dienstregeling voor de reizigers aanmerkelijk verbeteren.

Vanzelfsprekend kunnen effecten van deze verbeteringen pas na de invoering van de genoemde verbeteringen worden nagegaan. In samenspraak met NS-Reizigers en Railned zullen de effecten van Prorail nauwgezet worden geëvalueerd en zal daarover separaat worden gerapporteerd.

Op dit moment is op basis van prognoses wel al een beeld te geven van de mogelijke effecten van Prorail. In het MIT95±99 is de te verwachten ontwikkeling van het treinvervoer tot en met 2000 weergegeven aan de hand van de in 1993 uitgevoerde SVV-evaluatie (op basis van het EU-scenario van het CPB). Dit is onderdeel van het zogeheten vraag-scenario 2 dat door Railned is gehanteerd als uitgangspunt voor omgevingsontwikkelingen voor het spoorvervoer (zie bijlage B).

Inmiddels is een aantal nadere accenten gelegd in de mobiliteitsaanpak, zoals weergegeven in de brief van 28 oktober 1994. Tevens is door het kabinet onlangs besloten tot versterking van de positie van het stads- en streekvervoer door een pakket van maatregelen, waaronder extra investeringen ten behoeve van de snelheid van het stads- en streekvervoer. Dit zal naar verwachting ook een positieve uitstraling hebben op het treinvervoer. Verder is duidelijk geworden dat NS Reizigers streeft naar een gematigder tariefbeleid dan bij de SVV-evaluatie is verondersteld.

Op basis van deze genoemde nadere accenten is de verwachting dat de omvang van het treinvervoer rond 2000 iets hoger kan zijn dan in het MIT 95±99 is aangegeven. Een omvang van circa 15 mrd rkm in 2000 lijkt naar huidige inzichten haalbaar. Het beeld is daarbij als volgt. In 1995 is ten opzichte van 1994 een daling te verwachten als gevolg van de nieuwe studentenkaart.

Railned verwacht als gevolg van autonome ontwikkelingen een daling tot circa 14 mrd rkm in 1998/2000.

Deze autonome ontwikkelingen betreffen demografische en sociaal-economische ontwikkelingen:

- ± het aantal jongeren, veelal aangewezen op het openbaar vervoer, daalt,
- ± het aantal ouderen, dat in het bezit is van een auto, stijgt,
- ± het aantal reizigers dat kan kiezen tussen auto en trein stijgt door de relatieve toename van het aantal volwassenen, grotere arbeidsparticipatie van vrouwen en stijging van de reële inkomens.

Deze demografische en sociaal-economische ontwikkelingen zouden bij vergaande verlaging van investeringen in het spoorwegnet ertoe leiden dat het aantal rkm zou dalen van circa 15 mrd in 1993 naar circa 13 mrd in het prognosejaar 2010.

Hieronder is voor een aantal corridors aangegeven hoe het vervoer zich zou ontwikkelen

- ± bij achterwege blijven van investeringen,
- ± bij uitvoering van investeringen.

**Tabel 2 ontwikkelingen op enkele corridors**

corridor	geen investeringen	investeringen
Amsterdam ± Utrecht	± 5%	+ 30%*
Utrecht ± Rotterdam	± 10%	+ 25%*
Noord Holland ± Amsterdam	± 5%	+ 15%*
Utrecht ± Arnhem	+ 55%	+ 65%*
Utrecht ± Eindhoven	± 35%	+ 5%*

\* ten opzichte van 1993

De groei in de periode 1996±2000 zal vooral geconcentreerd zijn op de corridors waar de treindienst wordt verbeterd door een gedeeltelijke invoering van het drie-treinensysteem, meer frequente diensten en verbetering van de uitvoering van de dienstregeling. De groei zal op deze corridors aanzienlijk groter zijn dan de gemiddelde groei.

Ook na realisering van Prorail zal de capaciteit op een aantal corridors echter te beperkt blijven om voldoende vervoer kwaliteit te kunnen bieden en te komen tot de bij het SVV-2 gewenste verdere groei van het treinvervoer in de periode 2000±2010.

#### 4.5. verwachte ontwikkeling met het tweede tactisch pakket

*In de periode van ca. 2000 tot 2010 dient te worden gerekend op een gestreefd naar een verdere toename van het totale spoorvervoer, in het bijzonder op de belangrijke corridors.*

De ruimtelijke ontwikkelingen rond de grote stadsgewesten die in het kader van VINEX-afspraken reeds in gang zijn gezet vormen een belangrijke factor. Verder zijn van invloed de voorziene groei van het aantal passagiers van de luchthaven Schiphol, groei in het internationaal vervoer door aansluiting op het HSL-net, de invulling van het TTP (zoals randstadrail-achtig gebruik van het spoorwegnet en medegebruik van HSL-net voor binnenlands vervoer), alsmede marketingactiviteiten van de railvervoerders op het spoorwegnet.

Railned heeft in het onderzoek ten behoeve van het TTP met dergelijke recente inzichten rekening gehouden.

Na 2000 zal bij realisering van het TTP sprake zijn van verdere groei, uitgaande van voortzetting van het mobiliteitsgeleidend beleid na 2000 door de diverse overheden.

De vervoergroei zal na 2000 deels te maken hebben met een autonome groei op een aantal deelmarkten. Voorbeelden van groeiemarkten zijn verbindingen in het internationale spoorverkeer, gebieden en corridors met aanzienlijke ruimtelijke structuurveranderingen en/of fileproblemen.

Op basis van de uitgangspunten (vraagscenario 2 uit de Scenario-studie Rail 21 van NS van mei 1994) is een groei te verwachten naar 16 mrd rkm in 2005 en naar 17 mrd rkm in 2010. Er is hierbij uitgegaan van een forse tariefstijging. Indien deze lager is (doch de autokosten blijven wel stijgen), zal de vervoergroei hoger kunnen zijn tot 16,5 mrd rkm in 2005 en 18 mrd rkm in 2010.

De groei bestaat uit circa 40% gegenereerde reizigerskilometers van bestaande reizigers en 60% gegenereerde reizigerskilometers van nieuwe reizigers.

**Tabel 3 overzicht trends in reizigerskilometers**

Overzicht trends in reizigerskilometers	1993	1994	1998/200	2005	2010
autonome ontwikkelingen	15,0	14,4	14,0	13,5	13,0
± effect studentenkaart					
± dalende trend (demografie, etc)					
+ Prorail (zonder TTP)			15,0	14,5	14,0
+ TTP + VINEX + beleid				16,0	17,0
+ gematigd tarief				16,5	18,0

Voor het grootste deel echter zal de trein «de markt moeten veroveren». De gewenste verschuiving van een deel van de huidige en toekomstige (inter)nationale mobiliteit in het personenvervoer zal moeten worden bereikt met daarop toegesneden en verbeterde producten, in combinatie met mobiliteitsgeleidende maatregelen door de overheden.

De zware benutting van het spoorwegnet nu en met Prorail vormt op een aantal hoofdcorridors een belemmering voor verdere versterking van de positie van het spoorvervoer en de mogelijkheden tot verbetering van de treindienst op de diverse schaalniveau's.

Na uitvoering van het Prorail-pakket leidt de wens tot verbetering van het treinvervoer in en rond de stadsgewesten op een aantal corridors echter tot de noodzaak het aantal treinen over langere afstanden te verminderen, danwel de snelheid daarvan negatief te beïnvloeden, indien geen structurele maatregelen worden getroffen. Andersom zou verbetering van het treinverkeer in het nationale en internationale verkeer inhouden dat de kwaliteit van het stadsgewestelijk en regionale verkeer negatief wordt beïnvloed.

Als achtergrondinformatie wordt in bijlage E een beeld geschetst van de Ausgangssituatie ten aanzien van de infrastructuur ten behoeve van het TTP.

Deze bijlage bevat een overzicht van

- ± de zogenaamde knelpuntprojecten,
- ± de Prorail-projecten,
- ± de projecten waarvoor financiering (deels) buiten het kader van het TTP wordt geregeld.

#### **4.6. toezeggingen van belang voor het tweede tactisch pakket**

Bij de invulling van het TTP is een belangrijke plaats ingeruimd voor een aantal harde toezeggingen van politieke of bestuurlijke aard. Dit betreft harde toezeggingen die betrekking hebben op spoorweg-infrastructuurprojecten die in aanmerking komen voor aanleg in de tijdshorizon van deze nota en het TTP: 1996/1998 ± circa 2005.

Met deze toezeggingen moet rekening worden gehouden, tenzij wordt aangetoond dat hetgeen met de toezegging wordt beoogd, op een andere wijze kan worden gerealiseerd.

Tot deze toezeggingen behoren toezeggingen die hard en qua tijdsplanning een hard gegeven (op een bepaalde datum) of een vrij hard gegeven (vrij of in een bepaalde periode) zijn. Deze projecten zullen in ieder geval in het TTP moeten worden opgenomen.

Onder deze categorie vallen:

- ± planologische kernbeslissing Schiphol en omgeving: Project Mainport Milieu Schiphol (PMMS) (Duivendrecht ± Breukelen, Arnhem West vrije kruising, Hemboog, HSL-Zuid ± deels afhankelijk van financiële inspanningen van derden ±, Breukelen ± Utrecht, Utrecht Zuid, Utrechtboog, Amsterdam Zuidelijke tak 4-sporig),
  - ± VINEX-uitvoeringsconvenant Utrecht (stations Vleuten Oost, ook Leidsche Rijn genoemd, en Houten Zuid)
  - ± Bereikbaarheidsplan Randstad (OLAN-haltes),
  - ± convenant Hengelo (plaats en gebruik rangeerterrein Hengelo).
- Hierbij wordt overigens aangetekend dat over de HSL-Zuid separate besluitvorming plaats heeft, zoals reeds in paragraaf 2.2. is aangegeven.

Voor het financieel beslag van het TTP is ook de besluitvorming over de volgende projecten van belang:

- ± besluitvorming middelen Fonds Economische Structuurversterking (FES) (partiële spoorverdubbeling Groningen ± Leeuwarden),
- ± besluitvorming Liempde ± Eindhoven (passage Best).

Verder zijn er projecten waarbij in de toezegging niet een tijdstip is vermeld of de toezegging inhoudt dat uitvoering na 2003 is voorzien. Deze projecten zouden uit dien hoofde niet in het TTP behoeven te worden opgenomen.

Onder deze categorie vallen:

- ± besluitvorming Willemsspoortunnel (herbouw station Hofplein),
- ± planologische kernbeslissing Schiphol en omgeving: Project Mainport Milieu Schiphol (Utrecht ± Arnhem, Arnhem Oost vrije kruising, Arnhem ± Velperbroek Aansluiting, Arnhem ± Duitsland, Amsterdam Westelijke tak 4-sporig),
- ± behandeling begroting Infrafonds 1994, MIT 94±98 (Hanzelijn).

Hierbij wordt aangetekend dat over de HSL-Oost (Utrecht ± Arnhem, Arnhem ± Duitsland) separate besluitvorming plaats heeft, zoals reeds in paragraaf 2.2. is aangegeven.

Een bijzonder project vormt de Flevolijn Oostboog. Er is sprake van een intentie tot aanleg van de Flevolijn Oostboog. Met betrekking tot dit project heeft de provincie Noord-Holland aan de gemeente Weesp een aanwijzing gegeven tot planologische medewerking aan de totstandkoming van dit project. Over deze aanwijzing is door de gemeente Weesp beroep ingesteld bij de Raad van State. Uitspraak van dit college is medio 1995 voorzien.

#### 4.7. financiële kader

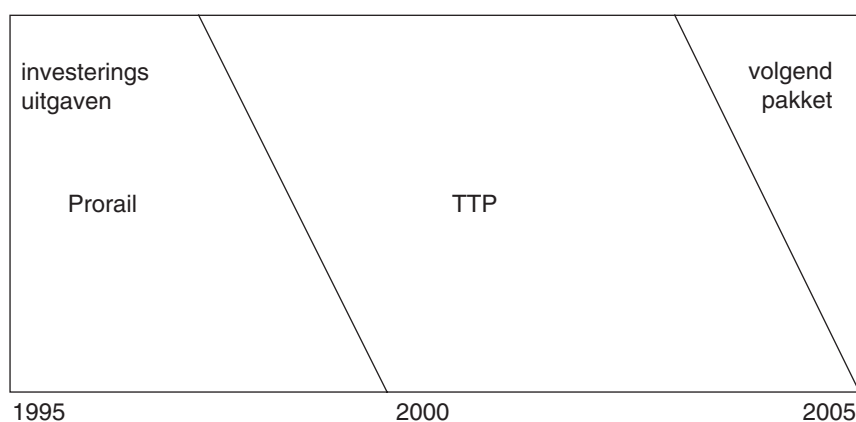
De aanleg van nieuwe railinfrastructuur voor het personenvervoer wordt op basis van Wet en Besluit Infrastructuurfonds gefinancierd uit het Infrastructuurfonds (zie figuur 1). In het begrotingsartikel IF 03.01.01 staan de voorziene middelen voor nieuw aan te leggen railinfrastructuur ten behoeve van personenvervoer. Het artikel meldt bedragen voor de aanleg van infrastructuur in het kader van Rail 21 en tevens voor aanleg van de HSL-Zuid.

**Tabel 4. budget uitvoeringsprojecten spoorwegnet personenvervoer in mln (conform begroting MIT 1996-2000)**

	1996 t/m 2000	na 2000
• beschikbaar 1996 t/m 2000	f 5 754	
• doorloop Prorail incl in 1995 nog af te geven projectbeschikkingen	f 2 490	f 442
• HSL-Zuid-voorbereidingskosten*	f 749	
	<u>f 3 239</u>	
• resteert voor HSL-Zuid en TTP t/m 2000	f 2 515	

\* excl. private financiering en EU-bijdragen

**Figuur 1 Schematisch verloop investeringsuitgaven**



## HOOFDSTUK 5. TOTSTANDKOMING VAN HET TWEDE TACTISCH PAKKET

### 5.1. werkwijze

Op een aantal punten verschilt de aanpak tot vaststelling van het TTP van de wijze waarop Prorail tot stand is gekomen.

#### 5.1.1. veranderde relatie tussen de rijksoverheid en NS

Prorail is een voorstel van NS, dat door het ministerie van Verkeer en Waterstaat is getoetst, waarbij de te rijden dienstregeling en de daarbij benodigde infrastructuur als één geheel zijn beoordeeld.

Voor het TTP is een andere werkwijze gevolgd. Als gevolg van de uitvoering van EU-regelgeving en het advies van de Commissie Wijffels is de verhouding tussen de rijksoverheid en de NS veranderd. De rijksoverheid is verantwoordelijk voor het verschaffen van de railinfrastructuur. De vervoerders bieden als commerciële ondernemingen marktgericht vervoerproducten aan danwel leveren vervoerproducten nadat overheden of anderen ter zake met hen contracten over te leveren vervoerproducten hebben gesloten.

Op verzoek van het ministerie van Verkeer en Waterstaat heeft Railned een aantal opties voor het TTP en de bijbehorende gevolgen ervan uitgezocht uitgaande van kaders en uitgangspunten, die door Verkeer en Waterstaat zijn aangegeven. Daarbij is door Railned een indicatief beeld gegeven van mogelijke treindienstregelingen. Daarbij zijn de door Verkeer en Waterstaat opgestelde randvoorwaarden als uitgangspunten gehanteerd. De in dit proces gehanteerde mogelijke dienstregelingen, zijn afgeleid van de resultaten van de vervoerprognosemodellen. Via deze theoretische dienstregelingen zouden de verwachte reizigers kunnen worden vervoerd. Het is echter aan de vervoerders en de markt om te zijner tijd een daadwerkelijke dienstregeling vast te stellen.

De uitkomsten van het onderzoek van Railned zijn als bijlage A bij deze nota gevoegd. De beschrijving van het onderzoek is als bijlage B bij de nota gevoegd.

Op basis van het onderzoek van Railned en mede rekening houdend met de beleidslijnen en kaders uit de hoofdstukken 3 tot en met 5 van deze nota is het TTP geformuleerd.

#### 5.1.2. verkenning met behulp van cocktails

##### 5.1.2.1. motivering met behulp van cocktails

Op verzoek van het ministerie van Verkeer en Waterstaat heeft Railned een aantal opties onderzocht. Dit heeft ertoe geleid dat Railned drie investeringspakketten heeft samengesteld, cocktails genoemd. Bij elke cocktail ligt het accent op een andere hoofddoelstelling. De drie accenten zijn: mainport (achterlandverbindingen), randstad (congestie) en regio (regionale ontwikkeling/knooppuntenbeleid).

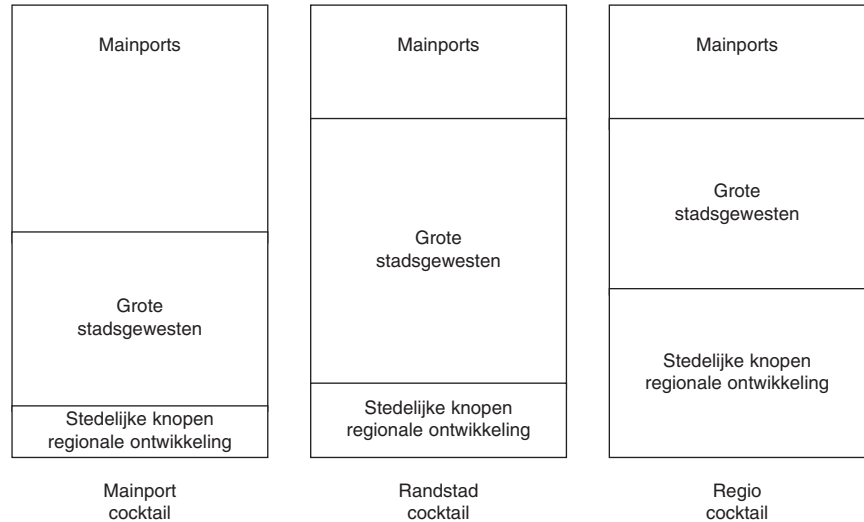
Doel was om zicht te krijgen in de wijze waarop verschillende hoofddoelstellingen van de rijksoverheid vertaald kunnen worden in een visie op de per cocktail verschillende gewenste bediening van verbindingen, in samenhang met de vervoerwaarde en de benodigde infrastructuur. Uiteindelijk kan op die wijze inzicht worden gekregen in de bijdrage van de verschillende pakketten aan de gezamenlijke hoofddoelstellingen.

##### 5.1.2.2. beschrijving van de cocktails

Basis voor elke cocktail is een produktiemodel (globale dienstregelings-

opzet) toegesneden op het soort verbindingen dat in die cocktail nodig wordt geacht om zoveel mogelijk van de doelstellingen te bereiken. Elke cocktail bestaat uit een combinatie van infrastructuurprojecten die het bijbehorend produktiemodel mogelijk moeten maken. In elk van de drie wordt aandacht besteed aan de in paragraaf 4.1. genoemde prioriteiten, alleen de verhouding verschilt (zie figuur 2).

**Figuur 2**



Daardoor is er om te beginnen dus een aantal overeenkomsten tussen de verschillende cocktails.

- \* De ontsluiting van de VINEX-locaties heeft zo'n hoge prioriteit, dat die in alle cocktails is opgenomen, alleen niet in alle cocktails op dezelfde manier (zie beschrijving randstadcocktail).

- \* Veel dezelfde corridors komen in de verschillende cocktails terug. Alleen de mate waarin infrastructuuruitbreidingen op die corridor nodig zijn, en ook de soort infrastructuur verschilt per cocktail.

- \* een relatief groot aantal lange-afstandsverbindingen komt in elke cocktail terug, omdat als randvoorwaarde kon worden uitgegaan van de aanwezigheid van de hoge-snelheidslijnen en de Betuweroute, die deze verbindingen mogelijk maken (en die worden aangelegd omdat deze verbindingen in elk geval noodzakelijk worden geacht).

De *mainportcocktail* concentreert zich op verbetering van lange-afstandsverbindingen, met name op de achterlandverbindingen van de mainports zowel voor goederen als voor reizigers.

De belangrijkste corridors in de *mainportcocktail*, behalve de hoge-snelheidsverbindingen en de Betuweroute, zijn Amsterdam/Schiphol ± Utrecht en Amersfoort ± Hengelo. Hierbij is de eerste corridor er een die in de andere cocktails ook terugkomt, maar daar worden minder aanpassingen nodig geacht. De tweede genoemde corridor is exclusief voor de *mainportcocktail*. Ook moet veel geïnvesteerd worden in Rotterdam/Den Haag ± Utrecht en Utrecht ± Eindhoven. Van investeringen op deze corridors profiteren ook verbindingen gericht op congestieoplossing en regionale verbindingen. Voor de specifieke congestieoplossing tenslotte wordt geïnvesteerd op de corridors Alkmaar/Hoorn Amsterdam/Schiphol en Rotterdam ± Den Haag via de Hofpleinlijn.

De *randstadcocktail* legt het accent op het tegengaan van congestie in en rond de vier grote stadsgewesten. In dat licht wordt ook de ontsluiting



van VINEX-locaties bezien. Dat wil zeggen dat er niet alleen aandacht is voor zware-railoplossingen, maar ook voor de mogelijkheden van randstadrailachtige oplossingen.

De belangrijkste investeringsprojecten in de randstadcocktail zijn drie randstadrailachtige varianten. Het betreft de verbinding tussen Den Haag en Rotterdam via de Hofpleinlijn, de verbinding van de Oost-West-metro met de lijn naar Hoek van Holland en de verbinding Woerden ± Houten. Deze laatste verbinding maakt deel uit van twee corridors (Den Haag/Rotterdam ± Utrecht en Utrecht ± Eindhoven). Verder zijn belangrijke investeringen nodig op de corridors Alkmaar/Hoorn ± Amsterdam/Schiphol en Amsterdam/Schiphol ± Utrecht.

De *regioccocktail* is vooral georiënteerd op het bieden van betere verbindingen van de randstad naar de stedelijke knooppunten en tussen deze knooppunten onderling ter bevordering van de regionale economie. De verbindingen die kunnen worden geboden zijn afgestemd op de infrastructuur die in elk geval al wordt aangelegd voor hogesnelheidslijnen en Betuweroute.

Daarnaast hoort in deze cocktail de Hanzelijn. Verder zijn investeringen nodig op de corridor Utrecht ± Eindhoven en is de corridor Nijmegen ± Roermond opgenomen (partieële verdubbeling en electrificatie). Eveneens zijn belangrijke investeringen opgenomen op de corridors Amsterdam / Schiphol ± Utrecht en Rotterdam / Den Haag ± Utrecht.

### 5.1.3. *nieuw instrument: PIOV*

#### Gebruik PIOV

Sinds de totstandkoming van Prorail is in opdracht van het ministerie van Verkeer en Waterstaat een onderzoeks- en toetsingsinstrument ontwikkeld, PIOV genoemd. PIOV staat voor Prioriteitsysteem Infrastructuurprojecten Openbaar Vervoer. Het systeem is bedoeld om te onderzoeken bij welke besteding van de investeringsgelden het meest wordt bijgedragen aan de doelstellingen van het rijksbeleid (SVV II). Het gaat daarbij om een relatieve vergelijking van projecten ten opzichte van elkaar.

Railned heeft het PIOV gehanteerd bij het onderzoeken en vergelijken van de gevolgen voor de maatschappij van de gekozen cocktails.

#### Beschrijving PIOV

Het PIOV is opgezet als een multicriteria-analyse (mca). Hierbij zijn de doelstellingen van SVV II op een evenwichtige manier geoperationaliseerd naar zo concreet mogelijke, bij voorkeur kwantitatieve, grootheden.

Een van de mee te wegen criteria bestaat uit een kwantitatieve maatschappelijke «profitability index» (mpi). Hierin zijn voor zover mogelijk door het project optredende maatschappelijke voor- en nadelen in gulden gewaardeerd en gerelateerd aan de investeringskosten. Tot deze maatschappelijke voor- en nadelen behoren behalve de grotere vervoerwaarde en de exploitatieve gevolgen ook de reistijdwinst van de reizigers. Eveneens is opgenomen een extra waardering voor reizigers die uit de auto en het vliegtuig zijn gekomen. Op die manier wordt de milieucomponent van de verschuiving in de modal split meegenomen. De congestiegevolgen zijn niet zo makkelijk financieel te waarderen en zijn opgenomen in de kwalitatieve aspecten van de mca. Het PIOV is ontwikkeld voor projecten voor openbaar personenvervoer. Om ook het belang van goederenvervoer mee te wegen, is dit separaat opgenomen in de multicriteria-analyse.

Alle aspecten en criteria die zijn meegewogen, staan in de notitie «Randvoorwaarden tweede tactische pakket railinfrastructuur» van 12

december 1994, van de gelijknamige werkgroep (bijlage 1 van het algemeen deel van het Rained-onderzoek).

Het resultaat van het PIOV is inzicht in welke projecten het meest bijdragen aan de maatschappelijke doelstellingen van het verkeers- en vervoerbeleid. Daarbij worden de in het onderzoek meegenomen projecten afgezet tegen het beste project.

## **5.2. onderzoek door Rained**

Een beschrijving van het onderzoek van Rained is te vinden in bijlage B van deze nota.

## **5.3. resultaten en overwegingen met betrekking tot het onderzoek van Rained**

### *5.3.1. resultaten*

Uit de rapportage van Rained blijkt, dat de verschillende cocktails elkaar in gesommeerde gewenste effecten over de verschillende doelen zoals onderzocht met behulp van het PIOV niet veel ontlopen.

Als alleen gekeken wordt naar de mpi blijkt de mainportcocktail het iets beter te doen; als naar de mca wordt gekeken, scoren de mainport- en de randstadcocktail even hoog, met slechts een miniem verschil ten opzichte van de regiococktail. Daaruit kan geconstateerd worden, dat de gesommeerde maatschappelijke baten niet erg verschillen voor de gekozen cocktails. Als binnen de cocktails wordt gekeken naar de samenstellende corridors, wordt echter duidelijk, dat het per cocktail om heel verschillende baten gaat, die zich ook op verschillende corridors manifesteren.

Bijvoorbeeld, op de corridor Utrecht ± Eindhoven wordt in de randstadcocktail uitgegaan van een Randstadspooroplossing (naar Houten). In de mainportcocktail wordt deze corridor bediend op meer traditionele treinwijze. De bijbehorende investeringen variëren: in de randstadcocktail is dat f 565 mln (prijsspeil 1994), in de mainportcocktail f 490 mln (prijsspeil 1994). Deze corridor doet het in de mainportcocktail als gevolg van de lagere investeringen beter op de mpi. In de randstadcocktail echter is uitgegaan van een bedieningsconcept dat hoog scoort op de mca-criteria. Daardoor komt de corridor in deze cocktail ondanks een hogere investering toch behoorlijk hoog op de lijst.

Ditzelfde is te constateren bij de Hofpleinlijn, alleen liggen alle scores wat lager dan bij Utrecht ± Eindhoven.

Voor de corridorstudie Amsterdam/Schiphol ± Utrecht leiden de lagere investeringen zoals in de regio- en de randstadcocktail zijn voorzien, tot een hogere mpi-score zowel als tot een beperkt lagere mca-score vergeleken met de score van deze corridor in de mainportcocktail. Hiermee kan gesteld worden dat de oplossing binnen de randstad- en de regiococktail «wat minder waar levert voor beduidend minder geld». Punt van aandacht daarbij is wel de geringere flexibiliteit van de infrastructuur in de randstad- zowel als in de regiococktail.

De corridors binnen de randstad doen het goed als het accent wordt gelegd op congestiebestrijding, maar scoren ook nog redelijk bij een mainportaccent in de wegingsfacoren.

De corridors tussen perifere steden en de randstad doen het goed als het accent wordt gelegd op de regionale ontwikkeling, en nog redelijk als gekozen wordt voor een mainportaccent in de weging.

De mainport-doelen (verbetering van de lange afstand- en achterlandverbindingen) worden in beide andere cocktails dus ook ± zij het niet in de

mate als in de «eigen» cocktail ± gediend. Dergelijke «win-win-situaties» zijn er niet tussen randstad- en regiococktail.

Per cocktail is uitgegaan van een op het accent in de doelstellingen toegesneden, afgewogen en intern afgestemd produktiemodel. Daarmee is echter niet gezegd, dat er geen andere produktiemodellen met daarbij behorende infrastructuur mogelijk zouden zijn.

In de regiococktail is de Hanzelijn opgenomen. Hoewel deze redelijk hoog scoort binnen deze cocktail, past hierbij een kanttekening. De vervoerwaarde van de Hanzelijn in de regiococktail betreft maar voor een gering deel nieuw vervoer. Het overige vervoer komt van de Veluwelijn (Amersfoort ± Zwolle). Het reistijdverschil ten opzichte van de Veluwelijn, waardoor deze omslag plaats vindt, komt vooral doordat geen verbeteringen worden aangebracht aan de Veluwelijn. Op basis van het Railned-onderzoek is dan ook nog geen absolute uitspraak te doen of de te behalen maatschappelijke voordelen per investeringgulden voor de gehele cocktail niet hoger zouden uitvallen als de Veluwelijn verbeterd zou worden en de Hanzelijn niet zou worden aangelegd. Voor de beschrijving van het belang van dit project wordt verwezen naar hoofdstuk 6. en bijlage C, de passage over de Hanzelijn.

Ten aanzien van de contractsector is gesteld, dat deze in de mainportcocktail naar alle waarschijnlijkheid het laagst uitvalt. In de regiococktail zal de contractsector uitkomen op een bedrag in de orde van grootte van f 50 mln per jaar hoger dan in de mainportcocktail. Bij de randstadcocktail kan ± afhankelijk van de veronderstellingen rondom randstadrail-oplossingen ± de contractsector globaal geraamd worden op f 50 á f 80 mln meer per jaar dan de mainportcocktail.

### *5.3.2. interpretatie van de resultaten*

Voor de resultaten vermeld onder 5.3.1. zijn de volgende mogelijke verklaringen.

1. De cocktails zijn niet erg extreem. Met name het kader en de randvoorwaarden die Railned bij het onderzoek in acht diende te nemen leiden hiertoe. In alle cocktails is het produktiemodel zodanig opgezet dat bijgedragen wordt aan alle doelstellingen, alleen de verhouding verschilt.
2. Teneinde in elke cocktail een indruk te kunnen krijgen van de waarde van de hoge-snelheidslijnen, zijn beide lijnen voor het volle investeringsbedrag meegenomen in de PIOV-berekeningen, hoewel slechts een deel uit het infrafonds hoeft te worden gefinancierd. Weliswaar wordt ook fictief het bedrag voor het TTP aangepast, maar relatief wordt in elke cocktail meer geld ingezet voor mainport-doelen. De verschillen worden dus kleiner.
3. De gehanteerde gewichtenset is gebaseerd op een even zwaar gewicht voor de oplossing van de congestie, de achterlandverbindingen en de regionale ontwikkeling.
4. Het Randstadrailconcept, dat veel bijdraagt aan de bestrijding van de congestie en goed aansluit bij toekomstige ruimtelijke ontwikkelingen, geeft potentieel wel veel vervoer, maar neemt, zoals in de betrokken cocktail is aangegeven, een groot deel van het beschikbare budget in beslag. Het effect per geïnvesteerde gulden (de mpi) is daardoor voor dergelijke projecten per saldo en grosso modo niet erg verschillend van dat effect bij andere projecten.
5. Hoewel in de randstadcocktail relatief meer korte-afstandsvervoer plaats vindt, heeft dit in tegenstelling tot de verwachtingen geen overwegende gevolgen voor de contractsector. De verklaring is deels te vinden in het argument onder punt 1. Het verschil in de contractsector bij de verschillende cocktails komt vooral door de verschillende verhou-

dingen tussen korte- en lange-afstandvervoer. In de randstadcocktail kan de extra bijdrage in de exploitatie wellicht worden beperkt door goedkopere vormen van exploitatie op het daar zeer veel voorkomende korte-afstandsvervoer (corridors Woerden ± Houten, Den Haag ± Pijnacker ± Rotterdam en Hoek van Holland ± Rotterdam).

### *5.3.3. mate van invloed op de resultaten bij wijziging in de veronderstellingen*

invloed als gevolg van veranderingen in de gewichten

Railned heeft de cocktails getest met verschillende gewichtensets. In deze sets werden achtereenvolgens de gewichten voor de mpi verzwaard, voor het mainport-, congestie- en regiocriterium. Geconcludeerd kon worden dat de randstadcocktail het meest stabiel bleef en steeds hoog bleef scoren.

invloed als gevolg van veranderingen in externe factoren

Ook is een kwalitatieve verkenning gedaan naar de gevolgen op de cocktails van nieuwe ontwikkelingen in de buitenwereld. Wijzigingen in vooral flankerend beleid en tariefontwikkelingen hebben gevolgen op de vervoerprognoses, waarbij voor de ontwikkeling van de cocktails is uitgegaan.

Voor het flankerend beleid is uitgegaan van volledige effectuering van de maatregelen van het SVV-beleid ter beperking van de groei van het autoverkeer. Dit is onderdeel van het gekozen scenario 2. Het niet of in mindere mate effectueren van het flankerend beleid leidt tot een slechtere concurrentiepositie voor het openbaar vervoer.

Het vervoer in grote steden is vooral gevoelig voor lokale maatregelen (parkeerbeleid en dergelijke). Het vervoer over middellange en lange afstand is vooral gevoelig voor generieke maatregelen (accijnsverhoging e.d.). Afhankelijk van welke flankerende maatregelen wel of niet of deels worden geïmplementeerd is er verschillend effect op de verschillende cocktails te verwachten.

Als tendens ten opzichte van de veronderstellingen in scenario 2 is te bespeuren, dat het flankerend beleid in de periode van het TTP niet in die mate tot stand zal komen als waarvan is uitgegaan bij de vervoer-ramingen voor het TTP. Dit geldt zowel voor de lokale als voor de generieke maatregelen. Dit heeft een negatieve invloed op het geraamde vervoer.

Daar staat tegenover dat een geringere verhoging van de autokosten ook een lager tarief voor het openbaar vervoer tot gevolg heeft. De uiteindelijke consequenties voor de vervoerraming moeten verder worden onderzocht. Voor de onderlinge vergelijking van de cocktails heeft dit naar schatting geen consequenties.

### *5.3.4. kanttekeningen van belang voor de keuze van het tweede tactisch pakket*

Het onderzoek van Railned heeft veel inzicht gegeven in samenhangen en mogelijkheden binnen en tussen verschillende richtingen, die met het TTP kunnen worden ingeslagen. De resultaten van het onderzoek geven aan, dat er in alle richtingen kansen en mogelijkheden liggen. Geen van de cocktails en de richtingen die zij mogelijk maken springt er echter ± binnen de beperkingen van het onderzoek, zijnde randvoorwaarden, gewichten, e.d. ± uit als bijzonder kansrijk of juist niet.

Indien de resultaten worden geplaatst in een breder perspectief en ook gekeken wordt naar recente ontwikkelingen waarmee in het onderzoek

nog geen rekening kon worden gehouden, kan een aantal kanttekeningen worden geplaatst.

Ten eerste wordt er steeds grotere nadruk gelegd op de noodzaak de congestie te verminderen. Het gewicht voor congestiebestrijding zoals gehanteerd in het onderzoek van Railned lijkt daarmee aan de lage kant.

Ten tweede zullen naar verwachting in de toekomst grotere congestieproblemen optreden. Verwezen wordt naar de paragrafen 2.3. en 3.1. Daardoor zullen de maatschappelijke opbrengsten van in randstadrail-oplossingen geïnvesteerde guldens toenemen.

Ten derde duiden ruimtelijke onderzoeken voor de langere termijn (noodzaak, plaats en vorm van nieuwe lokaties) op een positief effect voor het totale verkeer- en vervoerbeleid als varianten worden gekozen waarin Randstadspoor-varianten een rol spelen. In dit verband wordt verwezen naar het INRO/TNO-onderzoek «Bereikbare nabijheid». In de randstadcocktail is nog maar in zeer beperkte mate rekening gehouden met dergelijke oplossingen. Dit komt, omdat er nog niet veel projecten voldoende zijn uitgewerkt of omdat zij pas spelen na de periode waarop het TTP betrekking heeft.

Een vierde aspect is, dat congestie weliswaar niet alleen, maar wel vooral, optreedt in de randstad. De mate waarin congestie voorkomt leidt in de randstad tot relatief grote problemen. De tweede 10 minuten vertraging worden als problematischer ervaren dan de eerste 10 minuten vertraging.

Tenslotte is een belangrijke overweging, dat infrastructuur voor openbaar vervoer in congestiegebieden deel uitmaakt van een geheel aan maatregelen om congestie te bestrijden, een geheel waarvan de delen afhankelijk zijn van elkaar. Andere maatregelen moeten het openbaarvervoergebruik ondersteunen. Zonder goed openbaar vervoer is er geen alternatief voor degenen die als gevolg van flankerend beleid tot minder autogebruik zouden willen overgaan.

## **HOOFDSTUK 6. VOORKEURCOCKTAIL**

### **Keuze**

Op basis van het onderzoek van Railned ten behoeve van het TTP, regionale vervoerstudies, de evaluatie van het SVV alsmede een aantal ontwikkelingen en overwegingen (zie paragraaf 5.3.4), is gekozen voor een TTP dat uitgaat van de randstadcocktail met Hanzelijn.

### **Onderbouwing**

Uit hoofdstuk 5 blijkt, dat de drie basiscocktails in de planperiode (tot 2010) in vergelijkbare mate bijdragen aan de gezamenlijke doelstellingen op het vlak van bereikbaarheid en leefbaarheid, dat wil zeggen aan het totale maatschappelijke effect. In paragraaf 5.3.2 is aangegeven wat daarvan de oorzaken zijn. De bijdrage per cocktail aan de afzonderlijke doelstellingen (verbetering van de lange-afstands- en achterlandverbindingen, bestrijding van de congestie, verbetering van de verbindingen tussen de randstad en de stedelijke knooppunten en tussen de stedelijke knooppunten onderling ter bevordering van de regionale economie) en de omvang van de contractsector verschillen wel.

Op grond van de analyses van Railned ten behoeve van het TTP, regionale vervoerstudies en de evaluatie van het SVV (zie ook paragraaf 5.3.4) is duidelijk geworden dat de randstadcocktail in een aantal opzichten de meeste kansen biedt om ± zeker op de langere termijn ± een hoog maatschappelijk rendement te genereren. Meest wezenlijk daarbij

worden voor het voorgestelde TTP geacht de aansluiting aan nieuwe, nog te ontwikkelen, stadsgewestelijke railplannen, de samenhang daarvan met de stadsgewestelijke congestiebestrijding, en de ruimtelijke ontwikkelingen in de randstad ook voor de periode na 2005.

Bij de geselecteerde projecten in de randstadcocktail is uitgegaan van reeds gemaakte afspraken in het kader van VINEX-convenanten. Hierdoor wordt de opening mogelijk gemaakt van een aantal stations ter ontsluiting van de betreffende grote nieuwbouwlocaties. Over de mogelijk te openen stations en de wijze van bediening zal per geval nadere besluitvorming plaatsvinden, mede afhankelijk van de benodigde omvang van de contractsector voor lijnen die deze stations aan zullen gaan doen. Hierbij speelt in een aantal gevallen tegelijkertijd de vraag op welke wijze de nieuwe stations worden bediend op het stadsgewestelijke en regionale schaalniveau. Door te kiezen voor de randstadcocktail wordt in de randstad een ontwikkeling mogelijk gemaakt die nog voldoende keuzemogelijkheden biedt. Het gaat daarbij om een nadere afweging tussen zware-rail- en light-railconcepten of een combinatie van beide (systeemintegratie), inclusief de infrastructurele aspecten ervan. Dit geldt ook voor projecten die momenteel nog onvoldoende ontwikkeld zijn om in het TTP mee te nemen, maar die naar verwachting kansrijk zullen zijn. Het betreft projecten die passen in de ontwikkelingen in de ruimtelijke planvorming voor de periode na 2005. Bij uit het oogpunt van verkeer- en vervoerbeleid wenselijke lokaties passen vooral randstadspoorachtige openbaarvervoervoorzieningen (het in paragraaf 5.3.4. genoemde INRO-TNO-onderzoek), blijkt uit eerste verkenningen van deze materie. De randstadcocktail geeft daarmee de beste kansen op een afgestemd railnet in de randstadvleugels zowel in de planperiode van het SVV als daarna. Deze cocktail schept de meeste mogelijkheden om het openbaar vervoer op langere termijn structureel een betere positie op de mobiliteitsmarkt te geven tegen redelijke investeringskosten terwijl het verschil in de omvang van de contractsector ten opzichte van de alternatieven acceptabel is.

De niet-traditionele-railplannen in de Zuidvleugel van de randstad en rond Utrecht zijn wel voldoende uitgewerkt en aantrekkelijk om in het TTP te worden opgenomen. Zij zijn essentieel bestanddeel van de gekozen randstadcocktail.

Er zijn ook belangrijke vervoerstromen van de randstad richting stedelijke knooppunten en achterland en tussen de stedelijke knooppunten onderling.

Daarvoor is een goed lange-afstandnet van belang. Ten eerste omdat hier bedrijfseconomische rentabiliteit samenvalt met verminderen van de groei van het autoverkeer op de langere afstanden, hetgeen bijdraagt aan de milieudoelstellingen. Ten tweede omdat een auto die van buiten een congestiegebied het congestiegebied inrijdt even veel bijdraagt aan de congestie als een auto die in het congestiegebied de reis begint. Ten derde omdat goede nationale verbindingen van belang zijn voor de nationale cohesie.

Hierbij kan de Hanzelijn een prominente plaats innemen als verbinding naar en uit de randstad richting Noord- en Oost-Nederland. Deze verbinding kan naar verwachting een impuls geven aan de regionale ontwikkeling van Flevoland, Overijssel en de noordelijke provincies en een eind maken aan de eenzijdige oriëntatie van Almere en Lelystad op de randstad. Dergelijke effecten komen vaak niet op korte termijn tot stand. Om dit verwachte profijt zoveel mogelijk naar voren te halen is de Hanzelijn nu betrokken bij de vaststelling van het TTP. Aanleg van de Hanzelijn betekent wel, dat verbetering van de Veluwelijn geen prioriteit meer heeft. Het vervoer over die verbinding zal immers minder toenemen als gevolg van vervoerverschuiving naar de Hanzelijn.

Uitgaande van de doelstellingen en beleidsprioriteiten vermeld in de voorafgaande hoofdstukken en de hierboven genoemde overwegingen en rekening houdend met de uitkomsten van de toetsing en vergelijking van de verschillende beleidscocktails, **vormt de randstadcocktail met daarin opgenomen de Hanzelijn het uitgangspunt voor de totstandkoming van het TTP.**

Het TTP komt echter niet volledig overeen met de randstadcocktail. Vastgelegde beleidsprioriteiten, zoals omschreven in paragraaf 4.6. worden volledig opgenomen.

Naast de hiervoor genoemde projecten uit de beleidsprioriteiten en de randstadcocktail is er in het TTP ruimte gereserveerd voor het uitvoeren van een eerste fase van het begin volgend jaar te presenteren Veiligheidsbeleidsplan landelijke railinfrastructuur. In het MIT 1996±2000 zal een aantal zeer urgente veiligheidsknelpunten reeds vooruitlopend op dit beleidsplan worden aangepakt. Ook is er een zekere ruimte gereserveerd voor kleine kortlopende, effectieve projecten, die zich gezien hun beperkte omvang niet lenen voor een corridorsgewijze landelijke meerjarenafweging.

Beleid is keuzes maken. Dit geldt ook voor het TTP. Het beschikbare budget is niet onbeperkt. De afwikkeling van het Prorail-pakket slokt nog tot 2000 een groot deel van het beschikbare budget op (zie paragraaf 4.7.). Dit betekent dat niet alle in de randstadcocktail of elders voorgestelde of bepleite infraprojecten in of buiten de randstad voor realisering in aanmerking kunnen komen.

## **HOOFDSTUK 7. VAN VOORKEURCOCKTAIL NAAR TWEDE TACTISCH PAKKET**

### **7.1. uitgangspunten voor de vulling van het tweede tactisch pakket**

Het eerste belangrijke uitgangspunt voor de daadwerkelijke vulling van het TTP vormt de voorkeurcocktail. Hoofdstuk 6 geeft als voorkeurcocktail: de randstadcocktail met daarin opgenomen de Hanzelijn.

Een tweede bepalende factor vormen de beleidsprioriteiten. Dit betreft in het bijzonder de politiek / bestuurlijke toezeggingen, die zijn vastgelegd in onder andere de pkb Schiphol en de VINEX-afspraken.

Een derde eveneens belangrijke factor vormt het financiële kader voor het TTP, zoals dat is vermeld in paragraaf 4.7.

In de brief van 28 oktober 1994 is aangegeven dat eerst een benuttingsonderzoek dient plaats te vinden voordat tactische goedkeuring kan worden gegeven aan projecten.

Zoals in paragraaf 4.2. is aangegeven is het van belang te zoeken naar optimale benutting van de verschillende spoorwegtrajecten, waarbij de oplossing per traject of corridor kan verschillen.

Bij de opstelling van de beleidscocktails is door Railned zo goed als op dit moment mogelijk is, rekening gehouden met de mogelijkheden tot betere benutting van de Prorail-infrastructuur en uitbreidingen van de infrastructuurcapaciteit door het TTP (dat wil zeggen dat ze zo sober mogelijk is gedimensioneerd). Omdat de werkwijze van Railned het karakter heeft van een landelijke benuttingsstudie, is het op basis daarvan verantwoord thans een aantal projecten in het TTP op te nemen die in alle beleidscocktails terug keren en waarvan is geconstateerd dat de infra-

structuur, bij diverse mogelijke treindienstconcepten, altijd noodzakelijk is voor een goed kwaliteitsniveau van de treindienst.

Bijzondere aandacht is echter nodig voor die infrastructuurprojecten die nodig zijn voor het kunnen laten rijden van een zeer beperkt aantal extra treinen, danwel toevoeging van een station. In deze gevallen lijkt een relatief geringe toevoeging aan de kwaliteit gepaard te gaan met een forse verhoging van de investeringen. Voor deze gevallen is echter nog geen benuttingsstudie gedaan. Voor desbetreffende corridors en bijbehorende projecten zal een benuttingsonderzoek nader moeten uitwijzen in hoeverre bespaard kan worden op de investeringsomvang met bijna gelijkblijvend kwaliteitsniveau van de treindienst. Bij de benuttingsstudies moeten alternatieve exploitatiemogelijkheden een rol spelen. Met betrekking tot deze projecten kan pas een bestuurlijke verplichting worden aangegaan als uit de benuttingsstudie blijkt, dat zij in die omvang nodig zijn, en zullen vooralsnog worden opgenomen in de verkennende fase. Dit is een belangrijk, nog niet eerder genoemd aspect dat een rol speelt bij de beoordeling van de verschillende projecten ten behoeve van opnemings in het TTP.

## 7.2. inhoud van het tweede tactisch pakket

Uitgaande van de bovengenoemde uitgangspunten maken de volgende projecten deel uit van het TTP (prijsspeil 1995, in mln):

### ± realisatiefasetabel van het MIT bestuurlijke inspanningsverplichting

- Flevolijn Oostboog f 92

### ± planstudiefasetabel van het MIT bestuurlijke inspanningsverplichting

- Amsterdam Zuid/WTC 4-sp\* f 66
- Utrechtboog f 306
- Amsterdam Bijlmer ± Breukelen 4-sp f 756
- Breukelen ± Maarssen 4-sp f 92
- Maarssen ± Utrecht CS 4-sp f 422
- Utrecht CS ± Utrecht Lunetten Aansluiting 6-sp.,  
Utrecht Lunet. Aansl. ± Geldermalsen part. 4-sp\* f 626
- Vleuten ± Utrecht CS 4-sp\* f 326
- Arnhem West vrije kruising f 117
- Hemboog (voorwaardelijk) f 306
- Hanzelijn f 1224
- kleine kortlopende projecten\*\* f 170
- veiligheidsknelpunten, overwegen f 333
- stations f 100
- f 4844

\* incl. keervoorzieningen, die nog op hun merites dienen te worden gezien

\*\* incl. keervoorzieningen, die geen onderdeel uitmaken van grote projecten

### ± verkenningsfasetabel van het MIT nog geen bestuurlijke inspanningsverplichting

- Arnhem Velperbroek Aansluiting vrije kruising
- Arnhem 4e perron
- Capaciteitsuitbreiding Zaanlijn
- Almere CS ± Almere Buiten Oost 4-sp
- Rotterdam Alexander ± Nieuwerkerk a/d IJssel 4-sp
- Woerden ± Harmelen 4-sp fase 2
- Breda ± Tilburg 160 km
- Zoetermeer Oostlus\*\*\*



- Zoetermeer ± Pijnacker
- Hofpleinlijn en aansluiting op Den Haag CS en Rotterdam CS in kader van randstadrail\*\*\*\\*\*\*\*
- Schiedam ± Rotterdam richtingbedrijf en koppeling aan Oost-West-metro
- Gronau ± Enschede (voorwaardelijk)
- Groningen ± Sauwerd 2-sp (voorwaardelijk)

\*\*\* projecten deels opgenomen in convenant i.h.k.v. de VINEX

\*\*\*\* de financiële aspecten van aansluiting van de Hofpleinlijn op het plaatselijk railvervoer in Den Haag dienen nog te worden gezien

### 7.3. toelichting op de inhoud van het tweede tactisch pakket

Het TTP heeft betrekking op de periode tot circa 2005.

Ter toelichting op de bovenstaande projectenoverzichten wordt het volgende opgemerkt.

Vanaf het MIT 1996±2000 wordt in het MIT de volgende opzet gevolgd. Het MIT zal voor de infrastructuurprojecten een driedeling bevatten:

- ± projecten die zijn opgenomen in de realisatiefasetabel,
- ± projecten die zijn opgenomen in de planstudiefasetabel,
- ± projecten die zijn opgenomen in de verkenningsfasetabel.

De projecten die worden opgenomen in de realisatiefasetabel zijn die projecten, waarvoor afgifte van een aanlegbeschikking in 1995 of 1996 wordt voorzien.

De projecten die worden opgenomen in de planstudiefasetabel zijn die projecten die in een dusdanig stadium verkeren dat ± onder voorbehoud van de uitwerking ± een bestuurlijk commitment aangegaan kan worden met een zekerheid dat het kabinet de daarvoor benodigde financiële middelen te zijner tijd zal reserveren.

In de verkenningsfase komen projecten die wel op basis van de huidige inzichten met de eerder genoemde projecten een samenhangend geheel vertonen, maar nog niet zover zijn ontwikkeld dat reeds een bestuurlijke inspanningsverplichting aangegaan kan worden,

- ± bij voorbeeld omdat nog een keuze moet worden gemaakt tussen een zwaar treinsysteem of light railsysteem,
- ± omdat een nader onderzoek naar een optimale benutting op de betrokken corridor nog moet plaatshebben, mede in het licht van de beschikbare middelen.

Met nadruk wordt gesteld dat de projecten in de verkenningsfasetabel komen, omdat zij nog niet ver genoeg zijn ontwikkeld om bestuurlijk reeds toegezegd te worden. Hieruit mag niet de conclusie worden getrokken dat zij bij doorstroming naar de planstudiefase automatisch «achter aan de rij» aansluiten en dus eerst rond 2005 aan de orde komen.

Met name de randstadrailachtige projecten lijken potentieel zo aantrekkelijk dat ervan uitgegaan moet worden dat op het moment dat zij doorstromen naar de planstudiefase zij kunnen leiden tot een herziene tijdsfasering van de projecten die reeds in deze fase verkeren.

Met betrekking tot het project *Hemboog* wordt een voorwaardelijke bestuurlijke inspanningsverplichting aangegaan. Het project komt voor in de randstadcocktail zonder Hanzelijn, maar is door Railned gelet op het financiële kader niet in de randstadcocktail met Hanzelijn opgenomen.

Er zijn ontwikkelingen in de noordvleugel van de randstad gaande. Een aantal van deze ontwikkelingen heeft effect op de (mogelijke) dienstregeling(en) in verband met het project Hemboog. In verband hiermee is met betrekking tot het project Hemboog een nadere planstudie gewenst en wordt met betrekking tot het project een voorwaardelijke bestuurlijke inspanningsverplichting aangegaan en heeft opname plaats in de planstudiefasetabel. Indien uit een nadere planstudie volgt, dat uitstellen

of afzien van dit project geen afbreuk doet aan de doelstellingen uit de pkb Schiphol zal uiteraard niet worden overgegaan tot aanleg van dit project.

De projecten van de randstadcocktail vormen het uitgangspunt voor de vulling van het TTP. Een aantal van deze projecten komt wel in aanmerking voor opname in het TTP maar is nog niet zover ontwikkeld dat reeds een bestuurlijke verplichting kan worden aangegaan.

De redenen hiervoor verschillen.

Voor de projecten *Zoetermeer Oostlus*, *Zoetermeer ± Pijnacker*, *aansluiting Hofpleinlijn op Rotterdam CS in het kader van randstadrail en Schiedam ± Rotterdam richtingbedrijf en koppeling aan Oost-West-metro* is met name een nadere afweging tussen toepassing van zware rail danwel van een light-railsysteem met alle daaraan verbonden aspecten nodig.

In de randstadcocktail beperkt het project aansluiting Hofpleinlijn op Rotterdam CS in het kader van randstadrail wat de Haagse kant betreft zich tot aanpassingen ten behoeve van het keerproces in Den Haag CS. Het is gewenst te bezien in hoeverre aansluiting van de Hofpleinlijn te Den Haag CS op het railvervoer ter plaatse mogelijk is en welke financiële consequenties daaraan verbonden zijn.

Voor de projecten *Arnhem Velperbroek Aansluiting vrije kruising*, *capaciteitsuitbreiding Zaanlijn*, *Rotterdam Alexander ± Nieuwerkerk a/d IJssel 4-sporig*, *Woerden ± Harmelen 4-sporig fase 2* zal een nader onderzoek naar optimale benutting plaatshebben en worden bezien in hoeverre sprake is van een infrastructuurbehoefte die niet te zeer gerelateerd is aan een bepaalde dienstregelingsopzet, maar zich ook sterk doet gevoelen voor andere zeker denkbare dienstregelingen (toekomstvastheid).

Ten aanzien van het project *Breda ± Tilburg 160 km* moet nader worden bezien of de wens om op dit traject 160 km te rijden behalve verkeerstechnische maatregelen ook andere aanvullende maatregelen met betrekking tot de veiligheid op overwegen vereist en welke financiële gevolgen daaraan verbonden zijn.

Met betrekking tot het project *Groningen ± Sauwerd 2-sporig* wordt een voorwaardelijke bestuurlijke inspanningsverplichting aangegaan. Het project komt voor in alle cocktails. Recent is een rapport optimalisatie van het gebruik van spoorlijnen in Groningen uitgebracht. Het is een gezamenlijk rapport van de provincie Groningen en NS. In de studie wordt voorgesteld door aanpassing van het buslijnnet en door aanpassing van de spoorweginfrastructuur (spoorverdubbeling van Groningen ± Sauwerd en verbetering van Groningen ± Leer) te komen tot maximalisatie van het treingebruik.

Volgens de studie zal door de optimalisatie die door de provincie Groningen wordt voorgesteld het aantal treinreizigers op de lijnen Groningen ± Delfzijl, Groningen ± Roodeschool en Groningen ± Leer in totaal gemiddeld met 36% kunnen stijgen. Verder zullen ± aldus de studie ± de exploitatiekosten van voor NS Reizigers van voor stad/streek elk circa f 4 mln per jaar afnemen.

De provincie is overigens van oordeel dat bij realisering van de optimalisatie een en ander per saldo niet mag leiden tot een verlaging van de rijksbijdrage aan de provincie bij decentralisatie.

Railned is verzocht te onderzoeken of dit project bij de door de provincie voorgestelde optimalisatie van het gebruik van de spoorlijnen relatief ten opzichte van de overige TTP-projecten redelijk scoort.

Uit een eerste onderzoek van Railned blijkt dat het project qua kosten/baten bij de landelijke afweging van alle TTP-projecten in de middenmoot van de TTP-projecten terecht komt en qua bijdrage aan de landelijke overheidsdoelstellingen (congestievermindering, mainportontwikkeling) zich niet kwalificeert.

Indien echter het accent wordt gelegd op een regionale afweging van dit project ten opzichte van andere varianten in de regio, waarbij het accent op bus- of tramontsluiting ligt, is hier wellicht een kansrijke optie voor het regionale verkeers- en vervoersysteem aanwezig. Gebruik maken van de trein als bestaande en te versterken hoogwaardige vervoer-modaliteit, die als centrale drager van het regionale vervoer dient, zou in deze afweging de meest kosteneffectieve benadering kunnen zijn.

Om die reden is besloten tot verdere verkenning van de mogelijkheden van het project en wordt voorgesteld het project op te nemen in de verkenningstabel van het MIT onder de veronderstelling dat de door de provincie Groningen voorgestelde optimalisatie van het gebruik van de spoorlijnen zal worden gerealiseerd.

Aan Railned is verzocht in het kader van de voorbereiding van het TTP een aantal opties te onderzoeken en de daarbij behorende investeringspakketten aan te geven. Tevens is verzocht bij elk investeringspakket een indicatie te geven van een aan dit pakket aansluitend reservepakket. Railned heeft aan dit verzoek voldaan en bij elke cocktail, ook de randstadcocktail, een aantal reserveprojecten aangegeven.

Nu is meer zicht gekomen op de beschikbare middelen en het geheel aan kosten van de projecten in de realisatietabel, de planstudiefasetabel en de verkenningstabel van het MIT. Met het oog hierop zijn de reserveprojecten niet opgenomen in het TTP. Een uitzondering is gemaakt voor het reserveproject *Arnhem 4e perron*. Dit project is opgenomen in de verkenningstabel omdat een onderzoek naar dit project al loopt en nauw verband houdt met de andere projecten in Arnhem die van belang zijn voor de HSL-Oost, het overige personenvervoer en het goederenvervoer (Betuweroute).

De randstadcocktail bevat enige projecten die niet zijn opgenomen in het TTP. Dit betreft de projecten *Schiedam West ± Schiedam Spaland 4-sporig* en *Deventer ± Olst 2-sporig*.

Gelet op de omstandigheid dat de problemen waarvoor het project Schiedam West ± Schiedam Spaland een oplossing biedt relatief ten opzichte van andere projecten minder nijpend zijn en gezien de beschikbare middelen is dit project niet in het TTP opgenomen.

Het project Deventer ± Olst 2-sporig is zowel van belang voor het personenvervoer als voor het goederenvervoer.

Er wordt momenteel gewerkt aan een herziening van het Toekomstplan voor het goederenbedrijf, waarin de meest actuele inzichten met betrekking tot de goederenvervoeromvang en de benodigde infrastructuur worden opgenomen.

In dat kader kan ook de noord-oostelijke verbinding van de Betuweroute en de eventueel benodigde infrastructuur in Noord-Oost-Nederland aan de orde komen.

Omdat de reizigersproblematiek waarvoor het project een oplossing biedt relatief ten opzichte van andere projecten minder ingrijpend is en de studie naar de goederenvervoerinfrastructuur nog gaande is, is dit project niet in het TTP opgenomen.

In het TTP zijn ook enkele projecten opgenomen die geen onderdeel uitmaken van de randstadcocktail. Dit betreft de projecten *Groningen ± Leer en Enschede ± Gronau*.

Met betrekking tot het project Groningen ± Leer wordt een bestuurlijke verplichting aangegaan gelet op het belang van het project, de

substantiële bijdrage uit de regio en het beperkte financiële beslag voor de rijksoverheid. Voor dit project is een subsidie-aanvraag bij de EU ingediend. Het project maakt onderdeel uit van de categorie kleine projecten (zie hieronder).

Het project Enschede ± Gronau is opgenomen in het TTP omdat over dit project reeds besprekingen met alle betrokkenen zijn gevoerd en de mogelijkheden voor een bijdrage van de EU zijn verkend. Gezien de vele onzekerheden met betrekking tot dit project kan echter pas sprake zijn van een bestuurlijke inspanningsverplichting c.q. opname in de planstudiefasetabel van het MIT als aan de navolgende voorwaarden is voldaan:

± de kosten van reactivering bedragen ten hoogste f 12 mln voor het rijk,

± NS Reizigers of derden moeten bereid zijn ten minste tien jaar deze lijn te exploiteren door middel van een uurdienst van circa 7.00 uur tot circa 21.00 op werkdagen, zaterdag, zon- en feestdagen,

± NS Reizigers of derden moeten bereid zijn de bovengenoemde dienstregeling uit te voeren zonder bijdragen van het rijk.

Zoals reeds in hoofdstuk 6 is vermeld, is ruimte gereserveerd voor de aanpak van *veiligheidsknelpunten*. Jaarlijks wordt f 50 mln voor dergelijke projecten gereserveerd. De basis voor deze projecten vormt het begin volgend jaar te presenteren Veiligheidsbeleidsplan landelijke railinfrastructuur.

Ook het reeds lopende AKI-ombouwprogramma zal in de looptijd van het TTP worden afgerond.

Verder is ruimte gereserveerd voor *kleine kortlopende effectieve projecten*. Dit betreft een post van f 25 mln per jaar. Deze projecten worden niet individueel in het TTP of het MIT vermeld. Het betreft projecten die zich gelet op de beperkte omvang niet lenen voor een corridorsgewijze landelijke meerjarenafweging.

Onder deze categorie kunnen projecten vallen zoals Baarn knelpunt, Lunetten oversteek, Zwolle ± Twente 140 km, Groningen ± Leer, Weesp Oostzijde wissels en diverse keervoorzieningen (tailtracks).

Elk project zal wel op zijn merites worden gezien.

Het MIT kent ook bij de infrastructuurprojecten voor stads- en streekvervoer een dergelijk budget voor kleine projecten.

Tenslotte zijn financiële middelen gereserveerd voor het openen van nieuwe *stations*.

Hieronder is voor de looptijd van het TTP een indicatieve en niet limitatieve lijst van mogelijke nieuwe stations opgenomen die in ruimtelijke ontwikkelingsplannen als uitgangspunt zijn opgenomen om een goede openbaar vervoer-ontsluiting van woon/werklocaties te verzekeren en als zodanig in convenanten vastgesteld zijn c.q. waarvan de opening wordt geïndiceerd op basis van de ontwikkelingen, al dan niet vastgelegd in bestuursconvenanten.

Leidsche Rijn  
Houten Zuid  
Haarlem Spaarnwoude (vh Haarlem Oost)  
Tegelen (verplaatsing)  
Enschede Drienerlo  
Apeldoorn Osseveld  
Arnhem Zuid  
Nijmegen Waalsprong  
Dordrecht Amstelwijck  
Hazerswoude  
Voorhout

Hillegom  
Leiden Merenwijk  
Leidschenveen (vh. Leizo)  
Pijnacker Zuid  
Zoetermeer (Nieuw) Oost  
Hoogezand (bundeling 4 bestaande stations)

Bovenstaande lijst kan aangevuld worden met onderstaande stations die zonder dat er sprake is van bestuurlijke afspraken dringend gewenst lijken omdat zij passen in het SVV-beleid ter afremming van de groei van de automobilititeit en in de periode van het TTP aan de orde kunnen komen.

Almere Buiten Oost  
Almere Poort  
Leidsche Rijn (tweede station)  
Amersfoort Vathorst  
Vleuten (verplaatsing)  
Purmerend West  
Heerhugowaard Zuid  
Tilburg Reeshof  
Westervoort  
Wychen Oost  
Nootdorp  
Ypenburg  
Spaland  
Groningen Kempkensberg  
Groningen Hoogkerk

De daadwerkelijke aanleg van de stations is afhankelijk van de ontwikkelingen ter plaatse en van de vraag of vervoerders bereid zijn de stations te bedienen en of en in hoeverre het nodig is voor deze bediening contracten af te sluiten.

Verder wordt voor het onderwerp stations verwezen naar paragraaf 7.5.

Verder zijn er nog enige projecten die al tactisch zijn goedgekeurd in het kader van Prorail, maar waarvoor nog geen aanlegbeschikking is afgegeven. Mede in het licht van de vele potentiële projecten en de beschikbare middelen zijn deze projecten opnieuw in de afwegingen betrokken. Het resultaat hiervan is dat wordt opgenomen in

± realisatiefasetabel van het MIT

- |                                     |                |
|-------------------------------------|----------------|
| • Liempde ± Eindhoven 4-sp          | f 761 excl ±   |
| • Amsterdam CS spoor 16 fase 1      | f 35 tlv regio |
| • Groningen ± Leeuwarden part. 2-sp | f 65           |
|                                     | f 143          |
|                                     | f 969          |

± verkenningsfasetabel van het MIT

- Amsterdam CS spoor 16 fase 2

In bijlage C bij deze nota wordt nader ingegaan op de projecten. Dit betreft de projecten die onderdeel vormen van de randstadcocktail en de projecten die voorkomen in de andere cocktails. Daarbij wordt ook aandacht besteed aan de projecten die niet zijn opgenomen in het TTP.

#### **7.4. in het meerjarenprogramma infrastructuur en transport 1995-2000 opgenomen projecten die niet of gewijzigd voorkomen in het tweede tactisch pakket**

Van de in het MIT 95±99 vermelde projecten komen de projecten Schiedam Rijswijk fase 1, Uitgeest ± Sloterdijk 4-sporig, Harmelen ± Utrecht 4-sporig fase 2, Harderwijkboog, Baarn knelpunt, Leiden ± Woerden 2-sporig fase 1, Utrecht emplacement, Lunetten oversteek en brug Zutphen niet of gewijzigd voor in het TTP.

Als toelichting wordt het volgende vermeld.

Het project *Schiedam ± Rijswijk fase 1* betreft met name infrastructuur-aanpassingen rond Schiedam. Dit project maakt onderdeel uit van het wel in het TTP (in de verkenningsfasetabel van het MIT) opgenomen project Schiedam ± Rotterdam richtingbedrijf.

De 2e fase van het project had betrekking op het gedeelte Schiedam ± Rijswijk.

In het TTP is geen infrastructuraanpassing van het 2-sporige gedeelte door Delft opgenomen. Achtergrond hierbij vormen twee omstandigheden.

Ten eerste wordt in het TTP uitgegaan van frequentieverhoging op de Hofpleinlijn en aansluiting van deze lijn op Rotterdam CS met koppeling aan de Noord-Zuid-metro te Rotterdam. Hierdoor wordt de Hofpleinlijn een aantrekkelijk alternatief voor vervoer van Den Haag naar Rotterdam via de Oude Lijn langs Delft, waardoor vervoerverschuiving van de Oude Lijn naar de Hofpleinlijn niet denkbeeldig is.

Ten tweede wordt in het TTP uitgegaan van een hogesnelheidslijn Schiphol ± Rotterdam over een nieuw tracé. Door deze lijn zal een aanzienlijke vervoerverschuiving van lange afstandsverkeer van de Oude Lijn naar de hoge snelheidslijn Schiphol ± Rotterdam plaatshebben.

Een en ander wordt ondersteund door een studie van Railned, waarbij zijn betrokken het ministerie van Verkeer en Waterstaat, de gemeente Delft, Railned en NS Railinfrabeheer.

In het kader van de besluitvorming over de HSL-Zuid worden verschillende varianten bestudeerd. Dit betreft varianten waarbij het tracé rechtstreeks van Rotterdam naar Schiphol loopt en varianten waarbij zoveel mogelijk de bestaande Oude Lijn van Rotterdam via Delft, Den Haag en Leiden naar Schiphol wordt gevolgd.

In het TTP is ervan uitgegaan dat een rechtstreeks tracé zal worden gevolgd. Indien uiteindelijk wordt gekozen voor een tracé langs de bestaande Oude Lijn, dan zullen de effecten voor het TTP opnieuw moeten worden bezien.

Het project *Uitgeest ± Sloterdijk 4-sporig* is niet als zodanig in het TTP opgenomen. Wel is een daarmee verband houdend project in het TTP (in de verkenningsfasetabel) opgenomen: capaciteitsuitbreiding Zaanlijn. In het kader van de verkenning met betrekking tot dit project moet bezien worden of en zo ja op welk trajectdeel op de Zaanlijn infrastructuur-uitbreidingen nodig zijn.

Ten behoeve van het traject *Harmelen ± Utrecht* is het project Vleuten ± Utrecht CS 4-sporig in het TTP (in de planstudiefasetabel) opgenomen; voor het gedeelte Vleuten ± Harmelen is geen project in het TTP opgenomen, omdat noch de randstadcocktail noch één van de andere cocktails pleit voor een project op dit trajectdeel in het kader van het TTP.

Ten aanzien van de *Harderwijkboog* kan worden opgemerkt dat dit project noch in de randstadcocktail noch in de andere cocktails voorkomt. In het TTP is de Hanzelijn opgenomen. Door aanleg van de Hanzelijn

wordt de druk op de Veluwelijn (Amersfoort ± Zwolle) verlicht. Hierdoor kan de Harderwijkboog vooralsnog achterwege blijven.

*Baarn knelpunt* en *Lunetten oversteek* behoren tot de categorie kleine projecten die niet meer afzonderlijk in het MIT worden vermeld. Verwezen wordt naar hetgeen in paragraaf 7.3. over deze kleine projecten is vermeld.

*Leiden ± Woerden 2-sporig fase 1* behelst spoorverdubbeling tussen Alphen aan den Rijn en Bodegraven en ter hoogte van Rijnwoude. De behoefte aan aanleg van het gedeelte tussen Alphen aan den Rijn en Bodegraven blijkt noch uit de randstadcocktail noch uit de andere cocktails. De spoorverdubbeling ter hoogte van Rijnwoude is wel nodig voor de opening van de halte Rijnwoude. Dit projectdeel kan worden gefinancierd uit het onderdeel stations en het onderdeel kleine projecten. Op de onderdelen stations en kleine projecten wordt in de paragrafen 7.3. en 7.5. nader ingegaan.

Het project *Utrecht emplacement* is niet meer als zodanig in het MIT opgenomen. De in het kader van het project Utrecht emplacement voorziene aanpassingen van het emplacement zijn ondergebracht in de projecten Maarsse Utrecht CS 4-sporig, Vleuten ± Utrecht CS 4-sporig en Utrecht CS ± Utrecht Lunetten Aansluiting 6-sporig, omdat de aanpassing van het emplacement Utrecht verband houdt met deze projecten.

Het onder de benaming *Duivendrecht ± Breukelen 4-sporig* in het MIT 1995±1999 voorkomende project staat in het MIT 1996±2000 als project Amsterdam Bijlmer ± Breukelen 4-sporig om duidelijk de reikwijdte van het project aan te geven.

Het onder de benaming *Rotterdam CS ± Moordrecht 4-sporig* in het MIT 1995±1999 voorkomende project staat in het MIT 1996±2000 als project Rotterdam Alexander ± Nieuwerkerk aan de IJssel 4-sporig om duidelijk de reikwijdte van het project aan te geven.

Voor de *brug Zutphen* wordt verwezen naar paragraaf 7.5. over de benadering ten aanzien van stelposten.

## **7.5. benadering ten aanzien van stelposten**

De Railned-cocktails bevatten stelposten voor

- ± stations,
- ± energievoorzieningen,
- ± beheersing en beveiliging,
- ± opstelreinen,
- ± vervanging bestaande beveiliging,
- ± voorzieningen reizigers en goederen,
- ± perronverlengingen,
- ± bruggen,
- ± stations/transfer.

Hieronder wordt aangegeven welke benadering gevolgd wordt met betrekking tot de onderdelen en onderwerpen waarvoor de cocktails stelposten hebben opgenomen.

### *Stations*

Railned gaat uit van een stelpost voor stations van f 100 mln in de mainport- en de randstadcocktails en van f 115 mln in de regiococktail. In het TTP wordt geen tactische goedkeuring van afzonderlijke stations

en haltes gegeven. Waar hier in het vervolg het woord station wordt gebruikt, omvat dit mede het begrip halte.

De bouw van stations is, ook voor zover ze deel uitmaken van grotere projecten, sterk afhankelijk van de situatie ter plaatse. Bepalend is hoe de woningbouw, kantoor- en andere verkeersaantrekkende voorzieningen zich ontwikkelen. Verder speelt de mate waarin de stations worden ontsloten en andere openbaar vervoerssystemen erop kunnen aantakken een belangrijke rol. Versnellende en vertragende ontwikkelingen zijn niet denkbeeldig.

Derhalve bevat het TTP een stelpost voor stations en is in het TTP een indicatieve  $\pm$  niet limitatieve  $\pm$  lijst van stations opgenomen die afhankelijk van de ontwikkelingen ter plaatse naar verwachting voor aanleg in aanmerking komen.

Behalve van de ontwikkelingen ter plaatse is de daadwerkelijke aanleg van stations mede afhankelijk van de vraag of de vervoerders bereid zijn de stations te bedienen en of en in hoeverre het nodig is daarvoor contracten af te sluiten.

De overheid als degene die de aanleg van een station betaalt, wil zekerheid dat een station ook wordt bediend. Als een vervoerder alleen bereid is een station te bedienen indien er via een contract een bijdrage wordt verstrekt voor de bediening van het station, zal de overheid overwegen of een contract door partijen is of zal worden gesloten.

Bij contracten is niet alleen contractering door de rijksoverheid denkbaar; ook andere, lagere overheden of wellicht bedrijven in de buurt van stations kunnen door contractering bijdragen aan de zekerheid omtrent bediening voor een langere periode.

Voor de omvang van de stelpost voor stations in het TTP wordt verwezen naar paragraaf 7.2.

### *Energievoorziening*

Railned gaat in alle cocktails uit van een stelpost van f 1 mrd voor energievoorziening.

Momenteel wordt gestudeerd op de toekomstige energievoorziening voor het spoorwegnet.

Er zijn incidentele en structurele omstandigheden die ertoe nopen zich nader te beraden op de toekomstige energievoorziening.

Dit betreft de volgende omstandigheden.

- Er doen zich momenteel knelpunten in de tractie-energievoorziening op het spoorwegnet voor.
- De omvang van de knelpunten in de energievoorziening is naar plaats en termijn waarop zij zich zullen gaan voordoen nog onvoldoende bestudeerd.

De oplossing van deze eventuele knelpunten kan zowel door uitbreiding van de huidige stroomvoorziening bij 1500 Volt als door middel van ombouw van (delen van) het net naar een hogere (wissel)spanning worden gerealiseerd. De voor- en nadelen van deze mogelijkheden dienen nog te worden onderzocht. De ontwikkelingen binnen Europa kunnen en moeten bij deze keuze worden betrokken om te voorkomen, dat Nederland in dit opzicht een eiland zou worden.

- Er zijn benuttingsonderzoeken gaande die ook gericht zijn op betere benutting van het bestaande spoorwegnet. Een ander systeem van tractie-energievoorziening en andere beveiligingsystemen zouden wellicht een betere benutting mogelijk maken, waardoor misschien lange termijn-investeringen in spoorverdubbelingen op termijn niet of in mindere mate nodig zijn.
- Er worden voorbereidingen getroffen om te komen tot hogesnelheidslijnen.
- V&W is bezig een spoorwegveiligheidsbeleid voor de langere termijn te ontwikkelen.



Elk voor zich roepen deze aspecten de vraag op: welke koers gaan we volgen met betrekking tot de tractie-energievoorziening op lange termijn?

Het structurele probleem betreft de omstandigheid dat het tractie-energiegebruik op het net sterker groeit dan de groei van het geëlectrificeerde net zelf: er is sprake van een groeiend gebruik en er is voorlopig geen zicht op dat de groei op enig moment stabiliseert of sprake is van een afname van het gebruik. De redenen voor deze omstandigheid zijn de groei van het goederenvervoer, zwaardere treinen, snellere treinen, toename van het comfort (aircondition). Daartegenover staat dat de ontwikkeling op materieelgebied niet zo'n efficiëntcyverbetering vertoont dat wordt verwacht dat de groei van het tractie-energiegebruik gaat afnemen.

Teneinde de problemen aan te pakken is het mogelijk het bestaande 1500v-systeem te verbeteren danwel geheel of gedeeltelijk over te gaan op andere bovenleidingsspanningsniveau's.

Een aantal varianten wordt nader uitgewerkt en op zijn merites onderzocht.

Aandachtspunten hierbij zijn: vervoerwaarde voor reizigers en goederen, benutting infracapaciteit, kosten/baten, flexibiliteit, toegankelijkheid op het net, effecten op de omgeving, vermogensreserve, effecten op andere systemen zoals beveiliging en gebieden met andere bovenleidingsspanning en de inpasbaarheid in pakketten infraprojecten.

Railned zal deze nadere uitwerking leveren. Overleg met de betrokken vervoerders NS Reizigers en Cargo zal plaatshebben.

Vervolgens zal het ministerie van Verkeer en Waterstaat een concept-beleidsvoorstel met betrekking tot de toekomstige energievoorziening formuleren. Over dit voorstel zal door een ter zake deskundig adviesbureau een audit worden gedaan.

Daarna zal het beleidsvoorstel aan de Staten Generaal worden voorgelegd.

De besluitvorming van de regering zal vervolgens verdisconteerd moeten worden in de budgetten voor instandhouding, vernieuwing en aanleg van het spoorwagennet.

In het TTP wordt niet op de besluitvorming vooruit gelopen. Bij het ontwerp van de projecten wordt wel rekening gehouden met de omstandigheid dat systemen met een andere bovenleidingsspanning niet onmogelijk worden gemaakt.

Ten aanzien van de HSL-Zuid wordt uitgegaan van uitvoering in 25kv voor zover sprake is van het voorkeurstracé en tot de raakvlakken met het bestaande net (derhalve van de Belgische grens tot bij Barendrecht, ten noorden van Rotterdam tot bij Nieuw Vennep).

#### *Beheersing en beveiliging/overwegen*

Railned gaat in alle cocktails uit van een stelpost van f 300 mln voor overwegen.

Verder bevatten de cocktails enige lokale projecten nieuwe technieken: 6 projecten voor totaal f 90 mln in de mainport- en de regiococktail en 7 projecten voor totaal f 105 mln in de randstadcocktails.

Het is gewenst de materie van de nieuwe technieken af te stemmen op ontwikkelingen in Europees verband. De ontwikkelingen in Europees verband zijn echter nog niet voldoende uitgewerkt om thans toe te passen.

Verder is er onzekerheid over de effecten op de exploitatie van de apparatuur en de invloed op het aangrenzende deel van de betrokken baanvakken. De overheid moet zich nog beraden over de vraag of zij als verschaffer van de infrastructuur ook bijdragen wil en mag verstrekken

aan vervoerders voor de aanpassing van het op de infrastructuur rijdende materieel.

Ten aanzien van de veiligheid zij verwezen naar het in hoofdstuk 6 genoemde in ontwikkeling zijnde Veiligheidsbeleidsplan landelijke railinfrastructuur. In het TTP is de financiële ruimte gereserveerd om in een verantwoord tempo veiligheidsknelpunten op te lossen. Ook het reeds lopende AKI-ombouwprogramma zal in de looptijd van het TTP worden afgebouwd. Verwezen wordt naar paragraaf 7.2.

#### *Overige stelposten*

Deze posten betreffen verzamelingen van kleinere projecten die in het verleden voor een deel werden gefinancierd uit de exploitatiebijdragen. In de nieuwe verhouding tussen het rijk en de NS zal voor dit soort projecten worden gewerkt met een aantal naar functie geordende jaarwerkplannen.

De Minister van Verkeer en Waterstaat,  
A. Jorritsma-Lebbink

**BESCHRIJVING VAN HET RAILNED-ONDERZOEK MET  
BETREKKING TOT OPTIES VOOR HET TWEDE TACTISCH PAKKET  
IN DE FORM VAN INFRASTRUCTUURPAKKETTEN, COCKTAILS  
GENAAMD**

*5.2.1. kaders voor Railed*

Bij het samenstellen van de cocktails zijn aan Railed bepaalde kaders gegeven. De kaders houden verband met de beleidslijnen en ontwikkelingen zoals die zijn weergegeven in hoofdstukken 3 en 4. Deze kaders zijn beschreven in de notitie «Randvoorwaarden tweede tactische pakket railinfrastructuur». De kaders zijn te onderscheiden in beleidskaders enerzijds en randvoorwaarden en uitgangspunten anderzijds.

a Beleidskaders

Aan Railed zijn behalve randvoorwaarden ten aanzien van de inrichting van het net ook de volgende beleidskaders gegeven. Railed dient rekening te houden met:

- ± SVV II
- ± VINEX
- ± NMP 2

± prioriteitsvolgorde voor investeringsgebieden: mainport met achterlandverbindingen, grote stadsgewesten, stedelijke knooppunten in corridors naar buurlanden, regionale ontwikkeling inclusief overige stedelijke knooppunten.

Deze beleidskaders zijn gehanteerd deels als ontwerp-eisen (bediening VINEX-lokaties), deels als gewichten voor de toetsingscriteria in het PIOV (prioriteitsvolgorde), deels als input voor de vervoerwaardeberekeningen (algemeen verkeers- en vervoerbeleid/flankerend beleid).

b Randvoorwaarden en uitgangspunten

Aan Railed zijn in 1994 de volgende randvoorwaarden gegeven:

- ± een investeringsvolume van ongeveer f 1 mrd per jaar
- ± planperiode 5 à 7 jaar
- ± samenhangend infrapakket vanuit oogpunt van bediening
- ± huidige net plus realisering van de infrastructuur van Prorail, HSL-Zuid en Betuwelijn
- ± huidige normen t.a.v. veiligheid, milieu, belasting van het net e.d.
- ± plaats en omvang van nieuwe bouwlokaties (m.n. VINEX)
- ± harde toezeggingen van politieke of bestuurlijke aard
- ± nevensgeschiktheid van reizigers- en goederentreinen.

Deze randvoorwaarden en uitgangspunten zijn gehanteerd als ontwerp-eisen op netniveau. De meeste spreken voor zich; drie randvoorwaarden en uitgangspunten worden nog nader toegelicht, mede in verband met de manier waarop Railed ermee is omgegaan.

Samenhangend pakket en corridorsgewijs onderzoek

Om te kunnen bepalen welke infrastructuur nodig is, moet een zo goed mogelijk inzicht verkregen worden in het gebruik ervan. De planvorming voor de infrastructuur neemt een lange tijd in beslag en geschiedt op een moment, dat de toekomstige gebruikers nog niet toe zijn aan het maken van dienstregelingen. Mede daarom kan niet de garantie gegeven worden, dat de voorgestelde uitbreidingen van de railinfrastructuur ook daadwerkelijk gebruikt zullen worden door vervoerders. De overheid scheidt met het aanleggen van infrastructuur wel de mogelijkheden voor gebruik.

Teneinde inzicht te krijgen in de vraag welk gebruik mogelijk is zijn door Railed drie modellen beschreven voor de ontwikkeling van de trein-

dienst, waarin de accentverschillen met betrekking tot de onderscheiden beleidsprioriteiten zijn verwerkt.

Deze modellen zijn als referenties gehanteerd voor het opzetten van produktiemodellen (dienstregelingen op hoofdlijnen).

Zowel bij de modellen voor de ontwikkeling van de treindienst als bij het opzetten van de produktiemodellen is het noodzakelijk aan te sluiten op marktwensen voor het reizigers- en het goederenvervoer. Van belang daarbij is dat verschillende markten kunnen worden onderscheiden met specifieke eisen en wensen ten aanzien van de bediening. In de produktiemodellen is daarmee zo veel mogelijk rekening gehouden, zowel ten aanzien van de capaciteit als de kwaliteit (onder andere: aantal en lengte van treinen, treinsoorten, frequenties, aansluitingen, snelheden).

Uitgaande van deze qua bediening gedifferentieerde, produktiemodellen kan de infrastructuurbehoefte bepaald worden. Daar waar de aanwezige infrastructuurcapaciteit op een bepaald traject of binnen een corridor te kort schiet om een produktverbetering te realiseren is uitbreiding nodig. Dat wil niet zeggen dat niet wellicht met relatief kleine aanpassingen van de produktiemodellen grote infrastructuraanpassingen kunnen worden voorkomen. Infrastructuurprojecten moeten daarom steeds bezien worden in hun samenhang met een op de markt afgestemde bediening.

Omdat mogelijke verbeteringen in de treindienst vrij nauw samenhangen met het produktiemodel, waarvan wordt uitgegaan, en het produktiemodel in alle gevallen zich oriënteert op bediening per corridor, tussen knooppunten, is het Railned-onderzoek in eerste instantie corridorsgewijs opgezet. Bekeken is per corridor wat de bijdrage aan de verkeer- en vervoerdoelstellingen is, uitgaande van aanleg van alle op de corridor geformuleerde projecten die nodig zijn voor het gekozen produktiemodel.

#### Harde politieke of bestuurlijke toezeggingen

Gelet op het financiële kader is in enkele gevallen door Railned niet bij alle cocktails rekening gehouden met alle toezeggingen. Het betreft hier met name de projecten Flevolijn Oostboog en Hemboog.

De Hanzelijn is ± vanwege de hoge kosten van deze lijn en de aard van de cocktails ± wel meegenomen in de regiococktail, maar niet a priori in de beide andere cocktails. Wel wordt aangegeven ten koste waarvan in deze laatste twee cocktails de Hanzelijn alsnog kan worden aangelegd.

#### Nevengeschiktheid reizigers- en goederentreinen

Nevengeschiktheid houdt in dat reizigers- en goederenvervoerders gelijke rechten kunnen laten gelden op het gebruik van de beschikbare infracapaciteit. Bij een beperkte capaciteit moet dit principe in de capaciteitstoedeling pragmatisch worden gehanteerd, teneinde extreme situaties te voorkomen. In het kader van de beleidsnota wordt dit principe bezien met het oog op de consequenties voor de infrastructuurplanning.

Combinatie van reizigers- en goederentreinen leidt tot conflicten. Op de meeste voor het goederenvervoer relevante baanvakken lukt het veelal wel om de gewenste goederenpaden te vinden, maar juist de kwaliteitseis om non-stop de route af te leggen geeft problemen, omdat de paden niet op elkaar aansluiten. Dit laatste wordt veroorzaakt door de gewenste samenhang in het reizigersnetwerk.

Voor het oplossen van deze conflicten komen twee oplossingsrichtingen in aanmerking:

1. geen (extra) infrastructuuruitbreiding: per geval zal een keuze moeten worden gemaakt uit de volgende drie mogelijkheden:
  - aanpassen van de reizigersdienst,

- aanpassen van de goederendienst,
  - aanpassen van zowel de reizigers- als de goederendienst;
2. wel infrastructuuruitbreiding: per geval zal een keuze moeten worden gemaakt uit de volgende drie mogelijke oplossingen:
- op baanvakken geheel of partieel uitbreiden naar 4 sporen; op emplacementen aanleggen van doorrijdsporen,
  - aanleggen van wachtsporen,
  - verbeteren van de beheersing / beveiliging.

### 5.2.2. door Railed gebruikte gewichten

De cocktails zijn door Railed met behulp van het PIOV onderzocht teneinde te kunnen vaststellen in welke mate elke cocktail bijdraagt aan de doelstellingen. De mca maakt het mogelijk een indruk te krijgen van de bijdrage van de cocktails aan het totaal van de doelstellingen. Daartoe is het wel nodig gewichten vast te stellen voor de verschillende doelstellingen. De gehanteerde basisgewichtenset geeft het grootste gewicht aan de maatschappelijke mpi. Het op  $\hat{A}$  na grootste gewicht is voor het verbeteren van de mogelijkheden voor het goederenvervoer. De drie criteria die een vertaling zijn van de drie accenten (mainport, congestie, regio), krijgen daarna het grootste gewicht, alledrie even groot. De ontsluiting van de VINEX-gebieden krijgt een praktisch even groot gewicht. De overige aspecten krijgen elk een klein gewicht dat onderling niet verschilt.

Om een idee te krijgen hoe de cocktails zich ten opzichte van elkaar verhouden als de gewichten veranderen, is ook geanalyseerd wat het resultaat is als de gewichten voor mainport, congestie en regio beurteilungen worden vergroot ten koste van de andere twee.

### 5.2.3. van vraagscenario via produktiemodel naar infrastructuur

Om de kwantitatieve gegevens voor de mpi te bepalen, is gebruik gemaakt van de berekeningen voor de Scenariostudie. In deze studie zijn verschillende vraagscenario's doorgerekend met behulp van het Landelijk Model (vraagscenario staat voor een visie op de ontwikkelingen in ondermeer het flankerend beleid en de economie en de gevolgen daarvan voor de vervoervraag). Voor het onderzoeken van het tweede tactische pakket is uitgegaan van vraagscenario 2 (zie bijlage A). De daaruit voortvloeiende vervoergegevens zijn basis voor een produktiemodel. De verschillende frequenties die in de verschillende cocktails op de verschillende verbindingen worden geboden hebben invloed op de vervoervraag. Het produktiemodel wordt dan ook daarop teruggekoppeld, zodat vraag en aanbod per cocktail op elkaar zijn afgestemd. Vervolgens is per cocktail de bijbehorende infrastructuur bepaald. Omdat er voor het tweede tactische pakket geen onbeperkt budget beschikbaar is, is nagegaan of met het ontstane infrastructuurpakket het mogelijk bleef het produktiemodel te bieden. Door dit iteratieve proces is een consistent geheel ontstaan.

Uitgangspunt is geweest dat *die* infrastructuur wordt geformuleerd die nodig is om het gewenste produktiemodel ook te kunnen bieden. Daarom kan ervan uitgegaan worden dat alle projecten op een corridor ook nodig zijn voor het produktiemodel van de betreffende cocktail. Niet is beschreven wat de schade aan het produktiemodel is als er voor wordt gekozen op een corridor niet alle projecten uit te voeren, zodat niet nagegaan kan worden of bij slechts beperkte verslechtering van de bediening kan worden volstaan met veel minder infrastructuur. In principe zou dat onderzoek plaats kunnen hebben nadat een richting/cocktail is gekozen.

**TOELICHTING OP IN HET TWEDE TACTISCH PAKKET  
OPGENOMEN PROJECTEN EN OP NIET IN DIT PAKKET  
OPGENOMEN PROJECTEN****Inhoudsopgave**

1.	algemene toelichting	48
2.	corridorsgewijze toelichting op in het tweede tactisch pakket opgenomen projecten en op niet in dit pakket opgenomen projecten	48
	• corridor Amsterdam CS / Amsterdam Zuid/WTC ± Amersfoort Zwolle	48
	• corridor Utrecht CS ± Eindhoven	49
	• corridor Amsterdam CS / Schiphol ± Alkmaar / Hoorn	51
	• corridor Rotterdam CS / Den Haag CS ± Utrecht CS	53
	• corridor Amsterdam CS / Amsterdam Zuid/WTC ± Lelystad ± Zwolle	54
	• corridor Breda ± Zwolle	56
	• corridor Amsterdam CS / Schiphol ± Utrecht CS	59
	• corridor Rotterdam ± Pijnacker ± Den Haag	62
	• corridor Den Haag CS ± Eindhoven / Roosendaal	64
	• Zwolle ± Hengelo	66
	• Amersfoort ± Hengelo	67
	• Nijmegen ± Roermond	67
	• Enschede ± Gronau	67
	• Groningen ± Leer	68
	• Groningen ± Sauwerd	69
	• Zuidbroek ± Veendam	70
3.	toelichting op reeds tactisch goedgekeurde projecten	70

## 1. algemene toelichting

Hieronder is een korte beschrijving van het belang en de inhoud van de projecten opgenomen. Elk project wordt, zij het in grote lijnen, gerelateerd aan de beleidsdoelen en de randvoorwaarden van het overheidsbeleid. Vermeld wordt in hoeverre het project een verbetering inhoudt ten opzichte van de Prorail-dienstregeling.

Tevens is een relatie gelegd met de Railned-cocktails.

De projecten zijn gerelateerd aan aantallen treinen en dienstregelingen. Benadrukt wordt dat daar waar Railned in de cocktails uitgaat van aantallen treinen, Railned steeds aangeeft dat deze aantallen treinen en de dienstregelingen indicatief zijn. Er is sprake van geschetste treindienstontwerpen. Er is geen garantie dat deze diensten ook daadwerkelijk door de vervoerders zullen worden gerealiseerd. Anderzijds is sprake van dusdanige vervoerstromen dat grote afwijkingen van de aantallen en dienstregelingen niet in de rede liggen.

Ter toelichting van de treinsoortaanduidingen bij de projectbeschrijvingen diene nog het volgende. Onderscheiden worden:

- ± HS-treinen: hogesnelheidstreinen,
- ± IC-treinen: intercitytreinen,
- ± IR-treinen: interregiotreinen,
- ± zonetreinen,
- ± AR-treinen: aggro/regiotreinen,
- ± spitspendels,
- ± light railsystemen.

Voor de exacte omschrijving van deze treinsoorten wordt verwezen naar paragraaf 4.3. van het algemeen deel van het Railned-onderzoek.

De term tailtrack betreft een keurvoorziening voor treinen.

In paragraaf 7.4. van de Beleidsnota Verkeer en Waterstaat «Tweede Tactisch Pakket, Investeringsprogramma Spoorweginfrastructuur» is de benadering ten aanzien van kleine projecten (kleiner dan f 25 mln) en in paragraaf 7.5. van deze nota is de benadering ten aanzien van de stelposten in de Railned-cocktails vermeld.

## 2. corridorsgewijze toelichting op in het tweede tactisch pakket opgenomen projecten en op niet in dit pakket opgenomen projecten

*Corridor Amsterdam CS / Amsterdam Zuid/WTC ± Amersfoort ± Zwolle*

Flevolijn Oostboog  
Harderwijk Boog

Flevolijn Oostboog

Dit project komt voor in de mainportcocktail en de randstadcocktail. Het project maakt rechtstreekse treindiensten mogelijk vanuit Flevoland richting Hilversum en Utrecht. In beide cocktails is uitgegaan van 2 snelle zonetreinen van Almere via de Oostboog en Hilversum naar Utrecht. Hierdoor wordt een snelle verbinding tussen Utrecht en Hilversum en Almere geïntroduceerd. Dit behelst een verbetering ten opzichte van de Prorail-dienstregeling. De vervoervraag over de Oostboog vergt nog niet het naast elkaar rijden van ~~en~~ AR- ~~en~~ IR-treinen.

Het project is gewenst uit oogpunt van bestrijding van de congestie op de corridor vanuit de Flevopolder naar het Gooi en verder, in verband met

ontsluiting van de VINEX-locatie Almere Poort en de verbetering van de verbinding van de randstad met de stedelijke knooppunten.

Het project omvat een vrije kruising over de Flevolijn en een vrije kruising over de Gooilijn voor een verbinding van Almere richting Hilversum en een boog vanuit de richting Hilversum richting Almere met bijbehorende wissels en bovenleiding.

Met betrekking tot het project wordt een inspanningsverplichting aangegaan en heeft opname plaats in de realisatiefasetabel van het MIT.

#### Harderwijkboog

In geen van de cocktails is de Harderwijkboog opgenomen.

Deze boog leidt ertoe dat de rijtijd van de IC-treinen tussen Zwolle en Amersfoort kan worden versneld en de Veluwelijn kan worden ontlast.

De druk op de Veluwelijn is in de mainportcocktail en de randstadcocktail verlicht door keerspoorvoorzieningen. De druk is in de regiococktail verlicht door de aanleg van de Hanzelijn.

Gelet op het voornemen met betrekking tot de Hanzelijn een inspanningsverplichting aan te gaan wordt de Harderwijkboog niet opgenomen in het TTP.

#### *Corridor Utrecht CS ± Eindhoven*

Utrecht CS ± Utrecht Lunetten Aansluiting 6-sporig  
Utrecht Lunetten Aansluiting ± Geldermalsen partieel 4-sporig

#### Utrecht CS ± Utrecht Lunetten Aansluiting 6-sporig

In de mainport en regiococktails wordt uitgegaan van 1 HS-trein, 3 IC-treinen, 4 IR-treinen en 8 AR-treinen die uit Utrecht vertrekken en in Utrecht aankomen op het nu 4-sporige baanvak. In de randstadcocktail wordt uitgegaan van een zelfde aantal HS-/IC- en IR-treinen en van 12 AR-treinen.

De mainportcocktail en de regiococktail kennen als verbetering ten opzichte van de Prorail-dienstregeling een HS-treindienst naar Duitsland, snelle IC-diensten naar Arnhem en een kwartierverbinding met Utrecht Lunetten en Houten Zuid.

De randstadcocktail kent als verbetering ten opzichte van de Prorail-dienstregeling een HS-treindienst naar Duitsland, snelle IC-diensten naar Arnhem en hoge frequenties (tot 8 keer per uur) op de as Utrecht ± Geldermalsen.

Voorgesteld wordt op het traject Utrecht CS ± Lunetten Aansluiting de 4 sporen uit te breiden tot 6 sporen. De extra sporen zijn nodig om het AR- en goederenverkeer zonder gelijkvloerse conflicten met HS-/IC-/IR-treinen mogelijk te maken. Zonder de 6-sporigheid moet het aantal AR-treinen en goederentreinen worden verminderd.

Het project past in de versterking van de mainports en hun achterlandverbindingen, bestrijding van de congestie, de ontsluiting van de VINEX-locatie Houten Zuid en draagt bij aan de verbetering van de verbindingen van de randstad met de stedelijke knooppunten buiten de randstad.

Het project biedt de mogelijkheid een Randstadspoorachtige voorziening vanuit Utrecht richting Houten Zuid te realiseren.

In het Randstadspoorrapport van de regio Utrecht over het vervoer in de relatie Vleuten ± Houten Zuid is voorgesteld de mogelijkheid van het gebruik van de extra sporen voor een light railvervoersysteem te bezien.



Het is gewenst deze variant naast de zware railvariant op zijn merites te bezien. Een en ander leidt ertoe dat een exacte omschrijving van dit project op dit moment nog niet kan plaatshebben.

Gelet op het belang van dit project met name vanwege de nauwe samenhang met het project Utrecht Lunetten Aansluiting Geldermalsen partieel 4-sporig wordt met betrekking tot het project een inspanningsverplichting aangegaan en heeft opname plaats in de planstudiefasetabel van het MIT.

#### Utrecht Lunetten Aansluiting ± Geldermalsen partieel 4-sporig

In de mainport en de regiococktails zijn op dit traject 2 IC-, 2 IR- en 4 AR-treinen voorzien. De randstadcocktail gaat ervan uit dat behalve deze treinen ook nog 4 AR-treinen tot Houten Zuid worden toegevoegd.

Bij de randstadcocktail is ten opzichte van de Prorail-dienstregeling sprake van de volgende verbetering. Er is een reistijdwinst vanaf Geldermalsen naar Utrecht van 5 à 10 minuten en er zijn hoge frequenties (tot 8 keer per uur op de as Vleuten ± Utrecht ± Houten Zuid). Bij de andere cocktails is sprake van een kwartierbediening van Utrecht Lunetten en Houten Zuid.

De 4-sporigheid is nodig vanwege de hoge intensiteit van reizigers- en goederentreinen en de grote rijtijdverschillen tussen IC-/IR-treinen enerzijds en AR- en goederentreinen anderzijds. Zonder deze 4-sporigheid is de bediening van Houten Zuid niet mogelijk en moeten in de mainport en de regiococktaildienstregeling de goederentreinen vaak wachten. De in de randstadcocktail voorziene uitbreiding van het aantal AR-treinen van 4 tot 8 voor een Randstadspoorachtige voorziening is zonder dit project niet mogelijk.

Dit project past in de versterking van de mainports en hun achterlandverbindingen, bestrijding van de congestie, de ontsluiting van de VINEX-locatie Houten Zuid en draagt bij aan de verbetering van de verbindingen van de randstad met de stedelijke knooppunten buiten de randstad.

Het afgesloten VINEX-uitvoeringsconvenant Utrecht bevat het voornemen tot opening van een station Houten Zuid en leidt er uit dien hoofde toe dat realisering van dit project nodig is.

In het Randstadspoorrapport van de regio Utrecht over de vervoerrelatie Vleuten ± Houten Zuid is voorgesteld de mogelijkheid van het gebruik van de extra sporen voor een light rail-vervoersysteem te bezien.

Het project omvat 2 extra sporen van Lunetten Aansluiting tot en met Houten Zuid en aanleg van een station Houten Zuid met perrons. In de randstadcocktail zijn nog 2 keersporen voorzien en is tevens in Geldermalsen een zijperron, 3e spoor en keersporen voorzien. Als reden voor de voorzieningen te Geldermalsen worden genoemd: de hoge treinintensiteit en de kerende treinen te Geldermalsen. Zonder deze investeringen is de randstadspoorconstructie met eindigende treinen en aansluitingen op IR-treinen te Geldermalsen niet mogelijk. Railned acht nog nadere studie ten aanzien van het Randstadspoorconcept gewenst.

Als de randstadcocktail enerzijds en de mainportcocktail en de regiococktail anderzijds worden vergeleken, stelt de randstadcocktail dat bij 4 extra AR-treinen tot Houten Zuid en dubbele keersporen bij Houten Zuid en keersporen, een extra perron en spoor te Geldermalsen nodig zijn, terwijl de mainportcocktail en de regiococktail zonder de 4 extra AR-treinen volstaan met 4-sporigheid tussen Lunetten Aansluiting en Houten Zuid.

Het is gewenst de lightrailvariant naast de zware railvariant op zijn merites te bezien en daarbij tevens te bezien of en zo ja waar keerspooren nodig zijn. Een en ander leidt ertoe dat een exacte omschrijving van dit project nog niet kan plaatshebben.

Gelet op het belang van dit project mede in verband met het VINEX-uitvoeringsconvenant wordt met betrekking tot het project een inspanningsverplichting aangegaan en heeft opname plaats in de planstudiefasetabel van het MIT.

In het VINEX-convenant Utrecht is vermeld dat de partijen die het convenant sluiten de noodzaak onderschrijven om bij realisering van de woningbouwlocatie Houten Zuid te komen tot tijdige realisering van een station Houten Zuid. In een motie van de Tweede Kamer (Tweede Kamer, vergaderjaar 1994±1995, 23 903, nr. 17) heeft de Tweede Kamer als haar mening uitgesproken dat een spoorwegstation Houten Zuid operationeel dient te zijn op het moment dat tweederde van het beoogde aantal woningen in de onderhavige VINEX-locatie zal zijn gerealiseerd. Met de VINEX-afspraken en de motie wordt rekening gehouden.

#### *Corridor Amsterdam CS / Schiphol ± Alkmaar / Hoorn*

Hemboog  
Capaciteitsuitbreiding Zaanlijn

#### Hemboog

Dit project maakt rechtstreekse verbindingen van grote woonlocaties ten noorden van het Noordzeekanaal met Schiphol mogelijk. Dit zijn verbeteringen ten opzichte van de Prorail-dienstregeling. Bovendien levert de Hemboog een belangrijke bijdrage aan de oplossing van de capaciteitsproblemen van Amsterdam CS en het toeleidende baanvak naar Amsterdam CS. Aanleg van de Hemboog vloeit voort uit de pkb Schiphol. In de randstadcocktail met Hanzelijn en de regiococktail is dit project door Railned niet meegenomen omdat Railned binnen het haar aangegeven financiële kader ruimte wil geven aan andere randstad- respectievelijk regioprojecten.

Dit project draagt bij aan de versterking van de mainports en hun achterlandverbindingen, bestrijding van de congestie en de regionale ontwikkeling door verbetering van de verbindingen van de randstad met de stedelijke knooppunten buiten de randstad.

De verbinding biedt een goed alternatief voor de belangrijke congestiecorridor van Noord-Holland ten noorden van het Noordzeekanaal naar Schiphol en verder.

Het project omvat een dubbelsporige verbindingsboog vanaf het westelijk deel van het emplacement van Amsterdam Sloterdijk met de westelijke tak ten zuiden van Amsterdam Sloterdijk, waarbij het emplacement via een viaduct en de westelijke tak ten dele via een vrije kruising wordt gekruist.

De boog als geheel ligt op een viaduct. Op dit viaduct is ook een station Amsterdam Sloterdijk Hoog voorzien. Verder maken van dit project deel uit: de nodige wisselverbindingen, aanpassingen van het emplacement Sloterdijk met bijbehorende bovenleiding.

Het beperkte budgettaire kader als enige argument van Railned om dit project niet aan te leggen bij de 2 cocktails is onvoldoende reden om af te wijken van de pkb Schiphol. In de noordvleugel van de randstad zijn een aantal ontwikkelingen gaande:

- ± de komst van de ringtram rond Amsterdam,
- ± de komst van de Noord-Zuid-lijn in Amsterdam,
- ± de standpuntbepaling over de wijze van verbinding met IJ-burg,
- ± de ontwikkeling van het IJ-oever-project achter Amsterdam CS,
- ± de ontwikkeling van het vervoer via de westtak en de zuidtak door de ontwikkeling van Amsterdam Zuid/Oost, Amstel, Sloterdijk,
- ± de besluitvorming over de luchthaven Schiphol,
- ± de standpuntbepaling over de rol van de luchthaven Lelystad in relatie tot de Hanzelijn.

Gelet op deze ontwikkelingen is er reden om te bezien: in hoeverre is sprake van een infrastructuurbehoefte die niet te zeer gerelateerd is aan een bepaalde dienstregelingsopzet, maar zich ook sterk doet gevoelen voor andere zeker denkbare dienstregelingen (toekomstvastheid).

Een aantal van de bovengenoemde ontwikkelingen heeft effect op de (mogelijke) dienstregeling(en) in verband met het project Hemboog.

Om die reden wordt met betrekking tot het project een voorwaardelijke inspanningsverplichting aangegaan en heeft opname plaats in de planstudiefasetabel. Indien uit een nadere planstudie volgt, dat uitstellen of afzien van dit project geen afbreuk doet aan de doelstellingen uit de pkb Schiphol zal uiteraard niet worden overgegaan tot aanleg van dit project.

#### Capaciteitsuitbreiding Zaanlijn

Op het gedeelte Uitgeest ± Zaandam rijden in de mainportcocktail en de regiococktail 4 AR- en 4-zonetreinen, in de randstadcocktail 4 AR- en 6 zonetreinen. Door de rijtjidsverschillen tussen de AR-treinen en de zonetreinen acht Railned in de mainport- en regiococktail 4-sporigheid te Wormerveer nodig ± nog afgezien van nieuwe technieken ± en als gevolg van de 2 extra AR-treinen in de randstadcocktail 4-sporigheid tussen Wormerveer en Koog-Bloemwijk (afstand 3 km) incl. 4-sporigheid in de betrokken stations nodig ± nog afgezien van nieuwe technieken.

De treindienst in de mainportcocktail kent als verbetering ten opzichte van de Prorail-dienstregeling rechtstreekse AR-treindiensten tussen Noord-Holland en Schiphol en regelmatige kwartierfrequenties zowel voor de zone- als de AR-treinen.

De treindienst in de randstadcocktail kent als verbetering ten opzichte van de Prorail-dienstregeling rechtstreekse AR-treindiensten tussen Noord-Holland en de westelijke tak / Schiphol, rechtstreekse zonetreinen tussen Schagen en Schiphol, reistijdverkorting tussen Amsterdam CS en Den Helder en regelmatige kwartierfrequenties zowel voor de zone- als de AR-treinen.

De treindienst in de regiococktail kent als verbetering ten opzichte van de Prorail-dienstregeling versnelling van de zonetreindienst Amsterdam ± Schagen ± Den Helder en regelmatige kwartierfrequenties zowel voor zonetreinen als AR-treinen op de Zaanlijn.

De projecten dragen bij aan de versterking van de mainport Amsterdam / Schiphol en hun achterlandverbindingen en bestrijding van de congestie door verbetering van de verbindingen van de randstad met de stedelijke knooppunten buiten de randstad.

In de noordvleugel van de randstad zijn er een aantal ontwikkelingen gaande. Deze ontwikkelingen zijn vermeld bij het project Hemboog.

Gelet op deze ontwikkelingen is er reden om te bezien: in hoeverre is sprake van een infrastructuurbehoefte die niet te zeer gerelateerd is aan een bepaalde dienstregelingsopzet, maar zich ook sterk doet gevoelen voor andere zeker denkbare dienstregelingen (toekomstvastheid).

Een aantal van de ontwikkelingen, vermeld onder het project Hemboog, heeft effect op de (mogelijke) dienstregeling(en) in verband met het project capaciteitsuitbreiding Zaanlijn.

Om die reden wordt met betrekking tot het project nog geen inspanningsverplichting aangegaan, maar heeft opname plaats in de verkenningsfasetabel van het MIT. In dat kader kan worden gezien in hoeverre optimale benutting van het betrokken traject kan worden gerealiseerd.

#### *Corridor Rotterdam CS / Den Haag CS ± Utrecht CS*

Rotterdam Alexander ± Nieuwerkerk aan de IJssel 4-sporig  
Woerden ± Harmelen 4-sporig fase 2  
Vleuten ± Utrecht CS 4-sporig

#### Rotterdam Alexander ± Nieuwerkerk aan de IJssel 4-sporig

Het project Rotterdam Alexander ± Nieuwerkerk aan de IJssel 4-sporig komt alleen in de mainportcocktail voor. In de randstadcocktail zonder Hanzelijn en de regiococktail is het reserveproject.

De 4-sporigheid wordt door Railned nodig (in de mainportcocktails) danwel gewenst (in de randstadcocktails) geacht: tot aan de realisering van de Betuweroute voor het afwikkelen van het goederenverkeer, daarna voor het uitbreiden en versnellen van de reizigersdienst tussen Rotterdam en Utrecht. Opname in de niet-mainportcocktails is door Railned achterwege gelaten om voldoende middelen voor specifieke randstad- dan wel regioprojecten beschikbaar te hebben. Niet realisering van het project leidt ertoe dat de goederentreinen vaak en lang moeten wachten tot een «pad» beschikbaar is.

Het project draagt bij aan de versterking van de mainport Rotterdam en hun achterlandverbindingen, de bestrijding van de congestie en de verbetering van de verbindingen van de randstad met de stedelijke knooppunten buiten de randstad.

Gelet op de noodzaak tot nader onderzoek naar de optimale benutting van het betrokken traject wordt met betrekking tot het betrokken project nog geen inspanningsverplichting aangegaan maar heeft opname plaats in de verkenningsfasetabel van het MIT.

#### Woerden ± Harmelen 4-sporig fase 2

De 1e fase van dit project betreft aanleg van een vrije kruising ten westen van Woerden, een vrije kruising bij Harmelen, vier tunnels en uitbreiding van de perroncapaciteit te Woerden.

De 2e fase van het project behelst 4-sporigheid tussen Woerden en Harmelen. Deze 4-sporigheid is nodig wegens de hoge treinintensiteiten en de rijtijdverschillen tussen de treinsoorten. Op het traject rijden in alle cocktails 2 IC-, 8 IR- en 4 AR-treinen en een goederentrein. Als verbetering ten opzichte van de Prorail-dienstregeling is te noemen de versnelling van de treindienst Utrecht ± Leiden. Dit is een samenloopbaanvak van de diensten Leiden ± Utrecht, Den Haag ± Utrecht, Rotterdam ± Utrecht en Rotterdam via Gouda naar Amsterdam. Achterwege laten van dit project leidt er mede toe dat bediening van station Utrecht Leidsche Rijn niet mogelijk is en de frequentie van de AR-treindienst Utrecht ± Woerden (4 AR-treinen) moet worden teruggebracht tot 2 AR-treinen.

Het project draagt bij aan de bestrijding van de congestie door verbetering van de verbindingen binnen de randstad.

Het is gewenst na te gaan: in hoeverre is sprake van een infrastructuurbehoefte die niet te zeer gerelateerd is aan een bepaalde dienstregelingsopzet, maar zich ook sterk doet gevoelen voor andere zeker denkbare dienstregelingen (toekomstvastheid). Gelet op de behoefte aan nader onderzoek wordt met betrekking tot de project nog geen inspanningsverplichting aangegaan maar heeft opname plaats in de verkenningsfase-tabel van het MIT.

#### Vleuten ± Utrecht CS 4-sporig

Het project komt alleen voor in de randstadcocktails. Op dit traject rijden volgens de mainport- en de regiococktails 2 IC-, 6 IR- en 4 AR-treinen. In de randstadcocktail is het aantal AR-treinen op dit traject uitgebreid van 4 tot 8 AR-treinen. Het project is nodig wegens de hoge treinverkeersintensiteit en de grote rijtijdverschillen tussen de treinsoorten. Achterwege laten van dit project betekent dat de uitbreiding met 4 AR-treinen geen doorgang kan vinden.

Ten opzichte van de Prorail-dienstregeling is sprake van de volgende verbeteringen: snelle verbinding tussen Utrecht en Leiden, kwartierbediening van Utrecht Leidsche Rijn en Vleuten bij de mainport- en regiococktail en hoge frequenties (8 x per uur) op de as Vleuten ± Utrecht ± Houten Zuid in de randstadcocktail.

Het project draagt bij aan de bestrijding van de congestie door verbetering van de verbindingen binnen de randstad en door de ontsluiting van de VINEX-locatie Utrecht Leidsche Rijn. Het afgesloten VINEX-uitvoeringsconvenant Utrecht houdt het voornemen tot opening van een station Vleuten Oost, ook wel Utrecht Leidsche Rijn genoemd, in en leidt uit dien hoofde ertoe dat realisering van dit project nodig is.

In het Randstadspoorrapport van de vervoerregio Utrecht over de vervoerrelatie Vleuten ± Houten Zuid wordt voorgesteld de mogelijkheid van het gebruik van de extra sporen voor een light railvervoersysteem te bezien.

Het project omvat 2 extra sporen tussen Vleuten en Utrecht CS, aanleg van een station Utrecht Leidsche Rijn, keersporen te Vleuten met bijbehorende wissels en bovenleiding.

Het is gewenst zowel de light railvariant naast de zware railvariant als de keersporen op hun merites te bezien. Dit geldt ook voor de wijze van aantakking op het emplacement Utrecht CS. Een en ander leidt ertoe dat een exacte omschrijving van dit project nog niet kan plaatshebben.

Gelet op het belang van het project mede in verband met het VINEX-uitvoeringsconvenant Utrecht wordt met betrekking tot het project een inspanningsverplichting aangegaan en heeft opname plaats in de planstudiefasetabel van het MIT.

Voor de datum van indienststelling van Leidsche Rijn zal bepalend zijn de mate van woningbouw ter plaatse en de aantakking en ontsluiting door andere openbaar vervoerssystemen.

#### *Corridor Amsterdam CS / Amsterdam Zuidelijke tak ± Lelystad ± Zwolle*

Almere CS ± Almere Buiten Oost 4-sporig  
Hanzelijn

#### Almere CS ± Almere Buiten Oost 4-sporig

Het project is alleen opgenomen in de randstadcocktail zonder Hanzelijn.

Op het traject rijden volgens de mainportcocktail en de randstadcocktail 4 IR- en 4 AR-treinen. De treindienst betekent door de komst van de IR-treinen Flevoland ± Amsterdam Zuid/WTC Schiphol een verbetering ten opzichte van de Prorail-dienstregeling. Op het traject rijden in de regiococktail, waarvan de Hanzelijn deel uitmaakt, 2 IC-, 2 zone- en 4 AR-treinen. De treindienst bevat als verbeteringen ten opzichte van de Prorail-dienstregeling: snellere verbindingen naar het noorden en treinverbindingen van Almere en Lelystad met Kampen en Zwolle.

Zonder dit project moet in de randstadcocktail de rijtijd van de IR-trein Schiphol ± Lelystad verlengd worden door te stoppen in Almere Parkwijk en Almere Buiten en moet de AR-trein Schiphol ± Almere keren te Almere CS in plaats van te Almere Buiten Oost. De structuur van de treindienst op de Gooilijn veroorzaakt deze 4-sporigheid.

Het project is van belang uit oogpunt van de bestrijding van de congestie.

In de noordvleugel van de randstad zijn er een aantal ontwikkelingen gaande. Deze ontwikkelingen zijn vermeld bij het project Hemboog.

Gelet op deze ontwikkelingen is er reden om te bezien: in hoeverre is sprake van een infrastructuurbehoefte die niet te zeer gerelateerd is aan een bepaalde dienstregelingsopzet, maar zich ook sterk doet gevoelen voor andere zeker denkbare dienstregelingen (toekomstvastheid).

Een aantal ontwikkelingen, vermeld onder het project Hemboog, heeft effect op de (mogelijke) dienstregeling(en) in verband met het project Almere CS Almere Buiten Oost 4-sporig.

Om die reden wordt met betrekking tot het project nog geen inspanningsverplichting aangegaan, maar heeft opname plaats in de verkenningfasetabel van het MIT.

#### Hanzelijn

Railned heeft vijf cocktails ontwikkeld: een mainportcocktail met en een variant zonder Hanzelijn, een randstadcocktail met en een variant zonder Hanzelijn en een regiococktail waarvan de Hanzelijn ook deel uitmaakt.

De Hanzelijn maakt een kortere en snellere verbinding van de omgeving van Amsterdam en Schiphol richting noorden van het land mogelijk. Een aanzienlijke reistijd verkorting van 15 minuten is op deze relatie ten opzichte van de reistijd via de Veluwelijn (Amersfoort ± Zwolle) mogelijk. Ook zijn verbindingen van Den Haag via Schiphol, Lelystad en Hanzelijn mogelijk.

De aanleg van de Hanzelijn betekent niet alleen de komst van snellere verbindingen vanuit de randstad met het noorden van Nederland, maar ook het ontstaan van een treinverbinding tussen Almere / Lelystad en Kampen / Zwolle en verder en de aansluiting van Dronten op het spoorwernet. Alle genoemde verbindingen behelzen verbeteringen ten opzichte van de Prorail-dienstregeling.

De Hanzelijn draagt bij aan de versterking van de mainports en hun achterlandverbindingen en de regionale ontwikkeling door verbetering van de verbindingen van de randstad met de stedelijke knooppunten en tussen de knooppunten onderling.

Nog bezien moet worden of en in hoeverre ontsluiting van het vliegveld Lelystad moet plaatshebben, hetgeen van belang is bij een eventuele uitbouw van het vliegveld Lelystad tot een tweede nationale luchthaven.

Onderkend wordt dat de Hanzelijn ertoe leidt dat vervoerovergang plaats heeft van de bestaande Gooi- en Veluwelijn en wellicht van de relatie Rotterdam / Den Haag ± Utrecht ± Amersfoort naar de Hanzelijn.

Een nadere vervoerwaardestudie zal door Railned worden uitgevoerd.

Aanleg van de Hanzelijn maakt de aanleg van voorzieningen op de Veluwelijn niet of in een latere fase noodzakelijk, met name de Harderwijkboog.

Het project omvat een 2-sporig geëlectriceerd baanvak van Lelystad naar Zwolle.

Voor het project is een aanpassing van de pkb SVV II in voorbereiding. Tevens is met het oog op een tracé/merstudie bovengenoemde vervoerwaardestudie gaande. Het tracé en de plaats van aantakking aan de Veluwelijn staan nog niet vast. Dit brengt mee dat ook nog moet worden gezien of en in hoeverre de bestaande lijn Zwolle ± Kampen al dan niet gesloten moet worden. Derhalve kan de exacte omschrijving van het project nog niet plaatshebben.

Gelet op het belang van dit project wordt met betrekking tot het project een inspanningsverplichting aangegaan en heeft opname plaats in de planstudiefasetabel van het MIT.

#### *Corridor Breda ± Zwolle*

Breda ± Tilburg 160km  
Arnhem West vrije kruising  
Arnhem 4e perron  
Arnhem Velperbroek Aansluiting vrije kruising  
Deventer ± Olst 2-sporig

#### *Breda ± Tilburg 160 km*

In de meeste cocktails wordt voorgesteld te komen tot instelling van een snelle rechtstreekse IR-verbinding van Antwerpen naar Arnhem, die door een rijtijdversnelling van 5 minuten tussen Breda en Arnhem aansluitingen biedt in Antwerpen, Breda, Den Bosch en Arnhem en door combinatie met IR-treinen van Bergen op Zoom naar Utrecht in Utrecht.

Deze rechtstreekse IR-verbinding betekent een verbetering ten opzichte van de Prorail-dienstregeling.

Door dit project kan de rijtijd op dit traject van 13 minuten worden verkort tot 11 minuten. De geboden aansluitingen als uitvloeisel van dit project dragen bij tot een hoge vervoerwaarde van deze corridor.

Het project heeft ook een belangrijke functie als verbinding van een aantal stedelijke knooppunten in de regio.

Eenzijds is het project aantrekkelijk door de relatief beperkte investering. Anderzijds moet nader worden gezien of de wens om op dit traject 160 km te rijden behalve verkeerstechnische maatregelen ook andere aanvullende maatregelen met betrekking tot de veiligheid op overwegen vereist en welke financiële gevolgen daaraan verbonden zijn.

Met het oog hierop wordt met betrekking tot het project nog geen inspanningsverplichting aangegaan maar heeft opname plaats in de verkenningsfasetabel van het MIT.

#### *Arnhem West vrije kruising*

Railned rapporteert dat het project hoge treinintensiteiten van reizigerstreinen en goederentreinen mogelijk maakt en comfortabele aansluitingen te Arnhem biedt.

Ten opzichte van de Prorail-dienstregeling zijn er als verbeteringen een HS-treindienst tussen Amsterdam / Schiphol en Keulen / Frankfurt en snelle binnenlandse IC-diensten tussen Amsterdam / Schiphol en Arnhem.

Het project komt voor in alle cocktails omdat het bijdraagt aan de versterking van de mainports en hun achterlandverbindingen, bestrijding van de congestie en de regionale ontwikkeling door verbetering van de verbindingen van de randstad met de stedelijke knooppunten en tussen de knooppunten onderling.

Ontbreken van de vrije kruising heeft tot gevolg: vermindering van het aantal reizigers- en/of goederentreinen en verlaging van de punctualiteit van de treindienst.

Het project Arnhem West vrije kruising maakt deel uit van de spoorprojecten van de pkb Schiphol, die voor 2003 zijn voorzien. Uit dien hoofde wordt met betrekking tot dit project een inspanningsverplichting aangegaan en heeft opname plaats in de planstudiefasetabel van het MIT.

#### Arnhem 4e perron

Arnhem is een station op twee kruisende hoofdspoorwegen oost-west en noord-zuid.

In de situatie van de komst van de HS-treinen zal er in Arnhem voldoende perroncapaciteit moeten zijn voor haltering van HS-, IC-, IR- en AR-treinen. Er zullen in Arnhem veel treinen moeten keren. De drie perrons bieden hiervoor onvoldoende ruimte. Ook afzonderlijke keersporen buiten de perrons bieden hiervoor onvoldoende soelaas c.q. zouden een storende invloed op de afwikkeling van de treindienst hebben.

Het project is nodig om de beoogde treindiensten op het gewenste kwaliteitsniveau af te kunnen wikkelen.

Door dit project kan ook de snelheid op het emplacement worden verhoogd (in het kader van de HSL-Oost).

Ontbreken van het project heeft verlaging van de punctualiteit van de treindienst tot gevolg.

Het project komt als reserveproject voor in alle cocktails.

Het project draagt bij aan de versterking van de mainports en hun achterlandverbindingen, bestrijding van de congestie en de regionale ontwikkeling door verbetering van de verbindingen van de randstad met de stedelijke knooppunten en tussen de knooppunten onderling.

Het project omvat aanleg van een nieuw perron, emplacements-aanpassingen, doortrek van de perrontunnel, creëren van een achteruit- en ingang van het station met loketfunctie en aanpassing van de stationsomgeving.

Nu is meer zicht gekomen op de beschikbare middelen en het geheel aan kosten van de projecten in de realisatiefasetabel, de planstudiefasetabel en de verkenningstabel van het MIT. Met het oog hierop zijn de reserveprojecten niet opgenomen in het TTP. Een uitzondering is gemaakt voor het reserveproject Arnhem 4e perron. Dit project is opgenomen omdat een onderzoek naar dit project al loopt en nauw verband houdt met de andere onderstaande projecten in Arnhem die van belang zijn voor de HSL-Oost, het overige personenvervoer en het goederenvervoer (Betuwe-route).

Dit betekent dat met betrekking tot het project Arnhem 4e perron nog geen inspanningsverplichting wordt aangegaan maar opname plaatsheeft in de verkenningstabel van het MIT. De uitkomsten van de studie zouden op een zodanig moment gereed moeten zijn dat besluitvorming kan plaatsvinden tegelijkertijd met de besluitvorming over de HSL-Oost, rond 1999.



## Arnhem Velperbroek Aansluiting vrije kruising

Door dit project kan treinverkeer vanuit Arnhem richting Zwolle conflictvrij worden afgewikkeld ten opzichte van treinverkeer uit Zevenaar richting Arnhem.

Ten opzichte van de Prorail-dienstregeling zijn er als verbeteringen een HS-treindienst tussen Amsterdam / Schiphol en Keulen / Frankfurt.

Ontbreken van de vrije kruising heeft tot gevolg: vermindering van het aantal reizigers- en/of goederentreinen en verlaging van de punctualiteit van de treindienst.

Het project komt voor in alle cocktails omdat het bijdraagt aan de versterking van de mainports en hun achterlandverbindingen, bestrijding van de congestie en de regionale ontwikkeling door verbetering van de verbindingen van de randstad met de stedelijke knooppunten en tussen de knooppunten onderling.

Er is sprake van verschillende projecten rond Arnhem:

- ± het in uitvoering zijnde project Arnhem West,
- ± Arnhem West vrije kruising,
- ± Arnhem 4e perron,
- ± Arnhem Velperbroek Aansluiting vrije kruising,
- ± Elst ± Arnhem Nieuwe Techniek,
- ± Arnhem Oostzijde Nieuwe Techniek.

Het project Arnhem Velperbroek Aansluiting vrije kruising maakt deel uit van de spoorprojecten van de pkb Schiphol, die pas na 2003 zijn voorzien.

Omdat sprake is van vele met elkaar verband houdende projecten rond Arnhem is het gewenst allereerst in een verkennende studie mede in relatie tot het goederenvervoer te bezien welke railverkeersstroom zich in dit gebied zal gaan voordoen en in hoeverre optimale benutting van de betrokken trajecten mogelijk is.

Dit betekent dat met betrekking tot het project Arnhem Velperbroek Aansluiting vrije kruising nog geen inspanningsverplichting wordt aangegaan maar opname plaats heeft in de verkenningsfasetable van het MIT. De uitkomsten van de studie zouden op een zodanig moment gereed moeten zijn dat besluitvorming kan plaatsvinden tegelijkertijd met de besluitvorming over de HSL-Oost, rond 1999.

## Deventer ± Olst 2-sporig

Door dit project komt een einde aan de enkelsporige flessehals op het traject Zwolle ± Arnhem. Het 8 km lange enkelsporige traject Deventer ± Olst leidt ertoe dat

- ± de punctualiteit van de reizigerstreinen die op het traject Zwolle ± Arnhem in Zwolle, Deventer, Zutphen en Arnhem aansluitingen moeten bieden, wordt aangetast,
- ± goederentreinen in Deventer lang moeten wachten tot een pad beschikbaar is,
- ± de in de regiococktail voorgestelde extra IR-trein op het traject Zwolle ± Nijmegen niet kan worden gerealiseerd.

Het project komt in alle cocktails voor. Het project heeft met name een functie voor de verbinding van de stedelijke knooppunten in de regio.

De regiococktail biedt ten opzichte van de Prorail-dienstregeling als verbetering een regelmatige halfuurdienst met IR-treinen tussen Zwolle en Deventer met doorkoppeling te Zwolle.

Er wordt momenteel gewerkt aan een herziening van het Toekomstplan voor het goederenbedrijf, waarin de meest actuele inzichten met

betrekking tot de goederenvervoersomvang en de benodigde infrastructuur worden opgenomen.

In dit kader kan ook de noord-oostelijke verbinding van de Betuweroute en de eventueel benodigde infrastructuur in Noord-Oost-Nederland aan de orde komen.

Omdat de reizigersproblematiek waarvoor het project een oplossing biedt relatief ten opzichte van andere projecten minder ingrijpend is en de studie naar de goederenvervoerinfrastructuur nog gaande is, is dit project niet in het TTP opgenomen.

#### *Corridor Amsterdam CS / Schiphol ± Utrecht CS*

Amsterdam Zuid/WTC 4-sporig, tailtracks  
Utrechtboog  
Amsterdam Bijlmer ± Breukelen 4-sporig  
Breukelen ± Maarssen 4-sporig  
Maarssen ± Utrecht CS 4-sporig

#### Amsterdam Zuid/WTC 4-sporig en tailtracks

Bij het station Amsterdam Zuid/WTC beginnen of eindigen danwel passeren in alle cocktails circa 10 treinen per uur per richting van verschillende aard: HS-, IC-, IR- en AR-treinen. Dit betekent meer dan een verdubbeling ten opzichte van de Prorail-dienstregeling.

In de mainportcocktail en de regiococktail wordt uitgegaan van 2 extra perronsporen te Amsterdam Zuid/WTC en keersporen aan de oostzijde van het station. In de randstadcocktail wordt tevens uitgegaan van keersporen aan de westzijde van het station.

De extra perronsporen zijn nodig om naast de treinen uit de richting 't Gooi / Flevoland IC-/IR-treinen uit de richting Utrecht en Schiphol op te vangen.

Deze perronsporen sluiten aan bij de pkb Schiphol waarin wordt uitgegaan van overgang van 2-sporigheid naar 4-sporigheid op de Zuidelijke Tak.

De uitbreiding van de perronsporen draagt bij aan de versterking van de mainports en hun achterlandverbindingen, de bestrijding van de congestie en de verbetering van de verbindingen van de randstad met de stedelijke knooppunten buiten de randstad.

Als reden voor de keersporen aan de oostzijde van Amsterdam Zuid/WTC noemt Railned de omstandigheid dat voorkomen wordt dat treinen op het opstelterrein Watergraafsmeer moeten keren, hetgeen de exploitatiekosten zou doen toenemen. Bovendien kan de zwaar belaste Zuidtak de extra treinbewegingen niet verwerken.

De keersporen aan de westzijde zijn bedoeld om 2 AR-treinen uit Hilversum te laten keren ter ontlasting van Schiphol.

De keersporen zijn sterk gerelateerd aan de desbetreffende dienstregelingsopzet. Wat de keersporen betreft wordt verwezen naar paragraaf 7.3.

Het project tot uitbreiding van perronsporen omvat 2 extra perronsporen met bijbehorende wisselverbindingen en bovenleiding. Verder is sprake van een dusdanige aanpassing van Amsterdam Zuid/WTC dat 2 eilandperrons ontstaan.

Met betrekking tot dit project wordt gelet op het belang ervan (een onderdeel van de pkb Schiphol) een inspanningsverplichting aangegaan en heeft opname plaats in de planstudiefasetabel van het MIT.

## Utrechtboog

Het project Utrechtboog komt voor in alle cocktails. De Utrechtboog is een verbindingsboog tussen de lijn Amsterdam CS Utrecht en de Zuidelijke Tak. Deze boog maakt snelle rechtstreekse treinen mogelijk tussen Schiphol en Amsterdam Zuid/WTC en Utrecht en verder. De boog voorkomt overstap te Duivendrecht. Ook is de capaciteit van het baanvak Amsterdam Bijlmer ± Amsterdam CS en de capaciteit van Amsterdam CS niet zodanig dat alle HS-/IC- en IR-treinen van Utrecht naar Amsterdam CS geleid kunnen worden.

De boog biedt de mogelijkheid elk kwartier snelle diensten (HS/IC/IR) te rijden tussen Utrecht en Amsterdam Zuid/WTC en Schiphol waaronder de internationale verbinding Schiphol Amsterdam Zuid/WTC ± Keulen ± Frankfurt.

Alle genoemde rechtstreekse verbindingen betekenen een verbetering ten opzichte van de Prorail-dienstregeling.

Het project draagt bij aan de versterking van de mainports en hun achterlandverbindingen, de bestrijding van de congestie en de verbetering van de verbindingen van de randstad met de stedelijke knooppunten buiten de randstad.

Het project is ook een onderdeel van de pkb Schiphol. Een uitgebreide onderbouwing van dit project maakt onderdeel uit van de CAU-studie (Corridorstudie Amsterdam ± Utrecht). De CAU-studie beveelt de aanleg van dit project aan.

Het project omvat een tweesporige boog met aantakkingen en vrije kruisingen ten aanzien van de Zuidelijke Tak en Amsterdam CS ± Utrecht met bijbehorende wissels en bovenleiding. Het project is in de CAU-studie nader omschreven.

Met betrekking tot dit project wordt gelet op het belang ervan (een onderdeel van de pkb Schiphol) een inspanningsverplichting aangegaan en heeft opname plaats in de planstudiefasetabel van het MIT.

## Amsterdam Bijlmer ± Breukelen 4-sporig

Het project komt voor in alle cocktails.

Het aantal treinen (1 HS-, 3 IC- 6 IR- en 2 AR-treinen en goederentreinen) en het verschil in snelheid van de verschillende treinprodukten maken de uitbouw van het 2-sporige traject tot een 4-sporig traject nodig. Verder is een vrije kruising bij Breukelen nodig voor de treindienst Rotterdam CS Gouda ± Amsterdam CS. De intensieve treindienst op het traject Utrecht Amsterdam CS maakt een gelijkvloerse oversteek en invoeging onmogelijk en leidt ertoe dat de bediening van de treindienst van Rotterdam CS via Gouda naar Amsterdam CS moet worden gestaakt en het goederenvervoer van Hoogovens / Amsterdam via Gouda onmogelijk wordt.

Het achterwege laten van dit project zou als consequenties hebben  
± geen regelmatige kwartier-verdeling van de HS-/IC-/IR-treinen tussen Utrecht CS en Amsterdam CS resp. Schiphol; op elkaar afgestemde aansluitingen te Utrecht zijn niet mogelijk,

± AR-treinen en goederentreinen zullen onderweg moeten worden ingehaald door snelle treinen, waardoor de langzame treinen onderweg moeten wachten op de snelle inhalers,

± vermindering van het aantal treinen,

± lagere snelheid van de HS-treinen Duitsland ± Schiphol,

± lagere punctualiteit van de treindienst.

Ten opzichte van de Prorail-dienstregeling is sprake van verbetering door de komst elk kwartier van rechtstreekse snelle treinen (HS, IC, IR) tussen Utrecht en Schiphol / Amsterdam Zuid/WTC.

Het project draagt bij aan de versterking van de mainports en hun achterlandverbindingen, de bestrijding van de congestie en de verbetering van de verbindingen van de randstad met de stedelijke knooppunten buiten de randstad.

Het project is ook een onderdeel van de pkb Schiphol. Een uitgebreide onderbouwing van dit project maakt onderdeel uit van de CAU-studie (Corridorstudie Amsterdam ± Utrecht). De CAU-studie beveelt de aanleg van dit project aan.

Het project omvat uitbouw van 2-sporigheid tot 4-sporigheid van Amsterdam Bijlmer tot ten zuiden van Breukelen, inclusief een vrije kruising te Breukelen, met bijbehorende wissels en bovenleiding conform de omschrijving in de CAU-studie, met dien verstande dat de opzet van de stations (Bijlmer, Abcoude en Breukelen) nog nader moet worden uitgewerkt en dat voor Abcoude wordt uitgegaan van een maaiveld-variant.

Met betrekking tot dit project wordt gelet op het belang ervan (een onderdeel van de pkb Schiphol) een inspanningsverplichting aangegaan en heeft opname plaats in de planstudiefasetabel van het MIT.

Breukelen ± Maarssen 4-sporig  
Maarssen ± Utrecht CS 4-sporig

De projecten betreffen uitbouw van het 2-sporige baanvak Breukelen Utrecht tot 4-sporigheid.

De projecten komen voor in de mainportcocktails. In de randstadcocktails en in de regiococktails is volstaan met uitbouw van 2-sporigheid tot 4-sporigheid tussen Breukelen en Maarssen. In deze laatste cocktails blijft het gedeelte ten zuiden van Maarssen tot Utrecht, inclusief de passage van het Amsterdam-Rijnkanaal 2-sporig. Dit gedeelte zou volgens deze cocktails in een volgende fase aan bod moeten komen. Railned koos voor deze beperking om voldoende middelen te kunnen besteden aan specifieke randstad- of regio-projecten. De beperking leidt ertoe dat circa f 400 mln in deze fase voor andere projecten beschikbaar komt. Het tijdelijk achterwege laten van de 4-sporigheid Maarssen ± Utrecht betekent:

- ± langere rijtijden voor een aantal IC-/IR-treinen Amsterdam Utrecht,
- ± lagere punctualiteit van de treindienst, ook voor de HS-treinen naar Duitsland.

Ten opzichte van de Prorail-dienstregeling is sprake van verbetering door de komst elk kwartier van rechtstreekse snelle treinen (HS, IC, IR) tussen Utrecht en Schiphol / Amsterdam Zuid/WTC en bij volledige 4-sporigheid verbetering van de punctualiteit met name voor de HS-treinen naar Duitsland.

De projecten dragen bij aan de versterking van de mainports en hun achterlandverbindingen, de bestrijding van de congestie en de verbetering van de verbindingen van de randstad met de stedelijke knooppunten buiten de randstad.

De projecten zijn ook een onderdeel van de pkb Schiphol. Een uitgebreide onderbouwing van dit project, inclusief het gedeelte Maarssen ±

Utrecht, maakt onderdeel uit van de CAU-studie (Corridorstudie Amsterdam ± Utrecht). De CAU-studie beveelt de aanleg van dit project aan.

De projecten omvatten uitbouw van 2-sporigheid tot 4-sporigheid, met bijbehorende wissels en bovenleiding, conform de omschrijving in de CAU-studie met dien verstande dat de opzet van station Maarsse en nog nader moet worden uitgewerkt.

Met betrekking tot de projecten wordt gelet op het belang ervan (een onderdeel van de pkb Schiphol) een inspanningsverplichting aangegaan en heeft opname plaats in de planstudiefasetabel van het MIT.

Er is onderscheid gemaakt tussen Breukelen ± Maarsse 4-sporig en Maarsse ± Utrecht CS 4-sporig, omdat met name het laatste project sterk bouwtechnisch wordt bepaald door de ervan onderdeel uitmakende toe te voegen nieuwe dubbelsporige brug over het Amsterdam-Rijn-kanaal.

#### *Corridor Rotterdam ± Pijnacker ± Den Haag*

Zoetermeer Oostlus  
Zoetermeer ± Pijnacker  
Hofpleinlijn en aansluiting op Den Haag CS en Rotterdam CS in kader van randstadrail

#### Zoetermeer Oostlus

In alle cocktails heeft aansluiting van de VINEX-locatie Zoetermeer Oost op het railnet plaats. Hierbij wordt uitgegaan van 3 (mainport- en regiococktails) of 4 AR-treinen. Deze aansluiting van de VINEX-locatie is een verbetering ten opzichte van de Prorail-dienstregeling.

Het project is gewenst uit oogpunt van bestrijding van de congestie en met het oog op de ontsluiting van de VINEX-locatie.

Het project omvat een aftakking van de bestaande Zoetermeerlus ter hoogte van Zoetermeer Seghwaert naar Zoetermeer Oost.

VROM-gelden zijn in het kader van de VINEX gereserveerd voor een hoogwaardige openbaar vervoerontsluiting van deze locatie.

Voor dit project is een nadere studie nodig naar de wijze waarop het project zal worden uitgevoerd. Een light-railoplossing ligt zeer wel in de rede maar is nog onvoldoende uitgewerkt om thans al met zekerheid te verkiezen boven een bediening met treinen, zoals dat thans op de Zoetermeerlijn gebeurt. Om deze reden wordt met betrekking tot dit project, evenals de hierna volgende Hofpleinlijnprojecten, nog geen inspanningsverplichting aangegaan maar heeft opname plaats in de verkenningfasetabel van het MIT.

#### Zoetermeer ± Pijnacker

Dit project komt alleen voor in de randstadcocktail. Het project biedt een rechtstreekse verbinding van Rotterdam naar Zoetermeer. Dit is een verbetering ten opzichte van de Prorail-dienstregeling.

Op deze rechtstreekse verbinding, zijn 4 AR-treinen Rotterdam CS Zoetermeer Centrum West voorzien. De treinen doen na Pijnacker de volgende haltes aan: Rokkeveen (nieuw station met nieuwe locatie in

ontwikkeling), Zoetermeer Driemanspolder (overstapmogelijkheid op de spoorlijn Den Haag ± Gouda), Zoetermeer Dorp en Zoetermeer Centrum West.

Het project biedt een rechtstreekse verbinding in de zeer zware congestierelatie Zoetermeer ± Rotterdam. Op deze relatie gaat het meeste verkeer via regionale wegen en zorgt daar voor congestie en overlast.

Het project is gewenst uit oogpunt van bestrijding van de congestie en draagt bij aan de ontsluiting van de VINEX-locaties Pijnacker Zuid en Berkel.

Het project omvat een nieuwe verbinding die aftakt van de bestaande Hofpleinlijn ten noorden van Pijnacker en aantakt op de Zoetermeerlijn ter hoogte van Driemanspolder.

Dit project zal, evenals het voorgaande project, moeten worden onderzocht op mogelijkheden voor een bediening via light-rail. Om deze reden wordt met betrekking tot dit project nog geen inspanningsverplichting aangegaan maar heeft opname plaats in de verkenningsfase-tabel van het MIT.

Hofpleinlijn en aansluiting op Den Haag CS en Rotterdam CS in kader van randstadrail

In de mainport- en de regiococktail wordt uitgegaan van een verplaatsing van het eindpunt van de Hofpleinlijn van Rotterdam Hofplein naar Rotterdam CS. In deze cocktails wordt uitgegaan van 4 AR-treinen van Den Haag CS via Pijnacker naar Rotterdam CS. Deze cocktails behelzen als verbetering ten opzichte van de Prorail-dienstregeling een verplaatsing van Rotterdam Hofplein naar Rotterdam CS en een frequentieverhoging van 2 naar 4 AR-treinen per uur.

In de randstadcocktail wordt uitgegaan van koppeling van de Hofpleinlijn aan de Noord-Zuid-metro van Rotterdam. Hierdoor kan rechtstreeks worden doorgereden via Rotterdam CS ± Beurs ± Kop van Zuid naar Rotterdam Zuidplein. In deze cocktail wordt uitgegaan van 4 AR-treinen Den Haag CS via Pijnacker en Rotterdam CS door naar Rotterdam Zuidplein en 4 AR-treinen die van Zoetermeer Centrum West via Pijnacker en Rotterdam CS en verder Rotterdam Zuidplein bereiken.

De randstadcocktail heeft als verbeteringen ten opzichte van de Prorail-dienstregeling:

- ± koppeling van de Hofpleinlijn aan de Noord-Zuid-metro in Rotterdam,
- ± rechtstreekse railverbinding Zoetermeer ± Rotterdam,
- ± frequentieverhoging van 2 tot 8 treinen per uur tussen Rotterdam en Pijnacker en van 2 tot 4 treinen per uur tussen Pijnacker en Den Haag CS.

Door de koppeling zijn aanpassingen aan het materieel nodig in verband met verschillen in energievoorziening, beveiliging en perrons. Als met metromaterieel zou worden gereden, is ombouw van de Hofpleinlijn, de Zoetermeerlijn, incl. Pijnacker ± Zoetermeer en de verbinding naar Zoetermeer Oost nodig. Ook moet het traject Den Haag Laan van N. Oost Indië ± Den Haag CS vrijgelegd worden van de Oude Lijn. Door de hoge frequenties tussen Leidscheveen (bij Leidschendam) en Den Haag CS rijden 12 treinen per uur en is er geen ruimte meer voor treinen van de NS-werkplaats Leidschendam. Dit vergt een verbinding van deze werkplaats naar de spoorlijn Den Haag ± Gouda ter hoogte van Nootdorp.

Verder zullen door het grote aantal in Den Haag CS arriverende treinen van de Hofpleinlijn aanpassingen voor het keerproces nodig zijn.

In de randstadcocktail beperkt het project zich wat de Haagse kant betreft tot bovengenoemde aanpassingen. Het is gewenst te zien in hoeverre aansluiting van de Hofpleinlijn te Den Haag CS op het

railvervoer ter plaatse mogelijk is en welke financiële consequenties daaraan verbonden zijn.

Het project vervult een zeer belangrijke functie bij de congestiebestrijding in de corridor Den Haag / Zoetermeer Rotterdam en draagt bij aan de ontsluiting van verschillende VINEX-locaties aan de Hofpleinlijn: Leidscheveen, Pijnacker Zuid en Berkel.

Het koppelingsproject sluit aan bij de voorkeur voor de ontwikkeling van uitgekende vervoerconcepten in de randstad, waarbij niet in alle gevallen de zware rail het enige antwoord op de congestie is.

Het bieden van rechtstreekse verbindingen vanuit de regio Den Haag en Zoetermeer met het centrum van Rotterdam en Rotterdam Zuid is zeer aantrekkelijk. Verschillende locaties met veelzijdige activiteiten (wonen, werken en winkelen) worden rechtsteeks met elkaar verbonden. Niet denkbeeldig is dat deze lijn een dusdanig aantrekkelijk alternatief vormt voor vervoer van Den Haag naar Rotterdam via de Oude Lijn langs Delft dat vervoerverschuiving van de Oude Lijn naar de Hofpleinlijn optreedt.

Nadere bestudering van het koppelingsconcept is gewenst. De hiervoor aangegeven aanpassingen van infrastructuur en materieel en de hele opzet van de treindienst op de Zoetermeerlijn en de Hofpleinlijn en tevens op de Oude Lijn in de relatie Den Haag ± Rotterdam zullen daarbij aan de orde moeten komen. In verband hiermee wordt met betrekking tot dit project, tezamen met de 2 voorafgaande projecten nog geen inspanningsverplichting aangegaan maar heeft opname plaats in de verkenningsfase-tabel van het MIT.

#### *Corridor Den Haag CS ± Eindhoven / Roosendaal*

Schiedam/Rotterdam West ± Schiedam Spaland 4-sporig  
Schiedam ± Rotterdam richtingbedrijf en koppeling aan Oost-West-metro  
Breda ± Tilburg 160 km

#### Schiedam/Rotterdam West ± Schiedam Spaland 4-sporig

In de mainport- en de regiococktail wordt uitgegaan van 2 IC-, 2 IR- en 4 AR-treinen op het traject Rijswijk ± Schiedam. De randstadcocktail gaat uit van 2 extra AR-treinen. De Prorail-dienstregeling gaat uit van 4 IC-, 4 IR- en 2 AR-treinen.

Door het groter aantal treinen in de randstadcocktail, gevoegd bij het grote rijtijdverschil tussen IC-/IR- en AR-treinen is in de randstadcocktail 4-sporigheid nodig tussen Schiedam/Rotterdam West en Schiedam Spaland. Alleen bij deze 4-sporigheid is opening en bediening van station Schiedam Spaland mogelijk. Railned kwalificeert overigens de vervoerwaarde van Schiedam Spaland als matig.

Het project draagt bij aan de bestrijding van de congestie.

Gelet op de omstandigheid dat de problemen waarvoor dit project een oplossing biedt, relatief ten opzichte van andere projecten minder ingrijpend zijn en gezien de beschikbare middelen wordt dit project niet opgenomen in het TTP. Voor de nadere toelichting van dit voorstel wordt verwezen naar hetgeen hiervoor over het project Rotterdam ± Den Haag via Pijnacker en hetgeen hierna over het project Rotterdam ± Schiedam richtingbedrijf is vermeld.

#### Schiedam ± Rotterdam richtingbedrijf en koppeling aan Oost-West-metro

In de mainport- en de regiococktail wordt uitgegaan van 2 IC-, 2 IR- en 4

AR-treinen op het traject Rotterdam CS ± Schiedam/Rotterdam West richting Den Haag en 4 AR-treinen op dit zelfde traject richting Maassluis / Hoek van Holland. Deze cocktails stellen voor het gebruik van de bestaande 4 sporen tussen Rotterdam CS en Schiedam / Rotterdam West te wijzigen van «lijnbedrijf» naar «richtingbedrijf».

Het lijnbedrijf houdt in dat van het noorden naar het zuiden gerekend naast elkaar liggen: 1 spoor van Rotterdam naar Den Haag via Schiedam, 1 spoor van Den Haag via Schiedam naar Rotterdam, 1 spoor van Rotterdam naar Maassluis / Hoek van Holland via Schiedam, 1 spoor van Maassluis / Hoek van Holland via Schiedam naar Rotterdam. Het richtingbedrijf houdt in dat van het noorden naar het zuiden gerekend naast elkaar liggen: 2 sporen van Rotterdam richting Schiedam en 2 sporen van Schiedam richting Rotterdam.

De wijziging van lijnbedrijf naar richtingbedrijf is tevens nodig in verband met een goede aansluiting van de HSL aan de westzijde van Rotterdam CS.

Volgens de mainportcocktail en de regiococktail:

± moet daartoe ten westen van Schiedam/Rotterdam West een vrije kruising komen en het station Schiedam/Rotterdam West worden uitgebreid tot 6 sporen,

± moeten aan de westzijde van Rotterdam CS andere wisselverbindingen komen.

Dit project behelst ten opzichte van de Prorail-dienstregeling een verbetering van de punctualiteit.

In de randstadcocktail wordt uitgegaan van 2 IC-, 2 IR- en 6 AR-treinen op het traject Rotterdam CS ± Schiedam/Rotterdam West richting Den Haag. Ook in deze cocktail wordt uitgegaan van een richtingbedrijf, mede in verband met de aansluiting van de HSL te Rotterdam CS. In verband met de beleidsprioriteiten in deze cocktail stelt Railned voor om de lijn van Hoek van Holland te koppelen aan de Oost-West-metro (Capelle a/d IJssel /Ommoord/Zevenkamp ± Blaak ± Marconiplein ± Schiedam). Door deze koppeling worden rechtstreekse verbindingen van de Hoekse lijn met de Rotterdamse binnenstad, station Blaak en station Rotterdam Alexander geboden. Gedacht wordt aan 6 doorgaande verbindingen per uur van Schiedam naar Maassluis en richting Hoek van Holland.

Dit project behelst ten opzichte van de Prorail-dienstregeling de volgende verbeteringen:

± een frequentieverhoging tussen Maassluis en Rotterdam van 4 naar 6 treinen,

± koppeling van de Hoekse lijn met de Oost-West-metro en daardoor rechtstreekse verbindingen tussen de locaties aan beide lijnen,

± een frequentieverhoging tussen Leiden en Rotterdam CS van 4 naar 6 AR-treinen.

Railned stelt voor een gedeelte van de koppelingskosten te financieren door slechts een deel van de infra-uitbreidingen voor het richtingbedrijf op het traject Schiedam ± Rotterdam, die in de mainport- en de regiococktail zijn voorzien, uit te voeren. Railned wijst erop dat bij koppeling van de metrolijn met de Hoekse lijn aanpassingen aan het materieel nodig zijn in verband met verschillen in energievoorziening, beveiliging en perrons. Verder zullen speciale voorzieningen moeten worden getroffen voor het goederenvervoer op de lijn Schiedam ± Hoek van Holland.

Het project draagt bij aan de bestrijding van de congestie.

Het koppelingsconcept sluit aan bij de voorkeur voor de ontwikkeling van uitgekende vervoerconcepten in de randstad, waarbij niet in alle gevallen de zware rail het enige antwoord op de sterke congestie is. Het bieden van rechtstreekse verbindingen van de Hoekse lijn met het centrum van Rotterdam en de Rotterdamse stations Blaak en Alexander



en het bieden van de rechtstreekse verbindingen met de woon- en werklocaties in het westen van Rotterdam, het centrum en oostelijk deel van Rotterdam zijn zeer aantrekkelijk.

Nadere bestudering van het koppelingsconcept is gewenst. De benodigde aanpassingen van materieel en infrastructuur, die Railned noemt, zullen daarbij aan de orde moeten komen. In dat licht is ook nadere bestudering van de benodigde infrastructuur op het zware railtraject Rotterdam ± Schiedam en Schiedam ± Delft ± Den Haag gewenst. Hiervoor is temeer reden als uitbouw van de Hofpleinlijn en koppeling van de Hofpleinlijn aan de Noord-Zuid-metro in Rotterdam zou plaatshebben, een project dat in de randstadcocktail eveneens wordt voorgesteld. Niet denkbeeldig is dat de gekoppelde en verbeterde Hofpleinlijn een aantrekkelijk alternatief voor een deel van het vervoer op de relatie Den Haag Rotterdam via Delft zal vormen. Dit kan gevolgen hebben voor de dienstregeling en de infrastructuurbehoefte op het traject Den Haag ± Delft ± Rotterdam.

In verband met het vorenstaande wordt met betrekking tot dit project nog geen inspanningsverplichting aangegaan maar heeft opname plaats in de verkenningstabel van het MIT.

Breda ± Tilburg 160 km

Verwezen wordt naar de corridor Breda ± Zwolle.

*Corridor Zwolle ± Hengelo*

Zwolle ± Wierden 140 km

Zwolle ± Wierden 140 km

Het project komt voor in de mainportcocktail zonder Hanzelijn, de randstadcocktail zonder Hanzelijn en de regiococktail.

Het project heeft ten doel door relatief beperkte infrastructuur-aanpassingen een verbetering in de treindienst tussen Zwolle en Twente en een groei van het aantal treinreizigers mogelijk te maken.

Het project richt zich op inleg van een snelle IR-trein Zwolle ± Enschede naast de huidige AR-trein. Hierdoor is een reistijdwinst van 15 minuten mogelijk. Bovendien vervalt de overstap in Almelo.

De snelle rechtstreekse verbinding tussen Zwolle en Twente betekent een verbetering ten opzichte van de Prorail-dienstregeling.

Het project draagt bij aan de verbetering van de verbinding tussen de stedelijke knooppunten Zwolle en Twente en aan versterking van de regionale ontwikkeling.

De provincie Overijssel heeft aangeboden dat provincie en betrokken gemeenten uitgaande van een benodigde investering van f 23 mln een gezamenlijke regionale bijdrage van 20% van de kosten van het project leveren.

Het project behelst een snelheidsverhoging op het baanvak Zwolle Wierden tot 140 km en opheffing van civiele beperkingen.

Gelet op het belang van het project, de substantiële bijdrage uit de regio en het relatief beperkte financiële beslag voor de rijksoverheid wordt met betrekking tot dit project een inspanningsverplichting aangegaan en bestaat het voornemen het project te financieren uit het budget voor kleine projecten.

### *Corridor Amersfoort ± Hengelo*

Amersfoort ± Hengelo 160 km

Amersfoort ± Hengelo 160 km

Dit project komt alleen voor in de mainportcocktail.

Door dit project wordt de reistijd op het traject Amersfoort Hengelo met circa 4 minuten bekort ten behoeve van de doorgaande IC-treinen uit Berlijn naar Schiphol.

Het project biedt als verbetering ten opzichte van de Prorail-dienstregeling een versnelling in de relatie Amsterdam/Schiphol ± Hengelo ± Berlijn.

Gelet op het feit dat dit project niet aansluit bij de randstadcocktail en gelet op de beschikbare middelen wordt dit project niet opgenomen in het TTP.

### *Corridor Nijmegen ± Roermond*

Nijmegen ± Venlo ± Roermond partieel 2-sporig

Nijmegen ± Venlo ± Roermond partieel 2-sporig

Dit project komt in 2 varianten voor. Een variant in de mainportcocktail zonder Hanzelijn en een variant in de regiococktail. Door dit project worden snelle IR-treindiensten mogelijk tussen Arnhem en Roermond danwel tussen Noord-Nederland en Zuid-Limburg. Het project maakt een reistijdverkorting van ca 25 minuten mogelijk tussen Nijmegen en Roermond.

Het project betekent in de mainportcocktail ten opzichte van de Prorail-dienstregeling als verbetering de introductie van snelle IR-diensten tussen Arnhem en Roermond. De variant uit de regiococktail betekent als verbeteringen ten opzichte van de Prorail-dienstregeling:

- ± introductie van een snelle IR-treindienst Nijmegen ± Roermond,
- ± introductie van rechtstreekse verbindingen door doorkoppelingen te Zwolle, Nijmegen en Roermond.

Het project vergt partieel de dubbelsporigheid: tussen Boxmeer en Vierlingsbeek en tussen Tegelen en Reuver. In de regiococktail is voor de doorgaande elektrische treindienst tevens electrificatie van het gehele traject Nijmegen ± Roermond, inclusief de dubbelsporige gedeelten, en verlenging van de perrons nodig.

De projectvarianten zijn gericht op verbetering van de verbinding tussen de stedelijke knooppunten in Oost-Nederland en versterking van de regionale ontwikkeling.

De plaats van de spoorverdubbeling is dienstregelingafhankelijk en bovendien afhankelijk van de vraag of met verdere produktverbeteringen in de toekomst rekening moet worden gehouden.

Overwegende dat er sprake is van beperkte toekomstvastheid van de huidige projectvoorstellen, de projecten niet passen in de randstadcocktail en de daarbijbehorende koers voor de lange termijn en gezien de beschikbare middelen wordt dit project niet opgenomen in het TTP.

### *Corridor Enschede ± Gronau*

Enschede ± Gronau

## Enschede ± Gronau

Het project komt alleen voor in de regiococktail.

Het project biedt een verbinding van twee aan weerszijde van de grens gelegen agglomeraties, te weten het stedelijk knooppunt Hengelo / Enschede en Múnster / Gronau. De infrastructuur is reeds aanwezig, maar moet wel gemoderniseerd worden. Hierbij wordt Glanerbrug weer op het spoorwag net aangesloten.

In de Prorail-dienstregeling komt deze verbinding niet voor.

Het project draagt bij aan verbetering van de verbindingen tussen de stedelijke knooppunten Twente en Múnster / Gronau en de regionale ontwikkeling van het betrokken gebied.

Hoewel het project vanuit deze doelstellingen gewenst is, is de vervoerwaarde van het project zeer onzeker.

Over dit reeds langer in overweging zijnde project zijn besprekingen gevoerd met alle betrokkenen en zijn de mogelijkheden voor een bijdrage van de kant van de EU verkend. Gezien de vele onzekerheden kan er pas sprake zijn van een tactische goedkeuring c.q. opname in de planstudiefasetabel als aan de volgende voorwaarden is voldaan:

± de kosten van reactivering bedragen ten hoogste f 12 mln voor het rijk,

± NS Reizigers of derden moeten bereid zijn ten minste tien jaar deze lijn te exploiteren door middel van een uurdienst van circa 7.00 uur tot circa 21.00 op werkdagen, zaterdag, zon- en feestdagen,

± NS Reizigers of derden moeten bereid zijn de bovengenoemde dienstregeling uit te voeren zonder bijdragen van het rijk.

Vooralsnog wordt dit project opgenomen in de verkenningsfasetabel van het MIT.

## *Corridor Groningen ± Leer*

### Groningen ± Leer

### Groningen ± Leer

Op dit moment rijden op deze relatie 3 treinen per dag en verder wordt 4 maal per dag in aansluiting op de trein van Groningen naar Nieuweschans aansluitend busvervoer Nieuweschans ± Leer geboden.

Recent is een rapport optimalisatie gebruik spoorlijnen in de provincie Groningen uitgebracht. Het is een gezamenlijk rapport van de provincie Groningen en de NS. In dit rapport wordt voorgesteld te komen tot 2 IR-treinen per uur tussen Groningen en Leer en wordt van deze verbetering van de treindienst een groei van het aantal reizigers van 50% verwacht.

Het project komt alleen voor in de regiococktail van Railned en houdt als verbetering ten opzichte van de Prorail-dienstregeling in het versnellen van de verbinding door verhoging van de maximale snelheid op het traject Nieuweschans ± Leer van 60 tot 100/120 km. In dit voorstel wordt geen melding gemaakt van verhoging van de treinfrequentie.

Het project draagt bij aan de verbetering van de verbindingen tussen de stedelijke knooppunten Groningen en Leer en de versterking van de regionale ontwikkeling. Door dit project wordt de afstand voor het goederenvervoer tussen Noord-Nederland en Noord-Duitsland aanzienlijk bekort.

Het project omvat aanleg van een kruisingsspoor te Nieuweschans en verbetering van het baanvak Nieuweschans ± grens. Het totale project Nieuweschans ± Leer vergt f 35 mln. Het merendeel van de kosten zijn

gemoed met het verbeteren van de staat van het baanvak aan de Duitse kant van de grens tussen de grens en Ihrhove. De staat van het baanvak laat hogere snelheid dan 60 km en goederenvervoer momenteel niet toe.

Voor dit project is een aanvraag tot subsidie ingediend bij de EU. Ook de betrokken regio en Duitsland zijn bereid in de kosten van aanpassing van het traject Nieuweschans ± Ihrhove bij te dragen. Bij de financiering wordt uitgegaan van gedeeltelijke financiering uit EU-middelen, door Duitsland en door Nederland, te weten door de regio en door de rijksoverheid.

Gelet op het belang van het project, de substantiële bijdrage uit de regio en het beperkte financiële beslag voor de rijksoverheid wordt met betrekking tot dit project een inspanningsverplichting aangegaan en bestaat het voornemen het project te financieren uit het budget voor kleine projecten.

#### *Corridor Groningen ± Sauwerd*

Groningen ± Sauwerd 2-sporig

Groningen ± Sauwerd 2-sporig

Op dit moment moeten op het enkelsporige traject elk uur 3 AR-treinen in beide richtingen, dus totaal 6 treinen per uur en in de ochtendspits zelfs 7 treinen per uur worden verwerkt, waarbij ook nog rekening moet worden gehouden met ruimte voor goederentreinen naar Delfzijl en het Eemshavengebied. Op het traject is alleen ter hoogte van de halte Groningen Noord een inhaalbaarheid. Railned gaat uit van 4 AR-treinen per uur per richting tussen Groningen en Sauwerd, waarbij de treindienst gelijk is aan de Prorail-dienstregeling.

In het hiervoor genoemde rapport optimalisatie gebruik spoorlijnen in de provincie Groningen wordt voorgesteld door aanpassing van het buslijnnet en door aanpassing van de spoorweginfrastructuur (spoorverdubbeling van Groningen ± Sauwerd en verbetering van Groningen ± Leer) te komen tot maximalisatie van het treingebruik.

De door de provincie voorgestelde optimalisatie gaat uit van 3-AR-treinen en 1 IR-trein per uur per richting tussen Groningen en Sauwerd.

Volgens de studie zal door de optimalisatie die door de provincie Groningen wordt voorgesteld het aantal treinreizigers op de lijnen Groningen ± Delfzijl, Groningen ± Roodeschool en Groningen ± Leer in totaal gemiddeld met 36% kunnen stijgen. Verder zullen ± aldus de studie ± de exploitatiekosten  $\text{€}$  n voor NS Reizigers  $\text{€}$  n voor stad/streek elk circa f 4 mln per jaar afnemen.

De provincie is overigens van oordeel dat bij realisering van de optimalisatie een en ander per saldo niet mag leiden tot een verlaging van de rijksbijdrage aan de provincie bij decentralisatie.

Railned is verzocht te onderzoeken of dit project bij de door de provincie voorgestelde optimalisatie van het gebruik van de spoorlijnen relatief ten opzichte van de overige TTP-projecten redelijk scoort.

Uit een eerste onderzoek van Railned blijkt dat het project qua kosten/baten bij de landelijke afweging van alle TTP-projecten in de middenmoot van de TTP-projecten terecht komt en qua bijdrage aan de landelijke overheidsdoelstellingen (congestievermindering, mainportontwikkeling) zich niet kwalificeert.

Indien echter het accent wordt gelegd op een regionale afweging van dit project ten opzichte van andere varianten in de regio, waarbij het accent op bus- of tramontsluiting ligt, is hier wellicht een kansrijke optie

voor het regionale verkeers- en vervoersysteem aanwezig. Gebruik maken van de trein als bestaande en te versterken hoogwaardige vervoer-modaliteit, die als centrale drager van het regionale vervoer dient, zou in deze afweging de meest kosteneffectieve benadering kunnen zijn.

Om die reden is besloten tot verdere verkenning van de mogelijkheden van het project en wordt voorgesteld het project op te nemen in de verkenningfasetabel van het MIT onder de veronderstelling dat de door de provincie Groningen voorgestelde optimalisatie van het gebruik van de spoorlijnen zal worden gerealiseerd.

#### *Corridor Zuidbroek ± Veendam*

Zuidbroek ± Veendam

Zuidbroek ± Veendam

Dit project, dat alleen voorkomt in de regiococktail, houdt in de instelling van een halfuurdienst met AR-treinen van Groningen via Zuidbroek naar Veendam en betekent als zodanig een verbetering van de Prorail-dienstregeling.

Railned acht nader onderzoek naar de commerciële haalbaarheid van deze treindienst nodig.

Het project vergt reactivering van het traject Zuidbroek ± Veendam voor reizigersverkeer. Momenteel vindt alleen goederenvervoer op dit traject plaats.

Aangezien dit project niet past in de randstadcocktail en de daarbij behorende koers voor de lange termijn, het onzeker is of er een vervoerder bereid zal zijn de betrokken treindienst te exploiteren en het project relatief ten opzichte van de overige projecten een gering rendement te zien geeft wordt dit project niet opgenomen in het TTP.

### **3. toelichting op reeds tactisch goedgekeurde projecten**

Naast het TTP zijn er nog enige projecten waarvoor in het kader van Prorail tactische goedkeuring heeft plaats gevonden, maar waarvoor nog geen aanlegbeschikking is afgegeven. Mede in het licht van de vele potentiële projecten en de beschikbare middelen zijn deze projecten opnieuw in de overwegingen betrokken.

De uitkomst van deze overwegingen is van belang voor het beschikbare budget in de periode van het TTP.

#### *Liempde ± Eindhoven 4-sporig*

Het project is tactisch goedgekeurd in het kader van het Prorail-pakket spoorweginfrastructuurprojecten. De voorbereiding van het project heeft langer geduurd dan was voorzien.

Doel en functie van het project zijn niet gewijzigd. De projectkosten zijn gestegen. De stijging van de projectkosten houdt verband met de passage van Best, die duurder uitkomt dan oorspronkelijk was voorzien. Er wordt van uit gegaan dat de regio ook een deel van de stijging van de projectkosten voor zijn rekening neemt.

Voor het project blijft een inspanningsverplichting bestaan en heeft opname plaats in de realisatiefasetabel van het MIT.

#### *Amsterdam CS spoor 16*

Het project is tactisch goedgekeurd in het kader van het Prorail-pakket. Het project omvat verlenging van de sporen 13, 14 en 15 aan de westzijde

van Amsterdam CS en de aanleg van spoor 16 met bijbehorende perronaanpassing.

De voorbereiding van het project heeft langer geduurd dan was voorzien, omdat een deel van het project verband houdt met de IJ-oeverplannen in Amsterdam. De voorbereiding van deze plannen heeft vertraging opgelopen.

Besloten is het project in 2 fases op te knippen: de verlenging van de sporen 13, 14 en 15 als 1e fase en de aanleg van spoor 16 als 2e fase, die sterk gerelateerd is aan lokale ontwikkelingen. Ten aanzien van de 1e fase blijft een inspanningsverplichting bestaan en heeft opname van het gedeelte plaats in de realisatiefasetabel van het MIT. De 2e fase is sterk afhankelijk van een aantal ontwikkelingen in de noordvleugel van de randstad. Verwezen wordt naar het gestelde in paragraaf 2 over het project capaciteitsuitbreiding Zaanlijn. In verband hiermee wordt met betrekking tot dit deel nog geen inspanningsverplichting aangegaan maar heeft opname plaats in de verkenningsfasetabel van het MIT.

#### *Groningen ± Leeuwarden partieel 2-sporig*

Met betrekking tot het project is in feite een inspanningsverplichting aangegaan door het besluit van de Tweede Kamer dit project aan te leggen met een belangrijke bijdrage uit het Fonds Economische Structuurversterking (FES).

Op dit moment rijden op het traject een stoptrein en een semi-stoptrein (stoptrein die enkele stations overslaat). Door dit project wordt het mogelijk gemaakt om naast deze treinen een IR-trein in te leggen die tussen Groningen en Leeuwarden alleen in Buitenpost stopt. Met dit project worden tevens maatregelen genomen om de relatieve onveiligheid ± ten opzichte van het landelijke veiligheidsniveau ± ongedaan te maken met name door een sanering van het aantal overwegen door te voeren.

Ten opzichte van de Prorail-dienstregeling is sprake van toevoeging van een IR-trein.

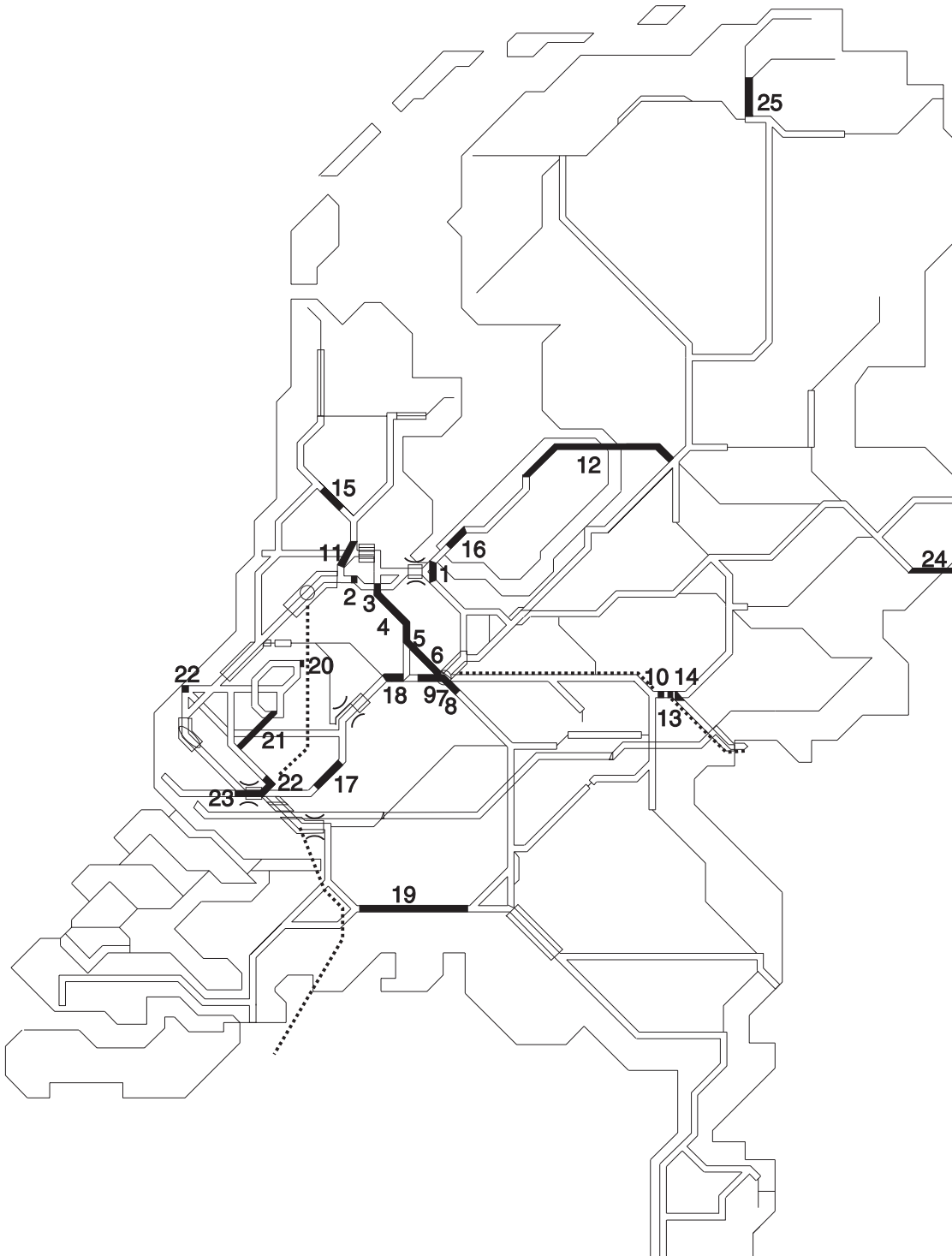
Het project draagt bij aan de verbetering van de verbindingen tussen de stedelijke knooppunten Leeuwarden en Groningen en de versterking van de regionale ontwikkeling.

Het project omvat spoorverdubbeling tussen Veenwouden en Grijpskerk, aanleg van een aantal kunstwerken, beperking en aanpassing van overwegen, aanpassing van de perronsituatie in Zwaagwesteinde en Grijpskerk, aanpassing van wissels en invoering van automatische treinbediening nieuwe generatie (ATB NG), waardoor verhoging van de baanvaksnelheid van 100 naar 140 km op bepaalde gedeeltes mogelijk is.

Met betrekking tot het project blijft de inspanningsverplichting bestaan en heeft opname plaats in de realisatiefasetabel van het MIT.

# TWEEDE TACTISCH PAKKET

## Overzichtskaart projecten



## Legenda behorend bij bijlage D

### projecten behorend tot het tweede tactisch pakket<sup>1</sup>

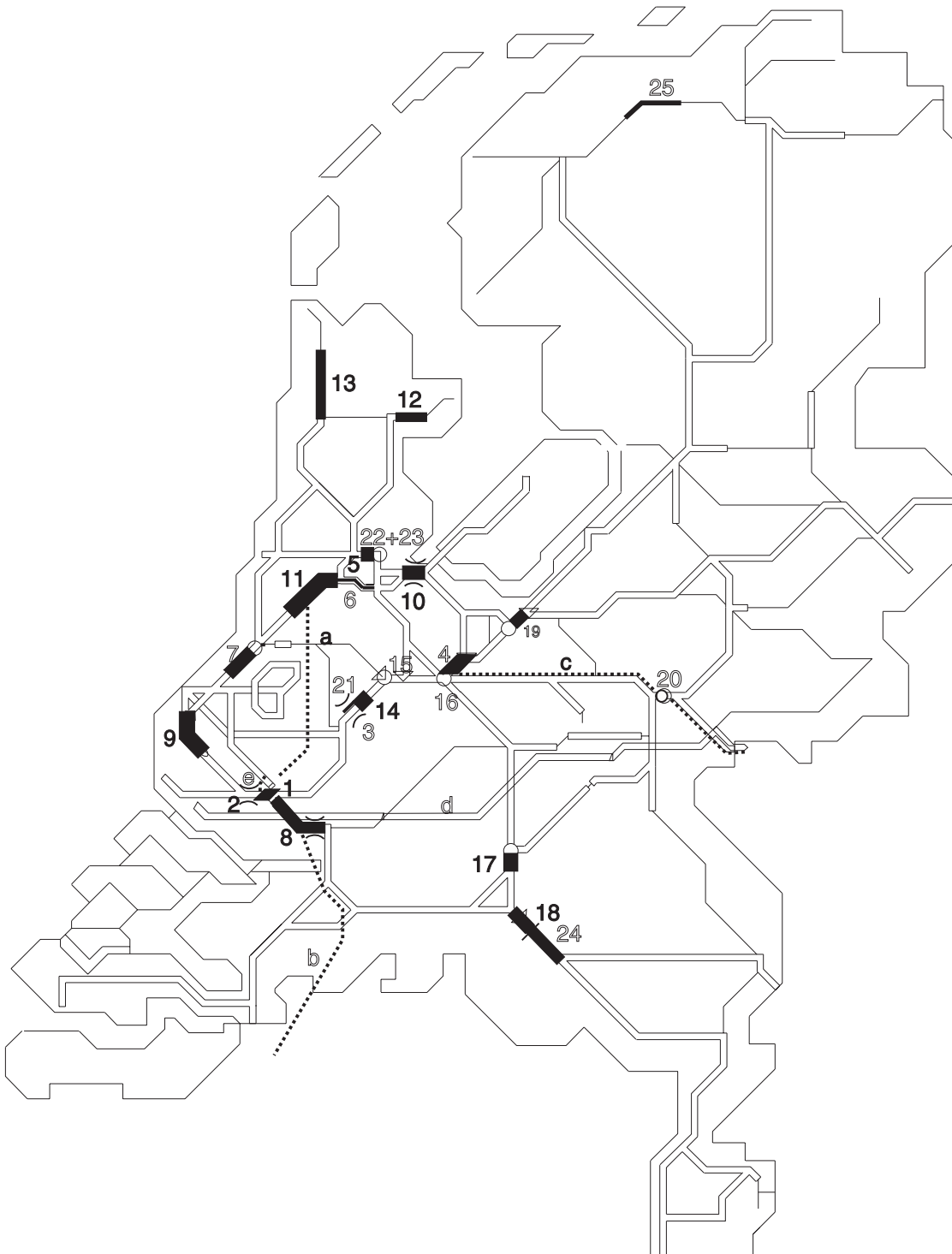
±	<b>realisatiefasetabel van het MIT</b> bestuurlijke inspanningsverplichting	
	• Flevolijn Oostboog	1
±	<b>planstudiefasetabel van het MIT</b> bestuurlijke inspanningsverplichting	
	• Amsterdam Zuid/WTC 4-sp	2
	• Utrechtboog	3
	• Amsterdam Bijlmer ± Breukelen 4-sp	4
	• Breukelen ± Maarssen 4-sp	5
	• Maarssen ± Utrecht CS 4-sp	6
	• Utrecht CS ± Utrecht Lunetten Aansluiting 6-sp	7
	• Utrecht Lunetten Aansl. ± Geldermalsen part.4-sp	8
	• Vleuten ± Utrecht CS 4-sp	9
	• Arnhem West vrije kruising	10
	• Hemboog (voorwaardelijk)	11
	• Hanzelijn	12
	• kleine kortlopende projecten	
	• veiligheidsknelpunten, overwegen	
	• stations	
±	<b>verkenningsfasetabel van het MIT</b> nog geen bestuurlijke inspanningsverplichting	
	• Arnhem 4e perron	13
	• Arnhem Velperbroek Aansluiting vrije kruising	14
	• Capaciteitsuitbreiding Zaanlijn	15
	• Almere CS ± Almere Buiten Oost 4-sp	16
	• Rotterdam Alexander ± Nieuwerkerk a/d IJssel 4-sp	17
	• Woerden ± Harmelen 4-sp fase 2	18
	• Breda ± Tilburg 160 km	19
	• Zoetermeer Oostlus	20
	• Zoetermeer ± Pijnacker	21
	• Hofpleinlijn en aansluiting op Den Haag en Rotterdam CS in kader van randstadrail	22
	• Schiedam ± Rotterdam richtingbedrijf en koppeling aan Oost-West-metro	23
	• Gronau ± Enschede (voorwaardelijk)	24
	• Groningen ± Sauwerd 2-sp (voorwaardelijk)	25

<sup>1</sup> De cijfers verwijzen naar de cijfers op de kaart



# TWEEDE TACTISCH PAKKET

## Uitgangssituatie infrastructuur



Railed Capaciteitsplanning

## Bijlage E: Uitgangssituatie t.a.v. infrastructuur

- A Operationeel goedgekeurde knelpuntenprojecten:
1. Spootunnel Rotterdam
  2. Delfshavense Schiebruggen, 4 sporig en verhoging
  3. Gouda ± Moordrecht aansluiting, 4 sporen
  4. Utrecht Noord
  5. Amsterdam CS ± Zaanstraat, 6 sporen
  6. Zuid Tak Amsterdam, aanleg (2 sporen)
- B. Operationeel goedgekeurde Prorail-projecten + Prorail-projecten waarvoor een beschikking in voorbereiding is:
7. Leiden ± Den Haag Mariahoeve, 4 sporen  
+ ombouw Leiden  
+ Leiden ± Leiden Goederen
  8. Rotterdam Zuid ± Dordrecht, 4/6 sporen
  9. Den Haag HS ± Rijswijk, 4 sporen
  10. Gaasperdammerweg aansluiting ± Weesp, 4 sporen
  11. Riekerpolder aansluiting ± Hoofddorp, 4/6 sporen + vk Hoofddorp
  12. Hoorn ± Hoorn Kersenboogerd, 2 sporen
  13. Heerhugowaard ± Schagen, 2 sporen
  14. Gouda ± Gouda Oost, 4 sporen
  15. Harmelen ± Woerden extra perron + 2 vrije kruisingen
  16. Utrecht CS, 7e perron
  17. Den Bosch extra perron + 3 sporen Den Bosch ± Vught
  18. Boxtel ± Liempde, 4 sporen
  19. Amersfoort ± Amersfoort aansluiting, 4 sporen + vrije kruising
  20. Arnhem westzijde
  21. Gouda westzijde, 5e spoor (financiering deels via FES)
  22. Amsterdam CS spoor 15
- C. Tactisch goedgekeurde (Prorail)-projecten
23. Amsterdam CS spoor 16
  24. Liempde ± Eindhoven, 4 sporen  
± OLAN-haltes en Flevolijn-haltes
- D. Projecten, waarvoor financiering (deels) buiten het kader van het Tweede Tactisch Pakket wordt geregeld:
25. Groningen ± Leeuwarden, partieel 2 sporen (FES<sup>5</sup>)
    - a. hoge-snelheidslijn Hoofddorp ± Rotterdam;
    - b. hoge-snelheidslijn Rotterdam ± Belgische grens;
    - c. hoge-snelheidsverbinding Amsterdam ± Duisburg;
    - d. Betuwelijn Maasvlakte ± Zevenaar grens;

<sup>5</sup> FES = Fonds Economische Structuurversterking