

Versnelling Benelux 2017



**Presentatie Railforum
14 september 2015**

ir H.J.M. Bovenlander

Probleemstelling



Infrastructuur voor HSL Zuid in Nederland en België gereed, echter in dienstregelingjaar 2017 reistijd Amsterdam – Brussel per Benelux 194 min ofwel 3h 14 min

In 2005 was deze reistijd 171 min ofwel 2 h 51 min

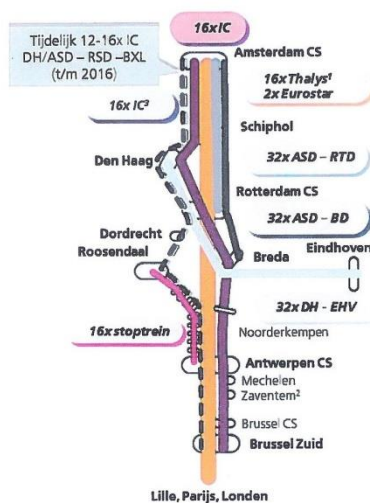
De Benelux zal 1 of 2x door Thalys (rijtijd 2015 111 min) worden voorbijgereden

Illustratie voorstel voor 2017



Uit brief NS aan Min I en M 23 sept 2013

Bedieningspatroon



IENM/BSK-2013/212481 Bijlage 2

1. Doorgroei naar 16x Thalys is afhankelijk van de marktontwikkeling
2. Startdatum bediening Zaventem nog nader vast te stellen
3. 12 x per dec 2013, 16 x per dec 2014

Illustratie dienstregeling 2015

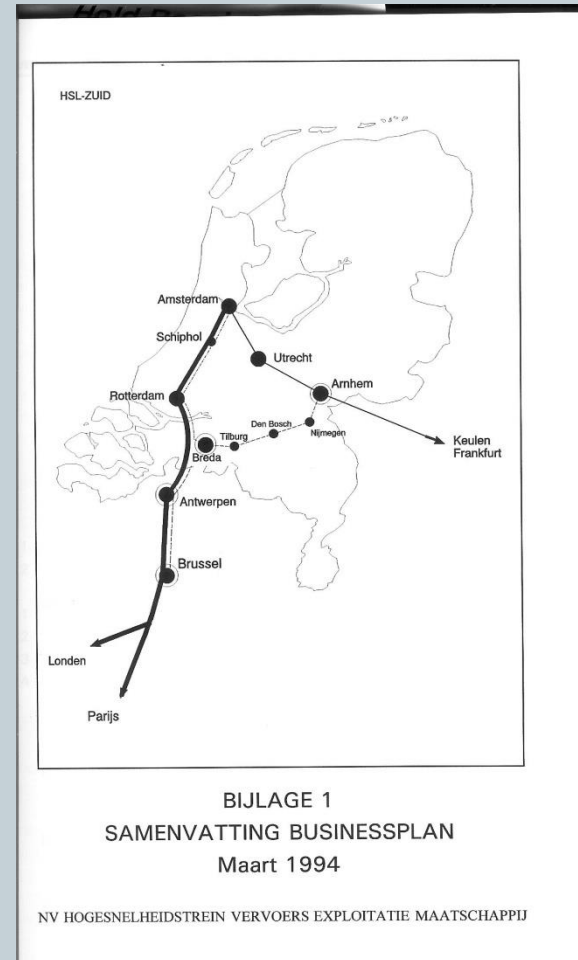


De tabel die niet in het spoorboekje staat
Benelux wordt 2x door Thalys “voorbij” gereden

	BEN 9220	THA 9322	BEN 9220	THA 9328	BEN 9220
Amsterdam Centraal	7 52	8 17		9 17	
Schiphol	8 07	8 33		9 33	
Den Haag HS	8 43				
Rotterdam Centraal		8 58	9 08	9 58	
Dordrecht			9 22		
Roosendaal A			9 45		
Roosendaal V			9 47		
Antwerpen-Centraal		9 30	10 15	10 30	
Antwerpen-Berchem			10 21		
Mechelen			10 35		
Brussel Nat. Luchthv					10 49
Brussel-Noord					11 05
Brussel-Centraal					11 10
Brussel-Zuid/Midi A		10 08		11 08	11 15
Brussel-Zuid/Midi V		10 13		11 13	
Paris Nord		11 38		12 38	

Uitgangspunten treindienst HSL Zuid in PKB

- 2 snelle treinen/uur Amsterdam – Brussel, waarvan 1 door naar Parijs
Thalys is nu een van de snelle treinen, maar de Benelux kan niet zo worden beschouwd
- Reistijd Amsterdam – Brussel 98 min
- 1 x/uur een trein Brussel – Breda – Arnhem
- 2 x/uur shuttle Amsterdam – Breda
- Het binnenlandse vervoer wordt voor een deel ook met de beide internationale treinen afgewikkeld
- Geen aparte shuttle's Amsterdam - Rotterdam



Uitgangspunten infrastructuur HSL Zuid in PKB



- Nieuwe lijn ten oosten van Zoetermeer het meest aantrekkelijk qua vervoerwaarde
- Nieuwe lijn langs Breda om daarmee koppelingen met het bestaande net te realiseren
- In België daardoor langer tracé dan een tracé via Essen. Het verschil in lengte heeft Nederland aan België vergoed (ca. 800 mio gulden)
- Investering door de staat € 7,2 mia

Bediening Den Haag in PKB



- 2-4 maal per dag rechtstreekse verbinding met Den Haag door splitsen/combineren treindelen te Rotterdam CS
- Voor de overige treinen cross-platform overstap te Rotterdam CS (hiervoor extra wisseloverlopen te Rotterdam CS gerealiseerd)

Bediening Breda in PKB



- Breda wordt bediend door een trein (1x/uur) Brussel – Breda – Arnhem (omgeklapte Benelux)
- Breda – Arnhem en Antwerpen – Brussel zijn bestaande treindiensten die hier in worden opgenomen
- Impliciet is altijd verondersteld dat deze trein ook Noorderkempen bediend, maar dat is niet vermeld in de PKB (In + uit 2014 ma-vr 1922)
- Shuttle's naar Amsterdam

Bediening Zaventem ten tijde van de PKB



- Een rechtstreekse verbinding vanuit Nederland met Zaventem was ten tijde van de PKB niet aan de orde

Oorzaken lange reistijd



Verschillen met uitgangspunten in PKB:

- Bediening Den Haag
- Bediening Breda (met “kopmaken”) en Noorderkempen
- Bediening Zaventem
- Voorlopig inzet van materieel met max. snelheid 160 km/h

Voorstel voor versnelling



- Algemeen: blijf consistent met de uitgangspunten voor de treindienst in de PKB, tenzij blijkt dat de grondslag voor de uitgangspunten duidelijk zijn gewijzigd

Voorstel bediening Den Haag



- Verdeling vervoer volgens PKB:

Herkomst vervoer	Nieuwe lijnen alternatief	Bundelingsvariant
Amsterdam	53%	48%
Rotterdam	16%	16%
Den Haag	14%	20%
Utrecht	9%	8%
Noord/Oost Nederland	8%	8%

- Aandeel Den Haag in het nieuwe lijnen alternatief in het totale vervoer ten noorden van Rotterdam is volgens de PKB $14/(14+53) = 21\%$
- Rijdt in lijn hiermee 4 van de 16 Beneluxtreinen naar Den Haag CS en 12 naar Schiphol en Amsterdam

Voorstel bediening Breda



- Trek bestaande pendel Antwerpen – Noorderkempen door naar Breda. Voor een uurdienst zijn twee treinsets nodig.
- Spreek af om deze trein zo snel mogelijk (binnen een paar jaar) te koppelen aan een bestaande trein Antwerpen – Brussel.
- Doortrek verder Brabant in kan later volgen wanneer er voldoende geschikt materieel beschikbaar is

Zaventem - Nederland



- Onderzoek de omvang van de vervoersrelatie per trein Nederland – Zaventem nu en in de toekomst (ter info 2014 Schiphol in/uit 68689, Zaventem 13868)
- De bediening van Zaventem door de Benelux geschiedt nu om pragmatische redenen (omweg door Benelux via Zaventem was mogelijk door een kortere keertijd te Brussel toe te passen)
- Wellicht zijn er door andere ontwikkelingen te België (mogelijke verbinding Antwerpen – Schuman – Brus. Luxembourg, GEN net Brussel) alternatieven voor de verbinding met Zaventem waardoor Benelux weer rechtstreeks naar Brussel kan

Effecten versnelling Benelux 1



- Reistijd Amsterdam – Brussel 130 – 135 minuten
- Reistijd Den Haag CS – Brussel 110 – 115 minuten
- Reistijd Breda – Antwerpen ca. 32 min

- Aantal treinsets: 8 voor Amsterdam – Brussel, 2 voor Breda – Antwerpen totaal 10 treinsets.
Dat is gelijk aan het aantal treinsets dat nodig is voor de Benelux via Den Haag, Breda en Zaventem
- P.M. Mogelijk extra treinset in België nodig voor alternatief Zaventem
- P.M. Mogelijk extra reserve materieel door hoger aantal treinkilometers

Effecten versnelling Benelux 2



- Verandering aantal treinkilometers in het uurpatroon ten opzichte van het voorstel voor 2017:

	Benelux volgens voorstel	Benelux versneld	Breda-Antwerpen	Totaal Benelux Versneld + Bd-Antw	Verandering t.o.v. voorstel in %
Km in Ned	144	124	16	140	97%
Km in Belg	95	89	40	129	137%
Totaal km	239	214	56	270	113%

P.M. Als je de huidige pendel naar Noorderkempen (24 km) meeneemt is in België de verandering +9% en in totaal +3%.

Effecten versnelling Benelux 3



- Effect op vervoersprognoses:

Uit rapport: “Verschilanalyse indirecte economische effecten HSL Zuid”

	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Binnenland: % verschil OHA - NS aanbod	-27%	-50%	-45%	-25%	-17%	-12%	-9%	-9%	-9%	-5%	-5%	-5%
Internationaal: % verschil OHA - NS aanbod (Thalys, Eurostar, Benelux+)	-16%	-6%	-12%	-10%	2%	1%	1%	0%	0%	0%	-1%	-1%
Totaal: % verschil OHA - NS aanbod	-23%	-38%	-36%	-21%	-12%	-8%	-6%	-7%	-7%	-4%	-4%	-4%

In de jaren tot 2017 is er een verschil variërend van -16% - + 2%. Dit wordt verklaard doordat “de hogesnelheidstreinen minder vaak gaan en duurder zijn dan in het onderhandelakkoord voorzien. De in het NS-aanbod ingelegde, langzamere Beneluxtrein maakt dit reizigersverschil in die periode niet goed.”

Verwacht mag worden dat als de Benelux versneld wordt dat deze verschillen minder worden of helemaal niet zullen optreden. Ook na 2017 mag verwacht worden dat een versnelde Benelux een positief effect heeft op de reizigersaantallen. Er zal wellicht enige overloop van de Thalys naar de Benelux plaatsvinden.

Afweging 1



- Bediening Den Haag:
- Veelal minder reizigers vanaf Den Haag door meestal te moeten overstappen te Rotterdam
versus
extra reizigers vanaf Amsterdam – Schiphol door 25 minuten kortere reistijd

Afweging 2



- Bediening Breda:
- Minder reizigers door overstap in relatie Breda – Brussel
versus
extra reizigers Amsterdam t/m Rotterdam – Antwerpen en Brussel door 20 – 25 minuten kortere reistijd
- Extra treinkilometers Breda – Antwerpen (of Noorderkempen in vergelijking met 2015)

Afweging 3



- Bediening Zaventem:
- Minder reizigers Nederland – Zaventem door overstap te Antwerpen versus
- Extra reizigers Amsterdam t/m Rotterdam – Brussel door 15 minuten kortere reistijd
- P.M. extra materieel (en treinkm)

Dilemma



- Kosten gebruiksvergoeding per km in België hoger dan in Nederland.
- Op de HSL lijn in België extra kosten indien een trein langzamer rijdt dan 300 km/u.
- Op de HSL in Nederland extra kosten in de vorm van “HSL vergoeding”.

Passage uit concessie



Meest relevante artikelen uit de concessie voor het hoofdrailnet 2015 – 2025:

Artikel 62: Verbinding Amsterdam-Brussel

1. NS voert met ingang van dienstregelingjaar 2015 een treindienst uit tussen Amsterdam Centraal, Schiphol, Den Haag Holland Spoor, Dordrecht, Roosendaal, Antwerpen Centraal, Mechelen, Zaventem, Brussel Centraal en Brussel Zuid met een frequentie van zestien treinen per richting per dag.
2. NS bedient met ingang van het dienstregelingjaar 2017 niet Dordrecht en Roosendaal maar in plaats daarvan Breda en Noorderkempen. Tussen Rotterdam Centraal en Antwerpen Centraal maakt de treindienst dan gebruik van de hogesnelheidsinfrastructuur.
3. Op voorstel van NS kan de concessieverlener toestaan dat een beperkt aantal treinen ten noorden van Rotterdam uitwijkt naar een andere eindbestemming, waaronder Den Haag, voor zover dat vereist is vanwege de verdeling van spoorcapaciteit, de omloop van het rollend materieel of andere omstandigheden van logistieke aard.
4. De reistijd tussen Amsterdam Centraal en Brussel Zuid bedraagt met ingang van dienstregelingjaar 2017 naar schatting 194 minuten. NS spant zich in om deze rijtijd zoveel als redelijkerwijs mogelijk te verkorten. Tijdig voordat uitvoering wordt gegeven aan het tweede lid, geeft NS aan de concessieverlener de herziene reistijden op en brengt zij verslag uit van haar inspanningen om deze reistijden zoveel mogelijk terug te brengen.

Samenvatting



- Door vervallen stops te Den Haag, Breda, Noorderkempen en Zaventem reistijd Benelux ca. 60 minuten korter. Dit scheelt 2 treinsets
- Deze treinsets inzetten in pendel Breda – Noorderkempen - Antwerpen.
- Rijdt 4x /dag naar Den Haag.
- Overleg met NMBS over alternatief voor bediening Zaventem.
- Ca. 13 % meer treinkm.
- Een hogere vervoersopbrengst t.o.v. de “trage” Benelux mag verwacht worden.
- Dilemma hogere verbruiksvergoeding in België

Verbinding Roosendaal



- Streef er naar dat de IC Essen – Brussel wordt doorgetrokken naar Roosendaal (en laat stoptrein dan eindigen in Essen)

Reistijd Thalys



- Na het gereedkomen van de bypass te Mechelen (2018?) is het gehele traject Berchem – Schaerbeek geschikt voor 160 km/h.
- Ga na of de reistijd voor de Thalys aangepast kan worden.

Alternatief



- Schrap een van de shuttle's Amsterdam – Rotterdam
- Beschouw de Benelux als 4^e shuttle
- Rijdt niet naar Den Haag
- Dus 5 treinen/uur op Amsterdam – Rotterdam
- Past bezetting Benelux + 1/4 bezetting van de shuttle's in deze trein?
- Besparing in uurpatroon 70 treinkm + 1 à 2 treinsets

Tot slot



Wanneer komt de café filtre van Rombouts weer terug in de Benelux?

