

Vergelijking baanvakken

T.b.v. Stuurgroep ERTMS 1 oktober 2024



		Inhoudelijk voorkeur en terugvaloptie		Overige regio's gepolst voor bestuurlijk draagvlak *				
		Zeeland	Noord-Brabant	Limburg	Fryslân			
		Zeeuwse lijn (Vlissingen – Roosendaal)	Lage Zwaluwe - Roosendaal	Heerlen - Sittard	Steenwijk - Leeuwarden			
Representiviteit / functionaliteit	1500 volt elektrificatie	✓	✓	✓	✓			
	Dubbelsporig	✓	✓	✓	✓			
	Voldoende volume gemengd vervoer	✓	✓	✗	✗	1	2	
	Geen toegang tot materieelwerkplaats	✓	✓	✓	✗		3	
	Geen grensbaanvak	✓	✓	~	✓	4		
	Fysiek aangesloten op emplacement	✓	✓	✓	✓			
Techniek	Assets voor 2041 aan vervanging toe	✗	✓	✗	✗			
	Bruikbaar emplacement	✓	✓	~	✗	5	6	
Logistiek	NS rijdt hier als vervoerder	✓	✓	✓	✓			
	Wenselijk voor NS	✓	✗	✗	✗	7	8	9
	Wenselijk voor Arriva	✓	~	~	✗	10		11
	Wenselijk voor goederenvervoerders	✓	✗	✗	✗	8		7
	Geschikt materieel beschikbaar	✓	✓	✓	✗			12
	Onderdeel van TEN-T kernnetwerk	✓	✓	✗	✗			
Impact	Aantal dagelijkse treinreizigers 13	3.000	8.500 (+ ? op aansluitende baanvakken)	3.600 (+ 7.000 op aansluitende baanvakken) 5	10.000 (+ 15.000 op aansluitende baanvakken)			
	Aan de rand van het spoornetwerk	✓	✗	✗	✗			

* Ook met Zeeland is gepraat om bestuurlijk draagvlak te zoeken, aangezien dit inhoudelijk de beste optie is.

1. Op Heerlen – Sittard vindt onvoldoende volume goederenvervoer plaats om representatief te kunnen testen. Op dit moment wordt uitgezocht wat het voor de operatie en voor de doorlooptijd van het proefbaanvak zou betekenen om dit te bereiken. Daarnaast zijn Heerlen en Sittard (internationale) logistieke knooppunten.

2. Op Steenwijk – Leeuwarden vindt onvoldoende volume reizigers- en goederenvervoer plaats om representatief te kunnen testen. Op dit moment wordt uitgezocht wat het voor de operatie en voor de doorlooptijd van het proefbaanvak zou betekenen om dit te bereiken.

3. Op emplacement Leeuwarden is de materieelwerkplaats van Stadler (Arriva).

4. Sittard – Heerlen zelf is geen grensbaanvak. Wel loopt dit baanvak samen met de treinen op het baanvak Luik – Aken.

5. Emplacement Heerlen kent veel regionaal en deels internationaal reizigers- en goederenvervoer. Emplacement Sittard zorgt ervoor dat er ongeveer 17.000 NS-reizigers geraakt worden, aanvullend op het aantal dagelijkse reizigers. Dit maakt de ombouw van deze emplacements onwenselijk.

6. Emplacement Leeuwarden is groot en technisch complex. Aangezien dit het eerste emplacement is wat omgebouwd zou worden voor ERTMS, is de voorkeur van ProRail om te beginnen met een emplacement wat minder groot en technisch complex is.

7. Dit baanvak is een drukbereden baanvak met gemengd reizigers- en goederenverkeer. NS en de goederenvervoerders vinden het daarom te risicovol om hier te starten met testen en beproeven, ook vanwege de centrale ligging van dit baanvak in het netwerk.

8. Vanwege punt 1 en 5.

9. Vanwege punt 2.

10. Arriva heeft hier nog geen formeel standpunt ingenomen.

11. Vanwege punt 3.

12. NS rijdt hier tot 2031 niet met geschikt materieel om met ERTMS te testen (ICM DDZ). Materieelseries ruilen met wel geschikt materieel is niet mogelijk (ICNG) of levert elders forse capaciteitsproblemen op (VIRM).

13. Voor Brabant, Limburg en Fryslân geldt dat andere baanvakken geraakt worden, waardoor meer reizigers hinder zullen ondervinden. Voor alle baanvakken dient nog uitgezocht te worden welke overige verbindingen geraakt worden door dit baanvak, zoals trein- of veerverbindingen.



Contactpersoon:

Bescherming persoonlijke levenssfeer