

Aan de
Consumentenorganisaties in het LOCOV

Datum 19 mei 2015
Ons kenmerk P1137877
Bijlage(n) Handleiding specificeren
bijstuurinfra
Onderwerp Reactie op advies
Ontwerpregels

Geachte vertegenwoordigers van de consumentenorganisaties,

Vervoer en Dienstregeling
Accountmanagement
Reizigersvervoer

Hartelijk dank voor uw inbreng van 19 december jl. op de regels voor het ontwerpen van de railinfrastructuur. Wij danken u ook voor de discussie die wij met u hebben gehad over de Be- en Bijsturing van de Toekomst tijdens de themasessie van 31 maart 2015.

Bezoekadres
De Inkkpot
Moreelsepark 3
3511 EP Utrecht

Graag reageren wij in deze brief op uw adviezen en geven we aan op welke wijze wij uw inbreng kunnen verwerken. We zullen daarbij de volgorde van uw adviezen aanhouden.

Postadres
Postbus 2038
3500 GA Utrecht

Doelen van de ontwerpregels

U schrijft dat u zich kunt vinden in de volgorde uit de LTSA waarin 'eerst beter, dan meer' wordt gesteld. Daarbij geeft u aan dat er bij het ontwerp van de infrastructuur van vandaag wel rekening dient te worden gehouden met de ambities van morgen. En dat hetgene wat vandaag ontwikkeld wordt de ambitie van meer moet kunnen faciliteren of op zijn minst niet in de weg moet staan. Wij onderschrijven uw opmerking over het toekomstbestendig ontwerpen. Het is een terechte constatering dat bij het ontwerpen van de infrastructuur zoveel mogelijk rekening dient te worden gehouden met ambities van de toekomst. De LTSA beschrijft deze ambities en geeft aan welke treinaantallen van 'meer' gefaciliteerd moeten worden en vanaf welk moment. De rol van de ontwerpregels daarbij is om gegeven de gewenste toekomstige treinaantallen, een infra lay-out te ontwerpen die het treinverkeer beter faciliteert. De ontwerpregels hanteren de toekomstige treinaantallen of dienstregelingsstructuren als uitgangspunt. Die treinaantallen, maar ook het beschikbare budget en de ontwerpregels bepalen uiteindelijk gezamenlijk de definitieve infra lay-out.

www.prorail.nl

Graag geven we ter ondersteuning van dit punt een (fictief) voorbeeld:

"Vanwege een knelpunt op locatie X in de uitvoering van de dienstregeling op traject A – B wordt een planstudie gestart. Als uitgangspunt voor deze planstudie gelden de beoogde treinaantallen zoals beschreven in de LTSA: vanaf 2025 rekening houden met een frequentie van 6 IC's en 6 Sprinters per uur per richting tussen A en B.

Voor deze treinaantallen stellen ProRail en NS de meest waarschijnlijke dienstregelingsstructuren op, uitgaande van de gewenste aansluitingen op stations en treinvolgordes vanuit omliggende corridors. Tevens wordt vastgesteld wat het basisniveau is voor bijsturing op de corridor van locatie X. De treinaantallen vanuit LTSA en de door ProRail en NS opgestelde dienstregelingsstructuren vormen uitgangspunten voor het ontwerpsteam van het project. Het ontwerpsteam gebruikt vervolgens de ontwerpregels om de infrastructuur voor de onverstoorde dienstregeling (de

hoofdfunctie) te definiëren en te optimaliseren. Als die is ontworpen volgt de inpassing van het basisniveau voor de bijsturing. Daarvoor hanteert het ontwerp team de Handleiding specificeren bijstuurinfra”.

Het doel van de ontwerpregels kunnen we als volgt samenvatten:

Richting geven aan het ontwerp van nieuwe en te wijzigen infrastructuur van het hoofdspoor. Het toepassen van de ontwerpregels levert een bijdrage aan hogere punctualiteit, kortere reistijden, veiligheid en betrouwbaarheid van het spoorstelsel, door uit te gaan van een optimale doorstroming. Daardoor kan de spoorcapaciteit zo goed mogelijk worden benut en wordt een bijdrage geleverd aan de doelen van de LTSA.

U vraagt om een extra richtlijn die aangeeft in welke mate het ontwerp ruimte moet bieden aan toekomstige veranderingen. Ook wij vinden toekomstbestendigheid een belangrijk punt. Met het hiervoor op hoofdlijnen beschreven ontwerpproces – van LTSA-kaders tot specificeren van bijstuurinfra – beogen wij de infra op een toekomstbestendige wijze te ontwerpen.

Het gedegen motiveren van schrappen van bestaande functionaliteiten vinden wij net als de consumentenorganisaties belangrijk. Dit is daarom reeds onderdeel van ons proces bij wijzigingen van de gebruiksmogelijkheden van de railinfrastructuur. Daarbij richten wij ons doorgaans vooral op de onderbouwing *op welke wijze* de voorgestelde infrastructuur invulling geeft aan de door partijen (IenM, vervoerders en ProRail) aangegeven ambities en uitgangspunten.

De ontwerpregels hebben niet tot doel om een onderbouwing te leveren voor besluitvorming over infrawijzigingen.

Het leveren van een inhoudelijke onderbouwing voor aanmerkelijke wijzigingen in de gebruiksmogelijkheden van de infrastructuur is onze wettelijke plicht. De Spoorwegwet (artikel 6 lid 5) schrijft namelijk voor dat wij de zienswijzen van betrokken gerechtigden vermelden in ons verzoek om instemming aan de Minister. Hoewel de consumentenorganisaties in het Locov geen gerechtigden zijn in de zin van de Spoorwegwet, zien wij zeker toegevoegde waarde in een advies van de consumentenorganisaties bij dergelijke wijzigingen. Daarom gaan we graag met u in gesprek bij welke voorgenomen wijzigingen u betrokken wilt worden.

Hoofdstuk 1: Inleiding

U vraagt ons duidelijk te beschrijven hoe de operationele uitwerking van de LTSA terugkomt in de ontwerpregels en daarbij aan te geven hoe er wordt omgegaan met de dilemma's uit de LTSA zoals 'corridor rijden' versus rechtstreekse verbindingen.

Wij danken u voor het meedenken over hoe we met deze dilemma's om moeten gaan en welk effect die hebben op het ontwerp van onze infrastructuur in de nabije toekomst. We vinden het een goed idee om uit te zoeken hoe we de ontwerpregels verder kunnen koppelen aan de LTSA uitwerkingen, waarbij we wel moeten beseffen dat de ontwerpregels geen uitspraken doen over gewenste lijnvoeringen en lange termijn ambities.

Hoofdstuk 2: Algemene regels

We zijn blij dat u aangeeft zich te kunnen vinden in het toepassen van het principe 'gezond verstand gaat boven regels'. Daarnaast vraagt u zich af wat verstaan wordt onder aantasting, wanneer we uitleggen dat bijsturingfuncties worden ingepast zonder de hoofdfunctie aan te tasten. Dit zullen we in een volgende versie duidelijker aangeven. Aantasting van de hoofdfunctie zien wij bijvoorbeeld wanneer we lagere snelheden of langere opvolgtijden creëren dan gewenst. Wij begrijpen uw zorg over het bieden van voldoende bijsturingfunctionaliteit. We zullen hierin echter

altijd zoeken naar een optimum waarin de benodigde bijsturing mogelijk is zonder onnodige aantasting van de hoofdfunctie. Dit is juist wat we beogen met het principe 'gezond verstand'.

We zijn het eens met uw opvatting dat bijsturing geen bijzaak is. Dat is ook de reden waarom we samen met NS en KNV een integrale bijsturingsfilosofie hebben ontworpen, vastgelegd in de zogenaamde 'Handleiding specificeren bijstuurinfra'. Met regionale vervoerders is de toepassing van de Handleiding besproken aan de hand van concrete casussen. De Handleiding specificeren bijstuurinfra is tevens geconsulteerd via de Tafel van Vergroting.

Aan de hand van de Handleiding specificeren bijstuurinfra bepalen vervoerders en ProRail gezamenlijk wat het basisniveau van de bijstuurdienstregeling moet zijn. Dit is uitgangspunt voor het toepassen van de ontwerpregels. Omdat een niet verstoorde dienstregeling aanzienlijk meer voorkomt dan een verstoorde dienstregeling, wordt er in eerste instantie op de hoofdfunctie ontworpen. In veel gevallen zal de geoptimaliseerde hoofdfunctie verenigbaar zijn met het door partijen bepaalde basisniveau voor bijsturing. In die gevallen dat deze zaken strijdig zijn, zal nader overleg plaatsvinden tussen betrokken partijen over specifieke ontwerpkeuzes.

Hoofdstuk 3: Infrastructuur

U adviseert om selectief om te gaan met verhoging van de baanvaksnelheid en dit af te laten hangen of er een snellere en/of betrouwbaardere verbinding tot stand kan worden gebracht. Daar waar baanvakken reeds geschikt zijn voor hogere snelheden, adviseert u ons het benutten van dit potentieel duidelijker te benoemen in de ontwerpregels.

Wij kunnen ons goed vinden in de suggestie om praktisch te beoordelen of een hogere baanvaksnelheid bijdraagt aan een snellere of betrouwbare verbinding. Daar waar haalbaar, zullen we dit toepassen. Zoals Regel 3.3.3 ('Geen snelheden onder de 80 km/u') aangeeft, beogen de ontwerpregels juist om snelheidsverbeteringen te realiseren bij lagere snelheidsklassen.

Hoofdstuk 5: Bijstuurfuncties

U geeft aan dat het bieden van voldoende bijsturingmogelijkheden een essentieel onderdeel van het infrastructuurontwerp is. Daarbij heeft u zorgen of met de voorliggende ontwerpregels er voldoende ruimte zal blijven voor de noodzakelijke bijstuurvoorzieningen.

U stelt dat de hoofdfunctie niet in onaanvaardbare mate moet worden aangetast en dat daarbij telkens een zorgvuldige afweging van de verschillende belangen plaatsvindt.

Wij zijn van mening dat dit een essentieel onderdeel is bij het ontwerpen van de infrastructuur. Om die reden is er zoals eerder vermeld een Handleiding specificeren bijstuurinfra opgesteld, waarin specifiek wordt verwezen naar de voorbeelden die u aandraagt aangaande bijsturingmogelijkheden. Zoals toegelicht in het voorgaande onder het deel "Hoofdstuk 2: Algemene regels", beoogt de combinatie van ontwerpregels en handleiding bijsturing om beide aspecten te faciliteren. Het kan echter voorkomen dat de optimale combinatie niet maakbaar is. In dat geval zal nader overleg plaatsvinden tussen betrokken partijen over specifieke ontwerpkeuzes. Aangezien de ontwerpregels en de Handleiding specificeren bijstuurinfra pas enkele jaren bestaan, zijn er nog weinig projecten daadwerkelijk opgeleverd conform deze regels. De relatie tussen ontwerpregels en handleiding bijsturing wordt in een nieuwe versie duidelijker omschreven.

5.1.5

U geeft aan dat de ontwerpregels mogelijk kunnen leiden tot een vermindering van het aantal mogelijkheden om treinverkeer in stand te houden op niet-gestremde sporen of trajecten. U stelt dat u de benodigde informatie over de ontkoppelpunten nodig heeft, om te kunnen beoordelen of dit voldoende functionaliteit biedt voor bijsturing.

We begrijpen uw behoefte aan meer informatie om de bijsturingsfilosofie goed te kunnen beoordelen. In de ontwerpregels is dit niet verder uitgewerkt, aangezien daar de separate

bijsturingshandleiding voor opgesteld is. Het netwerk van ontkoppelpunten is daar als bijlage in vermeld. Ter informatie vindt u daarom als bijlage bij deze reactiebrief de Handleiding specificeren bijstuurinfra, inclusief de lijst met ontkoppelpunten.

We gaan tot slot graag in op uw aanbod om verder in gesprek te gaan over de be- en bijsturing van de railinfrastructuur. Dit uiteraard in aanvulling op de constructieve themasessie van 31 maart 2015 over Be- en Bijsturing van de Toekomst.

We vertrouwen er op u hierbij voldoende te hebben geïnformeerd. Uiteraard zijn wij bereid daar waar gewenst nog vragen te beantwoorden of nadere toelichting te geven. Wij willen u bij deze nogmaals bedanken voor uw inbreng over de ontwerpregels.

Op dit moment verwerkt ProRail het advies van alle stakeholders op de ontwerpregels op integrale wijze. Dit leidt tot een vernieuwde versie van de 'Regels voor het functioneel ontwerp van railinfrastructuur'. Volgens de huidige inzichten zal de nieuwe versie voor de zomer 2015 worden gepubliceerd en gedeeld met de vervoerders, het ministerie van IenM en de consumentenorganisaties in het Locov.

 wnd. Directeur Vervoer en Dienstregeling