

Capaciteitsanalyse Zwolle

Dienstregelingsjaar 2013

Van	ProRail VACO
Auteur	Alfred Cardol
Programmamanager	Rebecca van der Horst
Kenmerk	EDMS#3426935-v8
Versie	8
Datum	23 oktober 2013
Bestand	EDMS-#3426935-v8-Zwolle_-_OBV_2013_rapportage_capaciteitsanalyse_.docx
Status	Goedgekeurd MT VACO

Samenvatting

Op 26 april 2013 is emplacement Zwolle, inclusief Zwolle rangeerstation overbelast verklaart. Intensivering van de treindienst van Arriva (Zwolle – Emmen) en NSR (Hanzelijn) veroorzaakt een toename van de vraag naar opstel- en servicecapaciteit.

Na onderzoek van het vraagstuk blijkt het volgende:

1. Uit de beschikbare gegevens blijkt geen fysiek capaciteitstekort in 2013;
2. Volgens de vigerende milieuvergunning ontstaat vanaf november 2013 een tekort aan servicecapaciteit, tenzij de milieuvergunning tijdig wordt gewijzigd;
3. Tussen 2013 en 2017 treedt een fysiek capaciteitstekort;
4. Het capaciteitstekort neemt toe van 0 bakeenheden nu, naar 108 bakeenheden in 2018 en 200 bakeenheden in 2028;
5. Voor dit knelpunt zijn een aantal maatregelen geïdentificeerd die op korte termijn te realiseren zijn, lage exploitatiekosten en minimale investeringskosten met zich meebrengen. Maximale capaciteitswinst van 125 bakeenheden is daarmee haalbaar. Enkele van deze maatregelen worden inmiddels al door ProRail Capaciteitsverdeling en NSR toegepast;
6. Sommige maatregelen bedoeld bij punt 5 zijn niet structureel van aard. Voor de lange termijn is een structurele oplossing voor het opstellen en servicen in Zwolle noodzakelijk.

Op basis hiervan wordt geadviseerd om een capaciteitsvergrotingsplan uit te voeren waarin

- A. De geïdentificeerde maatregelen worden afgestemd met de betrokken vervoerders;
- B. Op basis hiervan worden de meest kansrijke (korte-termijn maar ook lange-termijn) maatregelen nader onderzocht worden op haalbaarheid, effectiviteit, kosten, doorlooptijd en toekomstvastheid;
- C. De capaciteit van de aan- en afvoerroute naar en van Zwolle RGS wordt onderzocht;
- D. het resultaat van het momenteel lopende proces voor een wijziging van de vigerende milieuvergunning wordt beschreven.

Daarnaast wordt geadviseerd om een separate opdracht te verstrekken om een eindplan opstellen in Zwolle uit te werken waarmee een structurele en definitief vergunbare situatie gerealiseerd kan worden voor:

- het opstellen en servicen van 235 bakeenheden reizigersmaterieel en;
- het opstellen van 4000 meter materieel voor de vervoerende spooraanneemers.

Inhoudsopgave

1	Inleiding	4
2	Probleemstelling	5
2.1	Knelpunt 2013	5
2.1.1	Capaciteitsvraag Arriva	5
2.1.2	Capaciteitsvraag DB Schenker	6
2.1.3	NedTrain	6
2.1.4	NSR	7
2.1.5	Vervoerende spooraanemers	8
2.2	Knelpunt 2018	9
2.2.1	Opstellen reizigersmaterieel	9
2.2.2	Opstellen goederenmaterieel	10
2.2.3	Opstellen door vervoerende spooraanemers	10
2.3	Knelpunt 2028	10
2.3.1	Opstellen reizigersmaterieel	10
2.3.2	Opstellen goederenmaterieel	10
2.3.3	Opstellen door vervoerende spooraanemers	10
2.4	Samenvatting ontwikkeling van het capaciteitstekort voor reizigersmaterieel	11
2.4.1	Milieuvergunning Zwolle Rangeerstation	11
2.5	Bereikbaarheid van Zwolle rangeerstation	11
2.6	Conclusies knelpunten	11
3	Mogelijke oplossingen	12
3.1	Capaciteitsvraag verlagen	13
3.2	Capaciteitsaanbod verhogen	13
3.3	Lange termijn oplossing	15
3.4	Haalbare capaciteitswinst	15
3.5	Toekomstvastheid van de maatregelen	15
3.6	Bijzonderheden	15
3.7	Voorstel voor maatregelen om nader uit te zoeken in het capaciteitsvergrotingsplan	16
4	Conclusies en adviezen	17
4.1	Conclusies	17
4.2	Adviezen	17
	Bijlage 1: Overbelastverklaring	18
	Bijlage 2: Wet- en regelgeving	19
	Bijlage 3: Capaciteitsverdelingsbesluit Zwolle en Zwolle RGS 2013	21
	Bijlage 4: Onderhoudsrooster 2014	23
	Bijlage 5: Mogelijke oplossingen	26

1 Inleiding

Op 26 april 2013 is emplacement Zwolle, inclusief Zwolle rangeerstation overbelast verklaart (volgnummer 2013/10). De overbelastverklaring is als bijlage 1 toegevoegd aan dit document. Het knelpunt is ontstaan - zoals verwoord in de overbelastverklaring - *door intensivering van de treindienst van Arriva (Zwolle – Emmen) en NSR (Hanzelijn) heeft de beschikbare opstelcapaciteit op het emplacement zo veel beperkingen dat niet alle gewenste bakeenheden kunnen worden opgesteld en niet alle benodigde serviceprocessen kunnen worden uitgevoerd.*

In deze capaciteitsanalyse worden:

1. de probleemstelling en de toekomstige ontwikkeling van het knelpunt beschreven;
2. de mogelijke oplossingen voor het vraagstuk beschreven;
3. de meest kansrijke oplossingen benoemt die in een volgende fase, het capaciteitsvergrotingsplan, nader worden onderzocht.

De processen van overbelast verklaren, capaciteitsanalyse en capaciteitsvergrotingsplan zijn vastgelegd in het 'Besluit capaciteitsverdeling hoofdspoorweginfrastructuur' en EU richtlijn 2001/14 artikel 25 en 26. Deze wet- en regelgeving is als bijlage 2 toegevoegd aan dit document.

Voor dienstregelingsjaar 2013 is de verdeling van de emplacementcapaciteit van Zwolle vastgesteld na geschilbeslechting. NSR heeft aangegeven de uitkomst van het geschil te accepteren, maar is niet tevreden. Vandaar deze overbelastverklaring. Voor dienstregelingsjaar 2013 is er door NSR voor gekozen om te Onnen op te stellen op de sporen 308 en 309. Op deze sporen kan niet worden gereinigd vanwege het ontbreken van voorzieningen en niet worden gecontroleerd vanwege het ontbreken van veilige looppaden. Bovendien heeft NedTrain niet de bemensing voor een servicelocatie.

2 Probleemstelling

Het capaciteitsknelpunt wordt duidelijk door vraag en aanbod tegen elkaar af te zetten. In de volgende paragrafen is vraag en aanbod beschreven voor 2013, 2018 en 2028. Aldus wordt inzicht verkregen in de ontwikkeling van het capaciteitsknelpunt.

2.1 Knelpunt 2013

Het capaciteitsknelpunt in 2013 moet blijken uit de capaciteitsaanvragen van de verschillende vervoerders, zoals deze zijn ingediend in het capaciteitsverdelingsproces voor 2013. Voor Zwolle zijn capaciteitsaanvragen ingediend door:

1. Arriva;
2. DB Schenker;
3. NedTrain;
4. NSR;
5. Vervoerende spooraanneemers (Infragroep).

De capaciteitsaanvragen van de verschillende vervoerders en het verdeelbesluit 2013 zijn beschreven in de onderstaande paragrafen. Het verdeelbesluit voor Zwolle (ZI), Zwolle Goederemplacement (ZIGE) en Zwolle Rangeerstation (ZI RGS) is grafisch weergegeven in bijlage 3.

2.1.1 Capaciteitsvraag Arriva

In onderstaande tabel is de capaciteitsaanvraag en het verdeelbesluit voor Arriva weergegeven.

Tabel 2.1: Capaciteitsaanvraag Arriva voor dienstregelingsjaar 2013 en verdeelbesluit.

Spoornummers	Nuttige lengte in meters	Bakeenheden	Emplacementslocatie	Niet toegewezen bakeenheden
15	165	6	ZI	
16	165	6	ZI	
20	305	11	ZIGE	
21	301 +186	11 + 6	ZIGE	
96	176	6	ZI	6
22A	261	9	ZIGE	
Samenvatting				
Aangevraagde capaciteit			55	
Afgewezen capaciteit			6	
Toegewezen capaciteit			49	

Bijzonderheden:

1. Spoor 20 is in het verdeelproces aangewezen voor dubbel gebruik met NSR. Arriva heeft spoor 20 toegewezen gekregen van 08.00 tot 24.00 uur en NSR heeft spoor 20 toegewezen gekregen van 24.00 uur tot 08.00 uur;
2. Spoor 96 is niet toegewezen aan Arriva. Dit spoor is ingericht voor o.a. ATB herstel werkzaamheden en schuitje wisselen van de stroomafnemer. Gedeeld gebruik is hier noodzakelijk.

Arriva heeft deze verdeling geaccepteerd.

2.1.2 Capaciteitsvraag DB Schenker

In onderstaande tabel is de capaciteitsaanvraag en het verdeelbesluit voor DB Schenker weergegeven.

Tabel 2.2: Capaciteitsaanvraag DB Schenker voor dienstregelingsjaar 2013 en verdeelbesluit.

Spoornummers	Nuttige lengte in meters	Bakeenheden	Emplacementslocatie	Niet toegewezen bakeenheden
17	278	10	ZIGE	10
Samenvatting				
Aangevraagde capaciteit		10		
Afgewezen capaciteit		10		
Toegewezen capaciteit		0		

Bijzonderheden:

1. Spoor 17 is door DB schenker aangevraagd en afgewezen. Dit spoor is aangevraagd ten behoeve van incidenteel militair transport. Voor dergelijke transporten is altijd een regeling bijzonder vervoer noodzakelijk. Deze regelingen kunnen specifiek spoorgebruik eisen. Op dat moment zal ad hoc het benodigde spoor aan DB Schenker toegewezen worden.

Met deze verbijzondering van de afwijzing is DB Schenker akkoord gegaan met het verdeelbesluit voor 2013.

2.1.3 NedTrain

In onderstaande tabel is de capaciteitsaanvraag en het verdeelbesluit voor NedTrain weergegeven.

Tabel 2.3: Capaciteitsaanvraag NedTrain voor dienstregelingsjaar 2013 en verdeelbesluit.

Spoornummers	Nuttige lengte in meters	Bakeenheden	Emplacementslocatie	Niet toegewezen bakeenheden
91	281	10	ZI	
94	266	9	ZI	9
95	176	6	ZIGE	
96	176	6	ZIGE	
98	169	6	ZI	
Samenvatting				
Aangevraagde capaciteit		37		
Afgewezen capaciteit		9		
Toegewezen capaciteit		28		

Bijzonderheden:

1. NedTrain heeft voor 2013 alle aangevraagde sporen, behalve spoor 94, toegewezen gekregen. Spoor 94 is toegewezen aan NSR.

NedTrain is akkoord met dit verdeelbesluit.

2.1.4 NSR

In onderstaande tabel is de capaciteitsaanvraag en het verdeelbesluit voor NSR weergegeven.

Tabel 2.4: Capaciteitsaanvraag NSR voor dienstregelingsjaar 2013 en verdeelbesluit.

Spoor-nummers	Nuttige lengte meters	Bakeenheden	Locatie	Niet toegewezen bakeenheden
1A/B	308 + 224	11 + 8	ZI	
100	299	10	ZI	
10	286	10	ZI	
101	213	7	ZI	
102	212	0	ZI	
12	148	5	ZI	
14	229	8	ZI	
15	165	6	ZI	6
16	165	6	ZI	6
17	258	0	ZIGE	
19	150	5	ZIGE	
20	305	11	ZIGE	11
21	301 +186	11 + 6	ZIGE	11 + 6
3A/b	257	9	ZI	
4	92	3	ZI	
5A/b	253 + 197	9 +7	ZI	
7A	345	12	ZI	
94	266	9	ZI	
31	432	15	ZI RGS	
B1	558	12	ZI RGS	
B3	497	12	ZI RGS	
B4	460	12	ZI RGS	
B6	410	12	ZI RGS	
Samenvatting				
Aangevraagde capaciteit			216	
Afgewezen capaciteit			40	
Correctie perronspoorbenutting			55	
Toegewezen capaciteit			121	

Bijzonderheden:

1. Spoor 102 kan niet gebruikt worden voor het opstellen van materieel zolang de TWI van ZI in gebruik is. De nuttige lengte van dit spoor is 7 bakeenheden. Om de TWI te kunnen benutten is de capaciteit van dit spoor niet meegeteld.
2. Spoor 17 is door safety manager NSR uitgesloten voor het opstellen. De reden hiervoor is dat het spoor ingeklemd ligt tussen de sporen 18c en 201 die gebruikt worden voor doorgaand treinverkeer. Spoor 17 is voorzien van een inspectiepad, maar heeft geen afscheiding door middel van een hek. Het aanrijdingsgevaar voor personeel is te groot. In tabel 4 is de capaciteit van dit spoor daarom geteld voor 0 bakeenheden.
3. De toegewezen perronspoorcapaciteit van de sporen 1A/B, 3A/B, 4, 5A/B, 7A, 10, 12 en 14 worden in de praktijk zeer beperkt benut. Deze sporen worden elke nacht onttrokken ten behoeve van het onderhoudsrooster. Dat wil zeggen dat deze sporen gedurende 4 uur per nacht niet bereikbaar zijn, omdat de wissels aan weerszijden van de sporen voor onderhoud buiten dienst zijn. Materieel dat voor de buitendienststelling op die sporen geplaatst wordt, staat daar opgesloten tot het onderhoudsrooster voorbij is. Daarnaast moeten de perronsporen 6 nachten per jaar leeg blijven voor onderhoud

aan de bovenleiding. In het onderzoek naar opstelcapaciteit voor 2018 is met NSR overeengekomen dat uitgegaan wordt van een perronspoorbenutting van 27 bakeenheden. In tabel 2.4 is de maximale capaciteit van de aan NSR toegewezen sporen 82 bakeenheden. In de vertaling van de toegewezen capaciteit naar bruikbare capaciteit is daarom een correctie van 55 bakeenheden (82 – 27) noodzakelijk. Deze correctie is opgenomen in Tabel 2.4,

4. In dienstregelingsjaar 2014 is het fysiek mogelijk extra opstelcapaciteit toe te wijzen in Zwolle RGS. Het betreft de sporen 32, B7 en B8. De totale lengte van die sporen is 770 m, een toename van de capaciteit van 27 bakeenheden. Deze capaciteit is niet verwerkt in tabel 4 omdat tabel 4 dienstregelingsjaar 2013 betreft.
5. De nuttige capaciteit van de sporen B1, B3, B4 en B6 is niet gebaseerd op de nuttige lengte van het spoor, maar op de nuttige lengte van het serviceperron (ruim 380 meter), welke geschikt zijn voor ruim 12 bakeenheden;

Uit de overbelastverklaring blijkt de behoefte om 120 tot 125 bakeenheden op te stellen. Met een nuttig bruikbare opstelcapaciteit van 121 bakeenheden is er geen tekort aan opstelcapaciteit vastgesteld. Tijdens het onderzoek is geen tekort aan servicecapaciteit gebleken, onder voorwaarde dat de servicecapaciteit van Zwolle RGS benut kan worden.

Het na geschilbeslechting vastgestelde verdeelbesluit is geaccepteerd door NSR, maar men heeft aangegeven niet tevreden te zijn met het verdeelbesluit. Emplacement Zwolle is daarom overbelast verklaard.

2.1.5 Vervoerende sporaanemers

De vervoerende sporaanemers betreft twee concurrerende partijen:

1. Rail Transport Service (RTS);
2. Infragroep.

RTS

In onderstaande tabel is de capaciteitsaanvraag en het verdeelbesluit voor RTS weergegeven.

Tabel 2.5: Capaciteitsaanvraag RTS voor dienstregelingsjaar 2013 en verdeelbesluit.

Spoornummers	Nuttige lengte in meters	Emplacementslocatie	Niet toegewezen capaciteit in meters
34	431	ZI RGS	
Samenvatting			
Aangevraagde capaciteit		431	
Afgewezen capaciteit		0	
Toegewezen capaciteit		431	

RTS heeft alle gevraagde sporen toegewezen gekregen en heeft deze verdeling geaccepteerd.

Infragroep

De Infragroep heeft voor dienstregelingsjaar 2013 de sporen aangevraagd volgens tabel.

Tabel 2.6: Capaciteitsaanvraag Infragroep voor dienstregelingsjaar 2013 en verdeelbesluit.

Spoornummers	Nuttige lengte in meters	Emplacements locatie	Niet toegewezen capaciteit in meters
28	328	ZI GE	
29A/B	362	ZI GE	
30A/B	320	ZI GE	
32	332	ZI RGS	
34	431	ZI RGS	431
35	425	ZI RGS	
36A	404	ZI RGS	
C7	205	ZI RGS	
E1	207	ZI RGS	
E2	348	ZI RGS	
M1	188	ZI RGS	
M2	318	ZI RGS	
M3	308	ZI RGS	
M4	170	ZI RGS	
Samenvatting			
Aangevraagde capaciteit		4346	
Afgewezen capaciteit		431	
Toegewezen capaciteit		3915	

De Infragroep heeft alle gevraagde sporen, behalve spoor 34 toegewezen gekregen.

De Infragroep heeft deze verdeling geaccepteerd.

2.2 Knelpunt 2018

2.2.1 Opstellen reizigersmaterieel

Met input van alle vervoerders over de verwachte capaciteitsvraag in 2018 enerzijds en het aanbod aan capaciteit volgens de gebruikswaardendatabase anderzijds, is ProRail bezig vraag en aanbod op opstelreinen te onderzoeken. Het onderzoeksresultaat is in concept beschikbaar en is vastgelegd in de Nota uitgangspunten opstellen reizigersmaterieel 2018, inventarisatie van vraag en aanbod (kenmerk EDMS#-3415118, versie 1, status concept).

Volgens de huidige stand van zaken is in 2018 het verwachte capaciteitstekort in Zwolle 68 bakeenheden, zonder verplaatsing van materieel naar Zutphen. NSR is niet bereid om op voorhand materieel van Zwolle te verplaatsten naar een locatie met restcapaciteit.

In voornoemde Nota uitgangspunten opstellen reizigersmaterieel 2018 wordt rekening gehouden met projecten waarvoor een investeringsbesluit is genomen. Voor project ZwolleSpoort is nog geen investeringsbesluit genomen. Inmiddels is wel bekend dat in de scenario's voor ombouw van het emplacement bepaalde opstel- en servicesporen op Zwolle GE en Oosterhaven van functie veranderen. Zolang er geen keuze is gemaakt voor een scenario gaan we in deze capaciteitsanalyse uit van de maximale afname van opstel- en servicecapaciteit; dit betreft maximaal 40 bakken service- en opstelcapaciteit rond 2017.

Rekening houdend met project ZwolleSpoort is in 2018 het capaciteitstekort voor reizigerstreinen 108 (68 + 40) bakeenheden.

2.2.2 Opstellen goederenmaterieel

Geen verdere groei dan voor 2013 voorzien.

2.2.3 Opstellen door vervoerende sporaanemers

Het opstellen van materieel door vervoerende sporaanemers wordt momenteel in samenwerking met de sporaanemers onderzocht. De huidige inzichten zijn vastgelegd in het referentiekader "Opstellen door vervoerende sporaanemers" van 8 juli 2013 (kenmerk EDMS#-3354796-v5, status "Behandeld door MT VACO"). In dit document wordt Zwolle benoemd als verzamellocatie met een omvang van 4000 meter, geconcentreerd in Zwolle Rangeerstation. Zwolle betreft de voorkeurslocatielocatie van de vervoerende sporaanemers, maar andere locaties in de omgeving zijn bespreekbaar.

2.3 Knelpunt 2028

2.3.1 Opstellen reizigersmaterieel

Met input van alle vervoerders over de verwachte capaciteitsvraag in 2020 enerzijds en het aanbod aan capaciteit volgens de gebruikswaardendatabase anderzijds, heeft ProRail vraag en aanbod op opstelreinen onderzocht. Dat onderzoeksresultaat is vastgelegd in de Nota uitgangspunten opstellen reizigersmaterieel 2020, inventarisatie van vraag en aanbod (8 mei 2012, kenmerk P255119, versie 1, status definitief).

Na uitvoering van voornoemd onderzoek is het inzicht ontstaan dat deze verwachte capaciteitsvraag niet zal optreden rond 2020, maar dat deze verwacht mag worden rond 2028. In dat onderzoek is een capaciteitstekort voor Zwolle vastgesteld met een omvang van 160 bakeenheden. Hierbij is in overleg met NSR er van uitgegaan dat 24 bakeenheden, die in de initiële vraag aangevraagd waren voor Zwolle, verplaatst worden naar Zutphen. In het hiervoor genoemde tekort van 160 bakeenheden is het verplaatsen van 24 bakeenheden naar Zutphen al verrekend.

In de Nota uitgangspunten opstellen reizigersmaterieel 2020 wordt rekening gehouden met projecten waarvoor een investeringsbesluit is genomen. Voor project ZwolleSpoort is nog geen investeringsbesluit genomen. Inmiddels is wel bekend dat in de scenario's voor ombouw van het emplacement bepaalde opstel- en servicesporen op Zwolle GE en Oosterhaven van functie veranderen. Zolang er geen keuze is gemaakt voor een scenario gaan we in deze capaciteitsanalyse uit van de maximale afname van opstel- en servicecapaciteit; dit betreft maximaal 40 bakken service- en opstelcapaciteit rond 2017.

Rekening houdend met project ZwolleSpoort is in 2028 het capaciteitstekort voor reizigerstreinen 200 (160 + 40) bakeenheden.

2.3.2 Opstellen goederenmaterieel

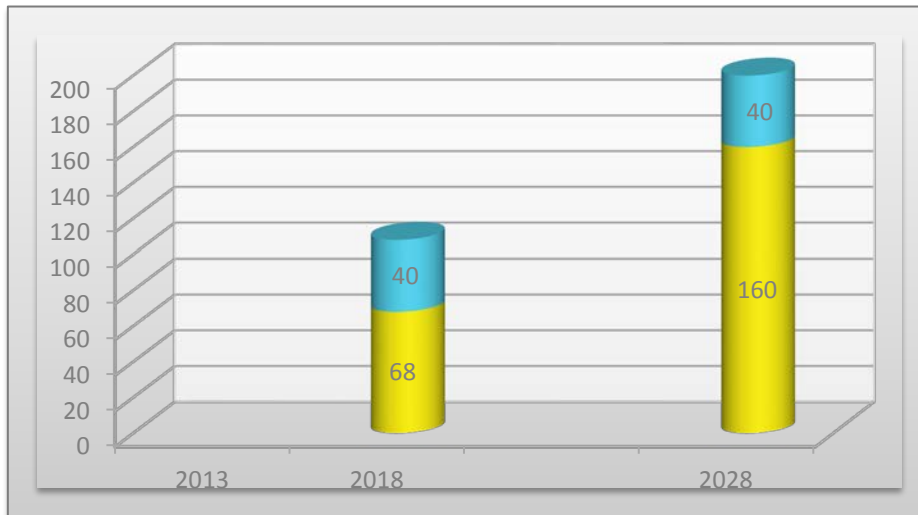
Geen verdere groei dan voor 2013 en 2018 voorzien.

2.3.3 Opstellen door vervoerende sporaanemers

Geen verder groei dan voor 2018 beschreven. Zie §2.2.3.

2.4 Samenvatting ontwikkeling van het capaciteitstekort voor reizigersmaterieel

Ten behoeve van het verkrijgen van overzicht zijn de cijfers uit de paragrafen 2.1 tot en met 2.3 samengebracht in Figuur 2.1.



Figuur 2.1: Ontwikkeling van het capaciteitstekort voor reizigersmaterieel in Zwolle

2.4.1 Milieuvergunning Zwolle Rangeerstation

In de vigerende milieuvergunning van Zwolle, is een beperkende clausule opgenomen over het gebruik van functies in Zwolle RGS. Zwolle RGS ligt in een waterbeschermgebied. De te Zwolle RGS gerealiseerde serviceperrons op de voormalige sporen B2 en B5, mogen volgens de vigerende vergunning vanaf november 2013 niet meer benut worden voor het intern reinigen van materieel. In deze inventarisatie van het knelpunt is uitgegaan van een verlengde vergunning. Mocht dit niet het geval zijn dan ontstaat er per direct een tekort aan servicecapaciteit voor NSR/NedTrain. De resterende capaciteit voor inwendige reiniging is dan alleen het aan NedTrain toegewezen spoor 91. Dit is onvoldoende om het serviceproces voor 120/125 bakeenheden uit te voeren.

2.5 Bereikbaarheid van Zwolle rangeerstation

Op Zwolle RGS is fysiek veel ruimte voor materieel beschikbaar. Uitwisseling van materieel tussen de perrons van Zwolle en Zwolle RGS moet plaatsvinden via één aan- en afvoer route over spoor 103 en 41. In de huidige overbelastverklaring wordt dat niet als een knelpunt benoemd, maar bij een toename van het gebruik van Zwolle RGS moet de bereikbaarheid beoordeeld worden. Het is noodzakelijk om tijdig vast te stellen op welk moment een enkelsporige aan- en afvoerroute niet meer voldoet.

2.6 Conclusies knelpunten

Op basis van het voorgaande concluderen wij het volgende:

1. Uit de beschikbare gegevens blijkt geen fysiek capaciteitstekort op te treden in 2013;
2. Volgens de vigerende milieuvergunning zal vanaf november 2013 een tekort aan servicecapaciteit ontstaan;
3. Tussen 2013 en 2017 zal een fysiek capaciteitstekort optreden;
4. Het capaciteitstekort zal toenemen van 0 bakeenheden nu, tot 200 bakeenheden in 2028;
5. De capaciteit van de aan- en afvoerroute van Zwolle RGS moet onderzocht worden om inzicht te krijgen in mogelijke capaciteitsproblemen.

3 Mogelijke oplossingen

Op basis van de analyse in hoofdstuk 2 is er in Zwolle voor 2013 geen fysiek capaciteitstekort. Dat capaciteitstekort ontstaat binnen enkele jaren als niet tijdig capaciteit verhogende maatregelen worden getroffen. Bovendien zal een tekort aan servicecapaciteit ontstaan vanaf het moment dat de milieuvergunning interne reiniging op de serviceperrons van Zwolle RGS niet meer toelaat. Volgens de vigerende milieuvergunning is dat november 2013.

Er zijn door NSR een aantal capaciteit verhogende maatregelen benoemd in het Verslag Bijeenkomst opstelproblematiek Groningen/Zwolle van 11 juli 2013. Deze maatregelen zijn door ProRail aangevuld met mogelijkheden die tijdens de analyse van het vraagstuk zijn ontstaan. In de onderstaande tabel zijn deze maatregelen inclusief de door ProRail ingeschatte kansrijkheid weergegeven. De uitgebreide versie van Tabel 3.1 is opgenomen in bijlage 5, waarbij ook voor de niet kansrijke oplossingen is aangegeven waarom deze niet haalbaar zijn.

Tabel 3.1: Mogelijke oplossingen

Nr.	Omschrijving maatregel	Capaciteitswinst in bakeenheden voor 2018	Kansrijk voor 2018	Kansrijk na 2018
1	Opstellen en servisen Groningen Rouaanstraat		Nee	Ja
2	Opstellen en servisen in Onnen op spoor 308 en 309		Ja	
3a	Opstelbehoefte verplaatsen naar Groningen		Nee	
3b	Opstelbehoefte verplaatsen naar Zwolle		Nee	
3c	Opstelbehoefte verplaatsen naar Onnen		-	
3d	Opstelbehoefte verplaatsen naar Amersfoort			
3e	Opstelbehoefte verplaatsen naar regio Zutphen	24	Ja	
4	Vergroten opstel- en service- en rangeercapaciteit in Zwolle		-	
5a	Uitbreiden opstelcapaciteit Zwolle met spoor 11		Nee	
5b	Uitbreiden opstelcapaciteit Zwolle met spoor 42	15	Ja	
5c	Uitbreiden opstelcapaciteit Zwolle met spoor 31	0	Nee	
5d	Uitbreiden opstelcapaciteit Zwolle met spoor 32, 34 en 35	0	Nee	
6	Treinen die eindigen en starten in Zwolle in kleinere samenstelling rijden		-	
7	Eindplan opstellen in Zwolle zo snel mogelijk realiseren		Nee	Ja
8	Beter benutten van de perronspoorcapaciteit van Zwolle	9	Ja	
9	Spoor 18C in Zwolle benutten voor opstellen en spoor 17 benutten als hoofdspoor	9	Ja	
10	Defensieterrein 't Harde benutten voor opstellen en servisen reizigersmaterieel NSR	0	Nee	
11	Defensieterrein 't Harde benutten voor opstellen vervoerende sporaanemers (Infragroep en RTS) en vrijgekomen capaciteit toewijzen aan NSR	29 (in Zwolle)	Ja	
12	De milieuvergunning voor de sporen 31, B1, B3, B4 en B6 in ZI RGS verlengen.	0	Ja	
13	De sporen 32, B7 en B8 in milieuvergunning ZI RGS opnemen	27	Ja	
14	Spoor 37 in ZI RGS wijzigen van hoofdspoor in opstelspoor	12	Ja	
15	Spoor 34 en 35 in ZI RGS onttrekken aan sporaanemers en toedelen aan reizigersvervoerder		Nee	
16	Spoor 31 toewijzen aan reizigersvervoerder		Nee	
17	Spoor 32 toewijzen aan reizigersvervoerder	0 (12 bakeenheden meegeteld in maatregel 13)	Ja	
Totaal haalbare capaciteitswinst		125		

ProRail heeft deze inschatting voor “kansrijk” op basis van haar expertise gemaakt; hierbij zijn geen vervoerders betrokken. In het capaciteitsvergrotingsplan worden deze maatregelen samen met de vervoerders gescoord en worden de gedragen kansrijke maatregelen vastgesteld en verder uitgewerkt.

De groen gearceerde maatregelen in de kolommen “kansrijk voor 2018” en “kansrijk na 2018” zijn maatregelen die capaciteitsvraag verlagend of capaciteitsaanbod verhogend werken. Dit zijn tevens de maatregelen die met de minste doorlooptijd, de laagste exploitatiekosten of tegen de laagste investeringskosten te realiseren zijn.

In de volgende paragrafen zijn de groen gearceerde/kansrijke maatregelen kort beschreven.

3.1 Capaciteitsvraag verlagen

Maatregel 3e

Op Zutphen is nog service- en opstelcapaciteit beschikbaar. Afhankelijk van de materieelinzet op de verbinding Roosendaal – Zwolle kan materieel afgetrapt en bijgeplaatst worden in Zutphen. Indien dit mogelijk is kan zonder kosten voor leeg materieelritten en zonder aanvullende belasting door leeg materieelritten van het baanvak Zutphen – Deventer – Zwolle het capaciteitstekort in Zwolle verlaagd worden.

In hoeverre deze maatregel ook echt geïncasseerd kan worden, kan in het vergrotingsplan verder onderzocht worden. In het eerder genoemde onderzoek naar vraag en aanbod in 2028 is benutting van restcapaciteit in Zutphen door NSR geaccepteerd. Echter, in het vergelijkbare onderzoek voor 2018 is benutting van restcapaciteit in Zutphen niet door NSR geaccepteerd.

3.2 Capaciteitsaanbod verhogen

Maatregel 5b

Maatregel 5b, het benutten van spoor 42 als opstelspoor is door NSR benoemd. Spoor 42 is een oud postperronspoor. Door dit spoor te gebruiken als opstelspoor is een capaciteitswinst van maximaal 15 bakeenheden haalbaar. In het capaciteitsvergrotingsplan kan onderzocht worden of dit spoor voorzien kan worden van een laag serviceperron en een inspectiepad aan de andere zijde. Aldus kan het spoor ook als servicespoor gebruikt worden. Spoor 42 is aangesloten op alle perronsporen en is via één zaagbeweging over bijvoorbeeld spoor 102, aangesloten op de TWI.

Maatregel 8

Maatregel 8 betreft het verhogen van de benutting van de perronsporen van station Zwolle. Aan NSR is 82 bakeenheden perronspoorcapaciteit toebedeeld, die in de berekening van §2.1.4 voor 27 bakeenheden meegerekend wordt. Gegeven de materieelinzet en de bedrijfsprocessen is het onmogelijk om volledige benutting van de perronspoorcapaciteit te bereiken, maar het is de moeite waard om te onderzoeken of een verhoging van de perronspoorbenutting met circa 9 bakeenheden haalbaar is, zie tabel 3.2. Hiervoor is het noodzakelijk om in de volgende fase het rangeerplan van Zwolle te onderzoeken.

Tabel 3.2: Haalbare perronspoorbenutting volgens ProRail

Perronspoornummer	Maximale capaciteit in bakeenheden	Haalbare capaciteit in bakeenheden volgens ProRail
1A/B	19	6
10	10	3
12	5	2
14	8	3
3A/B	9	6
4	3	0
5A/B	16	6
7A	12	10
Toegewezen perronspoorcapaciteit		82
Haalbare perronspoorcapaciteit		36

Maatregel 9

Maatregel 9, het functie wisselen van de sporen 18c en 17, is een mogelijkheid om capaciteit terug te winnen. Spoor 17 is voor dienstregelingsjaar 2013 verdeeld als opstelspoor aan NSR en spoor 18c wordt gebruikt als doorrijdspoor. Spoor 17 heeft daarmee aan weerszijden een doorgaand spoor liggen. Het aanrijdgevaar voor machinisten is door de safety manager NSR te hoog bevonden. Het spoor wordt daarom niet door NSR gebruikt voor opstellen. Na overleg tussen ProRail capaciteitsverdeling en NSR is functieomwisseling afgesproken. De winst is 9 bakeenheden aan opstelcapaciteit. Deze maatregel behoeft verder geen actie. In Tabel 2.4 is deze capaciteitswinst nog niet opgenomen.

Maatregel 11

Defensieterrein 't Harde benutten voor opstellen door vervoerende spooraanneemers (Infragroep en RTS) en de vrijgekomen capaciteit op RGS toewijzen aan NSR. Met deze maatregel is ingeschat dat circa 2000m materieel van de vervoerende spooraanneemers in 't Harde kan worden opgesteld. Met een totale capaciteitsvraag van 4000m blijft dan eveneens 2000m te Zwolle RGS. Van de toegewezen spoorcapaciteit moet minimaal 1 spoor geëlektrificeerd zijn. Daarvoor is aangenomen dat spoor 35 toegewezen zal worden aan de vervoerende spooraanneemers. De capaciteitswinst voor opstellen reizigersmaterieel in Zwolle RGS bestaat dan uit spoor 32 (12 bakeenheden), spoor 34 (15 bakeenheden) en spoor 36A (14 bakeenheden). De totale capaciteitswinst voor opstellen reizigersmaterieel is dan 29 bakeenheden. Spoor 32 wordt niet meegeteld, omdat die winst al meegeteld wordt in het al lopende proces van maatregel 13.

Maatregel 12 en 13

Maatregel 12 en 13 betreft het momenteel lopende proces voor een wijziging van de vigerende milieuvergunning. Zonder wijziging van de vigerende milieuvergunning, is interne reiniging van reizigersmaterieel in Zwolle RGS vanaf november 2013 niet meer toegestaan. De wijziging van de milieuvergunning beoogt die beperking te vermijden. Hiermee wordt voorkomen dat onmisbare servicecapaciteit verloren gaat. Tegelijkertijd is het mogelijk om op te stellen op de sporen 32 (12 bakeenheden), B7 (9 bakeenheden) en B8 (6 bakeenheden). Dat is een capaciteitswinst van maximaal 27 bakeenheden. Aangezien dit al een proces in uitvoering betreft, hoeft geen actie ondernomen te worden om het onderzoek in gang te zetten. In het capaciteitsvergrotingsplan wordt het resultaat van dit proces beschreven.

Maatregel 14

Maatregel 14 betreft functiewijziging van spoor 37 in Zwolle RGS van hoofdspoor in opstelspoor voor reizigersmaterieel of opstelspoor voor vervoerende aannemers. In dat laatste geval kan een ander spoor op Zwolle RGS, dat oorspronkelijk toegewezen was aan de vervoerende sporaannemers, herverdeeld worden aan NSR. De winst voor opstellen reizigersmaterieel is 12 tot 16 bakeenheden.

Maatregel 17

Maatregel 17, spoor 32 toewijzen aan een reizigersvervoerder, betreft het onttrekken van een spoor dat in 2013 toegewezen was aan de vervoerende sporaannemers. Deze maatregel wordt al toegepast in dienstregelingsjaar 2014. De capaciteitswinst voor opstellen reizigersmaterieel is 12 bakeenheden. Deze maatregel is in oktober 2013 al doorgevoerd en behoeft daarom geen aanvullende actie. Deze capaciteitswinst nog niet opgenomen in Tabel 2.4. In tabel 3.1 is de capaciteit van deze maatregel op 0 gezet om dubbel tellen met maatregel 13 te voorkomen.

3.3 Lange termijn oplossing

Maatregel 7

Het realiseren van eindplan opstellen in Zwolle is alleen al vanuit de invalshoek capaciteit noodzakelijk voor een aantal redenen:

1. Een aantal van de korte termijn maatregelen zijn niet structureel van aard voornamelijk vanwege de tijdelijke situatie op RGS;
2. Om de noodzakelijke omgevingsvergunning voor Zwolle RGS te verkrijgen dient er een eindplan opstellen op Zwolle RGS te worden uitgewerkt;
3. Eindplan opstellen in Zwolle levert voldoende capaciteit op om in de capaciteitsvraag voor 2028 te voorzien.

3.4 Haalbare capaciteitswinst

Indien de in §3.1 en §3.2 beschreven maatregelen allemaal haalbaar zijn, dan wordt op korte termijn een verbetering van de opstelcapaciteit van 125 bakeenheden bereikt.

Indien een winst van 125 bakeenheden opstelcapaciteit in het capaciteitsvergrotingsplan haalbaar blijkt, dan lijkt daarmee de verwachte capaciteitsproblemen tot 2018 opgelost te kunnen worden. Het is echter onzeker hoe lang de huidige gedoogsituatie op Zwolle RGS blijft bestaan of wordt verlengd. Daarom is het – in combinatie met het verder oplopende capaciteitstekort noodzakelijk om, eindplan opstellen in Zwolle (maatregel 7) te realiseren.

De hiervoor beschreven capaciteitswinst wordt beperkt door de omgevingsvergunning voor het gehele emplacement Zwolle. De lopende vergunningsaanvraag is gebaseerd op een maximum van 188 bakeenheden voor elektrisch en diesel reizigersmaterieel gezamenlijk.

3.5 Toekomstvastheid van de maatregelen

Van bovenstaande maatregelen moet in de fase capaciteitsvergrotingsplan vastgesteld worden of e.e.a. toekomstvast is ten opzichte van het eindplan ZwolleSpoort.

3.6 Bijzonderheden

Gezien de formulering van de overbelast verklaring Zwolle voor dienstregelingsjaar 2013 is onduidelijk gebleven waarom Zwolle overbelast verklaard is voor dienstregelingsjaar 2013. Hiermee komt de vraag naar voren of er verschil in inzicht is tussen lokaal plan NSR en ProRail ten aanzien van de gebruikswaardendatabase.

3.7 Voorstel voor maatregelen om nader uit te zoeken in het capaciteitsvergrotingsplan

Bij de start van het capaciteitsvergrotingsplan wordt er met de vervoerders afgestemd welke maatregelen verder uitgezocht gaan worden. Hieronder volgt het voorstel van ProRail:

1. Maatregel 3e, het benutten van opstel en servicecapaciteit Zutphen;
2. Maatregel 5b, het benutten van spoor 42 als opstelspoor;
3. Maatregel 8, het verhogen van de benutting van de perronsporen van Zwolle;
4. Maatregel 11, Defensierrein 't Harde benutten voor opstellen door vervoerende spooraanemers (Infragroep en RTS) en de vrijgekomen capaciteit toewijzen aan NSR;
5. Maatregel 14, functiewijziging van spoor 37 in Zwolle RGS van hoofdspoor in:
 - a. opstelspoor voor reizigersmaterieel of;
 - b. opstelspoor voor vervoerende aanemers;

In het capaciteitsvergrotingsplan moet het positieve effect op capaciteit van de al toegepaste maatregelen 9 en 17 verwerkt worden. Maatregel 12 en 13 zijn in uitvoering, de voortgang hiervan wordt in het capaciteitsvergrotingsplan beschreven.

4 Conclusies en adviezen

4.1 Conclusies

Op basis van deze capaciteitsanalyse worden de volgende conclusies getrokken:

1. Uit de beschikbare gegevens blijkt geen fysiek capaciteitstekort in 2013;
2. Volgens de vigerende milieuvergunning ontstaat vanaf november 2013 een tekort aan servicecapaciteit, tenzij de milieuvergunning tijdig wordt gewijzigd;
3. Tussen 2013 en 2017 treedt een fysiek capaciteitstekort op;
4. Het capaciteitstekort neemt toe van 0 bakeenheden nu, naar 108 bakeenheden in 2018 en 200 bakeenheden in 2028;
5. Voor dit knelpunt zijn een aantal maatregelen geïdentificeerd die op korte termijn te realiseren zijn, lage exploitatiekosten en minimale investeringskosten met zich meebrengen. Maximale capaciteitswinst van 125 bakeenheden is daarmee haalbaar. Enkele van deze maatregelen worden inmiddels al door ProRail Capaciteitsverdeling en NSR toegepast;
6. Sommige maatregelen van punt 5 zijn niet structureel van aard. Voor de lange termijn is een structurele oplossing voor het opstellen en servicen in Zwolle noodzakelijk.

4.2 Adviezen

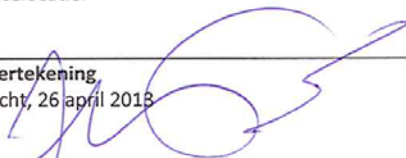
Op basis hiervan wordt geadviseerd om een capaciteitsvergrotingsplan uit te voeren waarin:

- A. De geïdentificeerde maatregelen worden afgestemd met de betrokken vervoerders;
- B. Op basis hiervan worden de meest kansrijke (korte-termijn maar ook lange-termijn) maatregelen nader onderzocht worden op haalbaarheid, effectiviteit, kosten, doorlooptijd en toekomstvastheid;
- C. De capaciteit van de aan- en afvoerroute naar en van Zwolle RGS wordt onderzocht;
- D. het resultaat van het momenteel lopende proces voor een wijziging van de vigerende milieuvergunning wordt beschreven.

Daarnaast wordt geadviseerd om een separate opdracht te verstrekken om een eindplan opstellen in Zwolle uit te werken waarmee een structurele en definitief vergunbare situatie gerealiseerd kan worden voor:

- het opstellen en servicen van 235 bakeenheden reizigersmaterieel en;
- het opstellen van 4000meter materieel voor de vervoerende spooraanneemers.

Bijlage 1: Overbelastverklaring

ProRail OVERBELASTVERKLARING		Definitief
Datum	26-04-2013	
Nummer	2013/10	
Betreft	Emplacement Zwolle	
Partijen	NSR: L. Stellingwerff	
Contactpersonen	Arriva: A. Hoornstra Nedtrain: B. Apperlo ProRail CV: J. Heijstek	
Beschrijving van het baanvak / emplacement / station		
Het betreft het emplacement Zwolle, inclusief Zwolle Rgs.		
Beschrijving van de gevraagde capaciteit en/of paden		
NSR heeft behoefte aan circa 120-125 bakken opstelcapaciteit ten behoeve van nachtoverstand en daarbij horende serviceprocessen.		
Beschrijving van het conflict		
Door intensivering van de treindienst van Arriva (Zwolle-Emmen) en NSR (Hanzelijn) heeft de beschikbare opstelcapaciteit op het emplacement dermate veel beperkingen dat niet alle gewenste bakken kunnen worden opgesteld en de benodigde processen kunnen worden uitgevoerd.		
Conflictoplossingen/oplossingsvarianten		
Extra sporen aan NSR toebedelen op Zwolle RGS. In fase 1 zouden deze alleen als opstelspoor kunnen gelden voor materieel dat vroeg uitloopt en al vroeg geserved kan worden. In een tweede fase zouden deze sporen geschikt gemaakt kunnen worden voor technische controle en reiniging (zogenaamd laag services).		
Gekozen oplossing voor dienstregelingjaar 2013		
De verdeling van de emplacementcapaciteit Zwolle is vastgesteld na geschilbeslechting (exacte verdeling op te vragen via ProRail CV).		
NSR heeft aangegeven de uitkomst van het geschil te accepteren maar niet tevreden is.		
Voor dienstregelingsjaar 2013 is er door NSR voor gekozen om te Onnen op te stellen op de sporen 308 en 309. Hier kan echter niet worden gereinigd vanwege ontbreken voorzieningen en niet worden gecontroleerd vanwege o.a. ontbreken van veilige looppaden. Bovendien heeft Nedtrain niet de bemensing voor een servicelocatie.		
Ondertekening		
Utrecht, 26 april 2013		
		
H. Thomassen Manager Capaciteitsverdeling		

Bijlage 2: Wet- en regelgeving

De overbelastverklaring is conform de Europese richtlijn 2001/14 vastgelegd in het 'Besluit capaciteitsverdeling hoofdspoorweginfrastructuur' (d.d. 3 december 2004), § 4, art. 7 lid 2. De beheerder verklaart de betrokken infrastructuur overbelast, indien er geen overeenstemming is bereikt tijdens de coördinatie ten aanzien van concurrerende capaciteitsaanvragen in de capaciteitsverdelingsprocedure. Na overbelastverklaring verricht de beheerder een capaciteitsanalyse als bedoeld in artikel 25 van richtlijn 2001/14/EG en stelt vervolgens een capaciteitsvergrotingsplan op als bedoeld in artikel 26 van richtlijn 2001/14/EG (art. 7 lid 2b en 2c van Besluit capaciteitsverdeling hoofdspoorweginfrastructuur). De tekst van artikel 7, 26 en 26 luidt als volgt:

Artikel 7¹

1. Indien de beheerder constateert dat er geen overeenstemming kan worden bereikt tijdens de coördinatie ten aanzien van concurrerende capaciteitsaanvragen die betrekking hebben op vervoer, kunnen beheerder en een betrokken gerechtigde door toepassing van een verhoging als bedoeld in artikel 62, derde lid, van de wet tot overeenstemming komen.
2. Indien de verhoging bedoeld in artikel 62, derde lid, van de wet niet is toegepast of geen bevredigend resultaat heeft opgeleverd:
 - a. verklaart de beheerder de betrokken infrastructuur overbelast,
 - b. verricht deze een capaciteitsanalyse als bedoeld in artikel 25 van richtlijn 2001/14/EG en
 - c. stelt deze binnen zes maanden een capaciteitsvergrotingsplan als bedoeld in artikel 26 van richtlijn 2001/14/EG op.
3. Het resultaat van de verhoging is in ieder geval niet bevredigend indien ten gevolge hiervan de minimale niveaus van het personenvervoer of het goederenvervoer niet worden gehaald.
4. Indien de verhoging bedoeld in artikel 62, derde lid, is doorberekend, verricht de beheerder een capaciteitsanalyse als bedoeld in artikel 25 van richtlijn 2001/14/EG en stelt deze binnen zes maanden een capaciteitsvergrotingsplan als bedoeld in artikel 26 van richtlijn 2001/14/EG op.
5. Het tweede lid, onderdelen b en c, en het vierde lid gelden niet indien reeds uitvoering wordt gegeven aan een capaciteitsvergrotingsplan als bedoeld in artikel 26 van richtlijn 2001/14/EG.

¹ Bron: Staatsblad van het Koninkrijk der Nederlanden, Jaargang 2004 667 Besluit van 3 december 2004, houdende regels over de verdeling van de capaciteit van de hoofdspoorweginfrastructuur (Besluit capaciteitsverdeling hoofdspoorweginfrastructuur)

Artikel 25² Capaciteitsanalyse

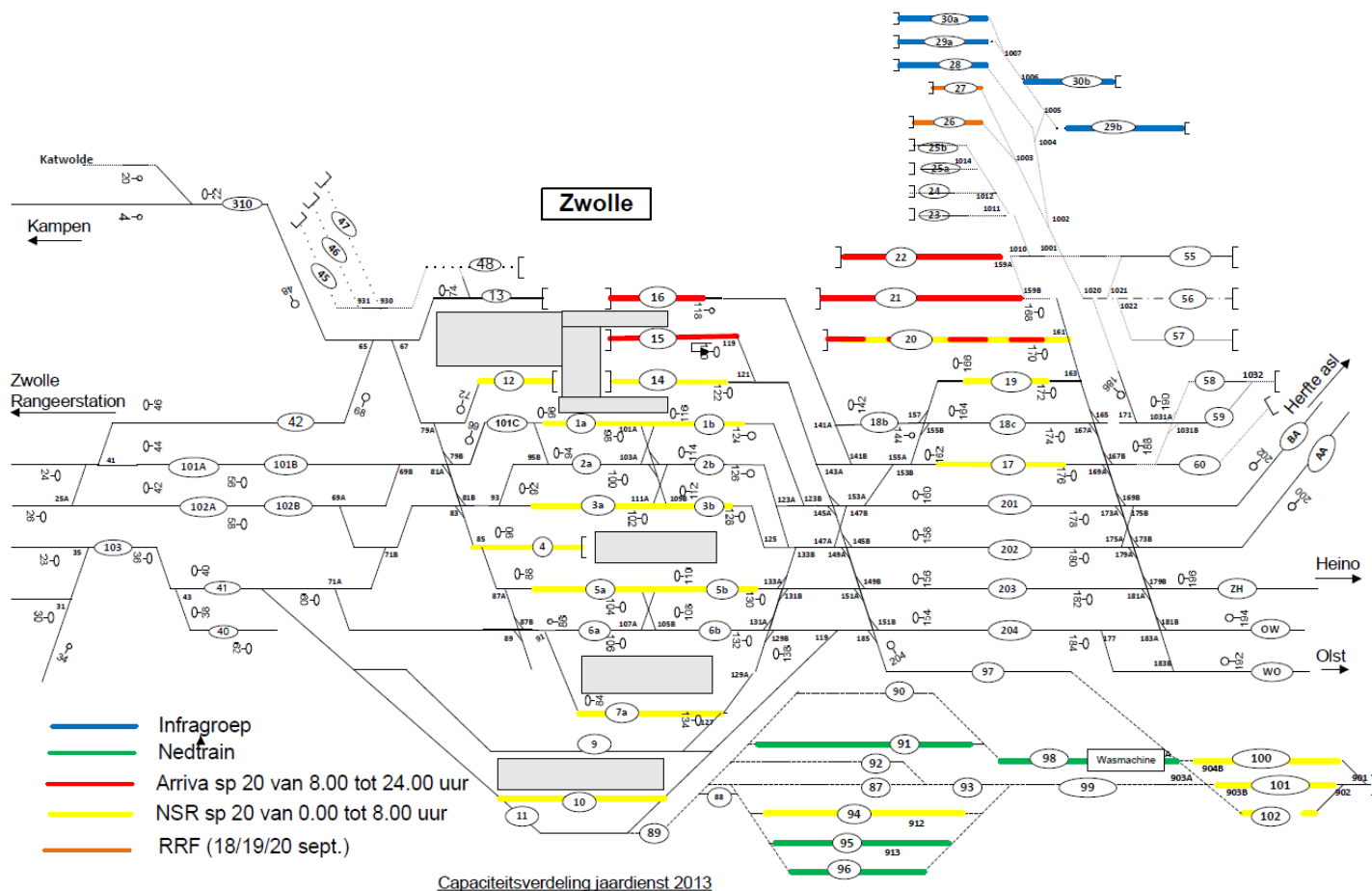
1. Met de capaciteitsanalyse wordt de vaststelling van de beperkingen van infrastructuurcapaciteit beoogd die de adequate afhandeling van aanvragen van infrastructuurcapaciteit belemmeren. Tevens wordt beoogd methoden voor te stellen om aan extra aanvragen te kunnen voldoen. Bij deze analyse worden niet alleen de redenen voor de overbelasting vastgesteld, maar ook de maatregelen die op korte en op middellange termijn daartegen kunnen worden genomen.
2. Bij de analyse wordt rekening gehouden met de infrastructuur, de exploitatieprocedures, de aard van de verschillende diensten die worden geboden, en het effect van al deze factoren op de infrastructuurcapaciteit. Mogelijke maatregelen zijn met name de omleiding van routes, de vaststelling van nieuwe vertrek- en aankomsttijden, snelheidswijzigingen en infrastructurele verbeteringen.
3. Een capaciteitsanalyse moet voltooid zijn binnen zes maanden nadat infrastructuur tot overbelaste infrastructuur is verklaard.

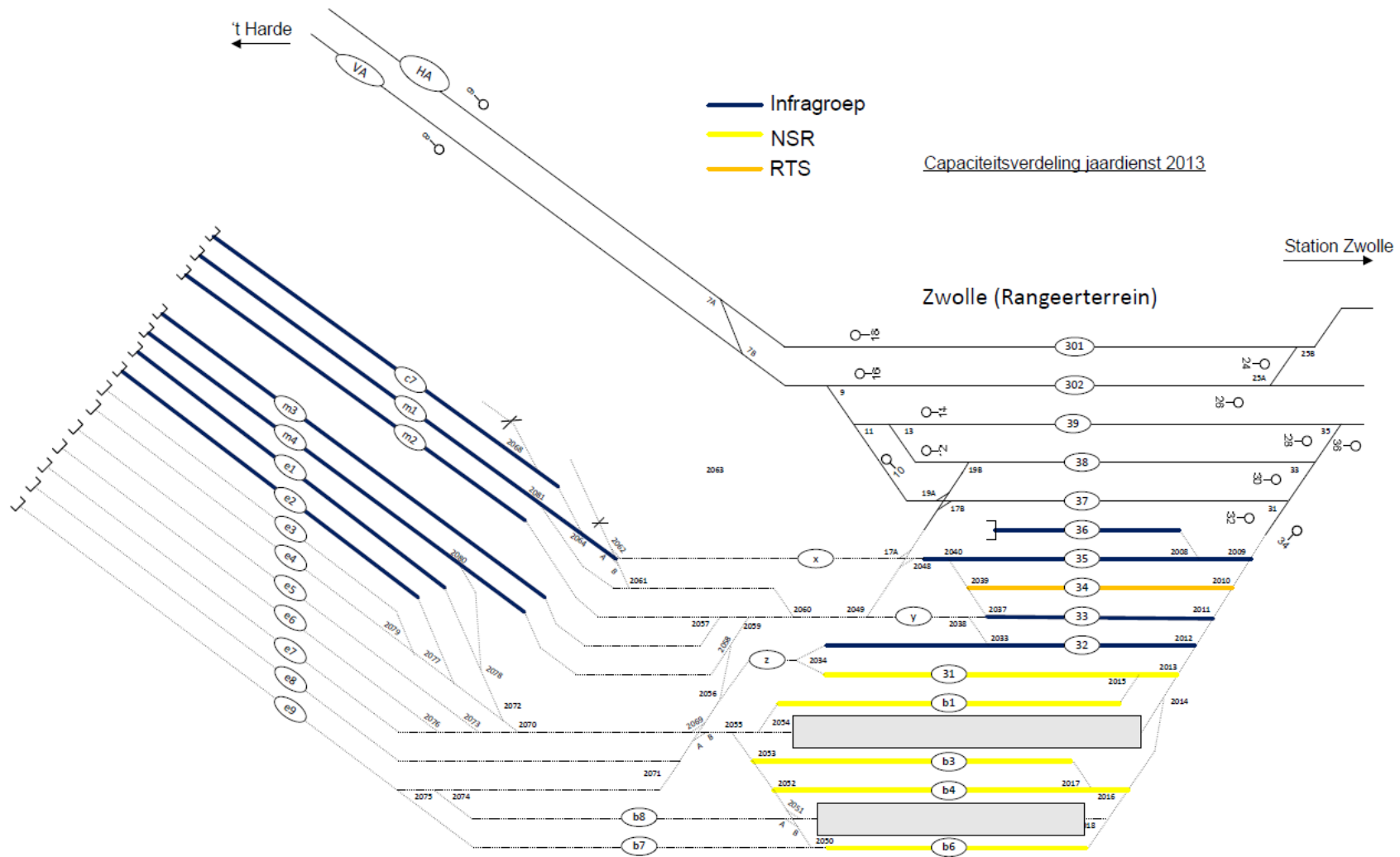
Artikel 262 Capaciteitsvergrotingsplan

1. Binnen zes maanden na afronding van de capaciteitsanalyse legt de infrastructuurbeheerder een capaciteitsvergrotingsplan voor.
2. Het capaciteitsvergrotingsplan wordt opgesteld na overleg met de gebruikers van de betrokken overbelaste infrastructuur. In het plan worden omschreven:
 - a) de reden van de overbelasting
 - b) de vermoedelijke toekomstige ontwikkeling van het verkeer
 - c) de beperkingen ten aanzien van de infrastructurele ontwikkeling
 - d) de mogelijkheden voor en de kosten van de capaciteitsvergroting, met inbegrip van te verwachten wijzigingen van toegangsrechten,en wordt aan de hand van een kosten-batenanalyse van de gevonden mogelijke maatregelen bepaald welke maatregelen zullen worden genomen om de infrastructuurcapaciteit te vergroten, inclusief een tijdschema voor de uitvoering ervan.

² bron RICHTLIJN 2001/14/EG VAN HET EUROPEES PARLEMENT EN DE RAAD van 26 februari 2001

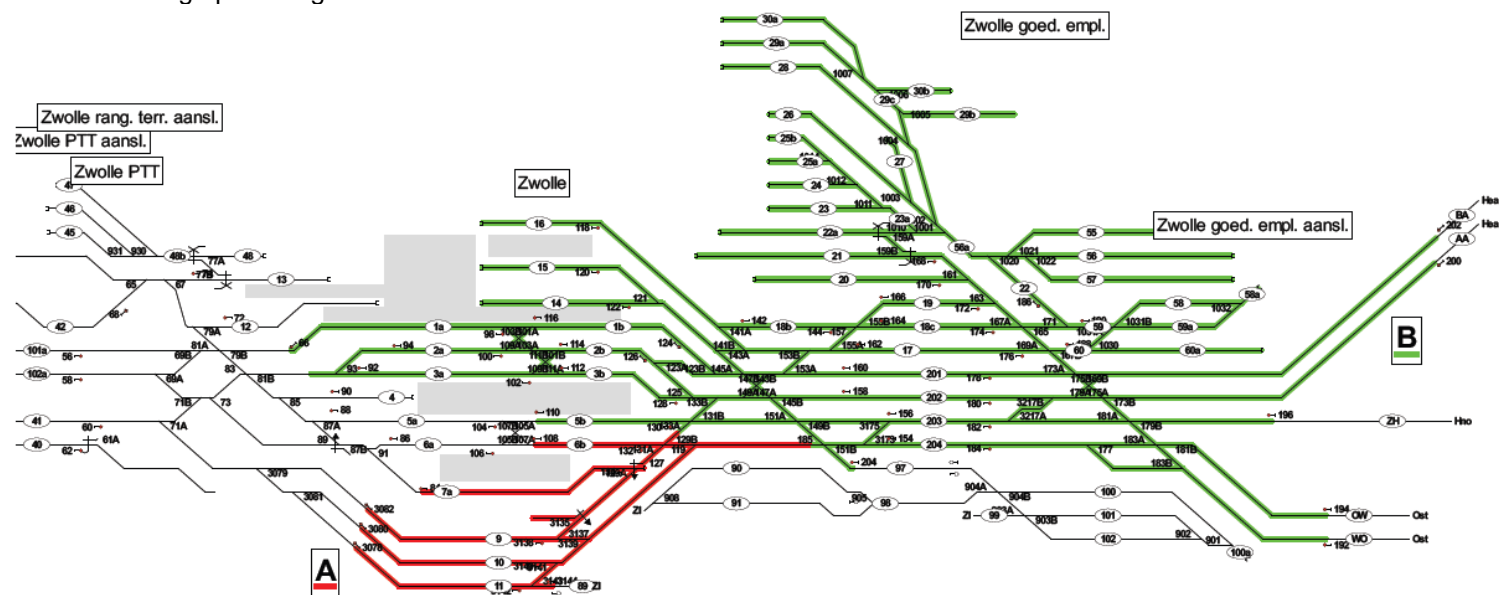
Bijlage 3: Capaciteitsverdelingsbesluit Zwolle en Zwolle RGS 2013





Bijlage 4: Onderhoudsrooster 2014

Nacht zaterdag op zondag

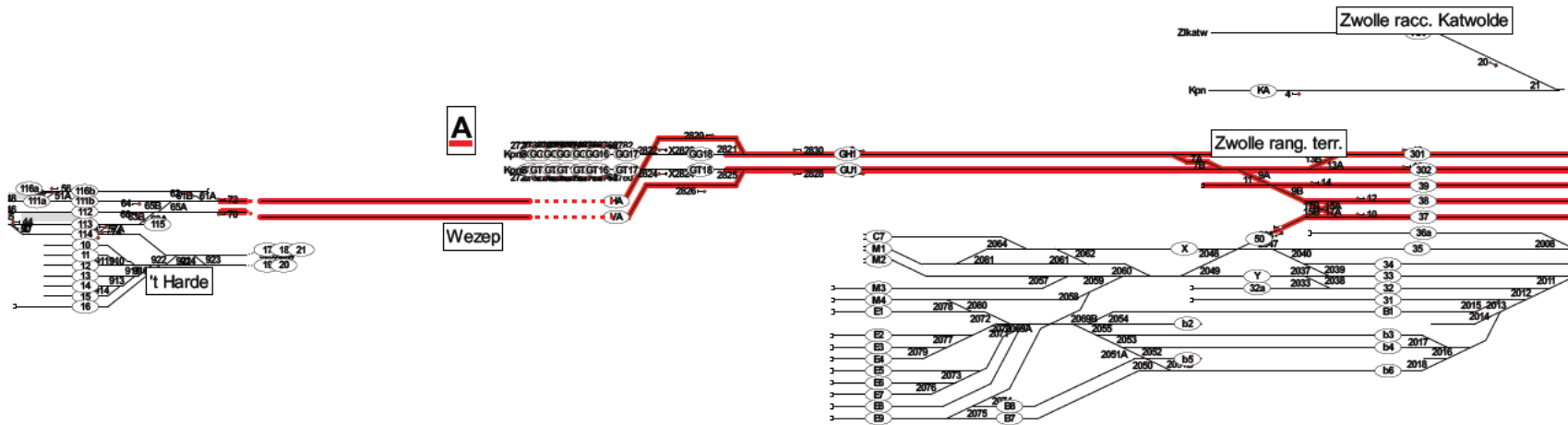


Werkplek:
A: 02:00 - 06:00
B: 02:00 - 06:00

OHR-nummer: NOR2014651	Dagsoort: Za/Zo	A:	50 02 06 10 14 18 22 26 30 34 38 42 46	Spanningsloos: ja
Versie: 3e (30-07-2013)	Weeksoort: A1	B:	51 03 07 11 15 19 23 27 31 35 39 43 47	Sporen waar materieel mag staan, zijn niet spanningsloos
OHR 2014	Geldig van: 2013 - 50	C:	52 04 08 12 16 20 24 28 32 36 40 44 48	Materieelopstelling: ja
Blad: 1 van 1	Geldig tot: 2014 - 49	D:	49 01 05 09 13 17 21 25 29 33 37 41 45 49	Materieelopstelling: er mag materieel staan op de sporen, vrij van de wissels en tussen de seinen. Maximaal 25% van de sporen vrij van materieel, te activeren via KIO.

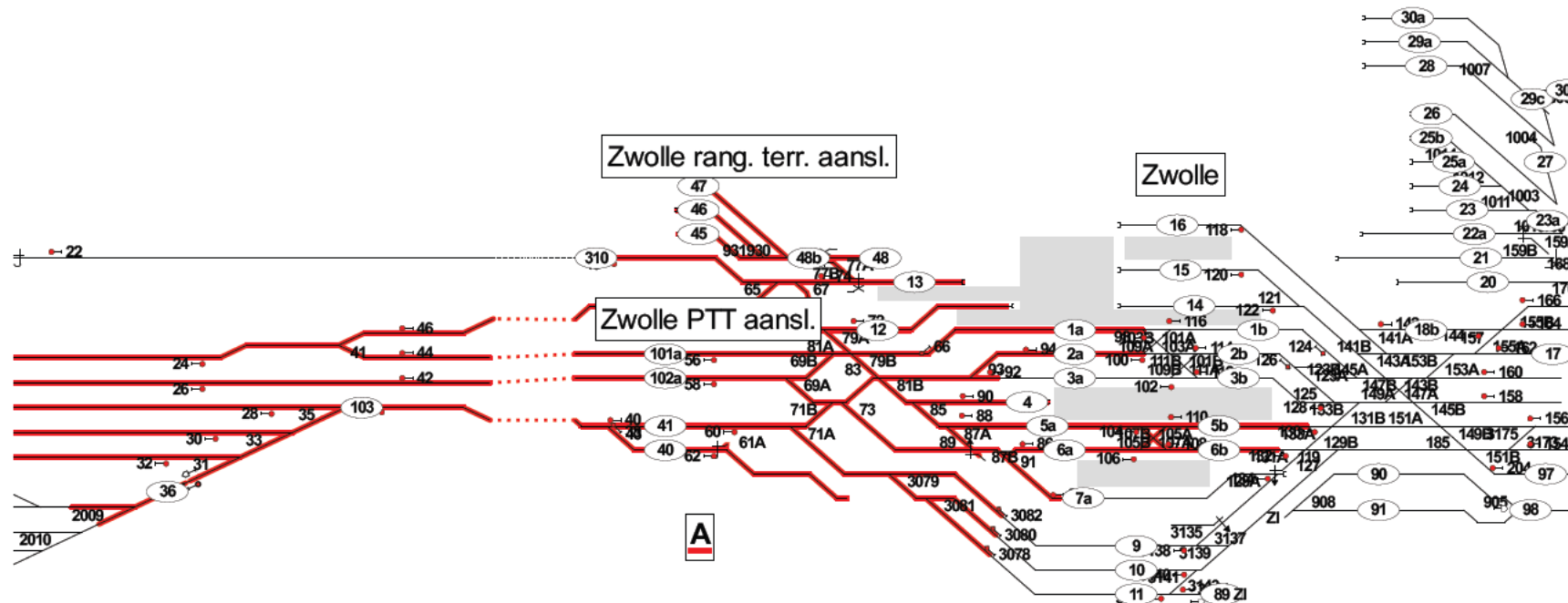
ProRail

Nacht zondag op maandag, blad 1



Werkplek: A: 01:10 - 05:10															Spanningloos: ja			
OHR-nummer: NOR2014756	Dagsoort: Zo/Ma	A:	50	02	06	10	14	18	22	26	30	34	38	42	46			
Versie: 3e (30-07-2013)	Weeksoort: A1	B:	51	03	07	11	15	19	23	27	31	35	39	43	47			
OHR 2014	Geldig van: 2013 - 49	C:	52	04	08	12	16	20	24	28	32	36	40	44	48			
Blad: 1 van 2	Geldig tot: 2014 - 49	D:	49	01	05	09	13	17	21	25	29	33	37	41	45	49	Materieelopstelling: ja er mag materieel staan op de sporen, vrij van de wissels en tussen de seinen. Maximaal 6 keer per jaar uitgezonderd spoor 6b, alle sporen vrij van materieel te activeren via KIO	

Nacht zondag op maandag, blad 2



Werkplek:
A: 01:10 - 05:10

OHR-nummer: NOR2014756	Dagsoort: Zo/Ma	A:	50 02 06 10 14 18 22 26 30 34 38 42 46	Spanningloos: ja
Versie: 3e (30-07-2013)	Weeksoort: A1	B:	51 03 07 11 15 19 23 27 31 35 39 43 47	
OHR 2014	Geldig van: 2013 - 49	C:	52 04 08 12 16 20 24 28 32 36 40 44 48	Materieelopstelling: ja
Blad: 2 van 2	Geldig tot: 2014 - 49	D:	49 01 05 09 13 17 21 25 29 33 37 41 45 49	er mag materieel staan op de sporen, vrij van de wissels en tussen de seinen. Maximaal 6 keer per jaar uitgezonderd spoor 6b, alle sporen vrij van materieel te activeren via KIO

Bijlage 5: Mogelijke oplossingen

Nr	Omschrijving maatregel	Bron van de maatregel	Haalbaarheid	Effectiviteit in bakeenheden	Investerings- of exploitatiekosten	Kansrijk voor 2018	Kansrijk na 2018
1	Opstellen en servicen Groningen Rouaanstraat	NSR/Nedtrain	Goed, Kan 2017 gereed zijn, maar heeft geen investeringsbesluit. 180 bakeenheden NSR/Arriva	0 voor ZI (180 voor Gn)	hoog	Nee	Ja
2	Opstellen en servicen in Onnen op spoor 308 en 309	NSR/Nedtrain		27	hoog	Nee	
3a	Opstelbehoefte verplaatsen naar Groningen	NSR/Nedtrain	Slecht, er is geen serviceruimte beschikbaar	0	n.v.t.	Nee	
3b	Opstelbehoefte verplaatsen naar Zwolle	NSR/Nedtrain	Slecht, biedt geen oplossing, het probleem blijft in Zwolle	0	n.v.t.	Nee	
3c	Opstelbehoefte verplaatsen naar Onnen	NSR/Nedtrain	Goed, maatregel is gelijk aan nr. 2	-	n.v.t.	-	
3d	Opstelbehoefte verplaatsen naar Amersfoort	NSR/Nedtrain	Goed, aanzienlijke exploitatiekosten voor NSR, vergunbaarheid niet onderzocht	?	hoog		
3e	Opstelbehoefte verplaatsen naar regio Zutphen	NSR/Nedtrain	Goed, fysiek en milieutechnisch ruimte beschikbaar	24	Laag, door aftrappen en bijplaatsen beperkte exploitatiekosten	Ja	
4	Vergroten opstel- en service- en rangeercapaciteit in Zwolle	NSR/Nedtrain	Goed, maar niet concreet. Zie maatregelen 5 en 7 t/m 10	-	n.v.t.	-	
5a	Uitbreiden opstelcapaciteit Zwolle met spoor 11	NSR/Nedtrain	Slecht, spoor 11 moet vrijgehouden voor rangeerwerk TWI-RGS,	0	n.v.t.	Nee	
5b	Uitbreiden opstelcapaciteit Zwolle met spoor 42	NSR/Nedtrain	Spoor 42 kan onderzocht worden	15	laag	Ja	
5c	Uitbreiden opstelcapaciteit Zwolle met spoor 31	NSR/Nedtrain	Slecht, spoor 31 is al verdeeld aan NSR.	0	n.v.t.	Nee	
5d	Uitbreiden opstelcapaciteit Zwolle met spoor 32, 34 en 35	NSR/Nedtrain	Slecht, sporen 32, 34 en 35 zijn verdeeld aan andere vervoerders.	0	n.v.t.	Nee	
6	Treinen die eindigen en starten in Zwolle in kleinere samenstelling rijden	NSR/Nedtrain	Slecht, de inzet van materieel is al optimaal afgestemd op de reizigers aantallen.	-	n.v.t.	-	
7	Eindplan opstellen in Zwolle zo snel mogelijk realiseren	ProRail	Goed, maar kent lange doorlooptijd	120	Hoog	nee	Ja
8	Beter benutten van de perronspoorcapaciteit van Zwolle	ProRail	Goed, maar door onderhoudsrooster wordt het serviceproces gedwongen naar overdag en avond	9	Laag	Ja	

ProRail

Nr	Omschrijving maatregel	Bron van de maatregel	Haalbaarheid	Effectiviteit in bakeenheden	Investerings- of exploitatiekosten	Kansrijk voor 2018	Kansrijk na 2018
9	Spoor 18C in Zwolle benutten voor opstellen en spoor 17 benutten als hoofdspoor	ProRail	Goed, door ProRail Capaciteitsverdeling is in overleg met NSR is functiewisseling doorgevoerd (oktober 2013)	9	laag	Ja	
10	Defensierrein 't Harde benutten voor opstellen en servicen reizigersmaterieel NSR	ProRail	Slecht, incidenteel gebruik defensie maakt ombouw naar laag servicen onmogelijk, exploitatiekosten NSR over 18 km	0	n.v.t.	Nee	
11	Defensierrein 't Harde benutten voor opstellen vervoerende sporaanemers (Infragroep en RTS) en vrijgekomen capaciteit toewijzen aan NSR	ProRail	Goed, maar afhankelijk medewerking defensie, incidenteel gebruik defensie zal blijven	Max 4 sporen (= 2000m) in 't Harde. 41 bakeenheden in Zwolle ³	Laag	Ja	
12	De milieuvergunning voor de sporen 31, B1, B3, B4 en B6 in ZI RGS verlengen.	ProRail	Goed, project is al gaande	0	Laag	Ja	
13	De sporen 32, B7 en B8 in milieuvergunning ZI RGS opnemen	ProRail	Goed, project is al gaande	27	Laag	Ja	
14	Spoor 37 in ZI RGS wijzigen van hoofdspoor in opstelspoor	NSR/Nedtrain	Goed, spoor 37 wordt gemiddeld 1 x per nacht gebruikt	16	Laag	Ja	
15	Spoor 34 en 35 In ZI RGS onttrekken aan sporaanemers en toedelen aan reizigersvervoerder	NSR/Nedtrain	Slecht, sporen zijn noodzakelijk voor vervoerende sporaanemers	-	n.v.t.	Nee	
16	Spoor 31 toewijzen aan reizigersvervoerder	NSR/Nedtrain	Goed, maar dit spoor is al toegewezen aan NSR en is daarom niet effectief	0	n.v.t.	Nee	
17	Spoor 32 toewijzen aan reizigersvervoerder	ProRail	Goed, dit spoor wordt in 2014 al toegewezen aan NSR (doorgevoerd oktober 2013)	12	Laag	Ja	

In de kolom kosten zijn de maatregelen met een slechte haalbaarheid of effectiviteit 0 niet beoordeeld. De maatregelen die effectief zijn, de laagste exploitatie- of investeringskosten hebben en de minste doorlooptijd vragen, zijn groen gearceerd als kansrijke maatregelen.

³ Met realisatie van maatregel 11, blijft 2000 m materieel, waarvan minimaal 1 spoor elektrisch, te ZI RGS. D.w.z. dat alleen spoor 32, 34 en 36A meegerekend kan worden als capaciteitswinst, nl. 41 bakeenheden.

ProRail

Colofon

Titel Capaciteitsanalyse Zwolle
Documentnummer EDMS#3426935-v8
Versie/Datum 8/23 oktober 2013
Status Goedgekeurd MT VACO
Programmamanager Rebecca van der Horst
Van ProRail VACO
Auteur Alfred Cardol
Distributie Internet
Document EDMS-#3426935-v8-Zwolle_-_OBV_2013_rapportage_capaciteitsanalyse_.docx

Autorisatie

Programmamanager (Rebecca van der Horst)

Auteur (Alfred Cardol)

Clustermanager (Evert Kleinhou)

B/A L. Henschel

peraaft	datum
<u>RvdH</u>	<u>22-10-'13</u>
<u>A.C.</u>	<u>21-10-'13</u>
<u>[Handwritten Signature]</u>	<u>23/10/2013</u>