

# Capaciteitsanalyse en concept- capaciteitvergrotingsplan emplacement Sloe

N.a.v. overbelastverklaring 2014/06 van 13 september 2013



Van ProRail VenD, Vervoersanalyse en Capaciteitsontwikkeling (VACO)  
Auteur Derk Luijt  
Programmamanager Jeike van der Ziel

Kenmerk P720366  
Versie 2.1  
Datum 11 maart 2014  
Bestand Capaciteitsanalyse\_en\_concept-  
capaciteitvergrotingsplan\_emplacement\_Sloe\_drgl\_2014.DOCX  
Status Definitief

## Managementsamenvatting

Op basis van de geconstateerde problemen in de ontwikkeling van de dienstregeling 2014 is er een overbelastverklaring opgesteld voor een knelpunt op het emplacement Vliissingen Sloehaven. Dit knelpunt is overbelast verklaard met de brief van ProRail 2014/06.

De overbelastverklaring heeft betrekking op een geëlectriceerde bundel van vijf sporen, waarop regelmatig gebruikskonflicten zouden plaatsvinden. Het knelpunt doet zich vooral voor in gevallen van een verstoorde treindienst. Bij uitvoering van een normale treindienst is er voldoende ruimte voor de aankomende en vertrekkende treinen van de diverse vervoerders. Als oplossing wordt in de overbelastverklaring voorgesteld de sporen 537 t/m 540 te elektrificeren.

Door middel van een analyse van het huidige gebruik en van planning- en realisatiegegevens in de eerste zes weken van dienstregeling 2014 is de omvang van het knelpunt bepaald. Gebleken is dat er minder treinen van en naar het emplacement Sloe worden gepland dan in de jaardienstregeling is aangevraagd en dat in de praktijk het knelpunt zich ongeveer 1x per maand voordoet.

Conclusie is dat op basis van het bovenstaande er geen positieve kosten/batenverhouding is voor de in de overbelastverklaring voorgestelde elektrificatie van de sporen 537 – 540. Geadviseerd wordt om de volgende procesmaatregelen te nemen om het knelpunt voor de korte termijn op te lossen:

- betere afspraken maken tussen ProRail Capaciteitsverdeling, ProRail Verkeersleiding en vervoerders, o.a. over dienstregelingen en uitvoering lokale processen.
- betere regievoering door ProRail Verkeersleiding (VL). Hiervoor dient VL te worden voorzien van een ondersteunend systeem zodat operationele dag-tot-dag-planningen kunnen worden opgesteld, bestaande regels kunnen worden nageleefd en eventueel sancties kunnen worden opgelegd.

Toekomstprognoses geven een stijging aan in het aantal treinen van en naar Sloe voor 2020 en 2030. Als deze groei plaatsvindt met treinen met elektrische tractie, dan kan dit leiden tot een knelpunt op de 5 geëlectriceerde sporen. Tegelijkertijd bestaat mogelijk de behoefte om op geëlectriceerde sporen op te stellen. Geadviseerd wordt om een planstudie te starten naar mogelijke elektrificatie van sporen te Sloe. ProRail zal dit aan het Ministerie van IenM voorstellen in het kader van PHS.

# ProRail

## Inhoudsopgave

<b>1</b>	<b>Inleiding</b>	<b>4</b>
1.1	Werkwijze	4
1.2	Leeswijzer	4
<b>2</b>	<b>Capaciteitsanalyse</b>	<b>5</b>
2.1	Probleemstelling	5
2.2	Functionaliteiten en gebruik emplacement Sloehaven	5
2.2.1	Geschiedenis	5
2.2.2	De infra	5
2.2.3	Huidige processen	6
2.3	Jaardienstverdeling 2014	7
2.4	Analyse planning en realisatie dienstregeling 2014	8
2.4.1	Analyse planningsgegevens	8
2.4.2	Analyse realisatiegegevens	8
2.5	Ervaringen ProRail Verkeersleiding Post Roosendaal	9
2.5.1	Regeling maximale bezettingsduur	9
2.5.2	Piekbezetting	9
<b>3</b>	<b>Capaciteitvergrotingsplan</b>	<b>10</b>
<b>4</b>	<b>Toekomstige ontwikkelingen</b>	<b>11</b>
4.1	Korte termijn	11
4.2	Lange termijn	11
<b>5</b>	<b>Conclusies en adviezen</b>	<b>12</b>
5.1	Conclusies	12
5.2	Adviezen	12
	<b>Bijlage 1: Overbelastverklaring Vlissingen Sloehaven</b>	<b>13</b>
	<b>Bijlage 2: Wet- en regelgeving</b>	<b>14</b>
	<b>Bijlage 3: Jaardienstverdeling 2014</b>	<b>16</b>

## 1 Inleiding

Op basis van een overbelastverklaring voert ProRail Vervoersanalyse en Capaciteitsontwikkeling capaciteitsanalyses en capaciteitvergrotingsplannen uit. Deze analyses geven oplossingsrichtingen voor het geconstateerde probleem en een advies op welke wijze een nadere uitwerking van één of meerdere kansrijke oplossingen mogelijk is. Het uitwerken van kansrijke oplossingen vindt plaats tijdens een vervolgstap in een capaciteitsvergrotingsplan. Deze procedure is vastgelegd in de Europese richtlijn 2001/14, artikel 25 en 26<sup>1</sup>.

Op basis van de geconstateerde problemen in de ontwikkeling van de dienstregeling 2014 is er een overbelastverklaring opgesteld voor een knelpunt op het emplacement Vlissingen Sloehaven. Dit knelpunt is overbelast verklaard met de brief van ProRail 2014/06. De overbelastverklaring is weergegeven in bijlage 1.

### 1.1 Werkwijze

Op basis van een analyse van het huidige gebruik, van de planningsgegevens (verkregen bij ProRail Capaciteitsverdeling (CV)) en van de realisatiegegevens (verkregen bij ProRail CV en het Prestatieanalysebureau (PAB) van Verkeersleiding (VL)) is de omvang van het knelpunt bepaald.

Met het verkregen beeld is vervolgens een conceptanalyse opgesteld. De Verkeersleidingspost Roosendaal is ook betrokken bij deze analyse, waarbij gebruik is gemaakt van de ervaringen van VL met de treinprocessen in de Sloehaven en van de opmerkingen en suggesties voor procesverbeteringen.

De betrokken vervoerders zijn vervolgens begin februari 2014 in individuele gesprekken bevraagd naar hun beleving van de problematiek, naar oplossingsrichtingen en naar hun mogelijkheden om een bijdrage te leveren aan een oplossing. Hun opmerkingen zijn in deze capaciteitsanalyse verwerkt.

De bevindingen in de conceptanalyse zijn intern gecheckt en is er contact geweest met de betrokken afdelingen.

### 1.2 Leeswijzer

Dit rapport betreft een gecombineerde capaciteitsanalyse en capaciteitvergrotingsplan. In hoofdstuk 2 wordt het knelpunt beschreven en worden het treinproces, de tractiemiddelen, de planning, de realisatie en geanalyseerd. In hoofdstuk 3 wordt een drietal oplossingsrichtingen gepresenteerd. In hoofdstuk 4 wordt in het kort ingegaan op toekomstige treinaantallen. Tenslotte worden in hoofdstuk 5 conclusies en aanbevelingen weergegeven.

---

<sup>1</sup> Zie voor de wet- en regelgeving bijlage 2.

## 2 Capaciteitsanalyse

### 2.1 Probleemstelling

In de overbelastverklaring Vlissingen Sloehaven wordt melding gemaakt van regelmatige conflicten ten aanzien van het gebruik van de vijf geëlectriceerde sporen op het emplacement Sloe. Er zijn op dit emplacement meerdere vervoerders actief, die een grotere behoefte hebben aan geëlectriceerde aankomst- en vertreksposen dan voorheen.

Het knelpunt doet zich vooral voor in gevallen van een verstoorde treindienst. Bij uitvoering van een normale treindienst is er voldoende ruimte voor de aankomende en vertrekkende treinen van de diverse vervoerders.

Als oplossing wordt in de overbelastverklaring voorgesteld de sporen 537 t/m 540 te elektrificeren.

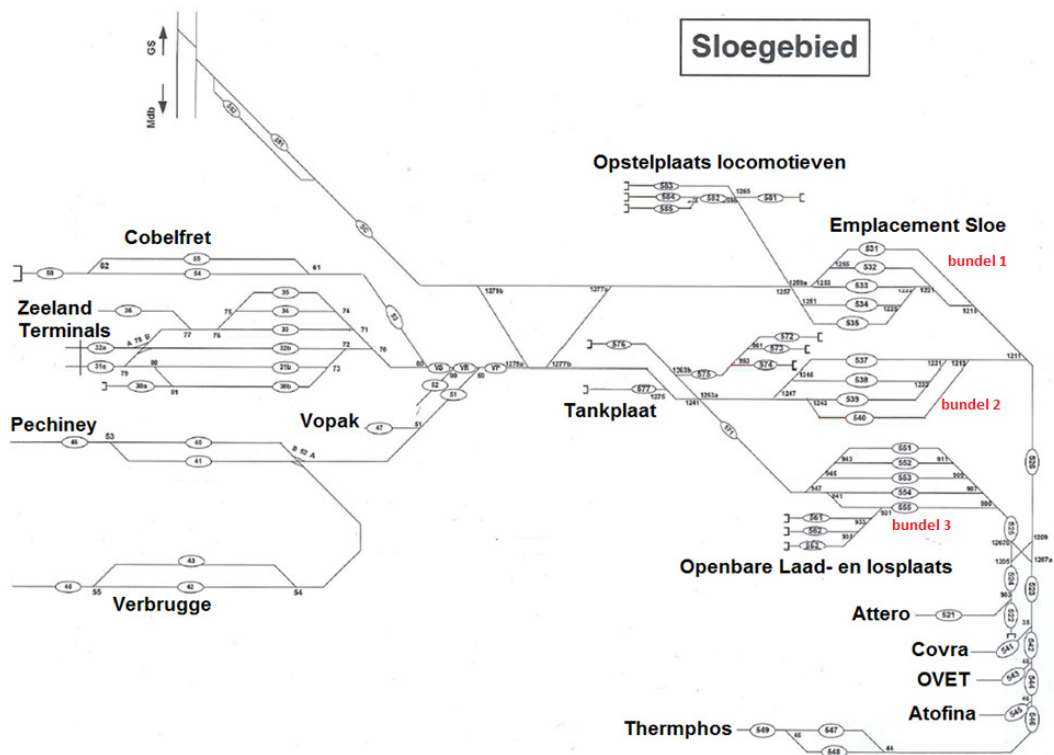
### 2.2 Functionaliteiten en gebruik emplacement Sloehaven

#### 2.2.1 Geschiedenis

In 1966 werd een spoorlijn naar het pas geopende havengebied Vlissingen-Oost (Sloegebied) aangelegd, die aansloot op de spoorlijn Roosendaal – Vlissingen. Deze lijn lag deels op een oude lokaalspoorweg, had enkele handbediende overwegen en was niet geëlectriceerd. Nadat in 2008 een nieuwe aansluiting op de hoofdbaan Roosendaal - Vlissingen in gebruik genomen, die aantakt in Lewedorp, is de oude Sloelijn opgebroken. De nieuwe Sloelijn is geëlectriceerd en maakt het mogelijk voor de vervoerders om sneller en met elektrische locomotieven naar het Sloegebied te rijden.

#### 2.2.2 De infra

In de onderstaande afbeelding 1 is een kaartje van het Sloegebied weergegeven. Het gebied kent een basisemplacement (geografische afkorting: Sloe) van 14 sporen waar aankomende en vertrekkende treinen worden behandeld en waar treinen worden samengesteld en uitgesplitst. Er zijn sporen voor het opstellen van locomotieven, een tankinstallatie en een openbare laad- en losplaats. Verder kent het Sloegebied een groot aantal bedrijfsaansluitingen waarvan enkele met een eigen emplacement.



Afbeelding 1

Het emplacement Sloe is onder te verdelen in 3 bundels:

Bundel	Aantal sporen	Spoornummers	Geëlektrificeerd	Beveiligd
1	5	531-535	Ja	Ja
2	4	537-540	Nee	Ja
3	5	551-555a/b	Nee	Nee

Figuur 1

## 2.2.3 Huidige processen

Het emplacement Sloe wordt anno 2014 gebruikt door de volgende goederenvervoerders:

- DB Schenker
- LOCON
- HTRS (tot 1 februari 2014)
- Trainsupport
- Overige vervoerders op incidentele basis, zoals Captrain, TX Logistik, RurtalBahn en B-Cargo.

Daarnaast wordt dit emplacement incidenteel door sporaanemers gebruikt.

In figuur 2 wordt een overzicht gegeven van het reguliere vervoer van/naar Sloe per goederenvervoerder en de tractievormen:

# ProRail

Vervoerder	Trein	Product	Aantal treinen per week & tractie	
			Electrisch	Diesel
DB Schenker	Sloe - Kijfhoek	Unit Cargo <sup>2</sup>	10	
DB Schenker	Sloe – Gremberg (Keulen)	Unit Cargo <sup>2</sup>	5	
DB Schenker	Oost-Europa - Sloe	auto's	2	
LOCON	Sloe - Moerdijk	huisvuil		10
LOCON	Sloe – Amstetten (A)	papierpulp	4	
LOCON	Sloe – Osnabrück	cellulose	4	
LOCON (HTRS / DBS) <sup>3</sup>	Dillingen - Sloe	auto's	20	
<i>Totaal</i>			45	10

Figuur 2

Sinds de indienststelling van de nieuwe elektrische Sloelijn in 2008 is het aantal elektrische treinen ten opzichte van het aantal treinen met dieseltractie op het emplacement Sloe gestaag gestegen. Uit figuur 2 blijkt dat op basis van het huidige aantal reguliere treinen het percentage elektrische treinen van/naar Sloe ruim 80% bedraagt.

Naast het reguliere verkeer wordt per week een aantal treinen op ad hoc-basis van/naar Sloe ingelegd. De tractievorm van deze treinen is wisselend. Het gaat om de volgende vervoeren/vervoerders:

- Captrain: ketelwagentreinen van Vopak naar diverse bestemmingen
- Rurtalbahn / B-Cargo: autotreinen naar Cobelfret
- TX Logistik: kolentreinen van OVET naar Duitsland

Het rangeerwerk in de Sloehaven wordt door de volgende vervoerders verzorgd:

- DB Schenker:
  - op het basisemplacement Sloe (voornamelijk op de bundel 2 en 3) voor het splitsen en combineren van treinen bestemd voor de diverse spooraklanten
  - tussen basisemplacement en de spooransluitingen voor aanvoer en afvoer naar/van klanten
- Trainsupport, dat zich voornamelijk op feederdiensten richt, verzorgt het vervoer tussen het basisemplacement Sloe en de spooransluitingen van Verbrugge en Cobelfret voor treinen van LOCON.
- LOCON rangeert met haar huisvuiltreinen tussen de aansluiting van Attero en het basisemplacement en verzorgt incidenteel rangeerwerk voor kolentreinen van TX Logistik vanaf OVET.

## 2.3 Jaardienstverdeling 2014

Het grote aantal door vervoerders aangevraagde aankomende en vertrekkende treinen voor de jaardienst 2014 heeft ervoor gezorgd dat op de aankomst- en vertreksporen 531 – 535 van het emplacement Sloe een conflict is ontstaan. Op deze vijf geëlektrificeerde sporen kunnen vier treinen staan. Het vijfde spoor dient te worden vrijgehouden voor het omlopen van een locomotief.

Voor het opstellen van materieel op emplacement Sloe (bundels 2 & 3 en subemplacement Denemarkenweg) is er geen capaciteitsprobleem met de aangevraagde sporen.

<sup>2</sup> Unit Cargo-treinen zijn gemengde goederentreinen met wagons voor diverse spooraklanten

<sup>3</sup> Het vervoer van Ford-auto's van Dillingen naar Sloe was tot 31-1-2014 in handen van HUSA Transportation Railway Services (HTRS). HTRS heeft besloten haar activiteiten in het spoorvervoer te staken. Dit betekent voor het emplacement Sloe dat deze autotreinen naar Cobelfret met ingang van 1 februari zijn overgenomen door LOCON. Met ingang van 1-4-2014 zal DB Schenker dit vervoer van LOCON overnemen.

# ProRail

Op 10 juli 2013 heeft een coördinatieoverleg plaatsgevonden tussen vervoerders en ProRail over dit capaciteitsprobleem. Tijdens dit overleg zijn twee oplossingsrichtingen genoemd:

1. Partijen maken gezamenlijk gebruik van de aankomst- en vertreksposen (bundel 1). Samenstellen en splitsen van treinen vindt plaats op de ongeëlektrificeerde sporen (bundels 2 en 3), zodat de sporen van bundel 1 zo snel mogelijk vrij zijn.
2. Iedere vervoerder krijgt één spoor toegewezen waarop hij zijn treinen moet afhandelen.

Aanwezige partijen hebben aangegeven oplossingsrichting 1 te kiezen, dus gezamenlijk gebruik van de sporen en deze zo snel mogelijk weer vrij te maken. Er is afgesproken dat op deze sporen een maximale verblijfsduur geldt van drie uur dat een trein op deze sporen mag staan zonder dat er sprake is van aangevraagde capaciteit en de daarbij behorende gebruiksvergoeding. Een trein die langer dan drie uur blijft staan op emplacement Sloe, dient te worden omgerangeerd naar een andere bundel.

Partijen gaan akkoord met de door ProRail CV voorgestelde capaciteitsverdeling voor 2014 (zie bijlage 3), onder voorwaarde dat er een overbelastverklaring wordt opgesteld voor de geëlektrificeerde sporen van bundel 1 te Sloe. Dit heeft geleid tot de overbelastverklaring 2014/06 Emplacement Sloe waarvoor deze capaciteitsanalyse is opgesteld.

## 2.4 Analyse planning en realisatie dienstregeling 2014

### 2.4.1 Analyse planningsgegevens

Van ProRail Capaciteitsverdeling (CV) zijn spoorplanningen voor emplacement Sloe ontvangen met de treinen voor de eerste weken van 2014. Deze planningen zijn vergeleken met de spoorplanning op basis van de aanvraag voor de jaardienst 2014.

Hierin valt op dat de in de jaardienst aangevraagde treinen van Captrain niet gepland zijn. Captrain blijkt de aanvraag voor deze treinen te hebben ingetrokken. Ook enkele treinen van LOCON komen niet in deze weekplanningen voor. Voor de geëlektrificeerde sporen op bundel 1 betekent dit een lagere bezetting.

Toch is in de weekplanningen op werkdagen een piekbezetting te zien rond 15:00 uur. Er zijn dan van de sporen 531 – 535 over een periode van maximaal 2 uur vier sporen bezet (het vijfde spoor is nodig voor omlopen locomotief). Het betreft twee vertrekkende en een aankomende Unit Cargo-treinen van DB Schenker en een aankomende autotrein van LOCON (tot 1-2-2014: HTRS). Met deze piekbezetting is bundel 1 vol en kan er dus geen trein met elektrische locomotief meer aankomen, voordat een trein met elektrische tractie is vertrokken.

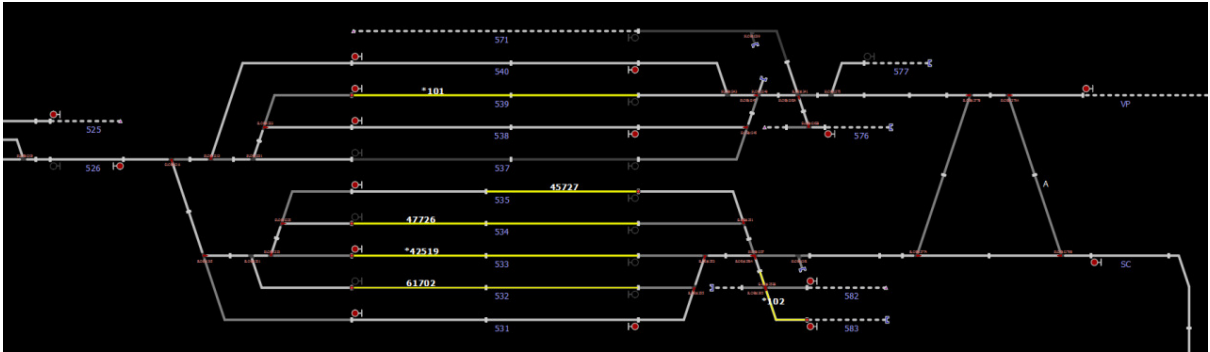
Buiten deze piekperiode is er voldoende ruimte op deze sporen in de weekplanningen. Er zijn zelfs dagdelen waarop de elektrische sporen nagenoeg leeg zijn.

### 2.4.2 Analyse realisatiegegevens

Van het Prestatieanalysebureau (PAB) van VL zijn realisatiegegevens van de eerste zes weken van de jaardienst 2014 ontvangen. Ook zijn met behulp van het programma TOON de treinbewegingen op het emplacement Sloe geanalyseerd. Uit deze analyse blijkt dat de piekbezetting rond 15:00, vier van de vijf sporen bezet over een periode van maximaal 2 uur zoals naar voren kwam in de planning, ook zichtbaar is in de realisatie. Dit komt echter niet dagelijks voor, maar naar schatting gemiddeld 3x per week.

In afbeelding 2 wordt een voorbeeld van deze piekbezetting gegeven. Op deze uitsnede uit TOON van vrijdag 17 januari 2014 15:41 is te zien aan de gele lijnen dat de sporen 532 – 535 bezet zijn door vier treinen.





Afbeelding 2

## 2.5 Ervaringen ProRail Verkeersleiding Post Roosendaal

### 2.5.1 Regeling maximale bezettingsduur

Over de elektrische sporen op het emplacement Sloe is door ProRail met vervoerders afgesproken dat een goederentrein maximaal 3 uur een spoor bezet mag houden voor de aankomst/vertrekfunctie. Na deze periode dient een trein hetzij te zijn vertrokken richting hoofdbaan of spooransluiting, hetzij naar een andere bundel te zijn gerangeerd.

ProRail VL constateert dat vervoerders zich niet altijd hieraan kunnen houden. Soms is er geen personeel aanwezig om een trein te verplaatsen, soms is het personeel met andere werkzaamheden bezig. Ook blijven treinen langer op aankomst/vertreksporen staan door proceskeuzes van de vervoerder (belang bediening klant groter dan wegrangeren wagons van een elektrisch spoor). Resultaat is dat deze elektrische sporen oneigenlijk worden gebruikt als opstelspoor.

### 2.5.2 Piekbezetting

De VL-post Roosendaal bevestigt het in de voorgaande hoofdstukken geschetste beeld van de niet-frequent voorkomende piekbezetting. VL heeft onderzocht in hoeverre deze piekbezetting een belemmering vormt voor andere treinen met elektrische tractie die naar de Sloehaven willen rijden. Als een goederentrein het emplacement Sloe niet kan bereiken omdat het emplacement vol staat, dan dient hiervan melding te worden gemaakt in het systeem ISVL, een communicatiesysteem voor vervoerders en VL. Uit het aantal meldingen blijkt dat dit gemiddeld één maal per maand voorkomt.

## 3 Capaciteitvergrotingsplan

Gedurende het onderzoek is een aantal oplossingsrichtingen voor het knelpunt naar voren gekomen. Hierbij is gebruik gemaakt van de input van ProRail Verkeersleiding Post Roosendaal. De volgende oplossingsrichtingen worden onderscheiden:

### 1. Electrificatie van de sporen 537 – 540 (bundel 2)

In de overbelastverklaring wordt voorgesteld om bundel 2 te elektrificeren om in geval van een treindienst die “net iets anders verloopt dan normaal, hetgeen in de goederendienst niet ongewoon is” voldoende ruimte op het emplacement Sloe beschikbaar te hebben.

ProRail ziet op basis van de dienstregeling 2014 niet de noodzaak tot het elektrificeren van bundel 2 aangezien het knelpunt te weinig voorkomt. De piekbezetting op de elektrische sporen vindt 3x per week plaats, waarbij het slechts ongeveer 1x per maand voorkomt dat een aankomende trein in de Sloehaven daarvan last ondervindt (niet kunnen binnenkomen). Electrificatie van de sporen 537 – 540 (bundel 2) kost naar grove inschatting op basis van generieke kentallen minimaal €3,9 miljoen (exclusief eventuele uitbreiding van de tractievoorziening). Electrificatie van de sporen 537 – 540 zal naar verwachting voor de korte termijn geen positieve business case opleveren.

### 2. Betere afspraken maken met vervoerders over het gebruik van het emplacement

Uit de analyse komt naar voren dat op delen van de dag de sporen 531 – 535 (nagenoeg) leeg zijn, terwijl het op andere momenten druk is met aankomende en vertrekkende treinen. Een betere verdeling van de treinen over de dag kan het knelpunt oplossen. De treinen een uur eerder of later laten rijden kan hierbij al helpen. ProRail VL heeft aangegeven graag met de vervoerders hierover in gesprek te willen gaan.

### 3. Betere regie door ProRail Verkeersleiding (VL)

ProRail VL heeft momenteel niet de juiste instrumenten om te controleren of afspraken worden nageleefd. Handhaving en het eventueel nemen van sancties zijn daardoor lastig. De geëlectriceerde sporen zijn in de beveiliging opgenomen en daarmee zijn aankomsten en vertrekken te monitoren. De stamlijnen en spooraansluitingen liggen echter in onbeveiligd gebied, waardoor het voor VL niet mogelijk is plannings van treinbewegingen te maken en zo een goede regie te voeren over het Sloegebied. Een betere regievoering zou volgens VL zeker helpen om piekbezetting op het basisemplacement Sloe te voorkomen. Een ondersteunend systeem is daarbij van belang maar is momenteel niet aanwezig. VL heeft aangegeven dat dergelijke systemen wel bestaan, zoals TRON of RMS (beheerd door Keyrail).

## 4 Toekomstige ontwikkelingen

### 4.1 Korte termijn

In 2013 is bij het bedrijf OVET een nieuwe kolenoverslaginstallatie gereed gekomen. Momenteel is er incidenteel vervoer van kolen vanaf OVET. De betrokken vervoerders geven aan dat zij verwachten dat dit vervoer nog in 2014 geïntensiveerd zal worden met de volgende treinen:

- 1 kolentrein per week van OVET naar België of Frankrijk met dieseltractie (geen extra druk op de geëlectriceerde bundel)
- 7 kolentreinen per week vanaf OVET richting Duitsland met elektrische tractie.

Voor al deze treinen zijn nog geen concrete startdatum en dienstregelingen bekend.

### 4.2 Lange termijn

In opdracht van het Ministerie van Infrastructuur en Milieu werkt ProRail aan de planuitwerkingsfase tot aan de projectbeslissing van het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer (PHS). In het kader van de herijkte prognoses<sup>4</sup> zijn voor de Sloehaven de voorziene treinaantallen per dag in onderstaande tabel weergegeven voor de situaties 2020 en 2030 en voor drie economische scenario's, te weten Lage Groei (LG), Gematigde Groei (GG) en Hoge Verwachting (HV).

Emplacement / Stamlijn	2012 indicatief o.b.v treinnrs	2020			2030		
		HV 2020 v13	GG 2020 v13	LG 2020 v13	HV 2030 v13	GG 2030 v13	LG 2030 v13
Sloe	10	20	14	12	28	17	13

Deze analyse constateert dat het treinverkeer op de huidige 14 sporen te Sloe kan worden afgewikkeld. Wel wordt gesteld dat aangezien slechts één bundel van 5 sporen is geëlectriceerd, er mogelijk een capaciteitsprobleem kan ontstaan indien de groei van het aantal treinen plaatsvindt met elektrische tractie. In het rapport wordt daarom aangeraden om elektrificatie van een tweede bundel sporen te onderzoeken.

<sup>4</sup> Verwerking herijkte goederenprognoses PHS, ProRail, 22 maart 2013, EDMS#3235055

## 5 Conclusies en adviezen

### 5.1 Conclusies

De 14 sporen op het basisemplacement Sloe kunnen het treinverkeer nu en in de toekomst voldoende faciliteren. Op basis hiervan kan worden gesteld dat er geen capaciteitsknelpunt bestaat op het emplacement Sloe.

De laatste jaren is het aandeel van goederentreinen met elektrische tractie naar de Sloehaven echter gestegen tot ruim 80%. Het in de overbelastverklaring genoemde capaciteitsprobleem op de 5 geëlectrificeerde sporen blijkt na analyse van planning- en realisatiecijfers van de eerste zes weken van dienstregeling 2014, mee te vallen. Ongeveer 3x per week is er sprake van een piekbelasting en staat deze sporenbundel vol. En maal per maand komt het voor dat een goederentrein met elektrische tractie hierdoor niet op het emplacement Sloe kan aankomen. Op basis hiervan is er geen positieve kosten/batenverhouding voor de in de overbelastverklaring voorgestelde electrificatie van de sporen 537 – 540.

Een combinatie van de oplossingsrichtingen 2 (Betere afspraken maken met vervoerders over het gebruik van het emplacement) en 3 (Betere regie door ProRail VL) moet voldoende zijn om het knelpunt voor de korte termijn op te lossen.

### 5.2 Adviezen

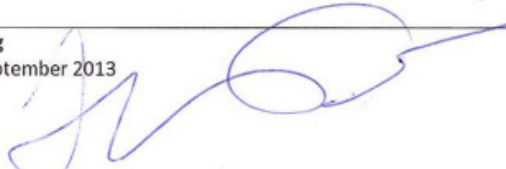
Op basis van de resultaten uit de capaciteitsanalyse en het capaciteitvergrotingsplan wordt geadviseerd de sporen 537 – 540 niet te elektrificeren.

Aanbevolen wordt om een aantal procesmaatregelen te nemen die ervoor zorgen dat de geëlectrificeerde spoorbundel 1 optimaler wordt benut. De volgende kortetermijnmaatregelen worden voorgesteld:

- betere afspraken maken tussen ProRail Capaciteitsverdeling, ProRail Verkeersleiding en vervoerders, o.a. over dienstregelingen en uitvoering lokale processen.
- betere regievoering door ProRail Verkeersleiding. Hiervoor dient VL te worden voorzien van een ondersteunend systeem zodat operationele dag-tot-dag-planningen kunnen worden opgesteld, bestaande regels kunnen worden nageleefd en eventueel sancties kunnen worden opgelegd.

Toekomstprognoses geven een stijging aan in het aantal treinen van en naar Sloe voor 2020 en 2030. Als deze groei plaatsvindt met treinen met elektrische tractie, dan kan dit leiden tot een knelpunt op de 5 geëlectrificeerde sporen. Tegelijkertijd bestaat mogelijk de behoefte om elektrisch op te stellen. Geadviseerd wordt om een planstudie te starten naar mogelijke electrificatie van sporen te Sloe. ProRail zal dit aan het Ministerie van IenM voorstellen in het kader van PHS.

**Bijlage 1: Overbelastverklaring Vlissingen Sloehaven**

<b>ProRail OVERBELASTVERKLARING</b>		Definitief
Datum	13-09-2014	
Nummer	2014/06	
Betreft	Emplacement Sloe	
Partijen	DB Schenker: M. Kampinga	
Contactpersonen	Captrain Benelux: M. Vocke HUSA: John van Aken LOCON: J. v.d. Kolk ProRail CV: J. Heijstek	
<b>Beschrijving van het baanvak / emplacement / station</b>		
Het betreft het goederenemplacement Sloe.		
<b>Beschrijving van de gevraagde capaciteit en/of paden</b>		
Er is vanuit verdeling én uitvoering behoefte aan meer geëlektrificeerde aankomst- en vertreksproen.		
<b>Beschrijving van het conflict</b>		
Vanwege het feit dat meerdere vervoerders werkzaam zijn op het emplacement Sloe en de toegenomen behoefte aan meer aankomende en vertrekkende treinen met E-tractie ontstaat er regelmatig een conflict t.a.v. het gebruik van de beschikbare geëlektrificeerde aankomst- en vertreksproen. Deze dienen nu snel (al voordat bedrijven bediend kunnen worden) vrij gemaakt te worden hetgeen leidt tot extra rangeerbewegingen.		
<b>Conflictoplossingen/oplossingsvarianten</b>		
<ul style="list-style-type: none"><li>Elektrificeren sporen 537 t/m 540</li></ul>		
<b>Gekozen oplossing voor dienstregelingjaar 2014</b>		
Aankomst- en vertreksproen zijn treingerelateerd verdeeld met aanvullende afspraken, probleem doet zich vooral voor als treindienst net iets anders loopt dan gepland, hetgeen in de goederenmarkt niet ongewoon is. Vervoerders hebben in het coördinatieoverleg op 10 juli 2013 aangegeven akkoord te willen gaan met het coördinatievoorstel onder voorwaarde dat er een overbelastverklaring wordt afgegeven.		
<b>Ondertekening</b>		
Utrecht, 16 september 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 7<sup>5</sup>

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.

---

<sup>5</sup> 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 hoofdspoorweg-infrastructuur (Besluit capaciteitsverdeling hoofdspoorweginfrastructuur)

## **Artikel 25<sup>6</sup> Capaciteitsanalyse**

1. Met de capaciteitsanalyse wordt de vaststelling van de beperkingen van infrastructuurcapaciteit beoogd die de adequate afhandeling van aanvragen van infrastructuurcapaciteitbelemmeren. 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 infra-structuurcapaciteit. Mogelijke maatregelen zijn met name de omleiding van routes, de vaststelling van nieuwe vertrek- en aankomsttijden, snelheidswijzigingen en infrastructurale verbeteringen.

3. Een capaciteitsanalyse moet voltooid zijn binnen zes maanden nadat infrastructuur tot overbelaste infrastructuur is verklaard.

## **Artikel 266 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 infrastructurale 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.

## **Artikel 28**

Infrastructuurcapaciteit voor gepland onderhoud

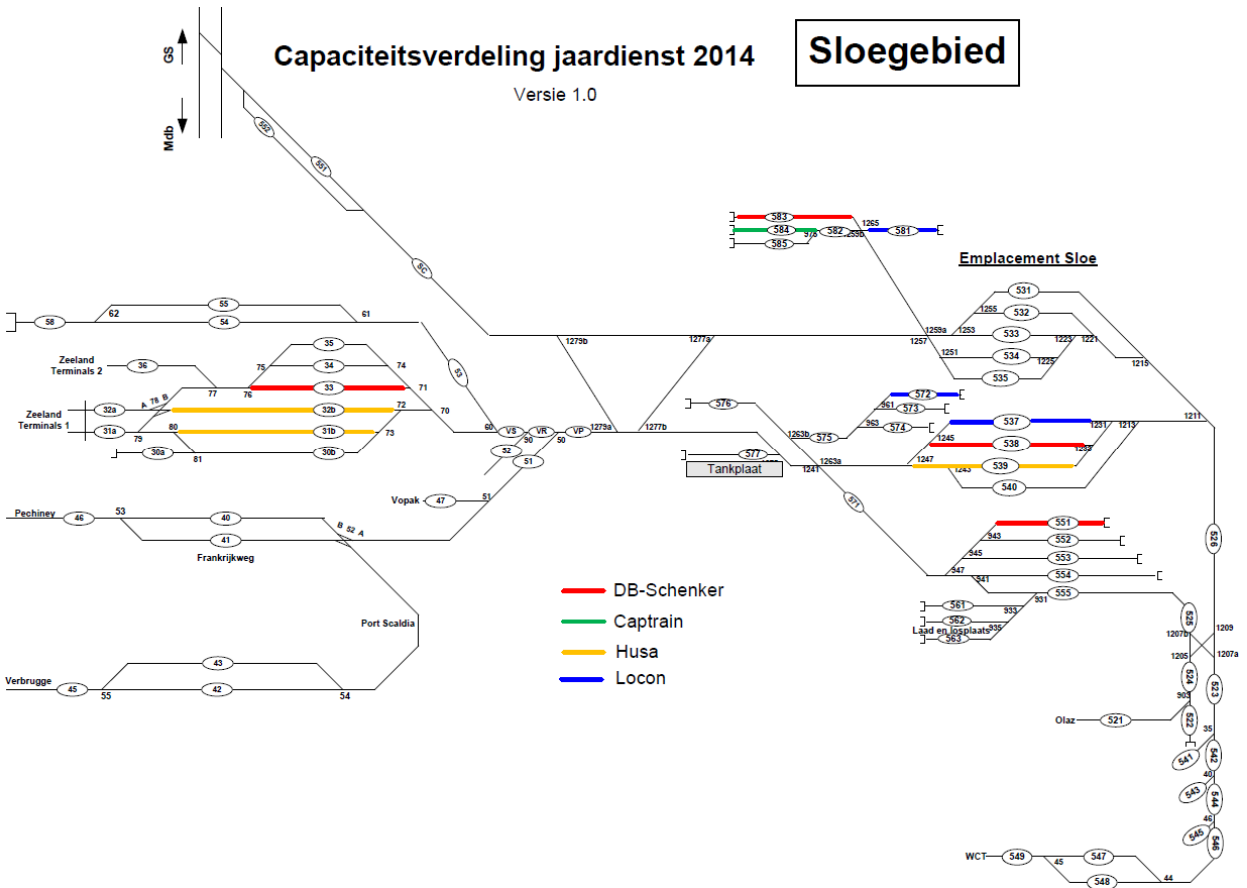
1. Aanvragen om infrastructuurcapaciteit met het oog op onderhoudswerkzaamheden moeten tijdens de programmatieprocedure worden ingediend.

2. De infrastructuurbeheerder houdt terdege rekening met de gevolgen die reservering van infrastructuurcapaciteit in verband met het geplande onderhoud van de sporen voor aanvragers heeft.

---

<sup>6</sup> bron RICHTLIJN 2001/14/EG VAN HET EUROPEES PARLEMENT EN DE RAAD van 26 februari 2001

## Bijlage 3: Jaardienstverdeling 2014





# ProRail

## Colofon

Titel Capaciteitsanalyse en capaciteitvergrotingsplan emplacement Sloe  
Documentnummer P720366  
Versie/Datum 2.1/11 maart 2014  
Status Definitief  
Van ProRail VenD  
Auteur Derk Luijt  
Programmamanager Jeike van der Ziel  
Distributie Internet  
Document Capaciteitsanalyse\_en\_concept-  
capaciteitvergrotingsplan\_emplacement\_Sloe\_drgl\_2014.DOCX

## Autorisatie

manager VACO

M. Blokker

programmamanager

J.E. van der Ziel

paraaf

datum



27-2-2014



27/02/2014



12-2-2014