

ProRail OVERBELASTVERKLARING NABIJE TOEKOMST

versie 1.0
(definitief)

Datum **8 februari 2017**

Nummer **2018/01**

Betreft **West-Brabant**

Partijen **B-Logistics: Contactpersoon Mevr. Stefanie Ponchaut.
DB Cargo: Contactpersoon Dhr. Michiel Graafland.
KNV: Contactpersoon Dhr. Eric Mekenkamp.
NS International: Contactpersoon Dhr. Erik Leddy.
NS Reizigers: Contactpersoon Mevr. Linda Boelens.
ProRail CV: Contactpersoon Dhr. Eric Thieme of Dhr. Roelof Ybema.**

Op grond van in de jaardienstverdelingsfase voor dienstregeling 2018 gewenste aanvragen bestaat een overbelastverklaring van de infrastructuur te

- *Baanvak Rotterdam Centraal – Breda (via HSL)*
- *Baanvak Dordrecht – Breda / Roosendaal*
- *Baanvak Breda – Eindhoven*
- *Baanvak Roosendaal – Den Bosch*

Beschrijving van de gevraagde capaciteit en/of paden

- *NS Reizigers wenst 2x per uur per richting een IC Den Haag – Eindhoven te rijden via HSL Zuid en met stop te Rotterdam Blaak; voor de IC-bediening tussen Dordrecht en Breda wenst NS Reizigers 1x per uur per richting een IC-pendel Dordrecht – Breda te rijden; Voorts wenst NS Reizigers 2x per uur per richting een IC Amsterdam – Vlissingen te rijden met in Roosendaal een snelle overstapmogelijkheid op de IC die 2x per uur keert te Roosendaal vanuit de richting Den Bosch en Zwolle; Op het baanvak Dordrecht – Lage Zwaluwe wenst NS Reizigers 4x per uur per richting een Sprinter te rijden in exacte 15'-ligging, waarbij 2 Sprinters doorrijden naar Roosendaal en 2 naar Breda e.v.*
- *NS International wenst 1x per uur per richting een IC Amsterdam – Brussel te rijden via de traditionele route met grensovergang Roosendaal – Essen; als upgrade-scenario tijdens dienstregeling 2018 is tevens de mogelijkheid gewenst voor het rijden via HSL Zuid en Breda;*
- *DB Cargo wenst 2 paden per uur per richting Kijfhoek – Roosendaal e.v. als rijmogelijkheid beschikbaar te hebben en 4 paden per uur per richting Kijfhoek – Tilburg e.v., zonder onderlinge uitsluiting en zonder uitsluiting met de brugopening van de Grote Draaibrug te Dordrecht.*

Beschrijving van het conflict

Gegeven de gewenste aanvragen voor dienstregeling 2018 ontstaan er 4 conflicten in de uitwerking van de dienstregeling:

- 1. De IC Den Haag – Eindhoven v.v. kan station Rotterdam Blaak niet bedienen*
- 2. De Moerdijkbrug biedt onvoldoende capaciteit voor het bieden van 14 treinpaden per uur*
- 3. De tijdligging van de Sprinters Dordrecht – Lage Zwaluwe is niet in exacte kwartieren*
- 4. De overstap te Roosendaal op de route Breda – Vlissingen en v.v. gaat gepaard met een lange halteertijd van 7 minuten voor de IC Amsterdam – Vlissingen v.v.*

Ad 1:

De tijdligging voor de IC Den Haag – Eindhoven ten westen van Breda wordt bepaald door de tijdligging op het baanvak Den Haag HS – Rotterdam Centraal en ten oosten van Tilburg door de wens van NS Reizigers om deze IC aansluiting te bieden op de IC naar Venlo. Opname van de stop Rotterdam Blaak in deze IC betekent dat IC Amsterdam – Brussel extra reistijd krijgt tussen Rotterdam en Antwerpen en in zuidelijke richting uitsluiting met een van beide goederenpaden Rotterdam richting Kijfhoek.

Ad 2:

Tijdens het ontwerp BUP-2018 is gebleken dat de lokatiespecifieke opvolgtijden op het baanvak Dordrecht – Lage Zwaluwe hoger zijn dan de generieke norm van gemiddeld 3 minuten, die doorgaans als vuistregel wordt gehanteerd. Reden hiervan is de lange blokafstand t.h.v. Willemsdorp en het L/H-regime van de Grote Draaibrug te Dordrecht.

Ad 3:

De uitwerking van de treindienst tussen Breda en Tilburg is leidend. Hierin wordt de tijdligging voor de IC Den Haag – Eindhoven ten westen van Breda bepaald door de tijdligging op het baanvak Den Haag HS – Rotterdam Centraal en ten oosten van Tilburg door de wens van NS Reizigers om deze IC aansluiting te bieden op de IC naar Venlo. De tijdligging voor de IJssellijn-IC wordt bepaald door de gelijkvloerse oversteek te Vught aansluiting op de A2-corridor Amsterdam – Eindhoven; deze IC is vervolgens zonder uitbuiging ingepland tot Breda. Dit bepaalt de tijdligging van de 4 goederenpaden Kijfhoek – Tilburg v.v. op het baanvak Breda – Tilburg (in kwartierligging aangezien de 4 IC's ook in kwartierligging gepland zijn) en vervolgens over de Moerdijkbrug. De andere 2 goederenpaden over de Moerdijkbrug alsmede IC Amsterdam – Brussel worden in tijdligging bepaald door de grenstijd bij grensovergang Roosendaal – Essen. De IC's Amsterdam – Vlissingen v.v. worden in tijdligging over de Moerdijkbrug bepaald door de tijdligging op het baanvak Den Haag HS – Rotterdam Centraal en een zo kort mogelijke reistijd naar Roosendaal. Gevolg is dat de bovengenoemde 5 treinpaden in gebundelde ligging liggen over de Moerdijkbrug: IC naar Vlissingen, 3 goederenpaden, IC naar Brussel; symmetrisch voor de tegengestelde richting.

De overige ruimte kan worden gevuld met de IC pendel Dordrecht – Breda en de 4 Sprinters tussen Dordrecht en Lage Zwaluwe e.v. De maximaal haalbare frequentieverdeling – gegeven bovenstaande keuzes – is een 9/21'-ligging tussen de Sprinters Dordrecht – Roosendaal v.v. en Dordrecht – Breda v.v. over de Moerdijkbrug. Met inachtneming van logistieke inpassing op de spooropstellingen van Dordrecht, Roosendaal en Breda is in de uitwerking van BUP-2018 een 5/25'-ligging ontstaan, waarbij een van beide Sprinters Dordrecht – Roosendaal v.v. uitsluiting heeft met IC Amsterdam – Brussel v.v. (tijdelijk totdat deze IC via HSL Zuid en Breda wordt gerouteerd). Indien deze Sprinter buiten periodes van omleiding (a.g.v. werkzaamheden Emmerich – Oberhausen) in het tijdspad van een vervallen goederenpad wordt gepland, dan wordt de frequentieverdeling in zuidelijke richting gunstiger, maar de reistijd langer (vanwege inhaling door IC Amsterdam richting Brussel zo lang deze via Roosendaal rijdt).

Ad 4:

Gegeven onder 'Ad 3' genoemde, kan de IJssellijn IC niet in tijdligging wijzigen op het deeltraject Breda – Den Bosch v.v. Wel is het mogelijk om de halteertijd in Breda te bekorten tot 2 minuten, zodat de aankomsttijd in Roosendaal een minuut eerder gepland kan worden en de vertrektijd uit Roosendaal 3 minuten later. Met een 2 minuten crossplatform overstap te Roosendaal kan de IC Amsterdam – Vlissingen 2 minuten eerder uit Roosendaal richting Vlissingen vertrekken en 4 minuten later in Roosendaal aankomen vanuit de richting Vlissingen. Deze constructie vergt te Roosendaal de gelijktijdige beschikbaarheid van 4 lange perronfases. Samen met de eveneens gelijktijdige aanwezigheid van de kerende Sprinter van/naar Roosendaal, de kerende internationale trein van/naar Antwerpen en de goederenpaden op de routes van Sloehaven/Antwerpen naar Kijfhoek/Tilburg en v.v. biedt de perroncapaciteit te Roosendaal onvoldoende capaciteit.

In aanloopproces geïdentificeerde mogelijke oplossingsrichtingen

Te onderzoeken oplossingsrichtingen:

- Seinverdichting Dordrecht – Lage Zwaluwe.
- Uitbreiding perroncapaciteit Roosendaal.
- Opheffen snelheidsbeperking goederentreinen op de Brabantroute (aslast-beperkingen).
- Uitbreiding perroncapaciteit Tilburg (noodperron langs spoor 4).
- Pragmatische aanpassing van de locatiespecifieke normering op basis van risico-inventarisatie.

Gekozen dienstregeling oplossing voor dienstregelingjaar 2018

Deze wordt uiterlijk bij de vaststelling van de jaardienstverdeling voor 2018 (21 augustus 2017) vastgesteld

Ondertekening

Utrecht, 8 februari 2017

H. Thomassen
Manager Capaciteitsverdeling