

ProRail

Capaciteitsanalyse en Capaciteitsvergrotingsplan Emplacement Den Haag Holland Spoor

n.a.v. overbelastverklaring 2019/03 van 22 oktober 2018



Van ProRail, Vervoersanalyse en Capaciteitsontwikkeling
Auteur Tom Koman

Kenmerk T20160204-1304387649-39385
Versie 1
Datum 28-03-2019
Status Definitief Concept

ProRail

Inhoudsopgave

Managementsamenvatting	3
1 Inleiding	4
2 Alternatievenuitwerking	5
2.1 Knelpunt	5
2.2 Alternatieven	6
3 Kosten en baten.	12
3.1 Nadelen van de alternatieven.	12
3.2 Weging van de alternatieven.	13
4 Vergelijking van de alternatieven en advies.	13
Bijlage 1: Overbelastverklaring	3

Managementsamenvatting

ProRail heeft op 22 oktober 2018 een overbelastverklaring afgegeven met nummer 2019/03 voor het emplacement Den Haag Holland Spoor. Dit naar aanleiding van de conclusie dat van de vier denkbare oplossingen op het spoor (in de dienstregeling) er geen één tot tevredenheid van alle betrokken vervoerders heeft geleid. ProRail heeft als gevolg daarvan een overbelastverklaring opgesteld en in dienstregeling 2019 het zogenaamde coördinatievoorstel 2 verwerkt: op 13 vrijdagen zal NS de aankomende Intercity uit Brussel met nummer 9247 niet meteen binnen nemen op spoor 1 te Den Haag Holland Spoor om daar als trein intercity 9260 IC weer richting Brussel te vertrekken, maar in plaats daarvan binnen nemen op spoor 6 om via Leiden/opstel terrein Binckhorst weer naar spoor 1 te worden gerangeerd. In de tussentijd heeft Railexperts haar trein 70451/1381 op spoor 1 laten halteren om reizigers op te pikken en richting Leiden te rijden.

Na een overbelastverklaring wordt een capaciteitsanalyse en een capaciteitsvergrotingsplan opgesteld conform Europese richtlijn 2012/34 artikel 50 en 51.

Uit de analyse blijkt

- Dat er geen reële oplossingen voor het knelpunt bestaan in de infrastructuur.
- Dat, als het capaciteitsknelpunt zich in komende jaren weer aandient, er grofweg vier alternatieven zijn te bedenken in de dienstregeling, zoals ook voorafgaand aan de OVB zijn uitgewerkt.
- Dat, als vervoerders onderling geen compromis kunnen vinden, ProRail conform capaciteitsverdelingsregels tot een verdelingsbesluit volgens alternatief 2 zal komen, zoals het dat ook voor dienstregeling 2019 heeft gedaan.
- Dat vervoerders kunnen overwegen bij het zoeken naar een compromis een combinatie van de beschreven alternatieven overeen te komen

1 Inleiding

Knelpunt uit de overbelastverklaring.

Voor dienstregeling 2019 is een conflict gesignaleerd tussen de Railexperts trein 70451/1381 (rijdt alleen op vrijdag) en NS Internationaal trein 9247/9260 (de IC uit Brussel) op het emplacement Den Haag Holland Spoor. Zie overbelastverklaring 2019-03, bijlage 1.

De Railexperts trein 70451 (leegmaterieeltrein vanaf Watergraafsmeer, rijdend via de route Gouda/Westelijk splitsing bij Rotterdam/Delft) arriveert om 16.51 uur te Den Haag Holland Spoor en vertrekt om 17.36 uur als trein met nummer 1381 richting Leiden.
De NS Intercity uit Brussel met nummer 9247 arriveert om 17.20 uur te Den Haag Holland Spoor en keert als intercity 9260 richting Brussel met vertrektijd 18.39 uur.
Spoor 1 is voor beide treinen geschikt, maar uit de aangegeven tijdstippen van aankomst en vertrek is af te leiden dat beide treinen circa 20 minuten tegelijkertijd op hetzelfde spoor (1) behandeld moeten worden en dat is niet mogelijk.

De trein van Railexperts rijdt op 13 vrijdagen van 21 december 2018 tot en met 15 maart 2019. Voor de jaren na 2019 kan dit aantal in theorie wijzigen. De trein van NS Internationaal (IC Brussel) rijdt iedere dag.

Capaciteitsanalyse en -vergrotingsplan.

Op basis van een overbelastverklaring voert ProRail een capaciteitsanalyse uit en stelt het een capaciteitsvergrotingsplan op. De capaciteitsanalyse beschrijft alternatieven voor het geconstateerde knelpunt en een advies op welke wijze een nadere uitwerking van één of meerdere kansrijke alternatieven mogelijk is in het capaciteitsvergrotingsplan. Deze procedure is vastgelegd in de Europese richtlijn 2012/34 artikel 50 en 51.

In dit rapport is de capaciteitsanalyse en het vergrotingsplan samengevoegd. Basis vormt de overbelastverklaring 2019/03, afgegeven op 22 oktober 2018 voor het emplacement Den Haag Holland Spoor, zie bijlage 1.

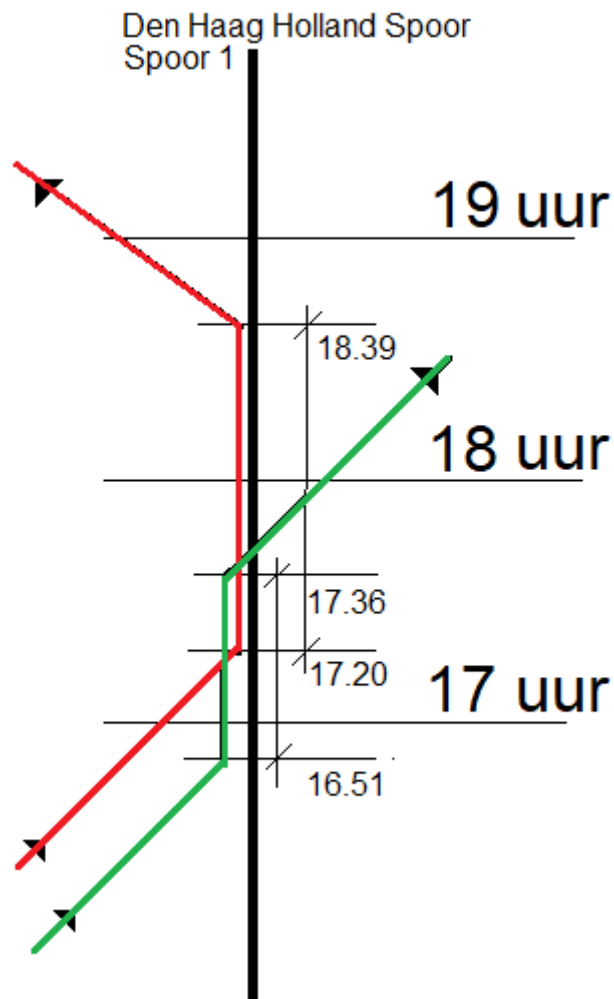
Leeswijzer

In hoofdstuk 2 worden de alternatieven beschreven (vier binnen de capaciteitsverdeling aangevuld met een analyse voor een infrastructuurmaatregel). In hoofdstuk 3 wordt ingegaan op de kosten en baten van de alternatieven. In hoofdstuk 4 worden de alternatieven met elkaar vergeleken en wordt een advies geformuleerd.

2 Alternatievenuitwerking

2.1 Knelpunt

De Railexperts trein 70451 arriveert om 16.51 uur te Den Haag Holland Spoor en vertrekt om 17.36 uur als trein met nummer 1381 richting Leiden.
De NS Internationaal trein uit Brussel met nummer 9247 arriveert om 17.20 uur om te keren en om 18.39 uur als trein 9260 richting Brussel te vertrekken.
Spoor 1 is voor beide treinen geschikt, maar uit de aangegeven tijdstippen van aankomst en vertrek is af te leiden dat deze treinen gedurende enige tegelijkertijd van het spoor gebruik willen/moeten maken, en dat is niet mogelijk.



Figuur 1. Conflict: tegenstrijdigheid gelijktijdig halteren tussen 17.20 en 17.36 te Den Haag Holland Spoor, terwijl er maar één perronspoor beschikbaar is (perronspoor 1). Groen: Trein Railexperts. Rood: Trein NS Internationaal.

Frequentie waarin het conflict optreedt:

Dit conflict treedt in dienstregeling 2019 13 keer op: de trein van Railexperts rijdt op 13 vrijdagen van 21 december 2018 tot en met 15 maart 2019. Voor de jaren na 2019 kan dit aantal in theorie wijzigen. De trein van NS Internationaal (IC Brussel) rijdt iedere dag.

2.2 Alternatieven

Bij het zoeken naar alternatieve oplossingen voor een capaciteitsknelpunt kunnen alternatieven “op” het spoor (dienstregeling/materieel/personeel) en alternatieven “in” de infrastructuur worden ontwikkeld. In aanloop naar de overbelastverklaring zijn vier alternatieven in de dienstregeling onderkend en uitgewerkt. Deze gaan elk uit van de bestaande infrastructuur, omdat infrawijzigingen niet op korte termijn te realiseren zijn.

Deze alternatieven in de dienstregeling zijn hieronder beschreven, genummerd 1 t/m 4: het volledige scala van minst nadelige alternatieven in de dienstregeling, ook al zijn zij gebaseerd op dienstregeling 2019. Aangenomen wordt dat analyses op basis van dienstregelingen 2020 en later vergelijkbare uitkomsten hebben.

Onder Alternatief 5 wordt in dit hoofdstuk ingegaan op de mogelijkheid om maatregelen in de infrastructuur te nemen.

Alternatief 1

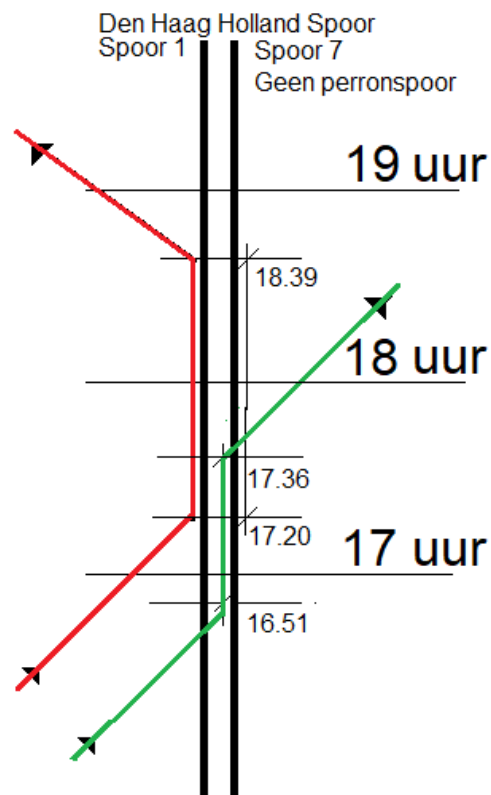
De trein van NS Internationaal wordt behandeld op spoor 1 en de trein van Railexperts -dus niet.

De trein van Railexperts kan dan alleen op een niet-perronspoor worden behandeld en als gevolg daarvan kunnen reizigers niet op Holland Spoor instappen, maar – pas- in Leiden.

Technische uitwerking:

Trein 70451/1381 halteert te Den Haag Holland Spoor niet op spoor 1, maar op spoor 307 (NSR trein FZ 71165 gaat dan naar Den Haag Holland Spoor (spoor 1) of wordt opgeheven). Als gevolg hiervan kan deze trein geen reizigers opnemen op Den Haag Holland Spoor. Trein 70451 rijdt vervolgens, als leegmaterieeltrein, door tot Leiden en start daar als trein 1381. Leiden wordt als gevolg hiervan het eerste instapstation voor Railexperts.

Consequenties voor vervoerders/reizigers: Den Haag Holland Spoor wordt géén opstapstation voor Railexperts trein 1381. Reizigers kunnen in Leiden opstappen.



Figuur 2: Alternatief 1. Trein Railexperts wordt te Den Haag Holland Spoor op spoor 7 behandeld.

Groen: Trein Railexperts. Rood: Trein NS.

Alternatief 2

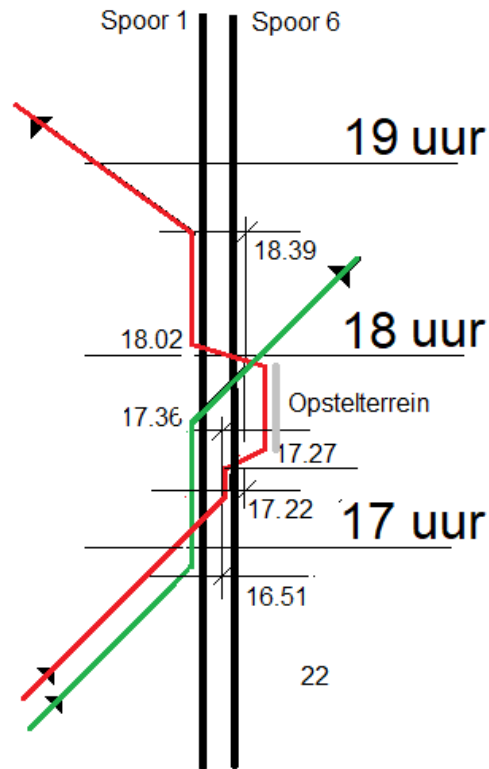
De Railexperts-trein wordt op spoor 1 behandeld en als gevolg daarvan kan de NS-trein daar - dus- niet op aankomen. De NS-trein kan wel op perronspoor 6 aankomen, maar kan daar slechts kort halteren vanwege het overige hoogfrequente treinverkeer, dat ook van dat perronspoor gebruik maakt. De Internationale trein moet naar Leiden worden gereden of naar opstel terrein (Binckhorst) worden gerangeerd en kan dan vervolgens weer op spoor 1 worden voortgebracht om te vertrekken als trein 9260.

Technische uitwerking

Trein 9247 arriveert te Den Haag Holland Spoor niet op spoor 1, maar op spoor 6 met aankomst 17.22 uur. Aangezien spoor 6 ook nodig is voor het overig treinverkeer, moet het materieel van trein 9247 worden afgerangeerd naar de Binckhorst of richting Leiden worden gereden, met vertrek uiterlijk 17.27 uur. Het materieel van NS Int 9260 naar Brussel wordt voortgebracht om 18:02 uur op spoor 1.

Consequenties voor vervoerders/reizigers

Railexperts behoudt Den Haag Holland Spoor als opstapstation conform gewenste dienstregeling. NS Internationaal moet het materieel van de intercity 9247/9260 afrangeren van spoor 6 en als trein 9260 voortbrengen op spoor 1.



Figuur 3: Alternatief 2. Trein NS wordt te Den Haag Holland Spoor binnen genomen op spoor 6 en via Leiden of het opstel terrein (Binckhorst) omgehaald naar spoor 1, nadat de trein van Railexperts al is vertrokken. Ook kan via Leiden worden gereden in plaats van via Binckhorst. Groen: Trein Railexperts. Rood: Trein NS.

Alternatief 3

De dienstregeling van de trein van Railexperts wordt zodanig aangepast (in dit geval naar voren gehaald), zodat beide treinen op spoor 1 kunnen worden behandeld.

De Railexperts trein krijgt in dit geval 23 minuten extra rijtijd doordat eerder (om 17.13 uur) richting Leiden moet vertrekken i.p.v. om 17.36.

Technische uitwerking

Aanpassing dienstregeling Railexperts 1381:

was Gv v.17:36 uur, Ledn a. 17:51 uur v. 17:53 uur

wordt Gv v.17:13 uur, Ledn a. 17:25 uur v. 17:26 uur, zodat Gv spoor 1 wordt vrijgemaakt voor NS Internationaal trein 9247, en takt vervolgens, met inwachten op Lisse, in op het oorspronkelijke treinpad 1381.

NSR trein 3358 Ledn v.17:22 uur spoor 5A wordt Ledn v.17:21 uur spoor 5B via 506A.

NSR 2263 spoorwijziging: Ledn a. 17:15 uur spoor 5B wordt spoor 5A via 506B

NSR 1863 spoorwijziging spoor 4B wordt spoor 4A vanwege cross-platform trein 2262.

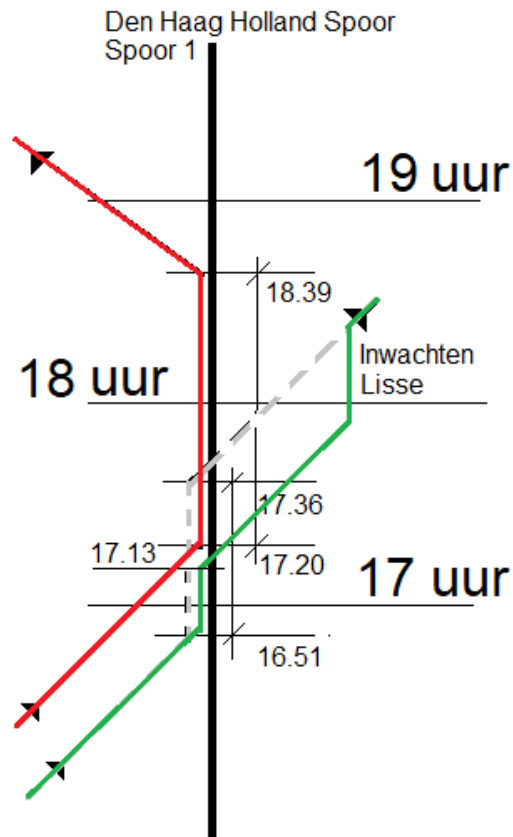
Consequenties voor vervoerders/reizigers

Railexperts 1381 krijgt een reistijdverlenging, met inhaling Lisse, van 23 minuten en kan niet vertrekken op de gewenste vertrektijd van 17.30 uur vanaf Den Haag Holland Spoor.

Railexperts 1381 krijgt vanwege de perronspooropvolging te Leiden een stationnement van 1 minuut. NSR trein 3358 vertrekt 1 minuut voor patroontijd uit Leiden.

Figuur 4. Alternatief 3. Trein Railexperts wordt 23 minuten eerder te Den Haag Holland Spoor op spoor 7 behandeld.

Groen: Trein Railexperts. Rood: Trein NS.



Figuur 4: Alternatief 3. Trein Railexperts moet 23 minuten eerder te Den Haag Holland Spoor vertrekken richting Leiden. Stationnement Lisse. Reizigers uit omgeving Den Haag en Leiden reizen 23 minuten langer.

Groen: Trein Railexperts. Rood: Trein NS.

Alternatief 4

De dienstregeling van de intercity van NS wordt zodanig aangepast (in dit geval een half uur naar achteren tussen Rotterdam en Den Haag Holland Spoor), zodat beide treinen wél kunnen rijden, en de trein van Railexperts op spoor 1 kunnen worden behandeld.

Technische uitwerking

NS internationaal trein 9247 arriveert, gegeven de dienstregelingsstructuur op Rotterdam- Den Haag Holland Spoor, een half uur later te Den Haag Holland Spoor. Halteringstijd van trein 9247 gaat te Rotterdam van 12 minuten naar 42 minuten. Reizigers van trein 9247 kunnen naar Den Haag HS met overstap op NSR trein 2265.

Spoorwijzigingen Rotterdam: trein 945 van spoor 12 naar spoor 11 met aankomst 17:10 uur. Trein 91310 rijdt vanaf 1 juli 2019 en is dus geen conflict.

Noot:

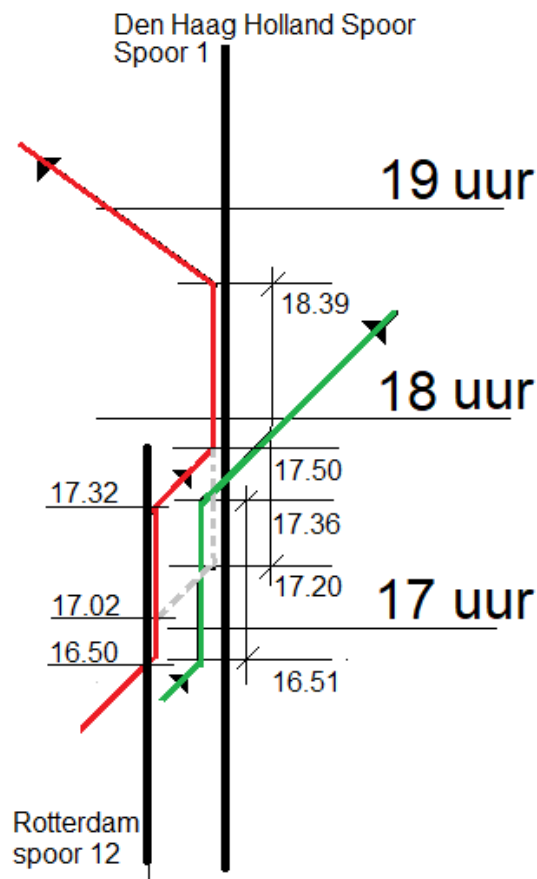
De half uur naar achteren gelegde intercity 9247 conflicteert met de door Railpromo oorspronkelijk aangevraagde trein 1379 op het baanvak Rotterdam – Den Haag Holland Spoor. Omdat per 3 september 2018 (dus na de definitieve verdeling) deze trein 1379 echter is vervallen, is dit alternatief in dienstregeling 2019 (weer) wel mogelijk.

De kans is echter groot dat in de jaren daarna trein 1379 wel weer wordt aangevraagd c.q. rijdt. In dat geval is Alternatief 4 dan niet meer mogelijk. Het pad van deze trein 1379 wordt gedicteerd door de dienstregelingsstructuur van de Oude Lijn, de Gooi/Flevolijn, de A2 corridor én door de grenstijd te Venlo. Eventueel schuiven van deze trein in de tijd is daarom niet mogelijk.

Consequentie voor vervoerders/reizigers

Stationnement van Intercity 9247 te Rotterdam van 42 minuten in plaats van 12 minuten.

Overstap voor reizigers naar Holland Spoor op trein 2265.



Figuur 5. Alternatief 4. De dienstregeling van de intercity van NS wordt zodanig aangepast (in dit geval een half uur naar achteren tussen Rotterdam en Den Haag Holland Spoor) Groen: Trein Railexperts. Rood: Trein NS.

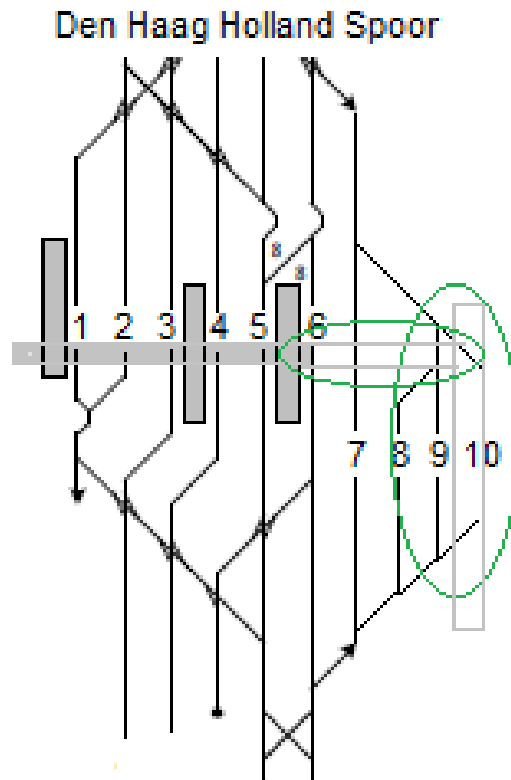
Alternatief 5

Een maatregel in de infrastructuur moet de mogelijkheid bieden om de beide treinen gelijktijdig te Den Haag Holland Spoor op de gewenste tijden te kunnen behandelen. Dit betekent dat een extra perron moet worden gerealiseerd met ontsluiting naar de passagierstunnel. De meest logische locatie hiervoor is ergens ter hoogte van de sporen 9/10: bestaande opstel- en rangeersporen. De kosten van een dergelijke aanpassing in deze omgeving zullen ettelijke tientallen miljoenen euro zijn.

Technische uitwerking:

Dit plan is niet technisch verder uitgewerkt. In het schema hieronder is aangegeven waaraan kan worden gedacht.

Consequenties voor vervoerders/reizigers: er gaat opstelcapaciteit voor reizigersmaterieel in de hoek van de sporen 8 t/m 9 verloren. Beide treinen kunnen echter op de gewenste tijden worden behandeld te Den Haag Centraal. Met deze perronconfiguratie ligt het dienstregelings-technisch voor de hand dat de trein van Railexperts op het nieuwe perron wordt behandeld (om door te rijden naar Leiden) en de trein van NS op spoor 1 keert (en weer richting Rotterdam/Brussel rijdt).



Figuur 6. Alternatief 5.

Extra perron in verticale ovaal lichtgrijs aangegeven met in horizontale ovaal: ontsluiting richting reizigerstunnel. Locaties indicatief.

3 Kosten en baten.

3.1 Nadelen van de alternatieven.

Voor de vijf alternatieven zijn de nadelen/kosten in onderstaande tabel niet in concrete euro's en netto contante waarde vertaald, maar beschreven in functionele termen. Zij zijn afgezet tegen de theoretische situatie (referentie) dat het capaciteitsconflict is opgelost zonder extra kosten/of nadelen voor enige partij: dat beide treinen zonder extra nadelen kunnen rijden en te Den Haag Holland Spoor kunnen halteren conform de wens van betrokken vervoerders.

Alternatief	Kosten/nadelen Railexperts en haar reizigers	Kosten/nadelen NS en haar reizigers	Investerings Infra
1	Den Haag Holland Spoor wordt géén opstapstation voor Railexperts trein 1381. Reizigers kunnen in Leiden opstappen.	Geen	Geen
2	Geen	NS moet, afhankelijk van het aantal keren dat de trein van Railexperts rijdt (2019: 13 keer) circa 13 keer op vrijdag gedurende ongeveer een uur extra personeel stellen om het materieel om te rangeren.	Geen
3	Trein Railexperts moet 23 minuten eerder te Den Haag Holland Spoor vertrekken richting Leiden. Stationnement Lisse. Reizigers uit omgeving Den Haag en Leiden reizen 23 minuten langer.	Geen	Geen
4 ¹	Geen	Stationnement van Intercity 9247 te Rotterdam van 42 minuten in plaats van 12 minuten. Overstap voor reizigers naar Holland Spoor op trein 2265	Geen
5	Geen	Geen	Vele tientallen miljoenen euro, aangevuld met kosten voor compensatie verloren opstelcapaciteit

¹ Alternatief 4 vervalt in geval van een capaciteitsvraag voor trein 1379 van Railpromo.

3.2 Weging van de alternatieven.

Van de vijf alternatieven zijn er drie met maatschappelijke kosten.

1	Railexperts: reizigers uit omgeving Den Haag kunnen niet in Den Haag Holland Spoor opstappen, maar -pas- in Leiden
3	Railexperts: reizigers uit omgeving Den Haag en Leiden krijgen 23 minuten meer reistijd.
4	NS: reizigers uit het zuiden moeten te Rotterdam overstappen.

Van de vijf alternatieven zijn er drie waarbij een partij extra kosten moet maken.

2	NS moet extra personeel stellen voor een rangeerbeweging van de aankomende IC op spoor 6 op Den Haag Holland Spoor (als trein) via Binckhorst naar spoor 1 of als treinbeweging via Leiden.
3	Railexperts moet 23 minuten eerder treinpersoneel stellen omdat haar trein 23 minuten eerder uit Den Haag Holland spoor vertrekt.
5	Overheid investeert meerdere tientallen miljoenen in een infrastructuurwijziging.

4 Vergelijking van de alternatieven en advies.

4.1 De alternatieven vergeleken

4.1.1 Vergelijking alternatief 2 en alternatief 5.

Alternatief vijf en twee zijn in absolute zin goed te vergelijken: Beide hebben geen extra maatschappelijke kosten. De treinen rijden zoals gewenst. Het verschil tussen beide alternatieven zit aan de kostenkant: in alternatief 2 stelt NS extra personeel voor een rangeerbeweging van de aankomende IC op spoor 6 op Den Haag Holland Spoor via Binckhorst (of als treinbeweging via Leiden) naar spoor 1. In 2019 13 keer, in jaren daarna in theorie mogelijk vaker. In alternatief 5 is een investering in de infrastructuur nodig van meerdere tientallen miljoenen.

Ook al zou het conflict 52 keer optreden (in plaats van 13 keer) en de kosten voor het stellen van het extra personeel daarbij 52 keer € 200 is ordegrrootte 10.000 euro per jaar zijn, dan is dat hoogstens vergelijkbaar met een investering in de infrastructuur van circa 80.000 euro². Geen enkele infrastructuuraanpassing zou daaraan voldoen en het voorgestelde alternatief (extra perron met ontsluiting) zeker niet.

² In het algemeen geldt bij investeringen om dit soort knelpunten op te lossen de volgende vuistregel: maatschappelijke baten van circa € 10.000 euro per jaar rechtvaardigen een investering van maximaal ordegrrootte € 80.000 euro (circa factor 8). Andersom geredeneerd: een investering van – bijvoorbeeld - € 10 miljoen euro zal [jaarlijks](#) minimaal € 1.250.000 aan baten op moeten leveren

Conclusie 1: De maatschappelijke kosten van een oplossing in de infrastructuur bedraagt vele tientallen miljoenen euro's.

Conclusie 2: er is altijd een logistieke oplossing vindbaar waarbij de maatschappelijke kosten vele malen lager zijn (alternatieven 1 t/m 4).

4.1.2 Vergelijking van de alternatieven 1 t/m 4 onderling (alternatieven óp het spoor)

Vergelijking alternatief 1 en 2

De kosten van het rangeren voor NS (alt. 2) staan hier tegenover het even veel keer dat reizigers voor de trein van Railexperts uit de omgeving Den Haag niet op Den Haag Holland Spoor kunnen opstappen maar -pas- in Leiden (alt. 1).

Vergelijking alternatief 1 en 3

Deze alternatieven zijn vergelijkbaar met consequenties aan zijde Railexperts. Reizigers uit omgeving Den Haag pas opstappen in Leiden (alt. 1) tegenover reizigers Den Haag en Leiden 23 minuten reistijdverlening plus 23 minuten eerder stellen van personeel. Aan de kostenkant zal alt. 3 beter scoren dan 1 (voor Railexperts), aan de batenkant staan 23 minuten extra reistijd voor "Haagse en Leidse" reizigers tegenover het moeten opstappen in Leiden voor reizigers uit de omgeving Den Haag.

In geval van een keuze tussen deze twee alternatieven is deze aan Railexperts.

Vergelijking alternatief 1 en 4

Het te Rotterdam Centraal moeten laten overstappen van NS-reizigers uit de richting Brussel met bestemming Holland Spoor kan in deze vergelijking worden afgezet het te Leiden op moeten stappen van reizigers voor de trein van Railexperts uit de omgeving Den Haag.

Vergelijking alternatief 2 en 3

Extra kosten voor NS (alt. 2: stellen personeel) tegenover het moeten opstappen in Leiden voor reizigers voor de trein van Railexperts uit de omgeving Den Haag.

Vergelijking alternatief 2 en 4.

NS moet extra personeel stellen in alternatief 2. In alternatief 4 moeten NS-reizigers uit de richting Brussel met bestemming Den Haag Holland Spoor te Rotterdam Centraal overstappen.

In geval van een keuze tussen deze twee alternatieven is deze aan NS.

Vergelijking alternatief 3 en 4.

Railexperts moet 23 minuten eerder treinpersoneel stellen (alt. 3) en reizigers uit Den Haag en Leiden hebben 23 minuten reistijdverlenging tegenover alternatief 4 waarin NS reizigers uit de richting Brussel met bestemming Holland Spoor te Rotterdam Centraal moeten overstappen.

4.2 Advies

Als hetzelfde capaciteitsknelpunt zich in komende jaren weer aandient, zal, indien betrokken vervoerders onderling niet tot een vergelijk of compromis kunnen komen, ProRail onder verwijzing naar dit rapport én de vigerende prioriteitsvolgorde conform de AmvB Capaciteitsverdeling voor het verdelen van capaciteit bij een capaciteitstekort wéér tot een zelfde inzicht en besluit komen: alternatief 2. Als alternatief 4 beschikbaar is (in geval er geen capaciteitsaanvraag voor trein 1379 voorligt) kan op voorspraak van NS in plaats van alternatief 2, ook tot alternatief 4 worden besloten.

ProRail

Als vervoerders het onderling wél eens kunnen worden over een van de andere alternatieven is een besluit zoals hierboven beschreven niet aan de orde.

Beschikbaarheid van alternatief 4 is afhankelijk van capaciteitsaanvraag trein 1379 (Railpromo).

Bronnen

Handleiding MKBA, P71288 (vh EDMS#3442211), september 2013
Overbelastverklaring: zie bijlage 1

Colofon

Titel	Capaciteitsanalyse en capaciteitsvergrotingsplan emplacement Den Haag Holland Spoor
Documentnummer	T20160204-1304387649-39385
Versie/Datum	28-03-2019
Status	Definitief concept
Distributie	Tafel van Vergroting / ProRailsite
Auteurs	Tom Koman

Bijlage 1: Overbelastverklaring

ProRail⁵ OVERBELASTVERKLARING	
Datum	22-10-2018
Nummer	2019-03
Betreft	<i>Emplacement Den Haag Holland Spoor</i>
Partijen Contactpersonen	<i>Railexperts: Ruben Klarenbeek, NS Internationaal: Marten Agricola,</i>

Beschrijving van het baanvak/emplacement/station
Het betreft hier spoor 1 van het dienstregelpunt Den Haag Holland Spoor.
Beschrijving van de gevraagde capaciteit en/of paden per uur
Railexperts: Treinen 1381 en 70451 rijden op 13 vrijdagen van 21 december 2018 tot en met 15 maart 2019 NS Internationaal; Treinen 9247 en 9260 (IC Brussel) rijden iedere dag.
Beschrijving van het conflict
Op Den Haag Holland Spoor (Gv) is een conflict tussen Railexperts trein 70451/1381 (rijdt alleen op vrijdag) en NS Internationaal trein 9247/9260 (de IC Brussel). Railexperts trein 70451 arriveert namelijk om 16.51 uur te Gv op spoor 1 en vertrekt om 17.36 uur als trein 1381. Trein IC Brussel 9247 daarentegen arriveert om 17.20 uur eveneens op spoor 1, waar op dat moment trein 70451/1381 staat, en keert als trein 9260 IC Brussel met Gv vertrek 18.39 uur. Deze twee treinen conflicteren met elkaar. Zie ook het dossier Coördinatiedossier Railexperts Internationaal 2019
Conflictoplossingen/oplossingsvarianten
<ol style="list-style-type: none">1. Trein 70451/1381 halteert te Gv niet op spoor 1, maar op spoor 307 (NSR trein FZ 71165 gaat dan naar Gv spoor 1 of wordt opgeheven). Trein 70451 rijdt vervolgens door tot Leiden (Ledn). Trein 1381 start te Leiden, zodat Leiden het eerste instapstation wordt voor Railexperts. <u>Consequentie:</u> Den Haag HS wordt géén opstapstation voor Railexperts trein 1381.2. Trein 9247 arriveert te Gv niet op spoor 1, maar op spoor 6 met aankomst 17.22 uur. Aangezien spoor 6 ook nodig is voor het overig treinverkeer, moet het materieel van trein 9247 worden afgerangeerd naar de Binckhorst (Bkh) of als trein naar Leiden worden gereden: met vertrek uiterlijk 17.27 uur. Het materieel van NS Int IC Brussel trein 9260 wordt voortgebracht om 18:02 uur op spoor 1 Den Haag Holland Spoor. <u>Consequentie:</u> Railexperts behoudt Den Haag HS als opstapstation. NS Internationaal stelt borgt het afrangeren/voorbrenge materieel 9247/9260.

3. Aanpassing dienstregeling Railexperts 1381:
was Gv v.17:36 uur, Ledn a. 17:51 uur v. 17:53 uur wordt Gv v.17:13 uur, Ledn a. 17:25 uur v. 17:26 uur, zodat Gv spoor 1 wordt vrijgemaakt voor NS Internationaal trein 9247, en takt vervolgens, met inwachten op Lisse, in op het oorspronkelijke treinpad 1381(zie afbeelding 1)
NSR trein 3358 Ledn v.17:22 uur spoor 5A wordt Ledn v.17:21 uur spoor 5B via 506A.
NSR 2263 spoorwijziging: Ledn a. 17:15 uur spoor 5B wordt spoor 5A via 506B
NSR 1863 spoorwijziging spoor 4B wordt spoor 4A vanwege cross-platform trein 2262.
Consequentie: Railexperts 1381 krijgt een reistijdverlenging, met inhaling Lisse, van 23 minuten en kan niet vertrekken op de gewenste vertrektijd Gv 17:30 uur.
Railexperts 1381 krijgt vanwege de perronspooropvolging te Ledn een stationnement van 1 minuut. NSR trein 3358 vertrekt 1 minuut voor patroontijd uit Leiden.
4. NS internationaal trein 9247 arriveert, gegeven de dienstregelingsstructuur op Rtd–Gv, een half uur later te Gv. Halteringstijd van trein 9247 gaat te Rtd van 12 minuten naar 42 minuten. Reizigers van trein 9247 kunnen naar Den Haag HS met NSR trein 2265.
Spoorwijzigingen Rtd: trein 945 van sp.12 naar spoor 11 met aankomst 17:10 uur.
Trein 91310 rijdt vanaf 1 juli 2019 en is dus geen conflict.
- Trein 9247 conflicteert echter met Railpromo trein 1379 op Rotterdam – Den Haag HS. Voor dit conflict is geen oplossing, omdat treinpad Railpromo 1379 gedicteerd wordt door de dienstregelingsstructuur Oude Lijn, Gooi/Flevolijn en de A2 corridor en grenstijd Venlo is er geen schuifruimte voor Railpromo 1379.
Conclusie: Vanwege conflict tussen trein 9247 en trein 1379 van Railpromo was de beoogde oplossing niet mogelijk. 3 september 2018 (dus na de definitieve verdeling) is de trein 1379 vervallen, waardoor deze Alternatief weer mogelijk wordt.

Gekozen oplossing voor dienstregelingsjaar 2019

ProRail heeft als coördinatie voorstel Alternatief 2 gekozen en deze verwerkt in de dienstregeling van 20 augustus.

Trein 9247 arriveert te Gv niet op spoor 1, maar op spoor 6 met aankomst 17.22 uur. Aangezien spoor 6 ook nodig is voor het overig treinverkeer, moet het materieel van trein 9247 worden afgerangeerd naar Bkh: met vertrek uiterlijk 17.27 uur. Het materieel van NS Int IC Brussel trein 9260 voorbrengen om 18:02 uur.

Momenteel wordt onderzocht samen met NS Internationaal of Alternatief 4 mogelijk zou zijn.

Ondertekening

Utrecht,



J. Heijstek
Manager Capaciteitsverdeling Verkeer