

ProRail OVERBELASTVERKLARING		versie 1.0 (definitief)
Datum	23 maart 2012	
Nummer	2013/02	
Betreft	Bediening Utrecht Leidsche Rijn	
Partijen	NSR: Contactpersoon Dhr. Ruud van Munster of Mevr. Peggy Laurs. ProRail CV: Contactpersoon Dhr. Eric Thieme of Dhr. Roelof Ybema.	

<p>Op grond van in de BUP-fase voor dienstregeling 2013 gewenste aanvragen is een overbelastverklaring van de infrastructuur te verwachten te:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Station Utrecht Leidsche Rijn • Baanvak Utrecht Centraal – Gouda Goverwelle • Baanvak Utrecht Centraal – Woerden Molenvliet
--

<p>Beschrijving van de gevraagde capaciteit en/of paden</p> <ul style="list-style-type: none"> • NSR wenst de bediening van de nieuwe halte Utrecht Leidsche Rijn op te nemen in de bestaande Sprinter Utrecht Centraal – Den Haag Centraal (2x/u) en een nieuwe Sprinter Utrecht Centraal – Woerden Molenvliet (2x/u), met inachtneming van de onderstaande eisen: <ul style="list-style-type: none"> ○ Sprinters Utrecht Centraal – Woerden – Den Haag Centraal en Sprinters Utrecht Centraal – Woerden in 15/15-ligging. ○ Intercity's Utrecht Centraal – Den Haag Centraal in 15/15-ligging. ○ Intercity's Utrecht Centraal – Rotterdam Centaal in 15/15-ligging. ○ Intercity's Rotterdam en Den Haag rijden gebundeld tussen Gouda en Utrecht i.v.m. aansluiting te Utrecht Centraal. ○ De rijtijden moeten gebaseerd zijn op de door het plansysteem gegenereerde rijtijden en conform Bijlage 23 van de Netverklaring zijn opgebouwd. ○ Voor de halteertijden gelden de vastgelegde normen in ISIDOOR. ○ Afwijking over het gehele traject van maximaal 1 minuut op snelst mogelijke rijtijd van Sprinters en Intercity's is toegestaan. ○ Geen extra rijtijd toegestaan in overige treinseries op dit baanvak als gevolg van inpassing Utrecht Leidsche Rijn in Sprinters.

<p>Beschrijving van het conflict</p> <p>De Sprinter Utrecht Centraal – Den Haag Centraal zit in dienstregeling 2012 strak ingeklemd tussen de kwartierdienst van 2 gebundelde intercity's op het baanvak Utrecht Centraal – Gouda Goverwelle. Opname van de bediening van de nieuwe halte Utrecht Leidsche Rijn in de bestaande Sprinter Utrecht Centraal – Den Haag Centraal leidt tot kraptes in de dienstregeling op het baanvak Utrecht Centraal – Gouda Goverwelle. De krapte van 0 minuten opvolgtijd bij uitrijden uit Utrecht Centraal is onder de afkeurnorm gepland (technisch minimale ongehinderde opvolgtijd bedraagt 114 seconden, wat een plannorm van 3 minuten en een afkeurnorm van 2 minuten oplevert) en bovendien is een van de seinen die het conflictpunt afdekt niet voorzien van ATB-vv. Verkeersleiding heeft aangegeven dat uitvoering van de door NSR voorgestelde dienstregeling onder druk komt te staan omdat vertraging gepland wordt die niet kan worden goedge maakt in de uitvoering.</p>

<p>Conflictoplossingen/oplossingsvarianten</p> <p>De volgende voorgestelde oplossingsrichtingen zijn door NSR afgewezen, omdat deze niet voldoen aan de gevraagde kwantiteit en kwaliteit van het treinproduct. Deze kunnen in de capaciteitsanalyse mogelijk opnieuw worden beoordeeld:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Utrecht Leidsche Rijn alleen bedienen door de 3^o en 4^o Sprinter Utrecht Centraal – Woerden Molenvliet. De kritische situatie zit op het baanvak Utrecht – Gouda Goverwelle. • Andere halte overslaan. Indien de Sprinter Utrecht – Den Haag Centraal bedient, dan rijdt het Utrecht Terwijde of Vleuten voorbij. • Intercity's Utrecht – Den Haag / Rotterdam 3 minuten uitbuigen. Dit heeft tot gevolg dat de Sprinters inpasbaar zijn tussen de intercity's op Utrecht – Gouda, maar mogelijk dat hierdoor de gehele dienstregeling tussen Gouda en Den Haag / Rotterdam 3 minuten moet meeschuiven. • Lijnvoering Sprinters aanpassen. Sprinters die Utrecht Leidsche Rijn bedienen hebben niet Den Haag Centraal, maar Woerden Molenvliet of Rotterdam Centraal als eindbestemming. De Sprinter vanuit Den Haag Centraal gaat 4x/u naar Gouda Goverwelle.
--

- *Extra inhaling Sprinter door Intercity. De Sprinter Utrecht – Den Haag Centraal voor de Intercity's laten vertrekken uit Utrecht en tussen Utrecht Terwijde en Woerden laten inhalen door de Intercity's. De inhaling komt bovenop de reeds bestaande inhaling van dezelfde Sprinter door Intercity's te Gouda Goverwelle. Op Utrecht Centraal moet ruimte zijn om de huidige korte kering van de Sprinter te kunnen verlengen tot een lange kering.*

Mogelijke oplossingen liggen in de aanleg van extra infrastructuur. Een en ander nader te onderzoeken in de capaciteitsanalyse.

Tot aan de uitwerking van dienstregeling 2013 was er geen signaal dat bediening van de halte Utrecht Leidsche Rijn tot conflicten zou leiden met infra-randvoorwaarde dat 4-sporigheid tussen Woerden en Utrecht ARK beschikbaar is.

Bronnen:

- *brief aan Regio Utrecht m.b.t. randvoorwaarden bediening Randstadspoorstations (kenmerk MS/ce/2004.06.01, auteur Maarten Spaargaren);*
- *studies voor de Hanzelijn (DONS model 208 d.d. maart 2010, NSR Logistiek Productontwerp).*

Gekozen dienstregeling oplossing voor dienstregelingjaar 2013

Ten tijde van de uitgifte van deze overbelastverklaring is nog niet bekend welke oplossing voor dienstregelingjaar 2013 gekozen wordt.

Ondertekening
Utrecht, 23 maart 2012

H. Thomassen
Manager Capaciteitsverdeling