

Datum 31 juli 2012 Behandeld door Jack Kruijer
Ons kenmerk 3152098
Onderwerp Capaciteitsanalyse en
capaciteitsvergrotingsplan
baanvak Zwolle Herfte
aansluiting n.a.v. OBV
2013/03

L.S ,

Vervoer en Dienstregeling
Vervoersanalyse en
Capaciteitsontwikkeling,
Regionale Netwerken

Maart 2012 is een overbelastverklaring, OBV 2013/03 baanvak Zwolle – Herfte aansluiting, afgegeven.

Volgend op de overbelastverklaring is door ProRail een analyse uitgevoerd waarvan het resultaat in deze gecombineerde capaciteitsanalyse en capaciteitsvergrotingplan is weergegeven.

Bezoekadres

De Inktpot
Moreelsepark 3
3511 EP Utrecht

Postadres

Postbus 2038
3500 GA Utrecht

www.prorail.nl

Knelpunt

Maart 2012 is voor het traject Zwolle – Herfte aansluiting een overbelastverklaring afgegeven. De overbelastverklaring komt voort uit de capaciteitsaanvragen van Arriva (4 maal per uur per richting ZI-Cv), NSR (4 maal per uur per richting ZI-Gn en 2 maal per uur per richting ZI-Lw). Daarbij is door de vervoerders aangegeven dat, met uitzondering van twee treinen ZI-Cv, de treinen in de knoop Zwolle moeten liggen. Het blijkt niet mogelijk om de gevraagde capaciteit om dit traject te verdelen, temeer per 2013 Zwolle Spoor niet opgeleverd wordt met die functionaliteit die verwacht werd.

Project Zwolle Spoor

Het project Zwolle Spoor zal na volledige oplevering de kwaliteit van de treindienst rond en op Zwolle verbeteren. Zo wordt ten behoeve van een betere transfer de reizigerstunnel fors verbreed, wordt een 4^{de} perroneiland gecreëerd en de aansluiting van Hanzelijn gerealiseerd en worden de rijnsnelheden van het binnenkomend en vertrekkende treinverkeer verhoogd. Per dienstregeling 2013 zijn de ruwbouw reizigerstunnel, het 4^{de} perroneiland en de aansluiting van de Hanzelijn opgeleverd.

Ambities en initiatieven van de noordelijke provincies ten aanzien van de treindiensten

In het Samenwerkingsverband Noordelijk Nederland (SNN) zijn door de provincies diverse ambities gedefinieerd ten aanzien van het treinverkeer in het noorden van Nederland. Concreet voor het verkeer rond Zwolle houdt dit in dat de provincies werken aan een vier treinen (2 intercity's en 2 sprinters) model richting Groningen en richting Leeuwarden. Voor de richting Emmen betreft het ook een vier treinen model resulterend in twee stoptreinen en twee sneltreinen op de verbinding Zwolle – Emmen. Met uitzondering van de sneltreinen op de verbinding Zwolle – Emmen streeft SNN naar een goede knooppigging in Zwolle voor al het treinverkeer.

Een tweede ambitie van SNN betreft het verkorten van de reistijd tussen de Randstad en het Noorden van het land. Maatregelen die hier onderdeel van uitmaken zijn rijtijdverkorting bij binnenkomst en vertrek van het treinverkeer in Zwolle en verkorten van de opvolgtijd van het treinverkeer van en naar het Noorden van het land.

Deze ambities leiden tot een verdere verhoging van de druk op het treinverkeer op het baanvak Zwolle – Herfte aansluiting en verder richting Meppel. Vanuit SNN is het initiatief genomen om als capaciteitsverruimde maatregelen blokverdichting op het baanvak Zwolle – Meppel aansluiting en vrijleggen van de treindienst Zwolle Emmen te verkennen.

Herdefinitie Zwolle Spoor

Medio 2012 werd duidelijk dat de gewenste snelheidsverhogingen van het treinverkeer rond Zwolle niet per dienstregelingjaar 2013 opgeleverd zou worden. Daarnaast ontstond er een duidelijk beeld dat alle ambities voor het treinverkeer vanuit Zwolle richting Leeuwarden, Groningen en Emmen niet zouden passen op het baanvak Zwolle – Herfte aansluiting. Dit laatste was al eerder onderstreept door de overbelastverklaring Zwolle – Herfte aansluiting waarin de gevraagde capaciteit op het baanvak Zwolle – Herfte aansluiting (conform de ambities richting Groningen en Emmen) niet realiseerbaar bleek. Bovenstaande heeft binnen de spoorsector geleid tot het initiatief de lay-out van Zwolle spoor tegen de inmiddels gerezen actualiteit te leggen. Uit die analyse bleek dat er mogelijkheden bestaan de lay-out van Zwolle spoor te herdefiniëren zodat beter tegemoet gekomen wordt aan de huidige ambities voor het treinverkeer. Inmiddels is ProRail in samenwerking met de spoorsector gestart met het project Herdefinitie Zwolle Spoor. Onderdeel van die studie is onder andere het in de overbelastverklaring Zwolle - Herfte aansluiting benoemde knelpunt. Resultaat van de studie wordt verwacht tweede kwartaal 2013 waarop besluitvorming over realisatie naar verwachting derde kwartaal zal plaatsvinden.

Conclusie

Het blijkt dat:

- Het baanvak Zwolle- Herfte aansluiting vanuit meerdere invalshoeken wordt herkend als knelpunt in de capaciteit.
- Het project Zwolle Spoor en meer precies de heroverweging Zwolle Spoor bepalend is voor de keuzes en oplossingsrichtingen ten aanzien van capaciteitsuitbreiding op het baanvak Zwolle – Herfte aansluiting (en verder tot Meppel aansluiting).
- In het project herdefinitie Zwolle Spoor het knelpunt op het baanvak volledig wordt meegenomen in de analyses.
- Het project herdefinitie Zwolle-Spoort gestart is in mei 2012 en naar verwachting afgerond is medio 2013.

Op basis van bovenstaande wordt geconcludeerd dat uitvoeren van een capaciteitsanalyse en capaciteitsvergrotingsplan voor het baanvak Zwolle – Herfte aansluiting zonder een vastgesteld beeld over het eindplan voor Zwolle Spoor niet zinvol is. Daarnaast wordt geconcludeerd dat analyse van het capaciteitsknelpunt op het baanvak Zwolle – Herfte aansluiting volledig wordt meegenomen in het project Zwolle spoor.

Op basis van bovenstaande wordt aanbevolen de uitwerking van oplossingsrichtingen om het capaciteitsknelpunt op het baanvak Zwolle – Herfte aansluiting onderdeel te laten zijn van het project herdefinitie Zwolle Spoor.

Hiermee zal besluitvorming over de wijze waarop het knelpunt weggenomen wordt eind 2013 vastgesteld worden.

Hoogachtend,

ir. E. Kleinhout
Manager, VACO Regionale Netwerken

b/a. 

