

# Integraal Capaciteitsmanagement

*Bij het verdelen van de infracapaciteit wordt nu met name gekeken naar de fysieke ruimte op het spoor. Met Integraal Capaciteitsmanagement (ICM) gaat ProRail vanaf 2008 de aanvragen van spoorwegondernemingen ook toetsen aan milieukaders. Wat houdt ICM in en wat betekent het voor vervoerders?*

## Waarom is ICM nodig?

Tot nu toe onderzocht ProRail achteraf eventuele overschrijdingen van milieukaders, die aangeven in welke mate het milieu belast mag worden door het spoorverkeer. Dit gebeurde met name bij concrete klachten van burgers en overheden. Toetsing vooraf heeft de voorkeur boven controle achteraf. Zo kunnen overschrijdingen van de milieukaders worden voorkomen en hoeft ProRail tijdens het lopende jaar niet in te grijpen in de capaciteitsverdeling. Met ingang van de dienstregeling 2008 gaat ProRail dit invullen met Integraal Capaciteitsmanagement.

## Wat is ICM?

Zowel voor baanvakken als voor emplacementen gelden kaders, vastgelegd in wetgeving en milieuvergunningen. Hierin staat vermeld:

- hoeveel geluid het spoorverkeer mag maken;
- hoe groot het risico mag zijn dat samenhangt met het vervoer van gevaarlijke stoffen.

De milieukaders zijn aangegeven in decibellen en risicocontouren. ProRail rekent deze gegevens om naar aantallen treinen en wagens die op een baanvak mogen rijden en op een emplacement behandeld mogen worden. Op die manier kan bepaald worden of capaciteitsaanvragen binnen deze aantallen blijven.

Net als bij een beperkte fysieke capaciteit kan ook bij een beperkte milieucapaciteit een conflict ontstaan tussen aanvragen. Wanneer bijvoorbeeld het totale aantal treinen op een bepaald emplacement teveel geluid veroorzaakt, wordt met de betrokken partijen een oplossing gezocht. Indien dit niet lukt stelt ProRail de capaciteitsverdeling vast met behulp van de geldende verdeelregels.

Tijdens het dienstregelingjaar wordt voor zowel de fysieke capaciteit als voor de milieucapaciteit het principe van 'first come, first serve' gehanteerd. Elke nieuw in te leggen trein moet fysiek kunnen worden ingepland en passen binnen de resterende milieucapaciteit.

## Planning

Zoals bekend wordt het infraplanningssysteem VPT vervangen door het plan- en verdeelsysteem DONNA. ProRail neemt DONNA eerst in gebruik voor de bestaande, fysieke verdeelaspecten. Daarna zal de toets op milieukaders in DONNA worden ingebouwd. Ook het nieuwe verkeersleidingsysteem wordt van de milieutoets voorzien. Voor vervoerders is dan direct zichtbaar of een nieuw in te leggen trein past binnen de milieukaders. Tot die tijd voert ProRail de milieutoets periodiek uit.

Het implementeren van de milieutoets gebeurt in de volgende fasen:

1. geluid op emplacementen, eerste toets bij jaardienst 2008 (reeds uitgevoerd);
2. geluid op baanvakken, eerste toets bij jaardienst 2008 (reeds uitgevoerd);
3. externe veiligheid op emplacementen, vanaf januari 2008;
4. externe veiligheid op baanvakken, voorlopig niet (nog geen wetgeving voorhanden).



## Hoe werkt de milieutoets?

### Geluid op Emplacementen

Uit de milieuvergunningen worden geluidsnormen afgeleid. Hieraan worden de activiteiten op de emplacementen getoetst, zoals kop maken, lok wisselen, wassen en overstaan. Er gelden aparte normen per dagdeel (dag, avond, nacht) waar op alle dagen aan moet worden voldaan. Vanaf de verdeling van de jaardienst 2008 toetst ProRail of de aangevraagde capaciteit past binnen de milieuvergunningen voor de verschillende emplacementen.

Na de verdeling van de jaardienst wordt circa zeven keer per jaar de toets herhaald. Voor emplacementen waar de geluidsruiimte kritisch blijkt te zijn gebeurt dit vaker.

### Externe Veiligheid op Emplacementen

Vanaf de start van de jaardienst 2008 toetst ProRail ook regelmatig of de behandeling van gevaarlijke stoffen op de emplacementen past binnen de milieuvergunningen. Gekeken wordt naar:

- het tot dan toe, in de lopende dienstregeling, daadwerkelijk gerealiseerde vervoer van gevaarlijke stoffen;
- het verwachte vervoer van gevaarlijke stoffen voor de rest van de dienstregeling.

Aan de spoorwegondernemingen wordt gevraagd om hiervoor realisatiecijfers en vervoersprognoses te verstrekken.

### Geluid op Baanvakken

Ook op de vrije baan toetst ProRail de geluidproductie van het treinverkeer. Nu geldt als norm het Besluit Geluidshinder (BGh). Naar verwachting vervangt de overheid dit in 2009 door de Geluid Productie Plafonds (GPP's). Bij de verdeling van de jaardienst wordt de planning in zijn geheel getoetst aan de geluidsnormen.

## Stoplicht op rood

De milieutoetsen voor zowel baanvakken als emplacementen worden diverse keren per jaar uitgevoerd. Uit deze toetsing blijkt voor welke baanvakken en emplacementen nog voldoende capaciteit beschikbaar is en welke hun maximum (bijna) hebben bereikt. Voor deze laatste categorie baanvakken en emplacementen wordt een rood stoplicht ingesteld en gecommuniceerd naar de spoorwegondernemingen. Nieuwe orders mogen vanaf dat moment niet meer worden ingediend. ProRail kan helpen bij het vinden van alternatieven.

## Meer informatie

Heeft u nog vragen? Neem dan contact op met een van de contactpersonen:

Eric Thieme  
T 030 235 63 67  
eric.thieme@prorail.nl

Menno Rook  
T 030 235 39 30  
menno.rook@prorail.nl

**ProRail**

WIJ ZORGEN DAT 'T SPOORT

Moreelsepark 3  
3511 EP Utrecht  
Postbus 2038  
3500 GA Utrecht  
T 030 235 71 04  
www.prorail.nl