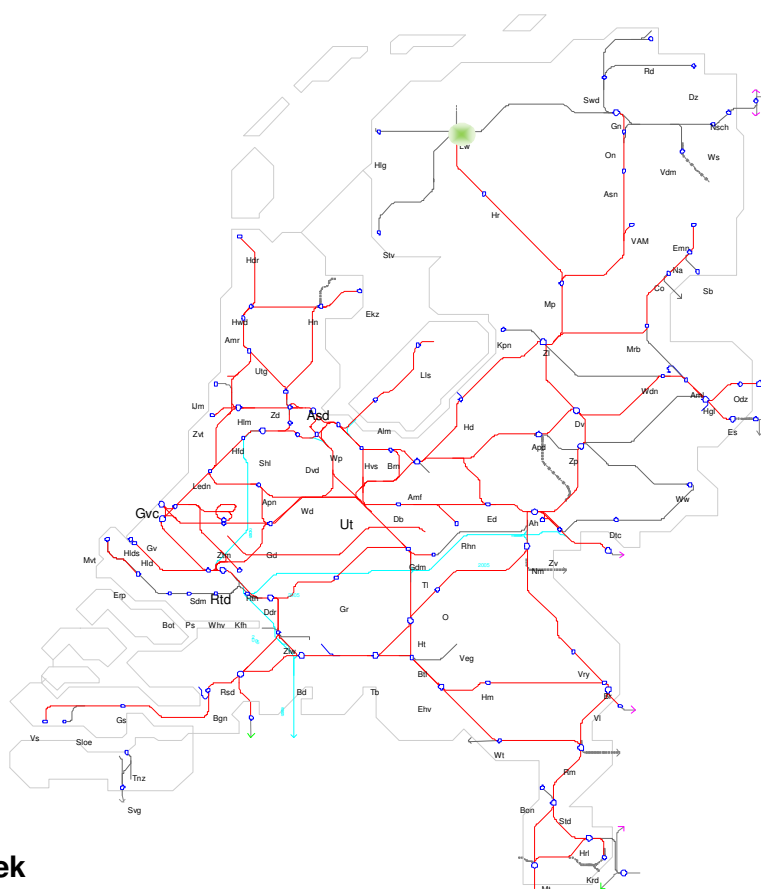


Capaciteitsanalyse station Leeuwarden

N.a.v. overbelastverklaring 2012/03 van 27 juni 2011



Publiek

Van ProRail
Auteur Jack Kruijer

Kenmerk 2990671
Versie 1
Datum 20 december 2011

Status Vrijgegeven door MT-VACO

Samenvatting

Gebaseerd op de Europese richtlijn 2001/14, artikel 25, worden er door ProRail capaciteitsanalyses uitgevoerd op basis van overbelastverklaringen. Deze analyses geven oplossingsrichtingen voor het geconstateerde probleem en een advies op welke wijze één of meerdere oplossingen nader uitgewerkt dienen te worden.

ProRail heeft op 27 juni 2011 een overbelastverklaring afgegeven voor station Leeuwarden.

Het gebruik van spoor 3 (53) te Leeuwarden is door zowel Arriva als NSR gevraagd. De aanvraag van Arriva komt voort uit de wens om een gelijktijdigheid te hebben tussen enerzijds de perronsporen te Leeuwarden en anderzijds de baanvakken Leeuwarden-Stavoren en Leeuwarden-Sneek. NSR gebruikt voor het afhandelen van aan treinen voor de treindienst de sporen 4 en 5. Spoor 3 wordt voornamelijk ingezet als servicespoor. Het doel van deze capaciteitsanalyse is te onderzoeken of er kansrijke oplossingsrichtingen zijn om het conflict op te lossen.

Om aan de capaciteitsvraag te kunnen voldoen zijn 2 kansrijke oplossingsrichtingen gevonden:

1. Oplossingsrichting 1, Realiseren gelijktijdigheid van de perronsporen 1 en 2;
2. Oplossingsrichting 2, Robuust Spoor top 50 project Leeuwarden.

Oplossingsrichting 1, Realiseren gelijktijdigheid van de perronsporen 1 en 2, biedt een oplossing voor het in de overbelastverklaring geconstateerde knelpunt. In de uitwerking van de RMCA projecten Friesland is geconstateerd dat deze oplossing maakbaar is en bijdraagt aan een robuuste uitvoering van de treindienst.

Oplossingsrichting 2, Top 50 project Leeuwarden, biedt eveneens een oplossing voor het geconstateerde knelpunt. De scope van dit project omvat meer dan benodigd voor deze overbelastverklaring maar ligt nog niet vast, besluitvorming over realisatie wordt q4 2012 of q1 2013 verwacht.

Adviezen

Op basis van de gevonden resultaten wordt aanbevolen om

- in een capaciteitsvergrotingsplan de oplossingsrichting 1, Realiseren gelijktijdigheid van de perronsporen 1 en 2, verder uit te werken.
- Verder wordt aanbevolen de uitwerking te baseren op de resultaten uit de RMCA projecten Friesland.
- Tot slot wordt aanbevolen in Robuust Spoor top 50 project Leeuwarden de in deze analyse gevonden functionele oplossing, realiseren van een gelijktijdigheid van de baanvakken richting Sneek en Harlingen naar de perronsporen 1 en 2, in te brengen. Bij positieve besluitvorming over realisatie van dit project zou besloten kunnen worden oplossingsrichting 1, Realiseren Gelijktijdigheid, niet verder door te voeren en de benodigde gelijktijdigheid onderdeel te laten zijn van dit project.

Inhoudsopgave

1	Inleiding	4
1.1	Werkwijze	4
1.2	Leeswijzer	4
2	Probleembeschrijving	5
2.1	Doel van de capaciteitsanalyse	5
2.2	Structureel of incidenteel knelpunt	5
2.3	Toekomstige situatie	5
3	Knelpunt en kansrijke oplossingsrichtingen	6
3.1	Oplossingsrichting 1, Realiseren gelijktijdigheid van de perronsporen 1 en 2	7
3.2	Oplossingsrichting 2, Robuust Spoor top 50 project Leeuwarden	7
3.3	Samenhang	8
4	Conclusies en adviezen	9
Bijlage 1	Overbelastverklaring	10
Bijlage 2	Wet- en regelgeving	12

1 Inleiding

Op basis van een overbelastverklaring voert ProRail capaciteitsanalyses uit. Deze analyses geven oplossingsrichtingen voor het geconstateerde probleem en een advies op welke wijze een nadere uitwerking van één of meerdere kansrijke oplossingen mogelijk is. Het uitwerken van kansrijke oplossingen vindt plaats tijdens een vervolgstap in een capaciteitsvergrotingsplan. Deze procedure is vastgelegd in de Europese richtlijn 2001/14, artikel 25 en 26.

Op basis van de geconstateerde problemen in de ontwikkeling van de dienstregeling 2012 is er onder andere een overbelastverklaring opgesteld voor een knelpunt op het emplacement Leeuwarden. Dit emplacement is overbelast verklaard met de brief van ProRail 2012/03. De overbelastverklaring is weergegeven in Bijlage 1.

1.1 Werkwijze

Deze capaciteitsanalyse is tot stand gekomen op basis van desk research en input van betrokkenen binnen ProRail. De gevonden oplossingsrichtingen zijn vervolgens intern verder geanalyseerd en beoordeeld. Op basis van dit oordeel wordt een aanbeveling gedaan over de in een capaciteitsvergrotingsplan uit te werken oplossingsrichtingen.

1.2 Leeswijzer

In hoofdstuk 2 wordt het probleem beschreven en is aangegeven of het incidenteel dan wel structureel van aard is.

In hoofdstuk 3 worden kansrijke oplossingen aangegeven.

In hoofdstuk 4 zijn conclusies en adviezen geformuleerd.

De volgende bijlagen zijn opgenomen:

- de overbelastverklaring (bijlage 1);
- wet en regelgeving (bijlage 2).

2 Probleembeschrijving

Het gebruik van spoor 3 (53) te Leeuwarden is door zowel Arriva als NSR gevraagd. De aanvraag van Arriva komt voor uit de wens om een gelijktijdigheid te hebben tussen enerzijds de perronsporen te Leeuwarden en anderzijds de baanvakken Leeuwarden Stavoren en Leeuwarden Sneek. Deze gelijktijdigheid wordt gevonden door gebruik te maken van de sporen 2 en 3. Gebruik van spoor 1 en 2 leidt tot een deels enkelsporig traject waardoor de gelijktijdigheid vervalst.

NSR gebruikt voor het afhandelen van aan treinen voor de treindienst de sporen 4 en 5. Spoor 3 wordt voornamelijk ingezet als servicespoor. Zonder service zal het materieel niet ingezet kunnen worden.

2.1 Doel van de capaciteitsanalyse

Het doel van deze capaciteitsanalyse is te onderzoeken of er kansrijke oplossingsrichtingen zijn om het capaciteitsknelpunt op te lossen.

2.2 Structureel of incidenteel knelpunt

Het knelpunt is structureel. Zonder aanpassingen zullen er conflicten blijven bestaan tussen gebruik van spoor 3 voor de reguliere treindienst en gebruik van spoor 3 ten behoeve van serviceprocessen aan het materieel.

2.3 Toekomstige situatie

Ontwikkelingen die van invloed zijn op het capaciteitsknelpunt zijn:

- Programma Noord Nederland
- Robuust Spoor top 50 project Leeuwarden
- Regionale Markt en Capaciteitsanalyse, projecten Friesland
- Groot onderhoud Leeuwarden

Programma Noord Nederland

In het kader van het Programma Noord Nederland (PNN) is door de provincie Friesland aangegeven dat zij streeft naar drie op termijn vier treinverbindingen per uur per richting tussen Leeuwarden en Zwolle.

Daarnaast is vanuit PNN de wens geuit om ten zuiden van Leeuwarden een nieuwe halte Leeuwarden Werpsterhoek te realiseren.

Robuust Spoor top 50 project Leeuwarden

Binnen de spoorsector is een plan ontwikkeld om het spoorstelsel robuuster te maken en exploitatiekosten te verminderen. Een van de mogelijke projecten in dit plan is een ombouw van de westzijde van Leeuwarden. Onderdeel van de ombouw, naast andere verbeteringen, is het realiseren van een gelijktijdigheid tussen de baanvakken Lw-Mp, Lw-Stv en Lw-Sk waarbij perronspoor 3 op Leeuwarden beschikbaar is als bijstuurspoor. Daarmee biedt dit project een volledige oplossing bieden voor het conflict. De uitvoeringsbeslissing voor dit project is nog niet genomen. Er is daarmee nog geen zekerheid dat dit project daadwerkelijk gerealiseerd gaat worden.

Regionale Markt en Capaciteitsanalyse, projecten Friesland

In de uitwerking van de RMCA projecten Friesland is geconstateerd dat een gelijktijdigheid van de sporen 1 en 2 te Leeuwarden naar de baanvakken Lw-Stv en Lw-Sk bijdraagt aan een

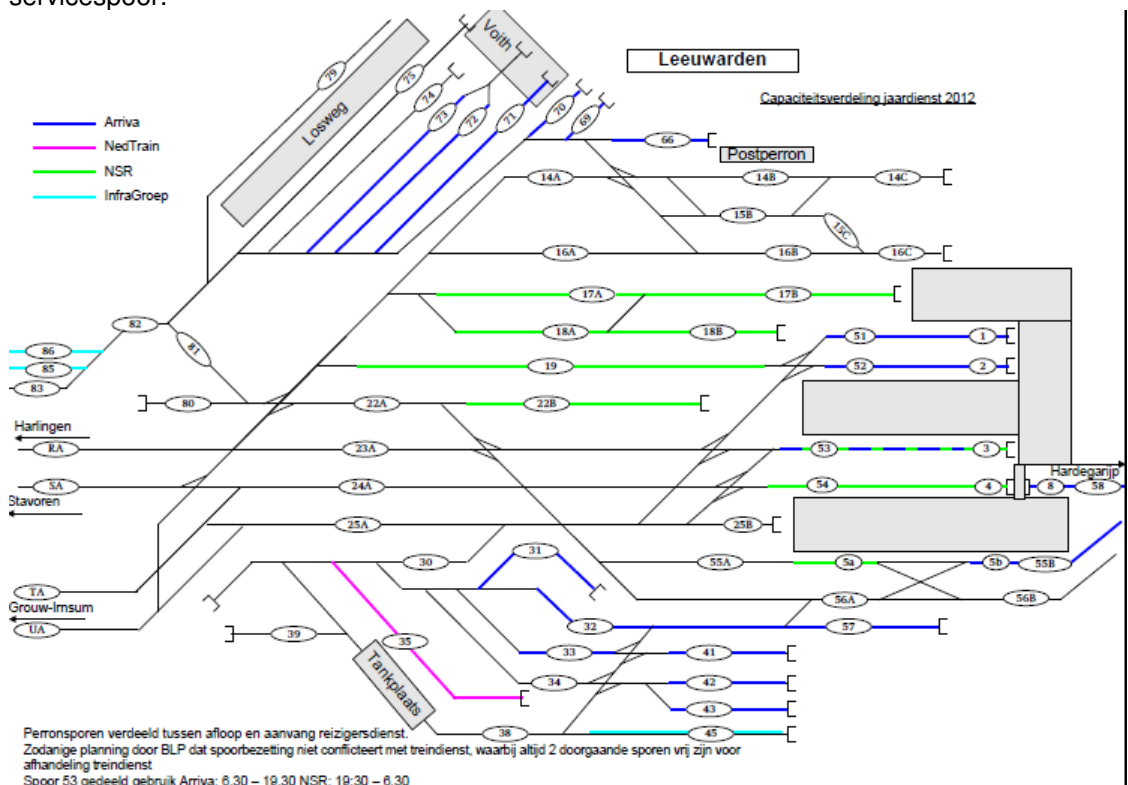
punctuele uitvoering van de treindienst. Deze gelijktijdigheid biedt tevens een oplossing voor het geconstateerde knelpunt uit de overbelastverklaring. De RMCA projecten Friesland heeft geresulteerd in het aanpassen van enkele wissels langs de lijn Leeuwarden – Harlingen. De optie realiseren gelijktijdigheid is wel uitgewerkt, maar wordt niet gerealiseerd binnen dit project. Wel blijft staan dat deze gelijktijdigheid de robuustheid van het treinverkeer op de baanvakken Leeuwarden – Stavoren en Leeuwarden – Sneek ten goede komt.

Groot onderhoud Leeuwarden

2012 Staat groot onderhoud van een deel van het emplacement Leeuwarden op stapel. In dat onderhoud worden grote delen van het spoor die aan vernieuwing toe zijn vervangen. Gezien de projectinitiatieven rond Leeuwarden is ProRail voornemens de levensduur van betrokken objecten te verlengen zodat een eventuele vervanging van onderdelen samen kan gaan met een eventuele herinrichting / aanpassing van het emplacement.

3 Knelpunt en kansrijke oplossingsrichtingen

Het knelpunt in deze capaciteitsanalyse is de capaciteitsvraag waarin het gebruik van spoor 3 (53) te Leeuwarden door zowel Arriva als NSR gevraagd is. De aanvraag van Arriva komt voor uit de wens om een gelijktijdigheid te hebben tussen de perronsporen te Leeuwarden en de baanvakken Leeuwarden-Stavoren en Leeuwarden-Sneek. NSR gebruikt voor het afhandelen van aan treinen voor de treindienst de sporen 4 en 5. Spoor 3 wordt voornamelijk ingezet als servicespoor.



Figuur 1 Overzichtstekening opstelcapaciteit emplacement Leeuwarden.

In figuur 1 is een overzicht gegeven van de opstelcapaciteit te Leeuwarden zoals die is verdeeld voor het dienstregelingjaar 2012. Spoor 3, in de figuur groen blauw gestreept, is het

spoor dat zowel door Arriva als door NSR is geclaimd. Uit de figuur is eenvoudig af te leiden dat een gelijktijdig vertrek richting Stavoren en Harlingen alleen mogelijk is als Arriva gebruik maakt van spoor 53 en één van de sporen 51 en 52.

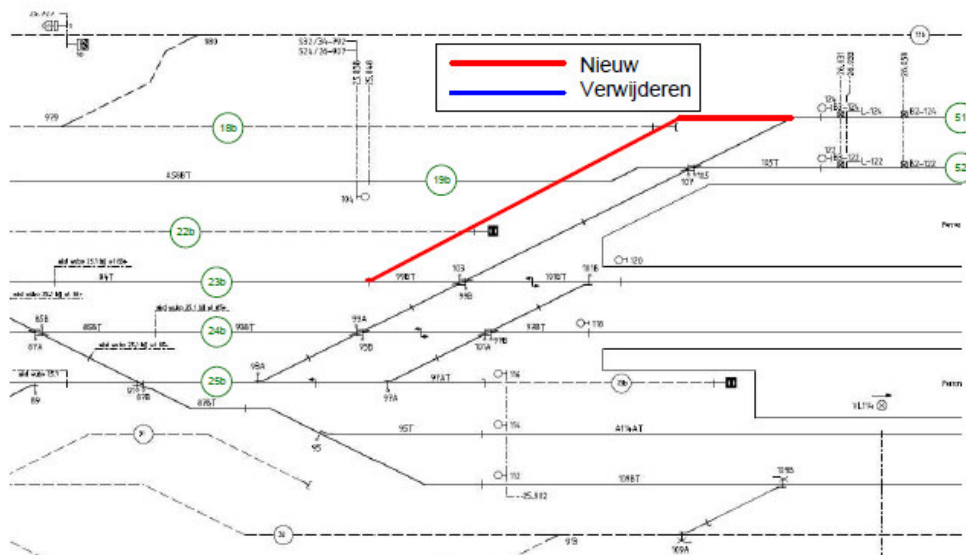
Voor dit capaciteitsvraagstuk zijn verschillende oplossingsrichtingen gezocht. De gevonden oplossingsrichtingen zijn:

1. Realiseren gelijktijdigheid van de perronsporen 1 en 2;
2. Robuust Spoor top 50 project Leeuwarden..

Deze oplossingsrichtingen worden hieronder beschreven en beoordeeld om aan te geven of de oplossingsrichting kansrijk is.

3.1 Oplossingsrichting 1, Realiseren gelijktijdigheid van de perronsporen 1 en 2

Deze oplossingsrichting gaat uit van een relatief kleine aanpassing in de infrastructuur waardoor een gelijktijdigheid van de perronsporen 1 en 2 naar de baanvakken Leeuwarden – Harlingen en Leeuwarden – Sneek/Stavoren wordt gecreëerd.



Figuur 2 Sporenschema Leeuwarden met in rood de gelijktijdigheid

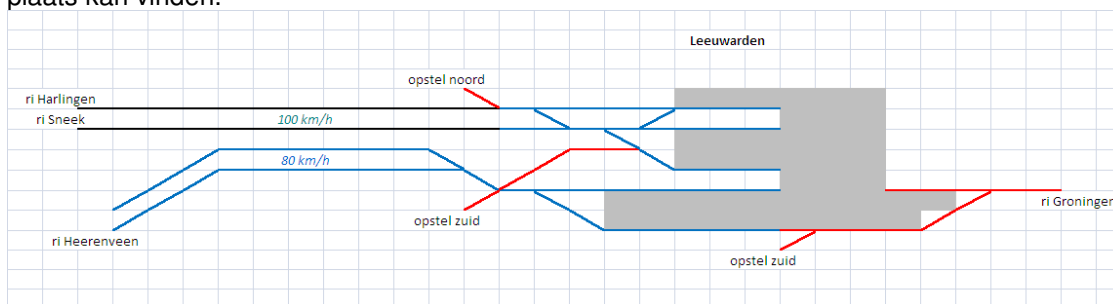
Deze oplossing is begin 2011 verkend in de RMCA projecten Friesland. In die uitwerking is geconcludeerd dat de oplossing haalbaar is en bijdraagt aan een robuustere uitvoering van de treindienst.

Op basis van deze beoordeling wordt deze oplossingsrichting kansrijk geacht.

3.2 Oplossingsrichting 2, Robuust Spoor top 50 project Leeuwarden

Binnen de spoorsector is door ProRail en Vervoerders een initiatief gestart om het spoorstelsel robuuster te maken en de exploitatiekosten te verminderen. Dit programma mondt uit in een groot aantal projecten waarin de infrastructuur aangepast wordt om bovengenoemde doelstellingen te bereiken. De projecten zijn samengevat in een overzicht, Top 50, waarvan project 31 Leeuwarden er één is. In figuur 3 is schematisch weergegeven wat de functionele impact is van de aanpassingen op het emplacement. Naast een volledige ontkoppeling van de treindiensten richting Harlingen, Sneek en Heerenveen wordt ook een verhoging van de rijnsnelheid voorgesteld. Beide maatregelen dragen bij aan het robuuster

kunnen uitvoeren van de treindienst. Het Top 50 project Leeuwarden is daarmee niet alleen een oplossing voor het knelpunt uit de overbelastverklaring, maar biedt meer dan dat. Door de herinrichting wordt de bereikbaarheid van opstel terrein en container terminal beïnvloed. De omvang van het project maakt dat afstemming nodig is met meerdere stakeholders. De scope van het Top 50 project Leeuwarden ligt nog niet vast. In 2012 wordt het project verder uitgewerkt zodat besluitvorming over realisatie naar verwachting eind 2012 of begin 2013 plaats kan vinden.

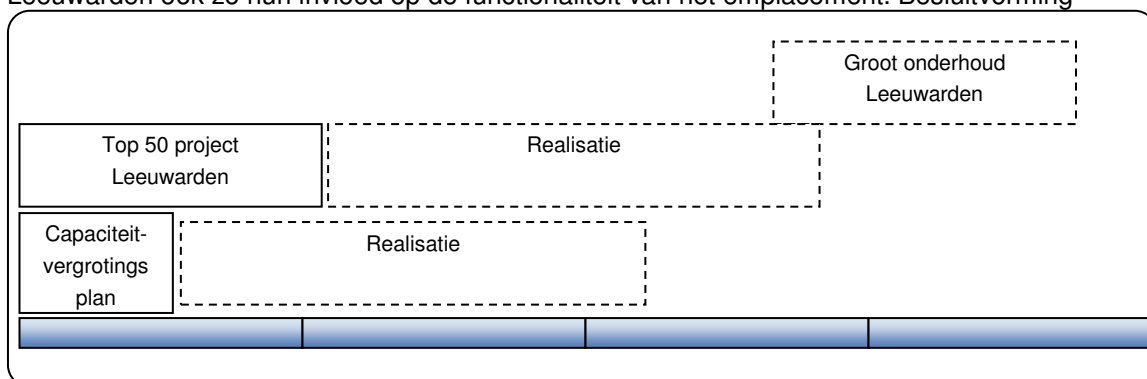


Figuur 3, schematische weergave Top 50 project Leeuwarden

Op basis van deze analyse wordt deze oplossingsrichting kansrijk geacht.

3.3 Samenhang

Het in de overbelastverklaring beschreven knelpunt doet zich voor per dienstregelingjaar 2012 en zal, zonder wijzigingen in infrastructuur of treindienstexploitatie, zich blijven voordoen. De uitgevoerde analyse geeft twee oplossingsrichtingen. De eerste oplossingsrichting gaat uit van een relatief beperkte ingreep in de infrastructuur. De scope van de tweede oplossingsrichting is nog niet vastgesteld, maar deze bevat zeer waarschijnlijk een oplossing voor het geconstateerde knelpunt. Er is geen zekerheid dat de voorgestelde aanpassingen aan de infrastructuur uit oplossingsrichting 1 toekomstvast zijn binnen het Top 50 project Leeuwarden. Daarnaast hebben de projecten uit het Progamma Noord Nederland en groot onderhoud Leeuwarden ook zo hun invloed op de functionaliteit van het emplacement. Besluitvorming



Figuur 4 Samenhang

over eventuele aanpassingen aan het emplacement en het moment waarop deze aanpassingen gerealiseerd worden is daarmee een complex geheel geworden. In figuur is dit schematisch weergegeven.

Omdat de scope van het Top 50 project Leeuwarden nog niet vastligt en er daarmee nog geen zekerheid is dat dit project het knelpunt ook zal oplossen wordt aanbevolen om oplossingsrichting 1, realiseren gelijktijdigheid naar de perronsporen 1 en 2, verder uit te werken in een capaciteitsvergrotingsplan. Tot slot wordt aanbevolen in Robuust Spoor Top 50 project Leeuwarden de in deze analyse gevonden functionele oplossing, realiseren van een gelijktijdigheid van de baanvakken richting Sneek en Harlingen naar de perronsporen 1 en 2, in te brengen.

4 Conclusies en adviezen

Conclusies

Om aan de capaciteitsvraag te kunnen voldoen zijn 2 kansrijke oplossingsrichtingen gevonden:

1. **Oplossingsrichting 1, Realiseren gelijktijdigheid van de perronsporen 1 en 2;**
2. **Oplossingsrichting 2, Top 50 project Leeuwarden.**

Oplossingsrichting 1, Realiseren gelijktijdigheid van de perronsporen 1 en 2, biedt een oplossing voor het in de overbelastverklaring geconstateerde knelpunt. In de uitwerking van de RMCA projecten Friesland is geconstateerd dat deze oplossing maakbaar is en bijdraagt aan een robuuste uitvoering van de treindienst.

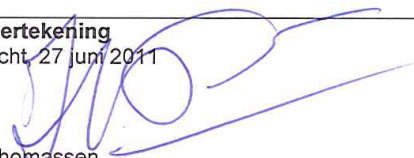
Oplossingsrichting 2, Top 50 project Leeuwarden, biedt eveneens een oplossing voor het geconstateerde knelpunt. De scope van dit project omvat meer dan benodigd voor deze overbelastverklaring maar ligt nog niet vast, besluitvorming over realisatie wordt q4 2012 of q1 2013 verwacht.

Adviezen

Op basis van de gevonden resultaten wordt aanbevolen om

- in een capaciteitsvergrotingsplan de oplossingsrichting 1, Realiseren gelijktijdigheid van de perronsporen 1 en 2, verder uit te werken.
- Verder wordt aanbevolen de uitwerking te baseren op de resultaten uit de RMCA projecten Friesland.
- Tot slot wordt aanbevolen in Robuust Spoor top 50 project Leeuwarden de in deze analyse gevonden functionele oplossing, realiseren van een gelijktijdigheid van de baanvakken richting Sneek en Harlingen naar de perronsporen 1 en 2, in te brengen. Bij positieve besluitvorming over realisatie van dit project zou besloten kunnen worden oplossingsrichting 1, Realiseren Gelijktijdigheid, niet verder door te voeren en de benodigde gelijktijdigheid onderdeel te laten zijn van dit project.

Bijlage 1 Overbelastverklaring

ProRail OVERBELASTVERKLARING		versie def.
Datum	27 juni 2011	
Nummer	2012/03	
Kenmerk	EDMS-#2849445	
Betreft	Station Leeuwarden	
Partijen	NSR: <i>Contactpersoon Dhr. L. Stellingwerff</i> Arriva: <i>Contactpersoon: Dhr. A. Hoornstra</i> ProRail CV: <i>Contactpersoon: Dhr. J. Heijstek</i>	
Beschrijving van het baanvak / emplacement / station		
Station Leeuwarden: <ul style="list-style-type: none">Betreft mogelijkheden gebruik van de perronsporen in combinatie met de netwerkdienstregeling.		
Beschrijving van de gevraagde capaciteit en/of paden		
Arriva heeft capaciteit aangevraagd voor spoor 53/3 te Leeuwarden voor de reguliere treindienst van de serie 37300 en 37100 Leeuwarden – Sneek/Stavoren v.v. NSR heeft capaciteit aangevraagd in EMMA voor spoor 53/3 voor 7x 24 uur ten behoeve van opstellen.		
Beschrijving van het conflict		
Er ligt een aanvraag in de periode 06.30-19.40 uur van zowel NSR als Arriva voor spoor 53/3. Dit is de periode waarin Arriva haar treindienst uitvoert met gebruikmaking van spoor 53/3. NSR wil in deze periode opstellen en services op spoor 53/3.		
Conflictoplossingen/oplossingsvarianten		
In de jaardienstverdeling is door ProRail onderzocht of eventueel rerouten en retimen tot een oplossing kan leiden. Maar er is gezien de infra layout in combinatie met de gezamenlijke dienstregelingen geen alternatief mogelijk aangaande de spooropstelling. Het gebruik van spoor 1 en 2 door Arriva is gezien het enkelspoorraster op Leeuwarden – Sneek en een brugopening niet mogelijk: op het emplacement liggen aankomende en vertrekkende treinen daardoor in conflict wat alleen met een gelijktijdigheid is op te lossen. Deze gelijktijdigheid is niet aanwezig bij gebruik van de sporen 1 en 2, wel bij de sporen 2 en 3. In de uit te voeren capaciteitsanalyse zullen oplossingsrichtingen in kaart moeten worden gebracht.		
Gekozen dienstregeling oplossing voor dienstregelingjaar 2012		
ProRail heeft in EMMA aangegeven dat spoor 53/3 niet beschikbaar is voor NSR gedurende de treindienst van Arriva, conform de overeengekomen BUP/BSO. NSR heeft spoor 53/3 toegewezen gekregen in de periode van 19.40 uur – 06.30 uur ten behoeve van opstellen voor service processen.		
Ondertekening Utrecht, 27 juni 2011  H. Thomassen Manager Capaciteitsverdeling		

Bijlage 2 Wet- en regelgeving

De overbelastverklaring is conform de Europese richtlijn 2001/14 vastgelegd in het 'Besluit capaciteitsverdeling hoofdspoorweginfrastructuur' (d.d. 3 december 2004), § 4, art. 7 lid 2. De beheerder verklaart de betrokken infrastructuur overbelast, indien er geen overeenstemming is bereikt tijdens de coördinatie ten aanzien van concurrerende capaciteitsaanvragen in de capaciteitsverdelingsprocedure. Na overbelastverklaring verricht de beheerder een capaciteitsanalyse als bedoeld in artikel 25 van richtlijn 2001/14/EG en stelt vervolgens een capaciteitsvergrotingsplan op als bedoeld in artikel 26 van richtlijn 2001/14/EG (art. 7 lid 2b en 2c van Besluit capaciteitsverdeling hoofdspoorweginfrastructuur). De tekst van artikel 7, 26 en 26 luidt als volgt:

Artikel 7¹

1. Indien de beheerder constateert dat er geen overeenstemming kan worden bereikt tijdens de coördinatie ten aanzien van concurrerende capaciteitsaanvragen die betrekking hebben op vervoer, kunnen beheerder en een betrokken gerechtigde door toepassing van een verhoging als bedoeld in artikel 62, derde lid, van de wet tot overeenstemming komen.
2. Indien de verhoging bedoeld in artikel 62, derde lid, van de wet niet is toegepast of geen bevredigend resultaat heeft opgeleverd:
 - a. verklaart de beheerder de betrokken infrastructuur overbelast,
 - b. verricht deze een capaciteitsanalyse als bedoeld in artikel 25 van richtlijn 2001/14/EG en
 - c. stelt deze binnen zes maanden een capaciteitsvergrotingsplan als bedoeld in artikel 26 van richtlijn 2001/14/EG op.
3. Het resultaat van de verhoging is in ieder geval niet bevredigend indien ten gevolge hiervan de minimale niveaus van het personenvervoer of het goederenvervoer niet worden gehaald.
4. Indien de verhoging bedoeld in artikel 62, derde lid, is doorberekend, verricht de beheerder een capaciteitsanalyse als bedoeld in artikel 25 van richtlijn 2001/14/EG en stelt deze binnen zes maanden een capaciteitsvergrotingsplan als bedoeld in artikel 26 van richtlijn 2001/14/EG op.
5. Het tweede lid, onderdelen b en c, en het vierde lid gelden niet indien reeds uitvoering wordt gegeven aan een capaciteitsvergrotingsplan als bedoeld in artikel 26 van richtlijn 2001/14/EG.

¹ Bron: Staatsblad van het Koninkrijk der Nederlanden, Jaargang 2004 667

Besluit van 3 december 2004, houdende regels over de verdeling van de capaciteit van de hoofdspoorweg-infrastructuur (Besluit capaciteitsverdeling hoofdspoorweginfrastructuur)

Artikel 25² Capaciteitsanalyse

1. Met de capaciteitsanalyse wordt de vaststelling van de beperkingen van infrastructuurcapaciteit beoogd die de adequate afhandeling van aanvragen van infrastructuurcapaciteitbelemmeren. Tevens wordt beoogd methoden voor te stellen om aan extra aanvragen te kunnen voldoen. Bij deze analyse worden niet alleen de redenen voor de overbelasting vastgesteld, maar ook de maatregelen die op korte en op middellange termijn daartegen kunnen worden genomen.

2. Bij de analyse wordt rekening gehouden met de infrastructuur, de exploitatieprocedures, de aard van de verschillende diensten die worden geboden, en het effect van al deze factoren op de infra-structuurcapaciteit. Mogelijke maatregelen zijn met name de omleiding van routes, de vaststelling van nieuwe vertrek- en aankomsttijden, snelheidswijzigingen en infrastructuurele verbeteringen.

3. Een capaciteitsanalyse moet voltooid zijn binnen zes maanden nadat infrastructuur tot overbelaste infrastructuur is verklaard.

Artikel 26² Capaciteitsvergrotingsplan

1. Binnen zes maanden na afronding van de capaciteitsanalyse legt de infrastructuurbeheerder een capaciteitsvergrotingsplan voor.

2. Het capaciteitsvergrotingsplan wordt opgesteld na overleg met de gebruikers van de betrokken overbelaste infrastructuur. In het plan worden omschreven:

- a) de reden van de overbelasting
- b) de vermoedelijke toekomstige ontwikkeling van het
verkeer
- c) de beperkingen ten aanzien van de infrastructuurele
ontwikkeling
- d) de mogelijkheden voor en de kosten van de
capaciteitsvergroting, met inbegrip van te verwachten wijzigingen van
toegangsrechten,

en wordt aan de hand van een kosten-batenanalyse van de gevonden mogelijke maatregelen bepaald welke maatregelen zullen worden genomen om de infrastructuurcapaciteit te vergroten, inclusief een tijdschema voor de uitvoering ervan.

Artikel 28

Infrastructuurcapaciteit voor gepland onderhoud

1. Aanvragen om infrastructuurcapaciteit met het oog op onderhoudswerkzaamheden moeten tijdens de programmatieprocedure worden ingediend.

2. De infrastructuurbeheerder houdt terdege rekening met de gevolgen die reservering van infrastructuurcapaciteit in verband met het geplande onderhoud van de sporen voor aanvragers heeft.

² bron RICHTLIJN 2001/14/EG VAN HET EUROPEES PARLEMENT EN DE RAAD van 26 februari 2001

ProRail

Colofon



Titel Capaciteitsanalyse station Leeuwarden
Documentnummer 2990671
Versie/Datum 1/20 december 2011
Status Vrijgegeven door MT-VACO

Van ProRail
Auteur Jack Kruijer

Distributie Internet
Document EDMS-#2990671-v2A-Capaciteitsanalyse_Leeuwarden_Westzijde

Autorisatie

Programmamanager
ProRail MT-VACO

paraaf	_____	datum	_____
			20-12-11
			21-12-'11