

Capaciteitsanalyse en -vergrotingsplan baanvak Den Bosch – Geldermalsen – Houten

N.a.v. overbelastverklaring 2017/02 van 7 september 2016



Publiek

Van	ProRail
Auteur	Johan Doornenbal
Kenmerk	P1443709
Versie	1.0
Datum	31 oktober 2016
Status	Definitief (vastgesteld in MT VACO 31 oktober 2016)

Samenvatting

Gebaseerd op de Europese richtlijn 2012/34 artikel 50 en 51, 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 7 september 2016 een overbelastverklaring afgegeven voor het baanvak Den Bosch – Geldermalsen – Houten.

Resultaat van de capaciteitsanalyse en – het vergrotingsplan is dat het geconstateerde capaciteitsknelpunt op het baanvak Den Bosch – Geldermalsen – Houten met ingang van dienstregeling 2018 toekomstvast wordt opgelost door aanpassing van de dienstregeling van 4 naar 6 IC's, zoals in de nu voorliggende uitwerking voor dienstregeling 2018.

Indien de uitwerking van A2-corridor Amsterdam – Eindhoven in dienstregeling 2018 wordt toegepast, is het conflict in Geldermalsen tussen het goederenpad Essen – Den Bosch - Utrecht en de Sprinter Geldermalsen richting Tiel opgelost.

Als blijkt dat de uitwerking van A2-corridor Amsterdam – Eindhoven in dienstregeling 2018 niet wordt toegepast en de structuur van dienstregeling 2017 (langer) gehandhaafd blijft, dan zal ProRail de capaciteitsanalyse en – vergrotingsplan opnieuw starten.

Inhoudsopgave

1	Inleiding	4
1.1	Aanleiding en werkwijze capaciteitsanalyse en -vergrotingsplan	4
1.2	Werkwijze	4
2	Probleembeschrijving	4
2.1	Knelpunt	4
2.2	Toekomstige situatie	5
2.2.1	<i>Ontwikkelingen dienstregeling</i>	5
2.2.2	<i>Ontwikkelingen infrastructuur</i>	5
3	Capaciteitsanalyse	5
3.1	Dienstregeling met 6 IC's	6
3.2	Dienstregeling met 4 IC's en kwartierverschuiving van de SPR's	6
3.3	Alternatieve oplossingsrichtingen	6
3.4	Afweging en vervolg	6
4	Capaciteitsvergrotingsplan	6
5	Conclusie	7

Bijlagen:

1. Overbelastverklaring
2. Wet- en regelgeving
3. Deelnemers BUP tafel

1 Inleiding

1.1 Aanleiding en werkwijze capaciteitsanalyse en -vergrotingsplan

Op basis van een overbelastverklaring voert ProRail Vervoersanalyse & Capaciteitsontwikkeling capaciteitsanalyses en capaciteitsvergrotingsplannen uit. De capaciteitsanalyse geeft oplossingsrichtingen voor het geconstateerde knelpunt 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 2012/34 artikel 50 en 51 (zie bijlage 2)

De capaciteitsanalyse en het – vergrotingsplan zijn uitgevoerd naar aanleiding van de Overbelastverklaring zoals op 7 september 2016 is afgegeven voor het baanvak Den Bosch – Geldermalsen – Houten (zie bijlage 1).

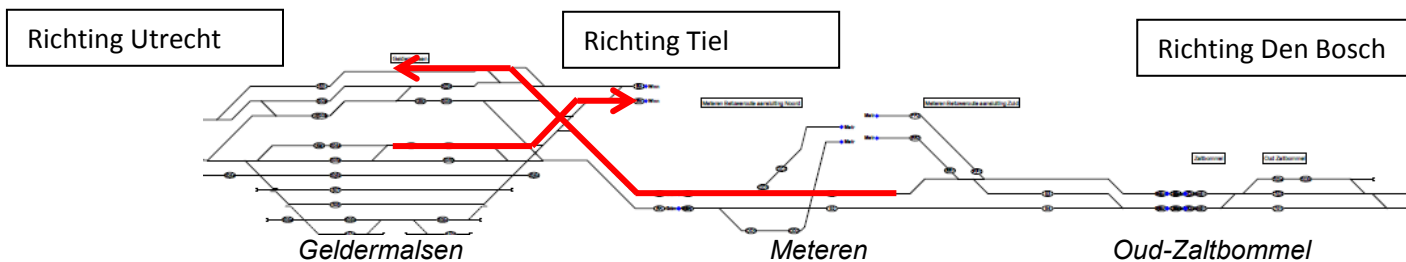
1.2 Werkwijze

De capaciteitsanalyse en het – vergrotingsplan zijn tot stand gekomen op basis van beschikbare informatie uit de pré-verkenning BUP 2018 en onderzoeken in het kader van PHS maatregelen op het baanvak Utrecht – Geldermalsen – Den Bosch. De aanpak en voorgestelde oplossing is afgestemd met vervoerders op de BUP tafel (4 en 18 oktober '16).

2 Probleembeschrijving

2.1 Knelpunt

In de dienstregeling 2017 is op het baanvak Den Bosch – Geldermalsen – Houten een (overkruis)conflict vastgesteld tussen het goederenpad (1x per uur) voor de goederentreinen Essen- Bentheim (ESBX20) en de Sprinter B6000 van Geldermalsen naar Tiel.



Figuur: sporenschema huidige situatie Geldermalsen – Oud-Zaltbommel

In het voorbereidingstraject van dienstregeling 2017 zijn ProRail en de betrokken vervoerders tot twee maakbare varianten gekomen. Zie verder programmatiedossier met kenmerk P1340074. De twee maakbare alternatieven zijn:

- Goederentreinen (en paden) krijgen een extra niet-commerciële stop te Oud Zaltbommel waardoor de totale reistijd in Nederland met 30 minuten toeneemt (van 272 naar 302 minuten), of
- Aanpassen van reizigerstreinen door het wisselen van de kwartiersdienst van Sprinters richting Tiel met de Sprinters richting Den Bosch zodat het overkruisconflict vermeden wordt. Gevolgen zijn
 - Treinen richting Tiel krijgen 4 minuten rijtijdverlenging
 - de overstap in Tiel op de trein van Arriva richting Arnhem neemt toe van 5 naar 15 minuten

ProRail

- Sprinters naar Den Bosch krijgen 1 minuut rijtijdverlenging (niet meegeteld in de 260 reizigerstreinen)
- De IC Den Bosch – Utrecht (IC3500) krijgt een snelheidsadvies van 100 km/h (uitvoerbaarheidsrisico) en stationnement te Den Bosch wordt 2 minuten i.p.v. 4 minuten
- Doorkoppeling van de Sprinters in Utrecht moet wisselen in zuidelijke richting (wordt Den Haag – Tiel en Woerden – Den Bosch), in noordelijke richting blijft het Tiel – Woerden en Den Bosch – Den Haag.

Naast deze twee alternatieven heeft ProRail nog onderzocht of er een alternatief is als na 22.00 uur de Intercity Den Bosch – Utrecht (IC3500) niet meer rijdt. In dat geval is met enige kleine aanpassingen het overkruisconflict in Geldermalsen te voorkomen.

De capaciteit is in dienstregeling 2017 verdeeld met een extra niet-commerciële stop van de goederentrein te Oud Zaltbommel.

Vervolgens heeft ProRail voor dit baanvak een overbelastverklaring afgegeven.

2.2 Toekomstige situatie

2.2.1 *Ontwikkelingen dienstregeling*

NS heeft voor dienstregeling 2018 een aanvraag gedaan voor het rijden van 6 IC's Amsterdam CS – Eindhoven. Dit betekent een structuurwijziging van de dienstregeling op het baanvak Utrecht – Den Bosch. De vraag van de vervoerder is deze 6 IC treinen in een 10-minuten patroon te rijden. Als gevolg hiervan krijgen de Sprinters Utrecht – Den Bosch en Utrecht – Tiel een andere tijdligging dan in 2017.

2.2.2 *Ontwikkelingen infrastructuur*

Op dit traject zijn de volgende capaciteitsvergrotenende infrastructuurmaatregelen voorzien:

- **PHS project Geldermalsen en vrijleggen MerwedeLingeLijn.** De infrastructuur in Geldermalsen wordt ingrijpend gewijzigd. De MerwedeLingeLijn krijgt een 'eigen' perronspoor en (3^e) spoor tussen het station en Geldermalsen-aansluiting. De treinstromen worden zo veel mogelijk ontvlochten. Spoor 1 wordt een perronspoor voor de treinen van Tiel/Den Bosch naar Utrecht. Voor het kunnen inhalen van goederentreinen van 740 m worden bestaande wachtsporen verlengd. Voor de noord-zuid richting in Geldermalsen blijft de inhaalvoorziening in Geldermalsen; voor de zuid-noord richting vervalt de inhaalvoorziening in Geldermalsen en wordt verplaatst naar Meteren. Indienststelling project is gepland in 2021 (betekent gebruik vanaf dienstregeling 2022).
- **PHS project Seinoptimalisatie Houten – Geldermalsen – Den Bosch.** Voor het rijden van 6 sprinters van Houten C naar Geldermalsen en het verbeteren van de kwaliteit van de treindienst is op dit baanvak seinoptimalisatie voorzien. De voorkeursvariant is vastgesteld. Project staat 'on hold' omdat de voorwaarde, 'het aanpassen van de zogenaamde remtabellen' nog niet is ingevuld.

3 Capaciteitsanalyse

Voor het (overkruis)conflict in dienstregeling 2017 op het baanvak Den Bosch – Geldermalsen – Houten tussen het goederenpad Essen- Bentheim (ESBX20) en de Sprinter van Geldermalsen naar Tiel zijn de volgende oplossingsrichtingen denkbaar:

3.1 Dienstregeling met 6 IC's

NS heeft voor dienstregeling 2018 een aanvraag gedaan voor het rijden van 6 IC's tussen Amsterdam en Eindhoven. Dit betekent dat de dienstregelingsstructuur op de baanvak moet worden aangepast van een kwartierpatroon naar een tienminuten-patroon. In de voorbereiding van BUP 2018 is naar voren gekomen dat in de voorliggende uitwerkingen het conflict in Geldermalsen tussen de goederentrein Essen – Bentheim met de reizigerstrein Geldermalsen – Tiel **niet** meer optreedt. De reizigerstrein Geldermalsen – Tiel heeft in een dienstregelingstructuur met 6 IC's een andere tijdligging, waardoor het overkruis-conflict niet meer optreedt. De niet-commerciële stop van de goederentrein in Oud-Zaltbommel vervalt.

3.2 Dienstregeling met 4 IC's en kwartierverschuiving van de SPR's

Deze oplossing is in het voorbereidingstraject voor dienstregeling 2017 onderzocht. De nadelen voor de reizigersdienst en de risico's voor uitvoerbaarheid van de reizigers en goederentreindienst op het baanvak (zie paragraaf 2.1), zijn groter dan de nadelen van de nu gekozen oplossing met een extra niet-commerciële stop voor de goederentreinen te Oud-Zaltbommel.

3.3 Alternatieve oplossingsrichtingen

Er zijn alternatieve oplossingsrichting denkbaar:

- Logistieke oplossing: herrouteren van goederentreinen (bijvoorbeeld via Rotterdam) KNV en DB Cargo geven aan dat dit geen realistische optie is. De reistijden nemen zodanig toe waardoor deze goederentreinen niet meer rendabel te exploiteren zijn.
- Infraoplossing: bijvoorbeeld een vrije kruising in Geldermalsen (in aanvulling op het voorziene project Geldermalsen, zie 2.2.2). Dit is een kostbare inframaatregel, en daarom niet kansrijk

3.4 Afweging en vervolg

Voor het conflict van de overbelastverklaring voor dienstregeling 2017 is in het ontwerp voor dienstregeling 2018 een voor alle betrokken partijen bevredigende logistieke oplossing van het conflict voorzien. Andere oplossingen lijken vooralsnog niet kansrijk.

In de capaciteitsanalyse concluderen we dan ook dat het knelpunt weggenomen kan worden door voor dienstregeling 2018 en verder de reizigerstreinen en goederentreinen te verdelen conform het ontwerp voor dienstregeling 2018.

4 Capaciteitsvergrotingsplan

Omdat de conclusie van de capaciteitsanalyse is dat het conflict van de overbelastverklaring kan worden opgelost met een dienstregelingsontwerp zoals voorgesteld voor dienstregeling 2018, is verdere uitwerking tot een capaciteitsvergrotingsplan niet nodig.

Als blijkt dat de uitwerking van A2-corridor Amsterdam – Eindhoven in dienstregeling 2018 niet wordt toegepast en de structuur van dienstregeling 2017 (langer) gehandhaafd blijft, dan zal ProRail de capaciteitsanalyse en – vergrotingsplan opnieuw starten.

5 Conclusie

Resultaat van de capaciteitsanalyse en – het vergrotingsplan is dat het geconstateerde capaciteitsknelpunt op het baanvak Den Bosch – Geldermalsen – Houten met ingang van dienstregeling 2018 toekomstvast wordt opgelost door aanpassing van de dienstregeling van 4 naar 6 IC's, zoals in de nu voorliggende uitwerking voor dienstregeling 2018.

Indien de uitwerking van A2-corridor Amsterdam – Eindhoven in dienstregeling 2018 wordt toegepast, is het conflict in Geldermalsen tussen het goederenpad Essen – Den Bosch - Utrecht en de Sprinter Geldermalsen richting Tiel opgelost.

Als blijkt dat de uitwerking van A2-corridor Amsterdam – Eindhoven in dienstregeling 2018 niet wordt toegepast en de structuur van dienstregeling 2017 (langer) gehandhaafd blijft, dan zal ProRail de capaciteitsanalyse en – vergrotingsplan opnieuw starten.

Bijlage 1

ProRail OVERBELASTVERKLARING		Definitief
Datum	7 september 2016	
Nummer	2017/02	
Betreft	Het baanvak Den Bosch – Geldermalsen – Houten	
Partijen	NSR: J. Carsten	
Contactpersonen	DB Carco: H. Sanders B-Logistics: S. Panchout Locon Benelux: J. van der Kolk ProRail CV: J. Heijstek	

Beschrijving van het baanvak / emplacement / station
Betreft baanvak Den Bosch – Geldermalsen – Houten en Geldermalsen – Tiel
Beschrijving van de gevraagde capaciteit en/of paden
Per richting gaat het om: • 4 IC's van NSR tussen Den Bosch en Houten (Maastricht – Alkmaar en Eindhoven – Schiphol) • 2 Sprinters van NSR tussen Den Bosch en Houten (Den Haag – Den Bosch) • 2 Sprinters van NSR tussen Tiel en Houten (Woerden Molenvliet – Tiel) • 2 Goederenpaden tussen Den Bosch en Houten voor transitopaden Essen – Bentheim • 2 Goederenpaden tussen Meteren en Houten voor goederenverkeer richting Amsterdam

Beschrijving van het conflict
De Sprinters richting Tiel conflicteren met de goederenpaden uit de richting Den Bosch die in Geldermalsen worden ingehaald door de IC's Eindhoven – Schiphol
Conflictoplossingen/oplossingsvarianten
Uit programmering zijn twee maakbare varianten gekomen. Zie verder programmeringsdossier met kenmerk P1340074. De twee maakbare alternatieven zijn: • Goederentreinen (en paden) krijgen extra niet-commerciële stop te Oud Zaltbommel waardoor totale reistijd in Nederland met 30 minuten toeneemt (van 272 naar 302 minuten), of • Aanpassing reizigerstreinen door wisselen kwartiersdienst richting Tiel met richting Den Bosch zodat overkruisconflict vermeden wordt: ○ Treinen richting Tiel krijgen 4 minuten rijtijdverlenging ○ de overstap in Tiel op de trein van Arriva richting Arnhem neemt toe van 5 naar 15 minuten ○ Sprinters naar Den Bosch krijgen 1 minuut rijtijdverlenging (niet meegeteld in de 260 reizigerstreinen) ○ De IC 3500 krijgt snelheidsadvies van 100 km/h (uitvoerbaarheidsrisico) en stationnement te Den Bosch wordt 2 minuten i.p.v. 4 minuten ○ Doortrek Utrecht moet wisselen in zuidelijke richting (wordt Den Haag – Tiel en Woerden – Den Bosch), in noordelijke richting blijft het Tiel – Woerden en Den Bosch – Den Haag. Naast deze twee alternatieven heeft ProRail nog onderzocht of er een alternatief is als na 22.00 uur de IC 3500 niet meer rijdt. In dat geval is met enige kleine aanpassingen het overkruisconflict te voorkomen.

Gekozen oplossing voor dienstregelingsjaar 2017
De goederentreinen en goederenpaden krijgen een extra niet-commerciële stop te Oud Zaltbommel en daarmee een reistijdverlenging van 30 minuten.
Ondertekening Utrecht, 7 september 2016
H. Thomassen Manager Capaciteitsverdeling

Bijlage 2 Wet- en regelgeving

De overbelastverklaring is conform de Europese richtlijn 2012/34 vastgelegd in het 'Besluit capaciteitsverdeling hoofdspoorweginfrastructuur' (d.d. 15 december 2015), § 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 50 van richtlijn 2012/34/EU en stelt vervolgens een capaciteitsvergrotingsplan op als bedoeld in artikel 51 van richtlijn 2012/34/EU (art. 7 lid 2b en 2c van Besluit capaciteitsverdeling hoofdspoorweginfrastructuur). De relevante teksten van de wetsartikelen luiden 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 heffing als bedoeld in artikel 62, zesde lid, onderdeel a, van de wet tot overeenstemming komen.
2. Indien de heffing, bedoeld in artikel 62, zesde lid, onderdeel a, van de wet, niet is toegepast of geen bevredigend resultaat heeft opgeleverd:
 - a. verklaart de beheerder de betrokken infrastructuur overbelast;
 - b. verricht de beheerder binnen 26 weken na de overbelastverklaring een capaciteitsanalyse als bedoeld in artikel 50 van richtlijn 2012/34/EU;
 - c. stelt de beheerder na overleg met betrokken gerechtigden binnen 26 weken na de capaciteitsanalyse een capaciteitsvergrotingsplan op als bedoeld in artikel 51 van richtlijn 2012/34/EU;
 - d. informeert de beheerder binnen 4 weken na opstelling van het capaciteitsvergrotingsplan betrokken gerechtigden en Onze Minister over het capaciteitsvergrotingsplan, en
 - e. informeert de beheerder ten minste jaarlijks alle gerechtigden en Onze Minister over de wijze van uitvoering van het capaciteitsvergrotingsplan.
3. Het resultaat van de heffing is in ieder geval niet bevredigend indien ten gevolge hiervan de minimale niveaus, bedoeld in artikel 8, niet worden gehaald.
4. Indien de heffing, bedoeld in artikel 62, zesde lid, onderdeel a, van de wet, is doorberekend:
 - a. verricht de beheerder binnen 26 weken na de toepassing van de heffing een capaciteitsanalyse als bedoeld in artikel 50 van richtlijn 2012/34/EU;
 - b. stelt de beheerder na overleg met betrokken gerechtigden binnen 26 weken na de capaciteitsanalyse een capaciteitsvergrotingsplan als bedoeld in artikel 51 van richtlijn 2012/34/EU op;
 - c. informeert de beheerder binnen 4 weken na opstelling van het capaciteitsvergrotingsplan betrokken gerechtigden en Onze Minister over het capaciteitsvergrotingsplan, en
 - d. informeert de beheerder tenminste jaarlijks alle gerechtigden en Onze Minister over de wijze van uitvoering van het capaciteitsvergrotingsplan.
5. Het tweede lid, onderdelen b en c, en het vierde lid, onderdelen a en b, gelden niet indien reeds uitvoering wordt gegeven aan een capaciteitsvergrotingsplan als bedoeld in artikel 51 van richtlijn 2012/34/EU.

¹ Bron: Besluit Capaciteitsverdeling Hoofdspoorweginfrastructuur, 15 december 2015

Artikel 50² Capaciteitsanalyse

1. Met de capaciteitsanalyse wordt de vaststelling van de beperkingen van infrastructuurcapaciteit beoogd, die de adequate afhandeling van aanvragen van infrastructuurcapaciteit belemmeren. Tevens wordt beoogd methoden voor te stellen om aan extra aanvragen te kunnen voldoen. Bij de capaciteitsanalyse worden de redenen voor de overbelasting vastgesteld, en de maatregelen die op korte en op middellange termijn daartegen kunnen worden genomen.
2. Bij de capaciteitsanalyse 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 infrastructuurcapaciteit. Mogelijke maatregelen zijn met name de omleiding van routes, de vaststelling van nieuwe vertrek- en aankomsttijden, snelheidswijzigingen en infrastructurele verbeteringen.
3. Een capaciteitsanalyse moet voltooid zijn binnen zes maanden nadat infrastructuur tot "overbelaste infrastructuur" is verklaard.

Artikel 51 Capaciteitsvergrotingsplan

1. Binnen zes maanden na de voltooiing 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 voor de overbelasting
 - b) de vermoedelijke toekomstige ontwikkeling van het verkeer
 - c) de beperkingen ten aanzien van de infrastructurele ontwikkeling
 - d) de mogelijkheden tot de kosten van de capaciteitsvergroting, met inbegrip van te verwachten wijzigingen van toegangsrechten.
- Aan de hand van een kosten-batenanalyse van de gevonden mogelijke maatregelen bepaalt het plan, welke maatregelen moeten worden genomen om de infrastructuurcapaciteit te vergroten, inclusief een tijdschema voor de uitvoering ervan.

Artikel 53 Infrastructuurcapaciteit voor gepland onderhoud

1. Aanvragen om infrastructuurcapaciteit met het oog op onderhoudswerkzaamheden moeten tijdens de programmeringsprocedure worden ingediend.
2. De infrastructuurbeheerder houdt terdege rekening met de gevolgen die reservering van infrastructuurcapaciteit in verband met geplande onderhoudswerkzaamheden van de sporen voor aanvragers heeft.

² Bron: RICHTLIJN 2012/34/EU 2001/14/EG VAN HET EUROPEES PARLEMENT EN DE RAAD van 21 november 2012

Bijlage 3 Deelnemers BUP tafel

Aanpak en resultaten van de capaciteitsanalyse zijn met vervoerders besproken op de BUP tafel van 4 en 18 oktober 2016.

4 oktober waren aanwezig:

- B-Logistics – Stefanie Ponchaut
- DB Cargo – Michiel Graafland
- KNV – Eric Mekenkamp
- RailGood – Hans Willem Vroon
- NS Reizigers was: Linda Boelens.

18 oktober waren aanwezig::

- B-Logistics – Stefanie Ponchaut
- DB Cargo – Michiel Graafland
- KNV – Jan van der Kolk
- NS Reizigers was: Linda Boelens