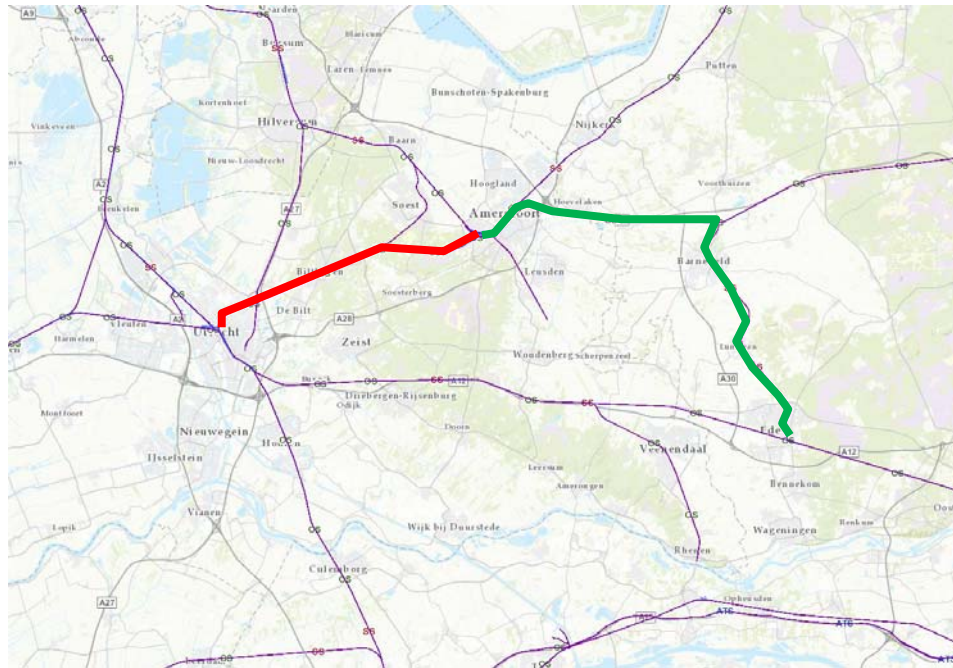


Capaciteitsanalyse en-vergrotingsplan Amersfoort - Utrecht

N.a.v. overbelastverklaring 2018/01, 23 juni 2017



Publiek

Van ProRail
Auteur Jeroen Wesdorp
Kenmerk T20160204-1304387649-36351
Versie 1.0
Datum 21 december 2017
Status Definitief

1 Inleiding

1.1 Aanleiding en werkwijze capaciteitsanalyse en -vergrotingsplan

Op basis van een overbelastverklaring voert ProRail capaciteitsanalyses uit en stelt een capaciteitsvergrotingsplan op. De capaciteitsanalyse geeft oplossingsrichtingen voor het geconstateerde knelpunt en een advies welke oplossingen mogelijk zijn. Indien nodig worden de oplossingsrichtingen verder uitgewerkt in het capaciteitsvergrotingsplan na afronding van de capaciteitsanalyse. De overbelastverklaring 2018/01, Amersfoort - Utrecht, is opgenomen in bijlage 1.

1.2 Probleembeschrijving

Op het traject Amersfoort – Utrecht zijn de volgende treindiensten aangevraagd:

- 4 keer per uur een Intercity v.v. (NSR)
- 4 keer per uur een Sprinter v.v. (NSR)
- 1 keer per uur een goederenpad v.v.
- 2 keer per uur een stoptrein (Connexxion), zonder stops tussen Amersfoort – Utrecht.

De gevraagde capaciteit en tijdligging leidt tot conflicten tussen de treinen en kan niet verdeeld worden.

1.3 Structureel of incidenteel knelpunt

Het betreft een structureel knelpunt, aangezien NSR aangeeft binnen de haar verleende vervoerconcessie op dit baanvak haar aanvraag niet te wijzigen, minder goederenpaden niet voldoet aan het minimum bedieningsniveau en er geen infra-projecten voorzien zijn die het knelpunt oplossen.

2 Capaciteitsanalyse en -vergrotingsplan

2.1 Doel

Doel van de capaciteitsanalyse en het capaciteitsvergrotingsplan is te onderzoeken of er kansrijke toekomstvaste oplossingsrichtingen zijn om het capaciteitsknelpunt op te lossen.

2.2 Knelpunt

Op de Tafel van Verdeling van 20 juni 2017 is geconstateerd dat op het de volgende punt geen overeenstemming kan worden bereikt tussen de gerechtigden:

- Connexxion heeft voor dienstregeling 2018 een aanvraag gedaan om de treinserie Amersfoort – Barneveld Centrum (treinserie 31400) gedurende het hele jaar met uitzondering van de zomervakantie als openbare reizigerstrein door te rijden naar Utrecht. Deze treinen rijden globaal tussen aanvang reizigersdienst en 19.00 uur. Hierdoor ontstaan conflicten met de omliggende treindienst van NSR.

2.3 Capaciteitsanalyse

Algemeen geldt het volgende:

- Ministerie van Infrastructuur en Milieu heeft, als concessieverlener, de vervoerconcessie op het traject Amersfoort – Utrecht gegund aan NSR.
- IenM noch NSR hebben een (samenloop-)overeenkomst met Connexxion waarin Connexxion toestemming heeft gekregen of krijgt om op het traject Amersfoort – Utrecht een reizigerstreindienst te exploiteren.
- Omdat Connexxion op dit traject geen reizigersvervoer verzorgt, wordt zij op dit traject gezien als “verkeer zonder vervoersfunctie”.

In de programmatie is gebleken dat de combinatie van aangevraagde treindiensten niet met elkaar verenigbaar is op de bestaande infrastructuur. Hierbij zijn, zoals hieronder beschreven, ook al logistieke aanpassingen verkend.

2.4 Mogelijke maatregelen

2.4.1 Logistieke oplossingen

In het verdeelproces van de dienstregeling 2018 zijn diverse logistieke oplossingsrichtingen verkend.

Amersfoort richting Utrecht

De treinen zijn aangevraagd met Amf v .17/.47-Ut a .32/.02. Hierdoor ontstaan conflicten met de goederenpaden Amersfoort -> Geldermalsen. Hiervoor bestaan 3 opties:

1. Connexxion ongewijzigd rijden, goederenpaden laten vervallen, gegeven de structuur ten zuiden van Utrecht is er geen andere ligging van het goederenpad mogelijk. Goederentreinen moeten omrijden via Kijfhoek (voor de relatie Bentheim – Essen) resp. Deventer-Oss (voor de relatie Onnen-Vise). Dit voldoet niet aan het minimum bedieningsniveau voor goederen.
2. De treinen van Connexxion wijzigen in Amf .01/.31; Ut a .15/.45 (spoor 1). De treinen uit het spoorwegmuseum moeten dan aangepast worden of vervallen, dit is niet verder uitgewerkt. Vanaf Amersfoort zou dan de serie 31300 moeten doorrijden (Amersfoort spoor 5b) om de materieelovergang mogelijk te maken.
3. De treinen van Connexxion niet rijden tussen Amersfoort en Utrecht.

Utrecht richting Amersfoort

De treinen zijn aangevraagd met Ut v .10/.40-Amf a .25/.55. Hierdoor ontstaan conflicten met de 5600 en 5700 (in de spooropstelling Utrecht) en de 5500 (NSR) van Utrecht naar Baarn (opvolgconflicten bij Den Dolder). Hiervoor bestaan 3 opties:

1. Serie 5500 niet rijden tussen Utrecht en Den Dolder, maar keren op het middenspoor tussen Bilthoven en Den Dolder. Hierdoor ontstaat ruimte in de spooropstelling Utrecht om de treinen van Connexxion te wijzigen in Ut v .07/.37; Amf a .23/.53. Voor het overkruis met de aankomende 5600 (4 minuten ipv 6) moet dan nog een Roberto-berekening worden aangevraagd, mogelijk moet een van beide treinen nog worden aangepast;
2. De treinen van Connexxion wijzigen in Ut v .02/.32 (spoor 1); Amf a .17/.47;
3. De treinen van Connexxion niet rijden tussen Utrecht en Amersfoort.

Conclusie voorgestelde oplossingen

De voorgestelde oplossingsrichtingen kennen uitsluitingen met elkaar. In onderstaande tabel is aangegeven welke oplossingsrichtingen wel (groen gekleurd) en niet (rood) samen kunnen:

		Amersfoort -> Utrecht		
		1	2	3
Utrecht -> Amersfoort	1	Lange keringen	Lange keringen	
	2	Kering Utrecht	Lange keringen	
	3			

- In oplossingsrichtingen 1 en 2 betekent de Connexxion-trein Amersfoort – Utrecht, dat andere treinen niet ongewijzigd kunnen rijden (goederentrein en museumpendel Utrecht Maliebaan respectievelijk Sprinter Utrecht – Baarn).
- In oplossingsrichting 3 rijdt de Connexxion-trein niet en NSR- en goederentreinen ongewijzigd.
- Er zijn derhalve geen logistieke oplossingen gevonden die de combinatie van capaciteitsaanvragen invullen.

ProRail verwacht dat de logistieke (on)mogelijkheden op dit baanvak in het beste geval gelijk blijven maar, waarschijnlijker, zullen afnemen.

- Er zijn ProRail geen signalen bekend dat NSR en goederenvervoerders bereid zijn een andere aanvraag in te dienen dan wel de huidige aanvraag te wijzigen.
- ProRail verwacht dat het aantal reizigerstreinen van NSR zal toenemen, bijvoorbeeld om de bestuurlijk gewenste 3^e en 4^e Sprinter Utrecht – Harderwijk te rijden.
- Er zijn geen infra-uitbreidingsprojecten voorzien die wezenlijk bijdragen aan oplossing van bovenstaand knelpunt.

2.4.2 Infrastructuur

Omdat de treindienst van Connexxion op het traject Amersfoort – Utrecht gezien wordt als “verkeer zonder vervoerfunctie” zijn geen maatschappelijke baten te koppelen aan dit vervoer. Investeren in capaciteitsuitbreiding van de infrastructuur zal daarom logischerwijs nooit een positieve kosten/baten-verhouding kennen. Om deze reden is het niet zinvol om een capaciteitsvergroterende maatregelen te verkennen in deze capaciteitsanalyse.

2.5 Conclusie capaciteitsanalyse

Er zijn geen logistieke maatregelen gevonden die het knelpunt wegnemen en kunnen rekenen op de instemming van alle betrokken partijen.


Omdat capaciteitsuitbreiding ten behoeve van dit conflict geen maatschappelijke baten met zich meebrengt, zijn capaciteitsuitbreidende maatregelen verder niet verkend in de capaciteitsanalyse.

2.6 Conclusie capaciteitsvergrotingsplan

Op grond van de conclusie van de capaciteitsanalyse en het overleg wat daarover heeft plaatsgevonden is het capaciteitsvergrotingsplan gelijklopend aan de capaciteitsanalyse wat betreft de uitkomst. Capaciteitsuitbreiding van de infrastructuur dient geen enkel nuttig doel en is daarom niet aan de orde. ProRail zal deze dan ook niet realiseren.

Bijlage 1 Overbelastverklaring 2018/01

ProRail OVERBELASTVERKLARING		Definitief
Datum	23 juni 2017	
Nummer	2018-01	
Betreft	Amersfoort - Utrecht	
Partijen	NSR: J. Corsten	
Contactpersonen	Connexxion: H. Struijk ProRail CV: J. Heijstek	

Beschrijving van het baanvak / emplacement / station
<i>Het baanvak Amersfoort – Utrecht inclusief de beide stations Amersfoort en Utrecht</i>
Beschrijving van de gevraagde capaciteit en/of paden
NSR heeft capaciteit aangevraagd voor de volgende treindiensten tussen Amersfoort en Utrecht: 4 keer per uur een Intercity v.v. 4 keer per uur een Sprinter v.v. Connexxion heeft daarnaast capaciteit aangevraagd voor de volgende treindienst tussen Amersfoort en Utrecht v.v.: 2 keer per uur een stoptrein v.v. Voor Goederen is er behoefte aan 1 goederenpad per uur per richting.
Beschrijving van het conflict
De treindienst van Connexxion conflicteert met de treindienst van NSR en met goederenpaden tussen Amersfoort en Utrecht.
Conflictoplossingen/oplossingsvarianten
Goederenpaden en/of reizigerstreinen van NSR wijzigen of laten vervallen, al dan niet in combinatie met aanpassingen aan de treinen van Connexxion afhankelijk van de opties die beschreven zijn in het programmatiedossier met kenmerk T20160206-999587450-2309.
Gekozen oplossing voor dienstregelingsjaar 2016
Omdat vanuit wet- en regelgeving Connexxion geen openbare vervoersdiensten mag uitvoeren op het Hoofd Rail Net (HRN) zonder overeenstemming met concessieverlener (IenM) dan wel concessiehouder (NSR) is de capaciteit conform AMvB Capaciteitsverdeling aan NSR verdeeld omdat Connexxion de status van verkeer zonder vervoersfunctie heeft gekregen. Voor de aanvraag van Connexxion was binnen de structuur van de dienstregeling van NSR en Goederenpaden geen passende ruimte te vinden. Conform AMvB Capaciteitsverdeling Artikel 7 is de betreffende infrastructuur vervolgens overbelast verklaard.
Ondertekening
Utrecht, 
H. Thomassen Manager Capaciteitsverdeling


Colofon

Titel Capaciteitsanalyse en vergrotingsplan Amersfoort – Utrecht
kenmerk T20160204-1304387649-36351
Versie/Datum 1.0/21 december 2017
Status Definitief

Van ProRail
Auteur Jeroen Wesdorp

Autorisatie

ProRail MT-VACO

 _____
datum 21/12/17

