

Capaciteitsanalyse Overbelastverklaring Groningen

N.a.v. overbelastverklaring nabije toekomst 2025/04 van 10 maart 2025

Publiek

Van	ProRail
Auteur	CM Infraontwikkeling
Kenmerk	
Versie	1.0
Datum	8 september 2025
Status	Definitief

Samenvatting

ProRail heeft op 10 maart 2025 een overbelastverklaring nabije toekomst afgegeven voor het traject Groningen Losplaats – Groningen – Sauwerd – Delfzijl / Eemshaven. Op grond van artikel 7 lid 2 van het Besluit Capaciteitsverdeling dient de beheerder binnen 26 weken na de overbelastverklaring een capaciteitsanalyse op te stellen als bedoeld in artikel 50 van de Sera Richtlijn. Het onderhavige document bevat deze analyse. Het doel van dit document is om inzicht te krijgen in de knelpunten die opgelost moeten worden om de gevraagde treinpaden te kunnen accommoderen en oplossingsrichtingen te beschrijven om deze knelpunten weg te nemen.

Probleemstelling

De overbelastverklaring gaat over het volgende conflict:

- In 2025 zijn in Groningen een nieuw station en emplacement beschikbaar gekomen. In die lay-out zijn doorgaande sporen ten behoeve van de regionale treindienst gemaakt. Regionale diensten die voorheen in Groningen begonnen/eindigden, zijn doorgekoppeld. Hierdoor ontstaan nieuwe regionale directe verbindingen en verandert de tijdligging van sommige treindiensten. De veranderde tijdligging veroorzaakt een aantal logistieke conflicten:
 - Goederenpaden tussen Onnen en Delfzijl komen tussen Groningen en Stedum in conflict met reizigerspaden tussen Delfzijl en Veendam;
 - Goederenpaden tussen Delfzijl / Eemshaven komen door een andere tijdligging in conflict met de brugopeningen over het Reitdiep;
 - Met de doorkoppeling begint Arriva met het structureel doorrijden van Roodeschool naar Eemshaven v.v. (van maximaal 13 naar 32 retourritten per dag). Hierdoor vervalt de bestaande logistieke oplossing voor het mogelijk maken van een goederenpad Onnen – Eemshaven en ontstaat een structureel conflict;

In deze capaciteitsanalyse worden de knelpunten die bovenstaande conflicten veroorzaken geïnterviewd en geanalyseerd en wordt onderzocht of er maatregelen zijn die op korte en middellange termijn kunnen worden genomen. In het vervolg wordt op basis van deze analyse een capaciteitsvergrotingsplan gemaakt waarin structurele maatregelen worden onderzocht (inclusief grove kostenschatting) om de knelpunten weg te nemen.

Samenvatting analyse

Uit deze analyse volgt dat er onderzoek en infrastructurele maatregelen noodzakelijk zijn om de geconstateerde knelpunten structureel op te lossen. Dat is voor nu met operationele maatregelen gedaan. Dit zijn echter maatregelen die tot aanpassingen van de dienstregeling zullen leiden en zowel voor goederen als reizigers leiden tot suboptimale oplossingen (rijtijdverlies, vervallen van haltingen). Het is de vraag hoe lang deze situatie acceptabel is voor betrokkenen. De houdbaarheid van de nu gekozen operationele oplossing en haalbaarheid van permanente infrastructurele maatregelen zullen met de concessieverlener en de betrokken vervoerders besproken worden.

Inhoudsopgave

Samenvatting	2
Probleemstelling	2
Samenvatting analyse	2
Inhoudsopgave	3
1. Inleiding	4
1.1 Aanleiding capaciteitsanalyse	4
1.2 Wettelijke basis capaciteitsanalyse	4
1.3 Werkwijze Capaciteitsanalyse	4
1.4 Afbakening	4
1.5 Leeswijzer	5
2. Probleemanalyse	6
Conflict Sprinters NS en stoptreinen Arriva tussen Zwolle en Leeuwarden	Fout! Bladwijzer niet gedefinieerd.
2.1 Conflict Sprinters NS en stoptreinen Arriva tussen Zwolle en Groningen	Fout! Bladwijzer niet gedefinieerd.
2.2 Spitsreinen Leeuwarden – Heerenveen v.v.	Fout! Bladwijzer niet gedefinieerd.
2.3 Spitsreinen Zwolle - Groningen v.v.	Fout! Bladwijzer niet gedefinieerd.
3 Oplossingsrichtingen	9
3.1 Oplossingsrichting aanvullende stoptreinen	9
3.2 Oplossingsrichting spitsrein Leeuwarden – Heerenveen v.v.	9
3.3 Oplossingsrichting spitsrein Zwolle – Groningen v.v.	9
Conclusies en aanbevelingen	10
Conclusies conflicten	10
Advies en plan voor capaciteitsvergroting	10
Bijlage 1: Overbelastverklaring	11
Bijlage 2: Wet- en regelgeving	13
Inleiding	13
Relevante teksten van de wetsartikelen	13

1. Inleiding

1.1 Aanleiding capaciteitsanalyse

Tijdens de capaciteitsverdeling van de jaardienst 2025 is door de afdeling Capaciteitsverdeling van ProRail een overbelastverklaring afgegeven voor Noord-Nederland. De overbelastverklaring is gepubliceerd op de website van ProRail ([Knelpunten 2025 | ProRail](#)) en (volledigheidshalve) opgenomen in Bijlage 1 van de onderhavige capaciteitsanalyse.

1.2 Wettelijke basis capaciteitsanalyse

Op basis van de overbelastverklaring voert de afdeling Capaciteitsontwikkeling van ProRail een Capaciteitsanalyse uit (artikel 7 lid 2 van het Besluit capaciteitsverdeling). Met de capaciteitsanalyse wordt de vaststelling van de beperkingen van infrastructuurcapaciteit beoogd, die de adequate afhandeling van aanvragen van infrastructuurcapaciteit belemmeren¹.

Binnen 26 weken na de voltooiing van de capaciteitsanalyse wordt een capaciteitsvergrotingsplan opgesteld. Dat plan onderzoekt de kansrijke oplossingsrichtingen op haalbaarheid en wordt afgerond met een advies over de eventueel te nemen maatregelen.

In Bijlage 2 zijn de relevante artikelen uit de wet- en regelgeving opgenomen.

Werkwijze capaciteitsanalyse

De capaciteitsanalyse is tot stand gekomen op basis van deskresearch, input van en overleg met betrokkenen en specialisten binnen ProRail.

Als eerste zijn de beperkingen die ten grondslag liggen aan de ontstane conflicten geanalyseerd, vervolgens zijn mogelijke oplossingsrichtingen voor de overbelastverklaring voorgesteld. Die vallen in twee categorieën uiteen: operationele (logistieke) oplossingen en technische oplossingen (aanpassingen aan de infrastructuur).

1.3 Afbakening

Tijdsafbakening

De capaciteitsanalyse beperkt zich tot de middellange termijn (ongeveer 7 jaar vooruit). Dat betekent dat de impact van bijvoorbeeld de Lelylijn of andere ontwikkelingen uit Toekomstbeeld Openbaar Vervoer niet zijn meegenomen in de analyse.

Geografische afbakening

De capaciteitsanalyse richt zich op de volgende baanvakken:

- Onnen – Groningen Losplaats – Groningen – Sauwerd – Delfzijl / Eemshaven

Op deze baanvakken gaat het om de hieronder beschreven gevraagde treinpaden voor de volgende vervoerders:

Arriva:

- 2x per uur per richting: stoptrein Veendam – Groningen – Delfzijl
- 2x per uur per richting: stoptrein Winschoten – Groningen – Eemshaven
- 2x per uur per richting: sneltrein Leeuwarden – Groningen – Groningen Europapark
- 2x per uur per richting: stoptrein/sneltrein Leeuwarden – Groningen – Winschoten (-Leer)

¹ Zie artikel 50 van de Sera-Richtlijn

Goederen:

- Maatwerkpaden Onnen – Groningen - Delfzijl / Eemshaven

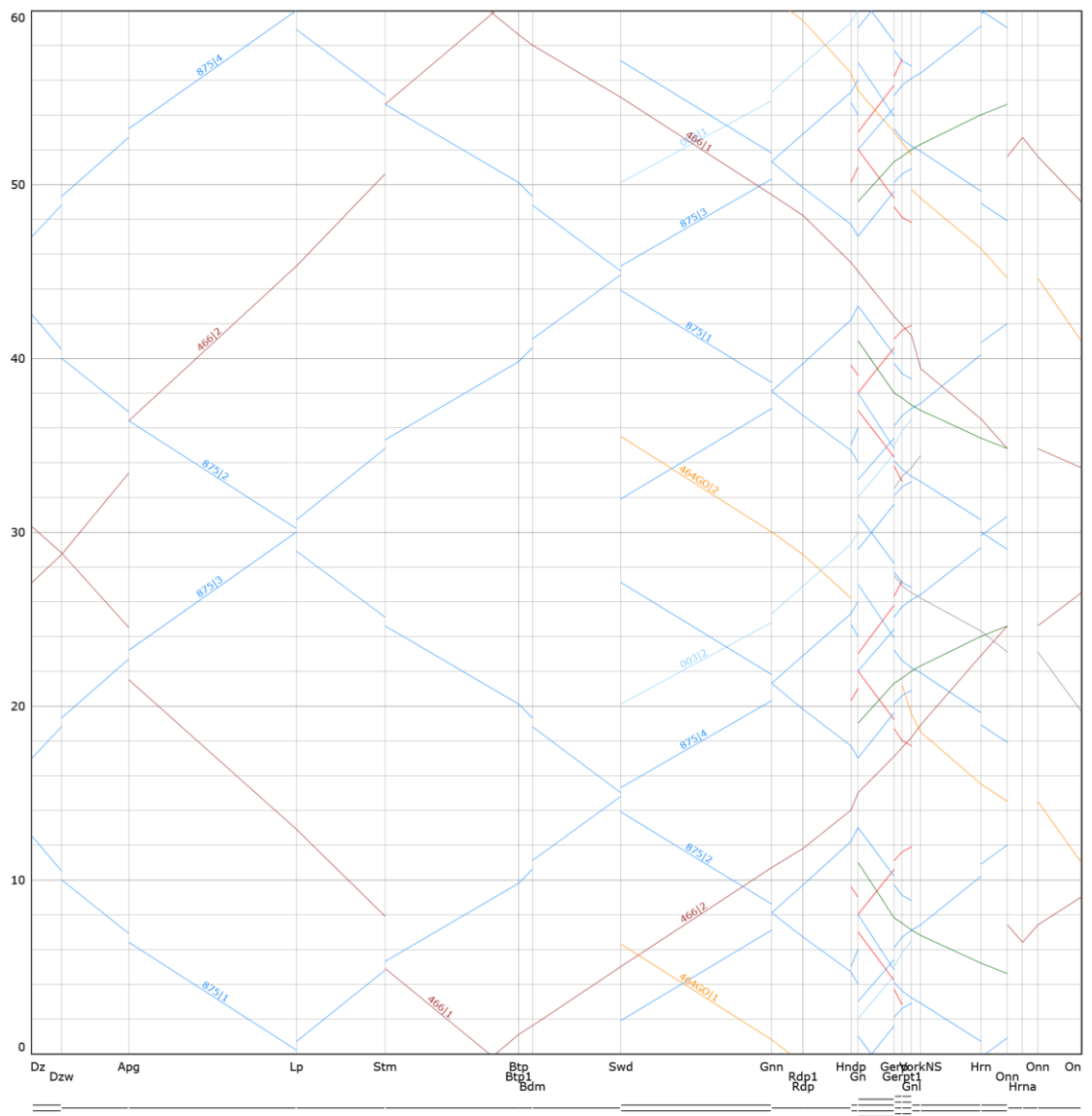
1.4 Leeswijzer

Hoofdstuk 2 bevat de probleemanalyse. In hoofdstuk 3 zijn de onderzochte oplossingsrichtingen terug te vinden. Hoofdstuk 4 geeft de conclusies weer en aanbevelingen over de nader te onderzoeken maatregelen.

2. Probleemanalyse

2.1 Conflict goederen – reizigers Onnen – Delfzijl

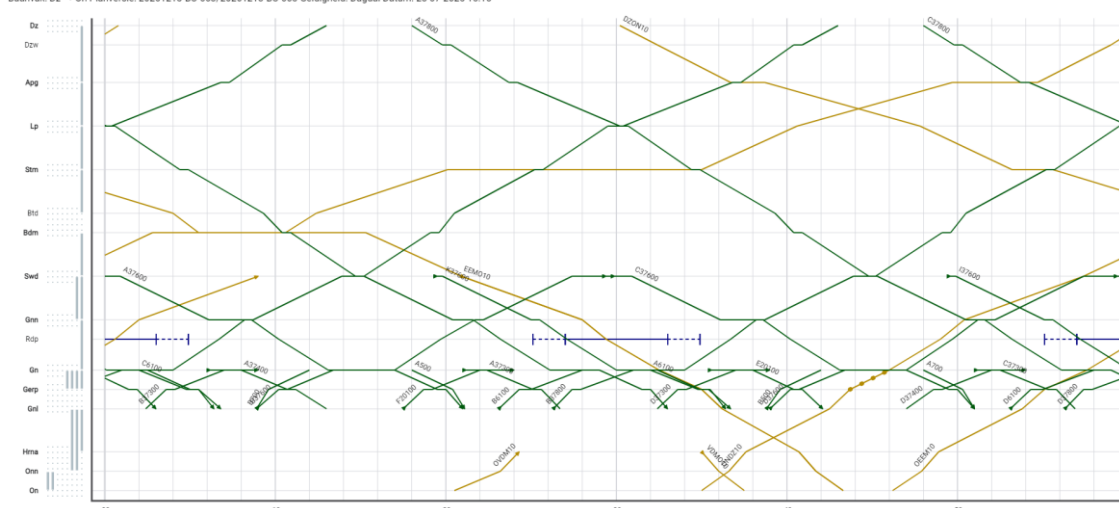
Bij het ontwerp van de dienstregeling na de ombouw van Groningen was het uitgangspunt dat goederentreinen 80 km/uur kunnen rijden tussen Onnen en Stedum. Deze goederentreinen waren inpasbaar met kleine wijzigingen aan het reizigerspatroon (eerder/later vertrekken op tussengelegen haltes). Zie voor de indicatieve tijdslijging figuur 1. De rijmogelijkheden voor goederen zijn hier in bruin weergegeven.



Figuur 1: Ontwerp tijdwegdiagram Delfzijl - Onnen na ombouw Groningen

In het capaciteitsontwikkelp proces is echter gebleken dat de gewenste snelheidsverhoging van 60 naar 80 km/u voor goederentreinen op basis van de beschikbare gegevens over het baanlichaam tussen Groningen en Stedum technisch niet mogelijk is: de maximale snelheid is

Baanvak: Dz — On Planversie: 20261213-BLI-003/20261213-BLI-003 Geldigheid: Dagdal Datum: 28-07-2025 15:15



Ten opzichte van de bedachte situatie in *Figuur 1* zijn goederentreinen van Delfzijl naar Onnen hierin circa 20 minuten langer onderweg en hebben ze een extra non-commerciële stop in Bedum. Daarnaast zijn de gevolgen voor het reizigersverkeer groter: indien er een goederenpad of goederentrein is gepland van Delfzijl naar Onnen moet de reizigerstrein naar Delfzijl dusdanig worden aangepast dat deze moet keren in Appingedam.

Door de gewijzigde tijdsligging van reizigerstreinen na de doorkoppeling van treindiensten rondom Groningen, zijn de mogelijkheden voor de opening van de brug over het Reitdiep gewijzigd. Er is, buiten de spitsuren, 4x per uur een mogelijkheid om de brug te openen: 2x een opening van netto ca 6 minuten rond het hele en het halve uur (deze zijn weergegeven in *Figuur 2* ter hoogte van dienstregelpunt Rdp) en 2x een opening van netto ca 4 minuten rond kwart voor en kwart over. De reizigerstrein (de groene lijn) die door de brugopening heen is gepland is een spitsrein die alleen in de ochtendspits rijdt, wanneer er geen brugopeningen zijn.

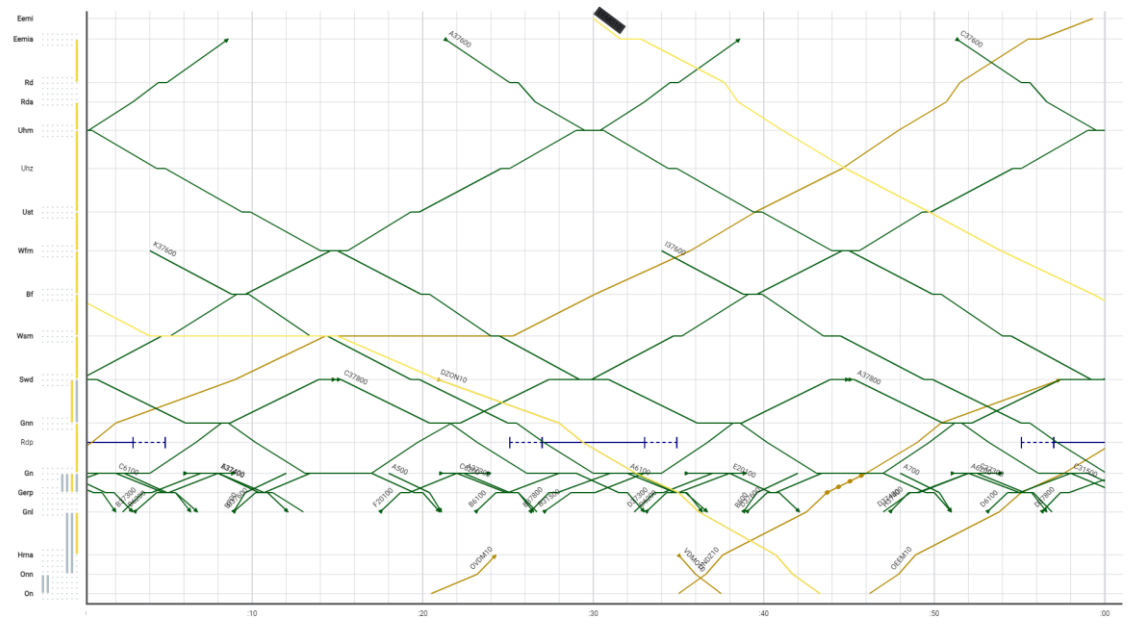
- Goederentreinen naar Eemshaven
- Goederentreinen uit Eemshaven
- Goederentreinen uit Delfzijl

De goederentreinen naar Delfzijl sluiten geen brugopeningen uit. Als de goederentrein uit Delfzijl gepland kan worden conform de uitwerking uit *Figuur 1* zou deze ook geen brugopening uitsluiten.

2.3 Conflict goederen – reizigers Onnen – Eemshaven

De dienstregeling op het baanvak Onnen – Eemshaven is weergegeven in *Figuur 3*.

Baanvak: Eemr – On Planversie: 20261213-BU-003/20261213-BU-003 Geldigheid: Dag Datum: 28-07-2025 16:31



Figuur 3: Dienstregeling Eemshaven Industrie – Onnen

Het baanvak is tussen Sauwerd en Eemshaven geheel enkelsporig, op een aantal kruisstations na. Dat betekent dat treinen elkaar in tegengestelde richting moeten kruisen op plekken waar dubbelspoor ligt. Het kruisen tussen reizigerstreinen en goederentreinen gebeurt in Usquert en in Winsum. Tussen Usquert en Eemshaven Industrieterrein Aansluiting (waar vandaan reizigerstreinen en goederentreinen niet meer dezelfde infrastructuur gebruiken) is alleen op Uithuizermeeden de mogelijkheid om treinen te kruisen. Hier kruisen reizigerstreinen elkaar planmatig; er kan dan niet ook nog een goederentrein staan, omdat er hier maar twee sporen beschikbaar zijn. De rijtijd tussen Eemshaven Industrie en Usquert is dusdanig lang (ca 20 minuten) dat reizigerstreinen en goederentreinen elkaar hier altijd tegenkomen.

In voorgaande jaren werd goederenvervoer gepland op het moment dat de reizigerstrein keerde in Roodeschol. Op dat moment was het mogelijk om de trein van Uithuizermeeden naar Roodeschol later te plannen (of de trein van Roodeschol naar Uithuizermeeden eerder) om het mogelijk te maken dat de goederentrein en de reizigerstrein elkaar kruisen in Uithuizermeeden. Nu overdag alle reizigerstreinen doorrijden van/naar de Eemshaven kan dat niet meer: de rijtijd Uithuizermeeden – Eemshaven – Uithuizermeeden is te lang om op tijd terug te zijn voor de volgende kruising tussen reizigerstreinen, als hier ook nog een goederentrein gepland moet worden.

3 Oplossingsrichtingen

Voor deze capaciteitsanalyse is een aantal oplossingsrichtingen onderzocht. Elke oplossingsrichting wordt in een paragraaf behandeld.

3.1 Oplossingsrichting Onnen - Delfzijl

Er zijn drie oplossingsrichtingen om dit conflict op te lossen:

- Het aanleggen van dubbelspoor tussen Loppersum en Bedum. Hierdoor kunnen goederentreinen eerder in Groningen zijn waardoor de tijdsligging uit *Figuur 1* mogelijk wordt. Daarnaast vervalt hierdoor de lengtebeperking voor goederentreinen doordat de stop in Stedum en Bedum niet meer nodig is. De lengte van Appingedam wordt dan maatgevend;
- Het aanpassen van de maximale snelheid voor goederentreinen naar 80 km/uur. Hierdoor wordt de dienstregeling uit *Figuur 1* mogelijk en worden de goederenpaden aanzienlijk versneld. Dit komt de stabiliteit van de gehele dienstregeling ten goede;
- De constructie zoals die verdeeld is in dienstregeling 2025, met aanpassingen van de reizigerstreindienst als goederen gepland is;

3.2 Oplossingsrichting Reitdiep

Er zijn drie oplossingsrichtingen om dit conflict op te lossen:

- Het aanpassen van de brug zodanig dat deze niet meer geopend hoeft te worden voor de scheepvaart;
- Het aanpassen van de dienstregeling voor goederentreinen zodat deze niet meer tijdens de brugopening gepland hoeft te worden. Hierbij zijn de volgende aanpassingen noodzakelijk:
 - Voor goederen uit Delfzijl: zie de oplossingen uit de vorige paragraaf
 - Voor goederen van en naar Eemshaven: het aanleggen van dubbelspoor tussen Baflo en Sauwerd
- Het niet openen van de brug op het moment dat goederen gepland is

3.3 Oplossingsrichting Onnen – Eemshaven

Er zijn twee oplossingsrichtingen om het conflict op te lossen:

- Het aanpassen van de reizigersdienstregeling conform de constructie uit de afgelopen jaren, waarbij eerder/later gereden wordt tussen Uithuizermeeden en Roodeschool en er niet gereden wordt tussen Roodeschool en Eemshaven;
- Aanleg van dubbelspoor tussen Eemshaven Industrie Aansluiting en Roodeschool;

4 Conclusies en aanbevelingen

Conclusies conflicten

Voor de geconstateerde conflicten zijn zowel technische als operationele oplossingen voorgesteld. De operationele oplossingen vormen momenteel de praktische oplossing voor de knelpunten. Het is aan de concessieverlener om eventueel te besluiten om formele projecten op te starten om deze maatregelen uit te werken. Daarbij wordt ook gekeken naar synergie met andere voorgestelde productstappen voor de lange termijn.

Advies en plan voor capaciteitsvergroting

ProRail zal het capaciteitsvergrotingsplan gebruiken om een eerste richting gevende inschatting te maken van de kosten en doorlooptijd van de voorgestelde infrastructurele oplossingen. Daarvoor zullen de volgende maatregelen onderzocht worden:

- Integraal dubbelspoor tussen Loppersum en Bedum;
- Baanstabieliteitsonderzoek en maatregelen tussen Groningen en Stedum om de belastingsklasse voor goederen van D2/60 naar D2/80 te brengen en zo een maximumsnelheid van 80 km/u mogelijk te maken op de gedeeltes waar die nu 60 km/u is;
- Een verhoogde brug over het Reitdiep;
- Dubbelspoor tussen Eemshaven Industrie Aansluiting en Roodeschool;

Met de concessieverlener zal overlegd worden welk detailniveau nodig is om de haalbaarheid van bovenstaande maatregelen te beoordelen.

Bijlage 1: Overbelastverklaring

ProRail¹ OVERBELASTVERKLARING		Definitief
Datum	10 Maart 2025	
Nummer	2025-04	
Betreft	Groningen/ Groningen (Losplaats)- Delfzijl/ Groningen (Losplaats) - Eemshaven	
Partijen	Arriva	
Contactpersonen	DB Cargo/Goederen	
Eigenaar ProRail	F. van der Snoek Manager Capaciteitsverdeling Verkeer	

Beschrijving van het baanvak/emplacement/station
Groningen Emplacement Groningen (Losplaats) - Delfzijl Groningen (Losplaats) - Eemshaven
Beschrijving van de gevraagde capaciteit en/of paden per uur
Arriva: Patroonmatige treindienst tussen Veendam – Delfzijl tweemaal per uur per richting Winschoten – Eemshaven tweemaal per uur per richting Groningen Losplaats (Winschoten) – Leeuwarden tweemaal per uur per richting (Sneltrain) (Leer) – Winschoten – Leeuwarden tweemaal per uur per richting (Snel/stoptrein) In de spits rijden er aanvullende spitspendels Warffum – Groningen, in het (super)dal rijdt de sneltrain Groningen – Winschoten eenmaal per uur per richting Goederenpaden/treinen: Één goederenpad per uur per richting tussen Onnen en Eemshaven buiten de spits Één goederenpad per uur per richting tussen Onnen en Delfzijl buiten de spits Goederenpaden mogen/kunnen in samenloop met elkaar liggen Emplacement Groningen: Reguliere treindienst inclusief lokale processen (rangeren, bijplaatsen, aftrappen, tanken)
Beschrijving van het conflict
In juli 2025 wordt de <i>nieuwe infrastructuur van emplacement Groningen</i> opgeleverd. De combinatie van de reguliere treindiensten, het uitvoeren van lokale processen (rangeren, bijplaatsen, aftrappen, tanken) door Arriva in combinatie met het rijden van goederen, leidt tot een conflictvolle logistieke situatie op en om emplacement Groningen zelf. Daarnaast leidt op de omliggende genoemde baanvakken de combinatie goederen met de treinen van Arriva tot de conflictvolle logistieke situaties. Waarbij de delta tussen de maximale toegestane snelheid (RINF) voor goederen- (60 km/u) en reizigerstreinen (80-100-120 km/u) ook onderdeel van het logistieke probleem is. <i>Brugopening conflict</i> Wanneer goederenpaden (treinen) worden ingepland, ontstaat een aanvullend conflict met de opening van de brug over het Reitdiep <i>Technische beperking als gevolg van “Overwegveiligheid” tussen Roodeschool en Eemshaven.</i>

Als gevolg van een technische beperking in kader van Overwegveiligheid van het treinverkeer door de ligging van een overweg direct na Roodeschool ontstaat er ook een conflict met Arriva dat de intentie heeft om de treindienst Groningen-Eemshaven structureel uit te breiden. Arriva heeft een tijdelijke ontheffing tot 1 april 2026 voor 32 treinen per dag per richting.

Op het moment dat de treindienst Roodeschool – Eemshaven naar 32 treinen per dag per richting gaat, vervalt de logistieke oplossing (“gentlemen’s agreement”) om conflicten tussen Arriva en goederen tussen Uithuizen en Roodeschool te voorkomen.

Conflictoplossingen/oplossingsvarianten

Dit betreft een overbelastverklaring voor de (zeer) nabije toekomst, er heeft nog geen coördinatie plaatsgevonden.

Gekozen oplossing na oplevering nieuwe infrastructuur Groningen

Nader te bepalen -> Conflictvrij logistiek plan op 7x24-uurs niveau.

Bijlage 2: Wet- en regelgeving

Inleiding

De overbelastverklaring is conform de Europese richtlijn 2012/34 vastgelegd in het 'Besluit Capaciteitsverdeling Hoofdspoorweginfrastructuur', § 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).

Relevante teksten van de wetsartikelen

Uit 'Besluit Capaciteitsverdeling Hoofdspoorweginfrastructuur, ingangsdatum 15 december 2015':

Artikel 7

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.

Uit 'RICHTLIJN 2012/34/EU VAN HET EUROPEES PARLEMENT EN DE RAAD van 21 november 2012':

Artikel 50

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 redenen voor de overbelasting;
- b) de vermoedelijke toekomstige ontwikkeling van het verkeer;
- c) de beperkingen ten aanzien van de infrastructurele ontwikkeling;
- d) de mogelijkheden tot en de kosten van de capaciteitsvergroting, met inbegrip van te verwachten wijzigingen van de 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.

Het plan kan worden onderworpen aan voorafgaande goedkeuring door de lidstaat.

3. De infrastructuurbeheerder staakt de oplegging van heffingen voor het gebruik van de betrokken infrastructuur op grond van artikel 31, lid 4, indien:
 - a) hij geen capaciteitsvergrotingsplan voorlegt, of

- b) talmt met de uitvoering van de in het capaciteitsvergrotingsplan vastgestelde acties.
4. Niettegenstaande lid 3 van dit artikel, mag de infrastructuurbeheerder onder voorbehoud van goedkeuring door de toezichthoudende instantie als bedoeld in artikel 55, deze heffingen blijven opleggen indien:
- a) het capaciteitsvergrotingsplan niet kan worden uitgevoerd door overmacht, of
 - b) de beschikbare mogelijkheden economisch of financieel niet haalbaar zijn.

Colofon

Titel	Capaciteitsanalyse, Overbelastverlaring Groningen
Kenmerk	
Versie/Datum	1.0 / 8 september 2025
Status	Definitief
Van	ProRail
Auteur	CM Infraontwikkeling