

Capaciteitsvergrotingsplan Overbelastverklaring Groningen

N.a.v. capaciteitsanalyse van 8 september 2025 en overbelastverklaring nabije toekomst 2025/04 van 10 maart 2025

Publiek

Van	ProRail
Auteur	CM Infraontwikkeling
Kenmerk	
Versie	1.0
Datum	8 maart 2026
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. ProRail heeft de capaciteitsanalyse op 8 september 2025 gepubliceerd. In dat document is geconstateerd dat er twee oplossingsrichtingen zijn voor de geconstateerde knelpunten: aanpassingen in de logistiek of fysieke aanpassingen aan de spoorinfrastructuur om de capaciteit te vergroten. In dit document worden de oplossingsrichtingen verder uitgewerkt en afgewogen.

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 doorgesplitst. Hierdoor ontstaan nieuwe regionale directe verbindingen en verandert de tijdsplanning van sommige treindiensten. Door het specifieke karakter van het goederenvervoer in Noord-Nederland is vooraf onvoldoende rekening gehouden met de inpasbaarheid van goederenpaden op de nieuwe lay-out in en rond Groningen. De veranderde tijdsplanning veroorzaakt daardoor 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 tijdsplanning 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 de capaciteitsanalyse zijn de knelpunten die bovenstaande conflicten veroorzaken geïnventariseerd en geanalyseerd en is onderzocht of er maatregelen zijn die op korte en middellange termijn kunnen worden genomen. Die worden in dit document verder uitgewerkt.

Samenvatting vergrotingsplan

Uit deze analyse volgt dat de eerder genomen logistieke maatregelen nog verder geoptimaliseerd konden worden en de impact van het knelpunt tussen reizigers- en goederentreinen verder verkleind kon worden. De impact is daardoor dusdanig verminderd dat grote infrastructurele aanpassingen (zoals kilometers lange dubbelsporigheden of hoge viaducten) qua kosten niet in verhouding staan tot de mogelijke baten die die aanpassingen opleveren. Wel is het raadzaam twee infra maatregelen nader uit te werken: een inhaling bij Roodeschool en een snelheidsverhoging voor goederen tussen Groningen en Stedum. Het advies is dan ook tweeledig:

1. Logistiek: de logistieke aanpassingen voor onbepaalde tijd doorzetten, tenzij er een substantiële toename van het goederenvervoer komt;
2. Infra: verder onderzoek naar i) de haalbaarheid van dubbelspoor bij station Roodeschool en ii) snelheidsverhoging voor goederen tussen minimaal Groningen en Stedum.

Inhoudsopgave

Samenvatting	2
Inhoudsopgave	3
1. Inleiding	4
1.1 Aanleiding capaciteitsvergrotingsplan	4
1.2 Wettelijke basis capaciteitsvergrotingsplan	4
1.3 Werkwijze capaciteitsvergrotingsplan	4
1.4 Afbakening	4
1.5 Leeswijzer	4
2. Oplossingsrichtingen	5
2.1 Conclusie capaciteitsanalyse	5
2.1.1 Oplossingsrichting Onnen - Delfzijl	5
2.1.2 Oplossingsrichting Reitdiep	5
2.1.3 Oplossingsrichting Onnen – Eemshaven	5
2.2 Logistieke maatregelen	5
2.2.1 Logistiek 1 – Baanvaksnelheid goederen van 60 naar 80 km/u	5
2.2.2 Logistiek 2 – Dienstregeling 2025 aanhouden	7
2.2.3 Logistiek 3 – Brugopeningen overslaan	7
2.2.4 Logistiek 4 – Eerdere ‘Gentlemen’s agreement’ Roodeschool handhaven	8
2.3 Infrastructurele maatregelen	9
2.3.1 Infra 1 – Dubbelspoor Loppersum – Bedum	9
2.3.2 Infra 2 – Nieuwe, verhoogde spoorbrug Reitdiep	9
2.3.3 Infra 3 – Dubbelspoor Baflo – Sauwerd	10
2.3.4 Infra 4 – Dubbelspoor Eemshaven Industrie Aansluiting – Roodeschool	11
2.3.5 Infra 5 - Dubbelspoor station Roodeschool	11
3. Kostenbatenanalyse	13
4. Conclusies en aanbevelingen	14
Bijlage 1: Overbelastverklaring	15
Bijlage 2: Wet- en regelgeving	17

1. Inleiding

1.1 Aanleiding capaciteitsvergrotingsplan

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 het onderhavige capaciteitsvergrotingsplan.

1.2 Wettelijke basis capaciteitsvergrotingsplan

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.

1.3 Werkwijze capaciteitsvergrotingsplan

De capaciteitsanalyse is tot stand gekomen op basis van deskresearch, input van en overleg met betrokkenen en specialisten binnen ProRail. Daarnaast zijn de provincie Groningen en betrokken vervoerders DB Cargo en Arriva geconsulteerd.

De in de capaciteitsanalyse genoemde maatregelen zijn geanalyseerd en afgewogen. De mogelijke maatregelen vallen in twee categorieën: operationele (logistieke) oplossingen en technische oplossingen (aanpassingen aan de infrastructuur).

1.4 Afbakening

De capaciteitsanalyse richt zich op de volgende baanvakken:

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

1.5 Leeswijzer

In hoofdstuk 1 worden de inhoud, context en afbakening van het onderzoek geschetst. In hoofdstuk 2 volgt de inhoudelijke uitwerking van de voorgestelde oplossingsrichtingen. In hoofdstuk 3 worden de maatregelen gekwantificeerd en van richtbedragen voorzien. Daarnaast is een indicatie van (maatschappelijke) baten gedaan, om tot een kostenbatenafweging te komen. In hoofdstuk 4 worden vervolgens conclusies getrokken over de haalbaarheid van de oplossingen en aanbevelingen gedaan voor het vervolg.

Na hoofdstuk 4 volgen de bijlagen met achtergrondinformatie: de eerder afgegeven overbelastverklaring die de basis voor het onderzoek vormt, de eerder gemaakte capaciteitsanalyse en de relevante wet- en regelgeving die dit proces afbakt en stuurt.

¹ Zie artikel 50 van de Sera-Richtlijn

2. Oplossingsrichtingen

2.1 Conclusie capaciteitsanalyse

In de capaciteitsanalyse worden drie conflicten geconstateerd, waarvoor logistieke en infrastructurele maatregelen worden voorgesteld.

2.1.1 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 een dienstregeling met alleen uitbuigingen 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 (**INFRA1**);
- Het aanpassen van de maximale snelheid voor goederentreinen naar 80 km/uur. Hierdoor wordt een dienstregeling met alleen kleine uitbuigingen mogelijk en worden de goederenpaden aanzienlijk versneld. Dit komt de stabiliteit van de gehele dienstregeling ten goede (**LOGISTIEK1**);
- De constructie zoals die verdeeld is in dienstregeling 2025, met aanpassingen van de reizigerstreindienst als goederen gepland is (**LOGISTIEK2**);

2.1.2 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 (**INFRA2**);
- 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 (**LOGISTIEK2**);
 - Voor goederen van en naar Eemshaven: het aanleggen van dubbelspoor tussen Baflo en Sauwerd (**INFRA3**);
- Het niet openen van de brug op het moment dat goederen gepland is (**LOGISTIEK3**);

2.1.3 Oplossingsrichting Onnen – Eemshaven

Er zijn drie oplossingsrichtingen om het conflict op te lossen:

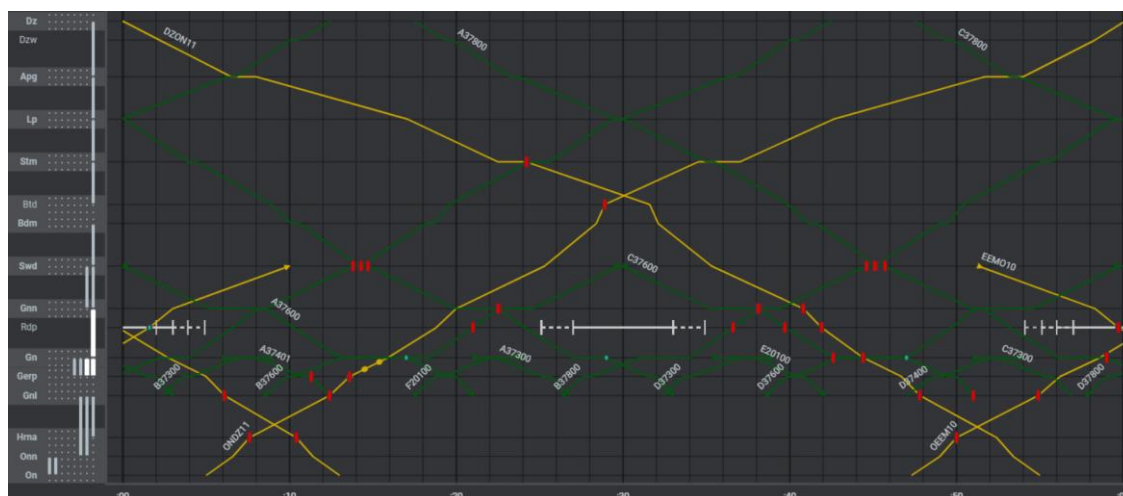
- Het aanpassen van de reizigersdienstregeling conform de constructie uit de afgelopen jaren, waarbij eerder/later gereden wordt tussen Uithuizermeeden en Roodeschool en er niet gereden wordt tussen Roodeschool en Eemshaven (**LOGISTIEK4**);
- Aanleg van dubbelspoor tussen Eemshaven Industrie Aansluiting en Roodeschool (**INFRA4**);
- Aanleg van dubbelspoor ter hoogte van station Roodeschool (**INFRA5**);

Deze maatregelen zijn voorzien van een code en worden in de volgende paragrafen verder verkend, per categorie.

2.2 Logistieke maatregelen

2.2.1 Logistiek 1 – Baanvaksnelheid goederen van 60 naar 80 km/u

Wanneer de baanvaksnelheid voor goederentreinen vanaf Stedum richting Groningen wordt verhoogd van 60 naar maximaal 80 km/u, ontstaat de situatie zoals weergegeven in figuur 1.



Figuur 1: Tijdwegdiagram Delfzijl - Onnen met baanvaksnelheid Stedum - Groningen goederen 80 km/u

Het goederenpad Delfzijl naar Onnen v.v. ligt niet volledig los van de reizigerstreindienst en vergt daarom aanpassingen om het passend te maken. In deze situatie is echter geen sprake van het opheffen of inkorten van reizigerstreinpaden.

Wanneer het goederenpad van Delfzijl naar Onnen wordt uitgerold of benut, zal de trein van Groningen richting Delfzijl (B37800) één minuut eerder moeten vertrekken vanuit Groningen. Daarnaast zal de trein vanuit Eemshaven richting Groningen (C37600) één minuut eerder moeten vertrekken vanuit Groningen Noord.

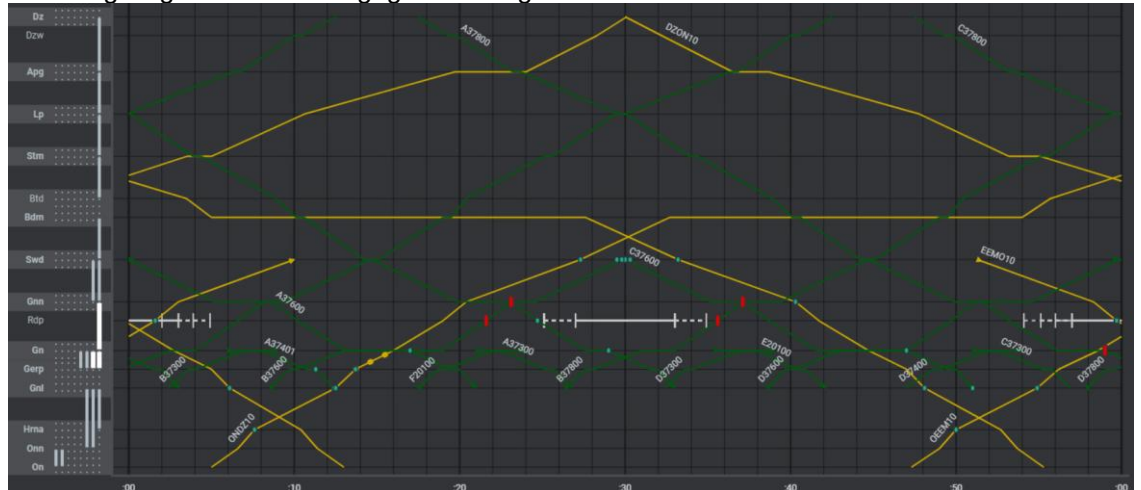
Wanneer het goederenpad van Onnen naar Delfzijl wordt uitgerold of benut, zal de trein van Groningen richting Eemshaven (B37600) één minuut later moeten vertrekken vanuit Groningen. Ook zal de trein van Delfzijl richting Groningen (C37800) één minuut later moeten vertrekken vanuit Groningen Noord.

De rijtijd voor goederentreinen Delfzijl – Onnen v.v. bedraagt ongeveer 55 minuten. Dit pad is alleen mogelijk wanneer de reizigerstrein van Leeuwarden naar Groningen Europapark op Groningen Losplaats keert.

De wens vanuit goederenvervoerders is om ten noorden van Groningen structureel naar 80 km/u te kunnen, aangezien dit een commercieel aantrekkelijker (snellere) propositie oplevert. ProRail heeft deze stap (nog) niet kunnen zetten, omdat van de baanvakken waarvoor een hogere baanvaknelheid gevraagd wordt, niet zwart op wit aangetoond is dat deze hogere snelheid mogelijk is. ProRail gaat intern in gesprek over wat er nodig is om op een veilige manier een snelheidsverhoging mogelijk te maken, zonder daarvoor infrastructurele maatregelen te nemen.

2.2.2 Logistiek 2 – Dienstregeling 2025 aanhouden

Wanneer er geen inframeetregelen genomen worden blijft de situatie zoals verdeeld in de dienstregeling van 2025 weergegeven in Figuur 2.



Figuur 2: Tijdwegdiagram Delfzijl Onnen in dienstregeling 2025

Het goederenpad Delfzijl naar Onnen v.v. ligt niet volledig los van de reizigerstreindienst en vergt daarom aanpassingen om de treinbeweging mogelijk te maken. In deze situatie is geen sprake van het opheffen of inkorten van reizigerstreinpaden.

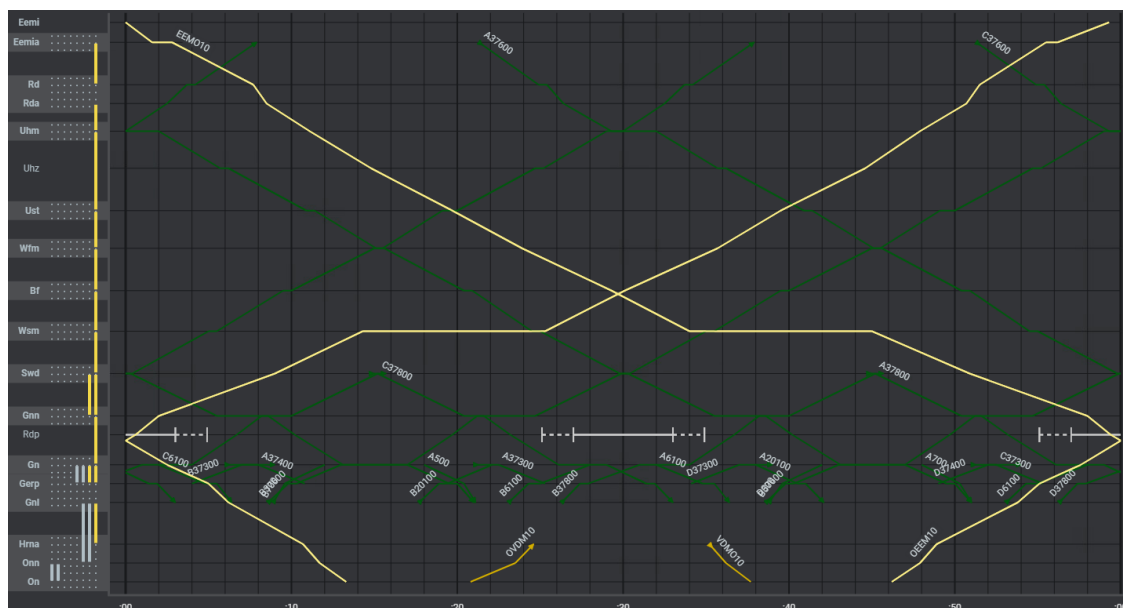
Wanneer het goederenpad van Delfzijl naar Onnen wordt uitgerold of benut, zal de trein van Groningen richting Delfzijl (B37800) één minuut eerder moeten vertrekken vanuit Groningen. Daarnaast zal de trein vanuit Eemshaven richting Groningen (C37600) één minuut eerder moeten vertrekken vanuit Groningen Noord.

Wanneer het goederenpad van Onnen naar Delfzijl wordt uitgerold of benut, zal de trein van Groningen richting Eemshaven (B37600) één minuut later moeten vertrekken vanuit Groningen. Ook zal de trein van Delfzijl richting Groningen (C37800) één minuut later moeten vertrekken vanuit Groningen Noord.

Dit pad is alleen mogelijk wanneer de reizigerstrein van Leeuwarden naar Groningen Europapark op Groningen Losplaats keert. De rijtijd voor goederentreinen Delfzijl naar Onnen v.v. bedraagt ongeveer 1 uur en 25 minuten.

2.2.3 Logistiek 3 – Brugopeningen overslaan

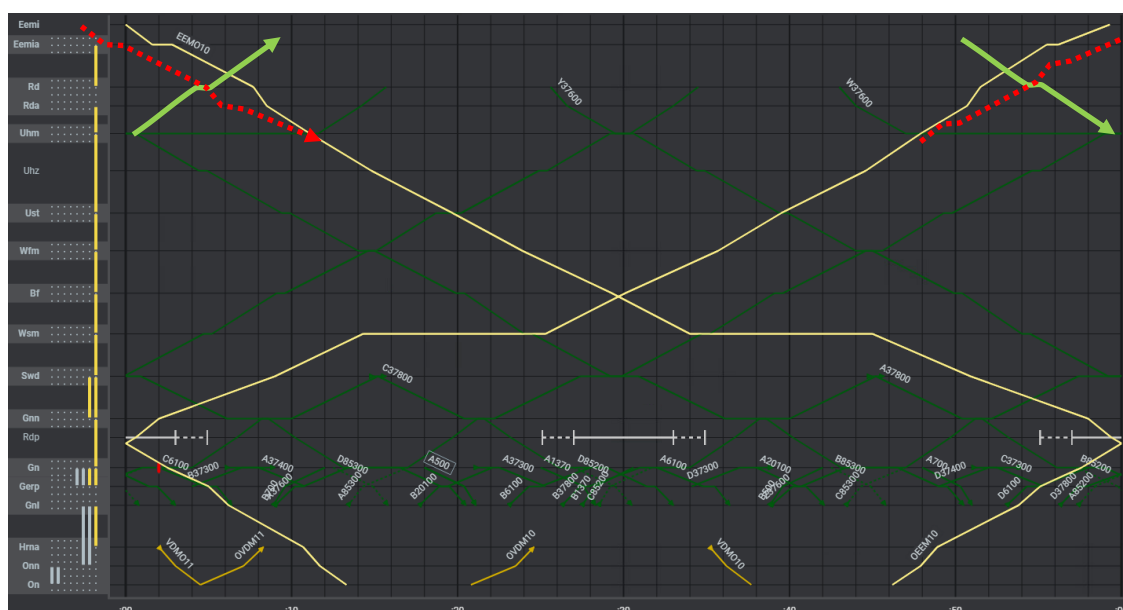
Wanneer er geen inframeetregelen genomen worden kan de brug Reitdiep 1x per uur niet open wanneer het goederenpad van Eemshaven naar Onnen v.v. uitgerold of benut wordt zoals weergegeven in Figuur 3. In het andere half uur kan de brug wel bediend worden.



Figuur 3: Tijdwegdiagram Eemshaven – Onnen in conflict met de Reitdiepbrug

2.2.4 Logistiek 4 – Eerdere ‘Gentlemen’s agreement’ Roodeschool handhaven

Wanneer er geen inframaatregelen genomen worden, zijn aanpassingen in de reizigerstreindienst noodzakelijk om goederentreinen van Eemshaven naar Onnen v.v. te laten rijden, zoals weergegeven in Figuur 4.



Figuur 4: Tijdwegdiagram Eemshaven – Onnen met de uitwerking ‘Gentlemen’s agreement’.

Het goederenpad Eemshaven – Onnen v.v. ligt niet volledig los van de reizigersdienst en vergt daarom aanpassingen om de treinbeweging mogelijk te maken.

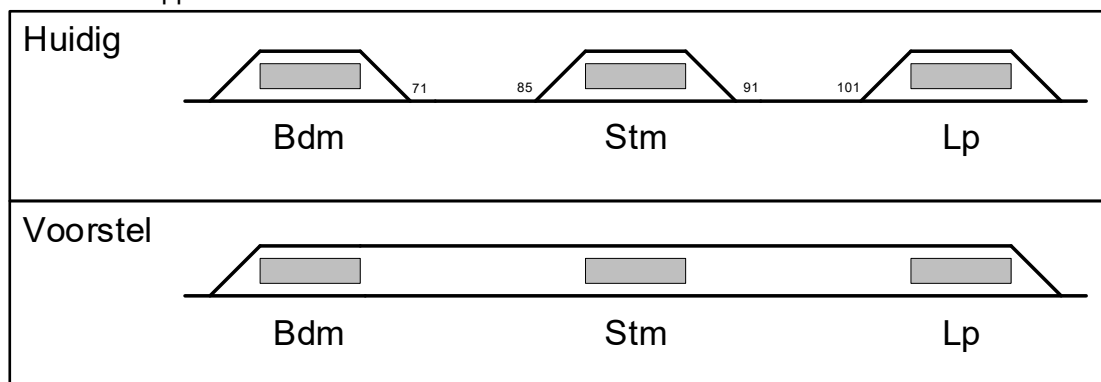
Wanneer het goederenpad van Eemshaven naar Onnen wordt uitgerold of benut, zal de trein van Winschoten naar Eemshaven (B37600) moeten inwachten in Uithuizermeeden en vervolgens keren in Roodeschool. De verdere rit van Roodeschool naar Eemshaven komt hiermee te vervallen. De trein van Winschoten naar Eemshaven (D37600) in het andere half uur moet één minuut later vertrekken vanuit Usquert.

Wanneer het goederenpad van Onnen naar Eemshaven wordt uitgerold of benut, zal de trein van Winschoten naar Eemshaven (D37600) moeten keren in Roodeschool. Ook in dit geval vervalt de rit van Roodeschool naar Eemshaven. Daarnaast moet de trein van Eemshaven naar Winschoten (A37600) twee minuten eerder vertrekken vanuit Uithuizermeeden. De trein van Veendam naar Delfzijl (D37800) moet één minuut later vertrekken vanuit Zuidbroek.

2.3 Infrastructurele maatregelen

2.3.1 Infra 1 – Dubbelspoor Loppersum – Bedum

Deze maatregel houdt in dat ongeveer 10,5 km extra spoor aangelegd wordt tussen de haltes Bedum en Loppersum.



De wissels 71 in Bedum, 85 en 91 in Stedum en 101 in Loppersum worden verwijderd en aan de noordkant van de bestaande enkelsporige lijn wordt een extra spoor aangebracht. Dit betekent dat voor 7 bewaakte overwegen, meerdere NABO's en meerdere kunstwerken een oplossing gevonden moet worden. Zo is bijvoorbeeld het nieuwe kunstwerk over de Melkweg in Bedum gebouwd voor enkelspoor. Dit geldt ook voor het oude kunstwerk in de N46. Verder is de brug over het Boterdiep in Bedum enkelsporig. Door deze maatregel komen de tegenrichtingen tussen Bedum, Stedum en Loppersum volledig conflictvrij te liggen en ontstaat capaciteit om goederentreinen conflictvrij in te leggen.

De kosten van bovenstaande bedragen honderden miljoenen euro's en zouden door een separaat project verder uitgewerkt moeten worden.

2.3.2 Infra 2 – Nieuwe, verhoogde spoorbrug Reitdiep

De huidige spoorbrug over het Reitdiep, gelegen tussen Groningen en Groningen Noord, is een enkelsporige draaibrug. Deze brug wordt maximaal 2x per uur ongeveer 6 minuten geopend.

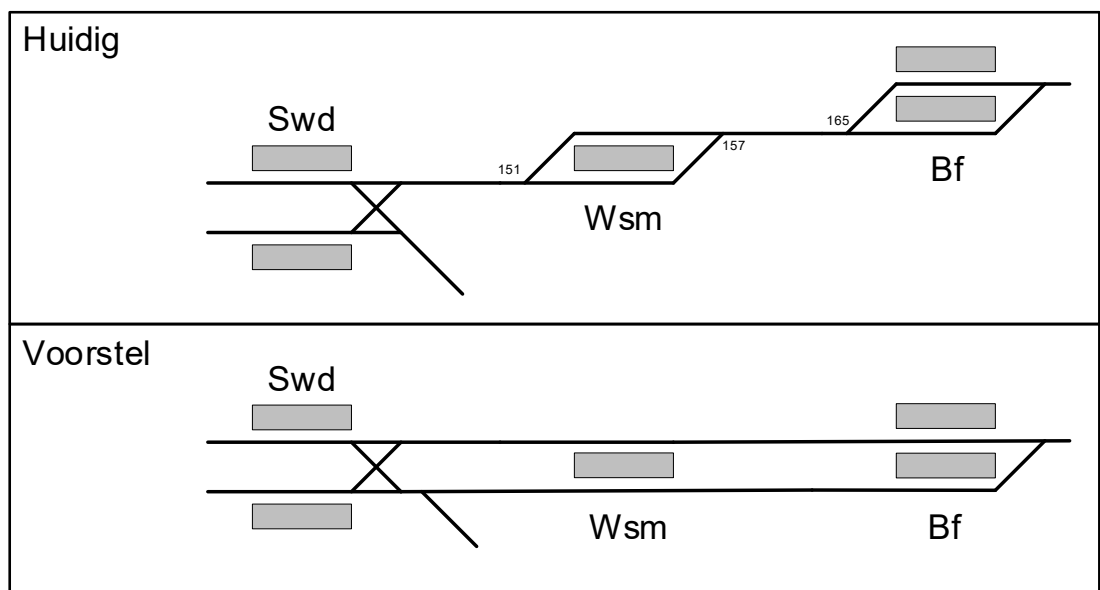
Wanneer deze draaibrug vervangen zou worden door een vaste brug, zou dat de enige vaste brug in de vaartroute tussen Groningen en de Waddenzee vormen. Daarom is een aanzienlijke doorvaarthoogte gewenst (de vaste brug over het Van Starckenborghkanaal heeft een doorvaarthoogte van ongeveer 10m), die ook om lange taluds vraagt om de treinen op de

gewenste hoogte te krijgen. Aan de noordkant kan wellicht aangesloten worden op de spoordijk richting station Groningen Noord, maar daar moet ook rekening gehouden worden met de bestaande onderdoorgang van het Jaagpad. Aan de zuidkant zou dit betekenen dat de overweg Friestraatweg ongelijkvloers moet worden (dit kan ook als 'gratis' bijvangst van een vaste brug worden gezien). Dit is een zeer aanzienlijke ingreep, die gedaan zou worden om enkele goederentreinen per week conflictvrij in te kunnen plannen met theoretische openingen van een brug die lang niet altijd gebruikt wordt op momenten dat goederen rijdt, terwijl er logistieke maatregelen beschikbaar zijn die de overlast voor goederen en reizigers minimaliseren.

De kosten van bovenstaande bedragen honderden miljoenen euro's, waarbij de technische maakbaarheid van een vaste brug op deze locatie nog niet aangetoond is. Dit zou door een separaat project uitgewerkt moeten worden.

2.3.3 Infra 3 – Dubbelspoor Baflo – Sauwerd

Deze maatregel houdt in dat ongeveer 8 km extra spoor aangelegd wordt tussen de haltes Sauwerd en Baflo.



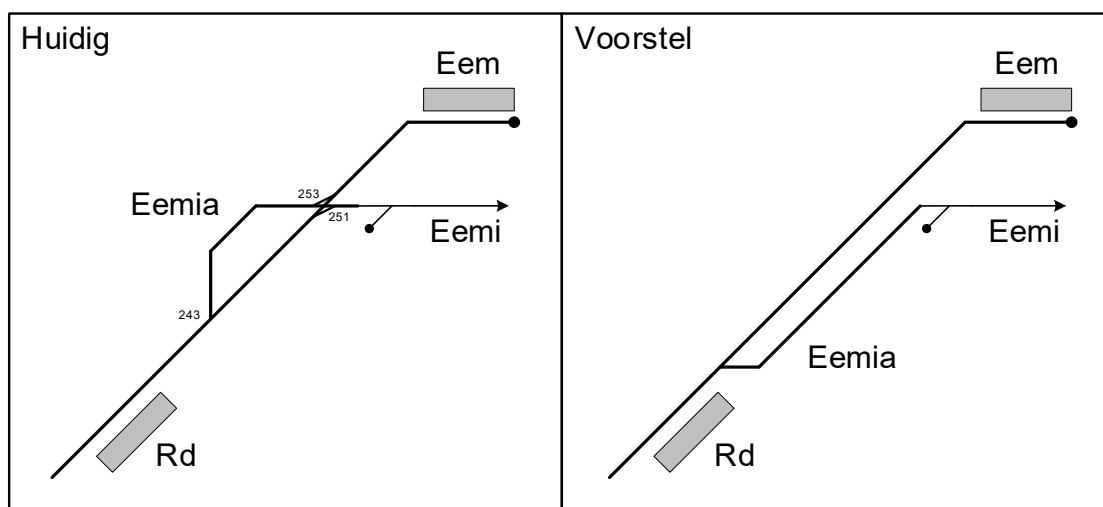
Bij Sauwerd is een nieuw 1:15-wissel nodig om de splitsing naar Eemshaven en Delfzijl opnieuw in te richten. De wissels 165 in Baflo, 151 en 157 in Winsum worden verwijderd en aan de oostkant van de bestaande enkelsporige lijn wordt een extra spoor aangebracht. Dit betekent dat voor 11 bewaakte overwegen en kunstwerken een oplossing gevonden moet worden. Door deze maatregel komen de tegenrichtingen tussen Baflo en Sauwerd volledig conflictvrij te liggen en ontstaat capaciteit om goederentreinen conflictvrij in te leggen. Daarnaast verdwijnt de lengtebeperking tussen Onnen en de Eemshaven en wordt het mogelijk om in de reguliere dienst 740m-treinen te rijden.

Er is momenteel geen regulier goederenvervoer tussen de Eemshaven en Onnen, dus de mogelijke baten van deze maatregel zijn minimaal.

De kosten van bovenstaande bedragen honderden miljoenen euro's en zouden door een separaat project verder uitgewerkt moeten worden.

2.3.4 Infra 4 – Dubbelspoor Eemshaven Industrie Aansluiting – Roodeschool

Deze maatregel houdt in dat net ten noorden van de halte Roodeschool en de overweg Hooilandseweg een nieuw uittakwissel wordt gebouwd, om naast de huidige enkelsporige lijn een extra spoor te bouwen dat parallel loopt tot Roodeschool Industrie Aansluiting en daar aansluit op de huidige stamlijn. Dit betekent dat ongeveer 5 km extra spoor wordt aangelegd, en de wissels 243, 251 en 253 met spoor 182 gesaneerd zouden worden.

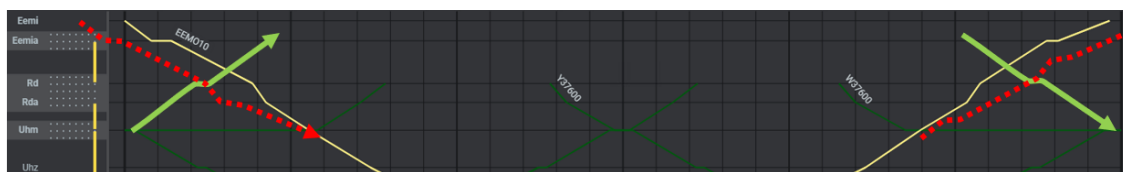


Ook moet de bestaande coupure in de dijk op km 3.4 verbreed worden en moeten drie overwegen aangepakt worden. Hierdoor worden de goederentreinen en reizigerstreinen net ten noorden van Roodeschool gescheiden en verdwijnt het bestaande conflict in de dienstregeling.

De kosten van bovenstaande bedragen tientallen miljoenen euro's en zouden door een separaat project verder uitgewerkt moeten worden.

2.3.5 Infra 5 - Dubbelspoor station Roodeschool

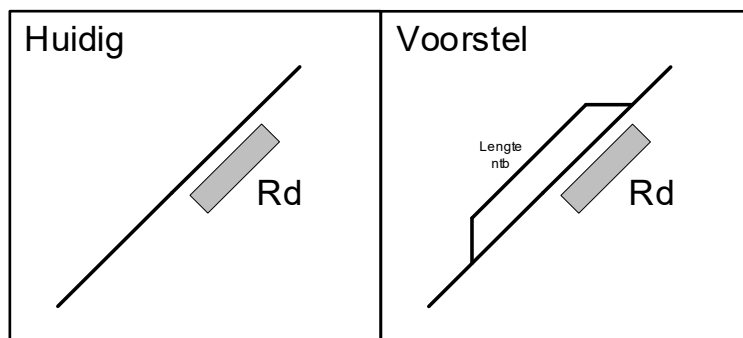
De maatregel houdt in dat er een inhaalspoor (zonder perron) wordt aangelegd aan de westzijde van het station Roodeschool. De reizigerstrein en goederentrein passeren elkaar ter hoogte van station Roodeschool, zoals in onderstaand tijdwegdiagram.



Met deze maatregel hoeven én reizigerstreinen niet te worden uitgebogen én trajectdelen voor reizigerstreinen niet vervallen (er kan gewoon doorgereden worden van en naar de Eemhaven).

De kosten van deze maatregel bedragen weliswaar enkele miljoenen euro's, maar zijn wellicht te combineren met werkzaamheden zoals het afkoppelen van het oude spoor naar het voormalige station, en met het ontwerp van ERTMS op de Noordelijke Lijnen en de plannen

van aanpassing van de goederensporen op de Eemshaven. Onzeker is nog of de kruising vanuit goederen rijdend plaats kan vinden zonder de reizigersdienst te hinderen, of dat ter hoogte van Roodeschool een volwaardig passeerspoor van 740m aangelegd moet worden. Daarvoor lijkt ruimte te zijn.



Met het aanwijzen van de Eemshaven als één van de Strategische havens voor Defensie is het raadzaam deze inframaatregel verder te verkennen en mogelijkheden van financiering met rijks gelden verder te onderzoeken.

3. Kostenbatenanalyse

Nagenoeg alle geïdentificeerde infrastructurele maatregelen leiden tot omvangrijke civiele projecten die tientallen tot honderden miljoenen euro's kosten.

De baten zijn verwaarloosbaar, in de zin dat logistieke oplossingen zijn gevonden en geïmplementeerd die het knelpunt tot een minimum beperken. Dat zou kunnen veranderen als het goederenvervoer zou toenemen, maar dat zou (afgezien van de strategische functie van de Eemshaven voor Defensie) een trendbreuk betekenen met de ontwikkeling van het goederenvervoer in Noord-Nederland in de afgelopen jaren.

Daarmee staan de kosten voor infrastructurele maatregelen in een normale afweging in geen verhouding tot de hoeveelheid hinder die ontstaat door de geconstateerde conflicten. Eventuele ontwikkelingen met betrekking tot de behoeftes van Defensie in de Eemshaven kunnen de afweging voor het traject Onnen – Eemshaven v.v. uiteraard beïnvloeden.

4. Conclusies en aanbevelingen

Uit dit capaciteitsvergrotingsplan volgt dat de eerder genomen logistieke maatregelen nog verder geoptimaliseerd konden worden en de impact van het knelpunt tussen reizigers- en goederentreinen verder verkleind kon worden.

De impact is daardoor dusdanig verminderd dat grote infrastructurele aanpassingen (zoals kilometers lange dubbelsporigheden of hoge viaducten) qua kosten niet in verhouding staan tot de mogelijke baten die die aanpassingen opleveren. Wel is het raadzaam twee inframaatregelen nader uit te werken: aanvullend dubbelspoor ten behoeve van een inhaling bij Roodeschool en een snelheidsverhoging voor goederen tussen Groningen en Stedum. Het advies is dan ook tweeledig:

1. Per direct: de logistieke aanpassingen voor onbepaalde tijd door zetten, tenzij er een substantiële toename van het goederenvervoer komt;
2. Voor een structurele oplossing: verder onderzoek naar i) de haalbaarheid van dubbelspoor bij station Roodeschool en ii) snelheidsverhoging van 60 naar 80 km/u voor goederen tussen minimaal Groningen en Stedum, en zo mogelijk 80 km/u als basissnelheid voor goederen ten noorden van Groningen;

ProRail zal met de relevante overheden (provincie Groningen voor het reizigersvervoer, ministerie van IenW voor het goederenvervoer) in gesprek gaan over de mogelijkheden om de studie naar de onder 2 genoemde maatregelen uit te voeren.

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	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	Capaciteitsvergrotingsplan, Overbelastverlaring Groningen
Kenmerk	
Versie/Datum	1.0 / 8 maart 2026
Status	Definitief
Van	ProRail
Auteur	CM Infraontwikkeling