

ProRail OVERBELASTVERKLARING

Definitief

Datum	23-08-2021
Nummer	2022-01
Betreft	<i>Amsterdam Transformatorweg aansluiting</i>
Partijen Contactpersonen	NS Reizigers: Martijn Verwoert Railexperts/NIAG/Rheincargo/HSL Nederland: Ferdi Douma Rail2U: Gerben Zilverentant Lineas: Benny de Smedt DB Cargo: John Langerak
Eigenaar ProRail	J. E. van der Ziel Manager Capaciteitsverdeling Verkeer

Beschrijving van het baanvak/emplacement/station

Amsterdam Transformatorweg in beide richtingen

Beschrijving van de gevraagde capaciteit en/of paden per uur

Goederenpad Amsterdam – Bentheim en Bentheim - Amsterdam
NS Reizigers: 1000 serie in beide richtingen

Beschrijving van het conflict

Eens per uur ontstaat een conflict:

- Tussen de 1000 serie van NS en het goederenpad van Amsterdam naar Bentheim (AB10):
Het goederenpad van Amsterdam Westhaven naar Bentheim heeft met de serie A1000 van Rotterdam naar Amsterdam een opvolgconflict van 2 minuten op het dienstregelpunt Amsterdam Transformatorweg.
De serie D1000 heeft ook een conflict met het goederenpad van Amsterdam Westhaven naar Bentheim. Deze liggen tegengesteld overkruis met elkaar op 2 minuten.
- Tussen de 1000 serie van NS en het goederenpad van Bentheim naar Amsterdam (BA):
De serie D1000 van Amsterdam naar Rotterdam heeft een opvolgconflict van 2 minuten vanaf Amsterdam met het goederenpad Bentheim – Amsterdam Westhaven. Vanaf Amsterdam liggen deze paden 2 minuten uit elkaar.

Zie ook het dossier [Coördinatie dossier Amsterdam Transformatorweg aansluiting](#)

Conflictoplossingen/oplossingsvarianten

1. NS vertraagt serie A1000 (conform E patroon) van Schiphol naar Amsterdam doormiddel van een snelheidsverlaging naar 60 km/h vanaf Lelylaan waardoor de AB10 en de serie 1000 bij Transformatorweg 3 minuten uit elkaar komen te liggen.
De serie D1000 van Amsterdam naar Schiphol vertrekt 2 minuten eerder uit Amsterdam Centraal en heeft dan een opvolging van 4 minuten met het goederenpad BA10 en een 3 minuten overkruis met het goederenpad AB10 te Amsterdam Transformatorwegaansluiting.
Consequenties:
NSR krijgt standaard 2 minuten extra reistijd en geeft aan dat de reistijd niet voldoet aan de concessie welke 41 minuten bedraagt.
2. Het aantal paden terugbrengen tot het minimum van de raming goederen. Dit aantal is 3 per dag voor de richting Amsterdam – Bentheim en 4 maal per dag voor de richting Bentheim – Amsterdam. Voor de overgebleven goederenpaden wordt de 1000 serie aangepast conform oplossing 1.
Consequenties:
NSR krijgt 2 minuten extra reistijd en geeft aan dat de reistijd niet voldoet aan de concessie welke 41 minuten bedraagt. Er dienen 7 treinen voor NSR te worden aangepast, waardoor rijtijdverlenging ontstaat.

In de ad-hoc kan er geen goederentrein worden aangevraagd of aangepast buiten de hierboven benoemde goederenpaden.

3. Het opheffen van de D1000 en A1000 op het moment dat er een goederentrein rijdt. De goederenpaden AB10 en BA10 laten vervallen.

Consequenties:

De A1000 en D1000 serie kunnen een aantal keren per dag niet rijden, dit is mede afhankelijk van het aantal aangevraagde goederentreinen.

Geen goederenpad Amsterdam – Bentheim en Bentheim – Amsterdam meer beschikbaar.

De aangevraagde goederentrein kunnen gefaciliteerd worden.

ProRail voldoet hiermee niet aan het aan ProRail minimum bedieningsniveau.

4. Het opheffen van de goederenpaden Amsterdam- Bentheim en Bentheim –Amsterdam. De aangevraagde goederentreinen worden niet verdeeld.

Consequenties:

A1000 en D1000 kunnen volledig rijden.

Geen goederenpad van Amsterdam naar Bentheim en omgekeerd meer aanwezig.

Geen facilitering aangevraagde goederentreinen.

ProRail voldoet hiermee niet aan het aan ProRail minimum bedieningsniveau.

Gekozen oplossing voor dienstregelingsjaar 2022

ProRail kwam met de vervoerders niet tot een gemeenschappelijk gedragen oplossingsrichting. ProRail was hierdoor genoodzaakt om bij het verstrekken van het coördinatievoorstel besluit capaciteitsverdeling hoofdspoorweginfrastructuur (kortweg AMvB) toe te passen. Met inachtneming van de artikelen 4c, 8, 10 en 13 van het Besluit capaciteitsverdeling komt ProRail tot het volgende coördinatievoorstel:

De goederenpaden worden teruggebracht tot twee goederenpaden overdag, buiten de spits, per dag in beide richtingen. Bij de ontwerp-jaardienstverdeling wordt vastgelegd welke goederenpaden dit zijn en zal de 1000 serie van NS Reizigers aangepast worden conform oplossingsrichting 1:

- De serie A1000 van Rotterdam naar Amsterdam wordt vertraagd doormiddel van een snelheidsverlaging naar 60 km/h vanaf Lelylaan.
- De serie D1000 van Amsterdam naar Rotterdam vertrekt 2 minuten eerder uit Amsterdam Centraal.

Na behandeling van het coördinatie dossier is een geschil aangevraagd omtrent het aantal goederenpaden ten behoeve van ad-hoc aanvragen. De onafhankelijk voorzitter oordeelt dat er te weinig goederenpaden ten behoeve van ad-hoc aanvragen zijn opgenomen en adviseert de volgende goederenpaden op te nemen ten behoeve van ad-hoc aanvragen:

Blok	9u30 - 16u00	4 paden in beide richtingen
Blok	19u30 - 24u00	3 paden in beide richtingen
Blok	0u00 - 06u00	1 pad per uur in beide richtingen

ProRail volgt dit advies, hiermee wordt de uiteindelijke uitkomst van het coördinatie dossier als volgt: ProRail zal in de ontwerp dienstregeling zeven goederenpaden overdag, buiten de spits, per dag, in beide richtingen opnemen. ProRail volgt daarbij bovenstaand schema met de tijdsblokken.