

Capaciteitsanalyse en –vergrotingsplan Amersfoort – Amsterdam – Schiphol - Rotterdam



Publiek

Van ProRail
Auteurs ProRail Capaciteitsmanagement
Kenmerk CENPTEAMSCM-1947380270-2692
Versie 1.0
Datum 17 februari 2022
Status Definitief

Inhoudsopgave

1	Inleiding	3
1.1	Aanleiding	3
2	Probleembeschrijving	3
2.1	Knelpunt	3
3	Capaciteitsanalyse en - vergrotingsplan	3
3.1	Logistieke oplossingsrichtingen	3
3.2	Inframaatregelen	4
3.3	Algemeen	4
4	Conclusie	5
	Bijlage 1: Overbelastverklaring	6

1 Inleiding

1.1 Aanleiding

Op basis van een overbelastverklaring voert ProRail 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.

Voorliggend gecombineerde capaciteitsanalyse en –vergrotingsplan heeft ProRail uitgevoerd naar aanleiding van de Overbelastverklaring zoals op 23 augustus 2021 is afgegeven voor diverse knelpunten op het traject Amersfoort – Amsterdam – Schiphol - Rotterdam (zie bijlage 1).

2 Probleembeschrijving

2.1 Knelpunt

Bij het verdelen van de capaciteit op het spoor blijken er op diverse locaties knelpunten in de dienstregeling te bestaan tussen de door European Sleeper gevraagde treinpaden en routing en die van NS en NS Internationaal. De conflicten laten zich grofweg in twee categorieën verdelen:

- Conflicten waardoor route van European Sleeper of via Schiphol of via Haarlem gaat.
- Conflicten op het baanvlak Den Haag Holland Spoor – Schiedam.

In het totaal is er bij 6 conflictsituaties geen overeenstemming bereikt. 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 is ProRail tot het volgende coördinatievoorstel gekomen:

European Sleeper krijgt in beide richtingen de route via Haarlem (in plaats van Schiphol) verdeeld en de stops te Schiphol en Den Haag Holland Spoor vervallen. De stop te Den Haag Holland Spoor kan in het weekend wel doorgaan, met uitzondering van de zaterdag in de omleidingsweken Münster, en de richting vanuit België naar Amsterdam is het ook mogelijk om te kunnen stoppen op Den Haag Holland Spoor.

3 Capaciteitsanalyse en - vergrotingsplan

3.1 Logistieke oplossingsrichtingen

Tijdens het coördinatieproces zijn 18 logistieke oplossingen verkend voor de zes conflictsituaties waar geen overeenstemming over bereikt kon worden. Deze oplossingsrichtingen staan beschreven in het [Coördinatie dossier European Sleeper 2022 Praag – Oostende..](#)

Conclusie

Er kunnen geen logistieke oplossingen gevonden worden waar alle partijen zich in kunnen vinden.

3.2 Inframaatregelen

De knelpunten bevinden zich verspreid over het traject tussen ruwweg Rotterdam en Amersfoort. Om deze conflicten weg te nemen middels infrastructurele capaciteitsuitbreiding zijn aanpassingen noodzakelijk. Daarbij moet gedacht worden aan verdubbeling van spoortrajecten, vergroten van perroncapaciteit en uitbreiden van de spoor- en perroncapaciteit in de Schipholtunnel. Het gaat om maatregelen van een (financieel) grote omvang. Om al de knelpunten uit de overbelastverklaring weg te nemen zullen er meerdere maatregelen gerealiseerd moeten worden, de knelpunten kunnen niet weggenomen worden middels één infrastructurele maatregel. De gezamenlijke financiële omvang van de maatregelen zal de daarmee bereikte maatschappelijke baten vele malen overstijgen.

Conclusie:

Capaciteitsvergroting door inframaatregelen is niet rendabel.

3.3 Algemeen

Het coördinatiedossier sluit met de volgende tekst:

“Bij alle varianten¹ wordt voldaan aan de minimumbedieningsniveaus zoals bedoeld in artikel 8 van Besluit Capaciteitsverdeling. Conform artikel 10 hebben zowel stadsgewestelijk openbaar vervoer als internationaal hogesnelheidspersonenvervoer een hogere prioriteit dan overig personenvervoer, wat maakt dat de treinen van NS Reizigers en NS Internationaal voorrang krijgen ten opzichte van de treinen van European Sleeper.”

Het vervoer dat aangeboden wordt door European Sleeper, internationaal open access vervoer, wordt binnen het huidige Besluit Capaciteitsverdeling geschaard onder overig reizigersvervoer. Deze overbelastverklaring laat zien dat grote delen van het Nederlandse spoor netwerk zo druk bereden zijn dat er geen ruimte te vinden is die tegemoet komt aan de door European Sleeper opgegeven specificaties. European Sleeper zegt hier het volgende over:

“Er zijn Europese en Nederlandse ambities voor meer personenvervoer per spoor op de lange afstand (binnenlands en internationaal), als alternatief voor het vliegtuig en de auto. Deze worden verwoord in het regeerakkoord, de New Green Deal, het Fit-for-55-programma en bijbehorende actieplannen. Nachttreinen kunnen helpen om de afstand waarbinnen de trein geschikt is als vervoermiddel groter te maken (tot 1200 à 1500 km). Op dit moment kunnen ProRail en capaciteits- en toegangsgerechtigden door een samenloop van omstandigheden (o.a. overige beleidsambities zoals PHS, problemen met baanstabieleit en een niet-toereikend reglementair kader) niet voldoende invulling geven aan deze ambities.”

Om een betere aansluiting te vinden van het open access personenvervoer bij de diverse ambities verdient het de aanbeveling om te verkennen of, en zo ja hoe, de spelregels rondom verdelen van capaciteit aangepast kunnen worden.

¹ Hier wordt bedoeld op de logistieke oplossingen.

4 Conclusie

Voor de knelpunten in deze overbelastverklaring zijn geen logistieke oplossingen gevonden die alle knelpunten wegnemen. Infrastructurele maatregelen kunnen de knelpunten wegnemen maar zijn niet rendabel.

Om een betere aansluiting te vinden van het open access personenvervoer bij de diverse beleidsdoelstelling verdient het de aanbeveling om te verkennen of, en zo ja hoe, de spelregels rondom verdelen van capaciteit aangepast kunnen worden.

Bijlage 1: Overbelastverklaring

ProRail OVERBELASTVERKLARING		Definitief
Datum	23-08-2021	
Nummer	2022-06	
Betreft	<i>European Sleeper Coöperatie Dienstregeling 2022 Praag – Oostende v.v.</i>	
Partijen	European Sleeper: Elmer van Buuren	
Contactpersonen	NS Internationaal: Marten Agricola NS Reizigers: Wouter op ten Berg	
Eigenaar ProRail	J. E. van der Ziel Manager Capaciteitsverdeling Verkeer	
Beschrijving van het baanvak/emplacement/station		
Traject Amsterdam CS – Schiphol – Leiden en traject Den Haag HS – Rotterdam.		
Traject Schiphol – Amsterdam CS en traject Amsterdam CS – Amersfoort CS.		
Beschrijving van de gevraagde capaciteit en/of paden per uur		
European Sleeper heeft voor dienstregeling 2022 capaciteit aangevraagd voor een nachttrein Praag – Oostende en Oostende – Praag via de route Bentheim – Hengelo – Deventer – Amersfoort CS – Amsterdam CS – Schiphol – Leiden - Den Haag HS - Rotterdam CS – Roosendaal v.v. met commerciële stops op de stations Amsterdam Centraal, Schiphol, Den Haag Holland Spoor, Rotterdam Centraal en Roosendaal.		
Beschrijving van het conflict		
Trein 452 met de route Bentheim – Roosendaal heeft conflicten op de trajecten Amsterdam – Schiphol – Leiden en Den Haag HS – Rotterdam.		
Trein 453 met de route Roosendaal – Bentheim heeft conflicten op de trajecten Schiphol – Amsterdam en Amsterdam – Amersfoort.		
Conflictoplossingen/oplossingsvarianten		
De conflicten en oplossingsrichtingen laten zich grofweg in twee categorieën verdelen:		
<ol style="list-style-type: none"> 1. Conflicten waardoor route van European Sleeper of via Schiphol of via Haarlem gaat 2. Conflicten op het baanvlak Den Haag Holland Spoor – Schiedam 		
In het totaal is er bij 6 conflictsituaties geen overeenstemming bereikt en zijn er hierbij in het totaal 18 oplossingsrichtingen beschreven. Deze oplossingsrichtingen staan beschreven in het Coördinatie dossier European Sleeper 2022 Praag – Oostende		
De conflicten en oplossingsrichtingen waar geen overeenstemming over is bereikt zijn als volgt beschreven in het dossier:		
Trein 452 N67 traject Asd – Shl/Hlm – Ledn: Oplossing 1 t/m 4		
Trein 452 N67 traject Gv - Rtd: Oplossing 5 en 6		
Trein 452 J6 traject Asd – Shl/Hlm – Ledn: Oplossing 7 t/m 10		
Trein 452 J7 traject Asd – Shl/Hlm – Ledn: Oplossing 12 t/m 15		
Trein 453 dagelijks traject Ledn - Shl/Hlm – Asd: Oplossing 16 en 17		

ProRail

Trein 453 dagelijks traject Asd – Hvs - Amf: Oplossing 19 en 20

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:

European Sleeper krijgt in beide richtingen de route via Haarlem (in plaats van Schiphol) verdeeld en de stops te Schiphol en Den Haag Holland Spoor vervallen. De stop te Den Haag Holland Spoor kan in het weekend wel doorgaan, met uitzondering van de zaterdag in de omleidingsweken Münster, en de richting vanuit België naar Amsterdam is het ook mogelijk om te kunnen stoppen op Den Haag Holland Spoor.