

Capaciteitsanalyse en capaciteitsvergrotingsplan Overbelastverlaring Noord-Nederland

N.a.v. overbelastverklaring 2022/05 van 23 augustus 2021

Publiek

Van ProRail
Auteur CM Infraontwikkeling

Kenmerk T20160204-1206678356-5201
Versie 1.0
Datum 14 februari 2022

Status Definitief

Samenvatting

ProRail heeft op 23 augustus 2021 een overbelastverklaring afgegeven voor Noord-Nederland. Het doel van dit document is om vast te stellen wat de knelpunten zijn die opgelost dienen te worden en te onderzoeken of er kansrijke oplossingsrichtingen zijn om deze knelpunten weg te nemen.

Probleemstelling

De overbelastverklaring gaat over het volgende conflict:

- De 8100 serie (Sprinter Zwolle – Groningen) richting Zwolle heeft een opvolgconflict tussen Groningen en Groningen Losplaats (Gnl) met goederenpaden van Delfzijl / Eemshaven naar Onnen;
- De 8100 serie (Sprinter Zwolle – Groningen) richting Groningen heeft een opvolgconflict tussen Onnen Noord (Onn) en Groningen met goederenpaden van Onnen naar Delfzijl / Eemshaven.

Dat conflict wordt veroorzaakt om de volgende redenen:

- NS Reizigers (NSR) heeft t.o.v. dienstregeling 2021 de dienstregeling rondom Zwolle (ZI) en van/naar Leeuwarden (Lw) en Groningen (Gn) aangepast. Dit als gevolg van infra-aanpassingen bij Herfte Aansluiting (Hea) en het doortrekken van de sprinter Leeuwarden-Meppel (Mp) naar Zwolle. NSR wijzigt (d.m.v. een klantwens ingediend in de Voorbereidingsfase jaardienstverdeling) de 8100-serie en rijdt hierdoor tussen Zwolle en Groningen v.v. op een ander tijdstip. De dienstregeling van goederen tussen Onnen (On) en Groningen is niet aangepast t.o.v. dienstregeling 2021;
- De dienstregeling van NSR kan tussen Zwolle en Groningen niet aangepast worden zonder de overstapknopen in die plaatsen te verslechteren. Hierdoor zouden nieuwe conflicten met andere treinseries ontstaan.

In de Capaciteitsanalyse is onderzocht of er structurele oplossingen mogelijk zijn voor de knelpunten. Vervolgens is op basis van geplande projecten een capaciteitsvergrotingsplan gemaakt.

Advies

Het advies is om het in deze capaciteitsanalyse vastgestelde knelpunt tijdelijk te accepteren, in afwachting van de oplevering het project Spoorzone Groningen (planning juni 2023). De verwachting is dat dit knelpunt daarna opgelost is door de nieuwe dienstregelingsstructuur die door de nieuwe lay-out van het emplacement mogelijk wordt (capaciteitsvergrotingsplan).

Inhoudsopgave

Samenvatting	2
Probleemstelling	2
Advies	2
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
2.1 Conflict ri. Zwolle: opvolgconflict serie 8100 met goederenpaden Delfzijl / Eemshaven – Onnen	6
2.2 Conflict ri. Groningen: opvolgconflict serie 8100 met goederenpaden Onnen – Delfzijl / Eemshaven	6
3 Oplossingsrichtingen	7
3.1 Oplossingsrichtingen	7
3.2 Effect Spoorzone Groningen	7
3.3 Aanvullend effect ombouw emplacement Onnen (2025)	8
4 Conclusies en aanbevelingen	9
Conclusies conflicten	9
Advies en plan voor capaciteitsvergroting	9
Bijlage 1: Overbelastverklaring	10
Bijlage 2: Wet- en regelgeving	13
Inleiding	13
Relevante teksten van de wetsartikelen	13

1. Inleiding

1.1 Aanleiding capaciteitsanalyse

Bij de ontwikkeling van de dienstregeling 2022 is door de afdeling Capaciteitsverdeling van ProRail een overbelastverklaring afgegeven voor Noord-Nederland. De overbelastverklaring is in Bijlage 1 terug te vinden.

1.2 Wettelijke basis capaciteitsanalyse

Op basis van de overbelastverklaring voert de afdeling Capaciteitsontwikkeling van ProRail een capaciteitsanalyse uit. Het doel van de capaciteitsanalyse is te onderzoeken of er kansrijke oplossingsrichtingen zijn om de capaciteitsknelpunten op te lossen.

Indien er kansrijke oplossingsrichtingen zijn gevonden, dan 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 deze analyse zijn de capaciteitsanalyse en het capaciteitsvergrotingsplan gecombineerd.

De overbelastverklaring is conform de Europese richtlijn 2012/34 vastgelegd in het 'Besluit Capaciteitsverdeling Hoofdspoorweginfrastructuur'. In Bijlage 2 zijn de relevante artikelen uit de wet- en regelgeving opgenomen.

1.3 Werkwijze capaciteitsanalyse

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

Als eerste zijn de ontstane conflicten geanalyseerd, vervolgens zijn de mogelijke oplossingsrichtingen uit de overbelastverklaring getoetst op haalbaarheid en oplossend vermogen.

1.4 Afbakening

Tijdsafbakening

De Capaciteitsanalyse beperkt zich tot de 'nabije' toekomst. Deze is als volgt gedefinieerd: bestaande en verwachte capaciteitsbehoefte van 2022 tot 2023. Daarnaast wordt aanvullend het effect van het project Emplacement Onnen (geplande oplevering 2025) beschouwd.

Geografische afbakening

De Capaciteitsanalyse beperkt zich tot het volgende baanvak:

- Baanvak Onnen – Groningen Europapark – Groningen

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

NS Reizigers:

- 2x per uur per richting: Sprinter Zwolle – Groningen v.v. (serie 8100)

DB Cargo:

- Goederenpaden/treinen van Delfzijl (Dz) en van Eemshaven (Eemi)/Roodeschool (Rd) naar Onnen (On) v.v.

- De volgende goederentreinen zijn aangevraagd conform bovenstaande goederenpaden: 62311, 62312, 62330, 62333, 62334 en 62335 (DB Cargo).
- De volgende losse locs zijn aangevraagd conform bovenstaande goederenpaden: 91833 en 91834 (DB Cargo)

1.5 Leeswijzer

Hoofdstuk 2 beschrijft 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

Gegeven de gewenste aanvragen voor dienstregeling 2022 zijn is er een conflict ontstaan in de uitwerking van het BUP¹. Het conflict wordt in de volgende paragrafen behandeld.

2.1 Conflict ri. Zwolle: opvolgconflict serie 8100 met goederenpaden Delfzijl / Eemshaven – Onnen

- De 8100-serie van NS Reizigers (NSR) tussen Groningen (Gn) en Zwolle (Zl) heeft een opvolgconflict met goederenpaden/treinen van Delfzijl (Dz) en van Eemshaven (Eemi)/Roodeschool (Rd) naar Onnen (On).
- Dit conflict speelt gedurende de hele dag op het moment dat een goederenpad is uitgerold of een goederentrein rijdt:
 - 8100 richting Zwolle (vertrek Groningen om :32.0) ligt met goederenpatronen DZON10 en EEMO10 richting Onnen (doorkomst Groningen om :32.0) in conflict tussen Groningen en Groningen Losplaats (Gnl).

2.2 Conflict ri. Groningen: opvolgconflict serie 8100 met goederenpaden Onnen – Delfzijl / Eemshaven

- De 8100-serie tussen Zwolle en Groningen heeft een opvolgconflict met goederenpaden/treinen van Onnen naar Delfzijl en naar Eemshaven/Roodeschool.
- Dit conflict speelt gedurende de hele dag op het moment dat een goederenpad is uitgerold of een goederentrein rijdt:
 - 8100 richting Groningen (aankomst Groningen om :27.0) ligt met goederenpatronen ONDZ10 en OEEM10 richting Delfzijl en Eemshaven/Roodeschool (doorkomst Groningen om :27.2) in conflict tussen Onnen Noord (Onn) en Groningen.

¹ Basis Uur Patroon

3 Oplossingsrichtingen

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

3.1 Oplossingsrichtingen

ProRail Capaciteitsverdeling heeft een aantal logistieke oplossingen uitgewerkt:

1a. De 8100 serie patroonmatig aanpassen tussen Assen (Asn) en Groningen (Gn) v.v.

1b. De 8100 serie aanpassen tussen Assen (Asn) en Groningen (Gn) v.v. alleen op de tijdstippen dat er een goeder trein is aangevraagd of er een goederenpad is uitgerold

2. Goederen krijgt een niet-commerciële stop te Groningen (Gn)

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:

Op de momenten dat de aangevraagde goederentreinen 62311, 62312, 62330, 62333, 62334 en 62335, allen van DB Cargo, worden verdeeld wordt de 8100 serie aangepast conform oplossingsrichting 1b.

Het aantal goederenpaden wordt teruggebracht tot het minimale niveau ten behoeve van ad-hoc aanvragen. De 8100 serie van NS Reizigers wordt op de momenten dat er een goederenpad wordt verdeeld aangepast conform oplossingsrichting 1b.

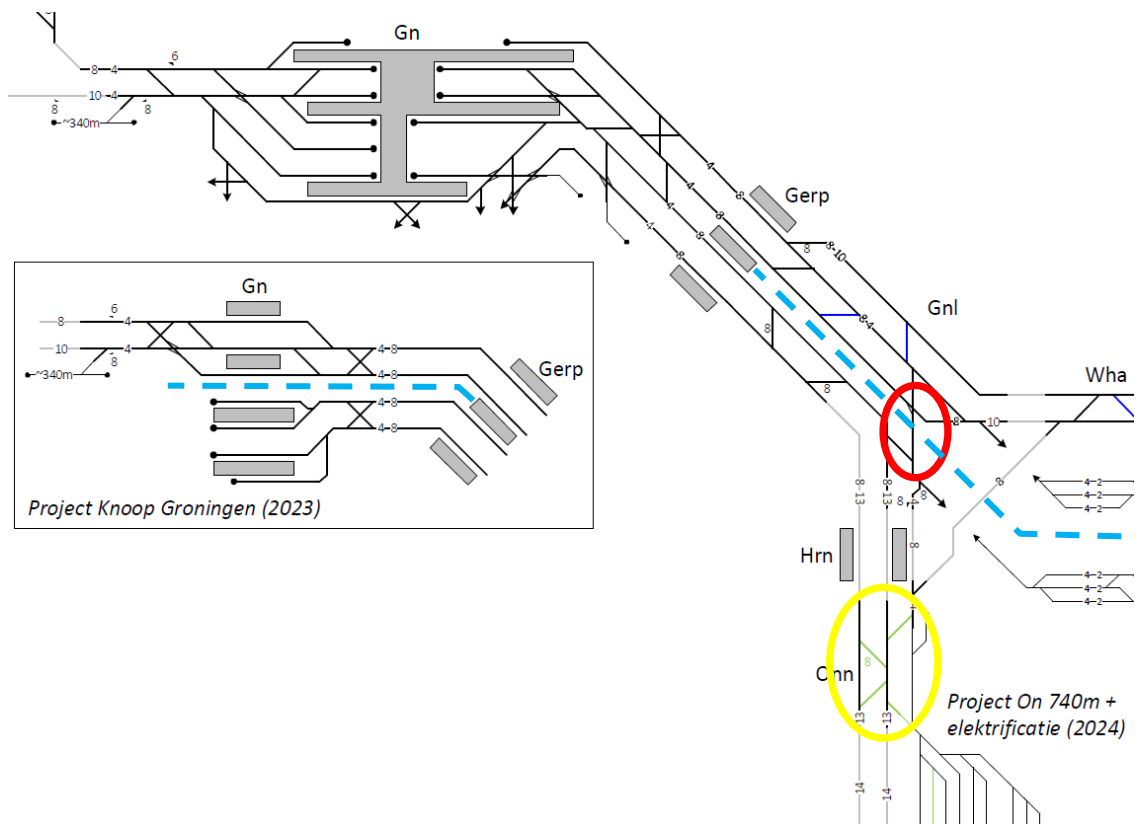
De aangevraagde losse locs 91833 en 91834 van DB Cargo worden aangepast conform oplossingsrichting 2.

Het knelpunt doet zich voor in de jaardienst '22. In het verdeelproces voor de jaardienst '22 zijn alle mogelijke logistieke oplossingen verkend. Voor jaardienst '22 ligt dan ook geen andere dan gekozen oplossing voor.

Na oplevering van het project "spoorzone Groningen" zullen de infrastructuur en dienstregeling er anders uitzien dan tijdens jaardienst '22. Het knelpunt zoals benoemd in de overbelastverklaring zal zich dan niet langer voordoen.

3.2 Effect Spoorzone Groningen

In 2023 wordt het project Spoorzone Groningen opgeleverd. Belangrijk kenmerk van dit project is het ontvlechten van de reizigersdiensten van NS (ten zuiden van blauwe stippellijn) en Arriva (ten noorden van blauwe stippellijn). Sporen van het Hoofdrailnet en de regionale concessie zijn na oplevering alleen verbonden ter hoogte van opstel terrein De Vork (rode cirkel). Dit heeft ook gevolgen voor het goederenverkeer, dat vanaf de Vork richting Delfzijl / Roodeschool v.v. niet langer gebruik zal kunnen maken van de sporen van het Hoofdrailnet. Daarmee verdwijnt het beschreven conflict.



3.3 Aanvullend effect ombouw emplacement Onnen (2025)

Daarnaast wordt in het kader van het project Emplacement Onnen een verdere ontvlechting gemaakt van het goederen- en leegmatverkeer enerzijds en reizigersverkeer anderzijds, tussen De Vork en Onnen. De ontvlechting vindt plaats door een upgrade van de sporen 341/343/304 op emplacement Onnen (opname in de beveiliging en volledige elektrificatie), snellere wissels aan de zuidkant van Onnen waardoor in- en uitvoegen op de hoofdbaan met 80 km/u mogelijk wordt, het elektrificeren van het derde (meest oostelijke) spoor tussen Onnen de De Vork en het verwijderen van het complex van overloopwissels (gele cirkel).

Door deze ingrepen worden treinen met verschillende karakteristieken verder functioneel van elkaar gescheiden, en wordt het beschreven conflict verder onmogelijk gemaakt.

4 Conclusies en aanbevelingen

Conclusies conflicten

Conflict 1:

Voor jaardienst 2022 en H1 2023 is de gekozen logistieke oplossing logisch en geschikt. Voor jaardienst 2023 zal het knelpunt zich niet meer voordoen vanaf de oplevering van het project Spoorzone Groningen.

Conflict 2:

Voor jaardienst 2022 en H1 2023 is de gekozen logistieke oplossing logisch en geschikt. Voor jaardienst 2023 zal het knelpunt zich niet meer voordoen vanaf de oplevering van het project Spoorzone Groningen.

Dit knelpunt is niet op te lossen tot de oplevering van Spoorzone Groningen. In de tussentijd wordt gekozen voor oplossingsrichting 1b voor de goederenpaden en oplossingsrichting 2 voor de losse locs.

Advies en plan voor capaciteitsvergroting

Om de in de capaciteitsanalyse vastgestelde knelpunten op te lossen is het advies om de in de Overbelastverklaring gekozen tussenoplossing te kiezen voor de dienstregelingsjaren 2022 en 2023. Na de oplevering van het project Spoorzone Groningen (voorzien in juni 2023) verdwijnt het knelpunt door een aangepaste dienstregelingsstructuur en infralay-out. Verdere ontvlechting van goederenverkeer en reizigersverkeer vindt plaats in het kader van het project Emplacement Onnen, als het derde spoor tussen Onnen en Groningen De Vork geëlektrificeerd en ontvlochten wordt. Goederentreinen rijden tussen Groningen en Onnen dan volledig apart van de reizigersdienst van NS.

Bijlage 1: Overbelastverklaring

ProRail OVERBELASTVERKLARING		Definitief
Datum	23-08-2021	
Nummer	2022-05	
Betreft	Noord Nederland	
Partijen	NS Reizigers DB Cargo Arriva	
Eigenaar ProRail	Manager Capaciteitsverdeling Verkeer	

Beschrijving van het baanvak/emplacement/station
Onnen - Groningen
Beschrijving van de gevraagde capaciteit en/of paden per uur
Serie 8100 serie van NS Reizigers (NSR) tussen Groningen (Gn) en Zwolle (Zl) v.v. Goederenpaden/treinen van Delfzijl (Dz) en van Eemshaven (Eemi)/Roodeschool (Rd) naar Onnen (On) v.v. De volgende goederentreinen zijn aangevraagd conform bovenstaande goederenpaden: 62311, 62312, 62330, 62333, 62334 en 62335 (DB Cargo). De volgende losse locs zijn aangevraagd conform bovenstaande goederenpaden: 91833 en 91834 (DB Cargo)
Beschrijving van het conflict
De 8100 serie richting Zwolle heeft een opvolgconflict tussen Groningen en Groningen Losplaats (Gnl) met goederenpaden van Delfzijl / Eemshaven naar Onnen. De 8100 serie richting Groningen heeft een opvolgconflict tussen Onnen Noord (Onn) en Groningen met goederenpaden van Onnen naar Delfzijl / Eemshaven. De ligging van de 8100 wordt als toekomst vast gezien. A.g.v. het project Groningen Spoorzone (verwachte indienststelling medio 2023) gaat goederen in de toekomst via een andere route en mogelijk een andere tijdsligging door Groningen rijden met als gevolg dat het hierboven beschreven conflict tussen de 8100 serie en goederen zich dan niet meer voor doet. Zie ook het dossier Coördinatie dossier Noord Nederland
Conflictoplossingen/oplossingsvarianten
1a. De 8100 serie patroonmatig aanpassen tussen Assen (Asn) en Groningen (Gn) v.v. Hierdoor komt de 8100 binnen te Groningen achter het goederenpad (aankomst om :02/:32), en vertrekt voor het goederenpad uit (vertrek om :28/:58). Andersom, dus voor het goederenpad binnenkomen en achter het goederenpad vertrekken, is niet mogelijk i.v.m. de ligging in de dienstregeling rondom knoop Zwolle (Zl) waarin niet geschoven kan worden zonder met andere treinen te conflicteren. <u>Consequenties:</u> NSR: <ul style="list-style-type: none">• 8100 serie in beide richtingen krijgt een stop van 5 minuten te Assen, waardoor de reistijd Zwolle-Groningen v.v. met 4 minuten toeneemt;

- Extra compositie in de omloop van de 8100 omdat de serie niet meer “kort” op zichzelf kan keren te Groningen;
- De overstap tussen 37800 (Arriva) uit Veendam (Vdm) en 8100 (NSR) naar Zwolle te Groningen Europapark (Gerp) wordt verbroken. In tegengestelde richting blijft de overstap wel behouden.

Goederen:

- Geen extra niet commerciële stop te Groningen.

1b. De 8100 serie aanpassen tussen Assen (Asn) en Groningen (Gn) v.v. alleen op de tijdstippen dat er een goederentrein is aangevraagd of er een goederenpad is uitgerold.

Hierdoor komt de 8100 binnen te Groningen achter het goederenpad (aankomst om :02/:32), en vertrekt voor het goederenpad uit (vertrek om :28/:58).

Andersom, dus voor het goederenpad binnenkomen en achter het goederenpad vertrekken, is niet mogelijk i.v.m. zijn ligging in de dienstregeling rondom knoop Zwolle (Zl) waarin niet geschoven kan worden zonder met andere treinen te conflicteren.

Consequenties:

NSR:

- 8100 serie in beide richtingen krijgt een stop van 5 minuten te Assen, waardoor de reistijd Zwolle-Groningen v.v. met 4 minuten toeneemt;
- Extra compositie in de omloop van de 8100 omdat de serie niet meer “kort” op zichzelf kan keren te Groningen;
- De overstap tussen 37800 (Arriva) uit Veendam (Vdm) en 8100 (NSR) naar Zwolle te Groningen Europapark (Gerp) wordt verbroken. In tegengestelde richting blijft de overstap wel behouden.

Goederen:

- Aangevraagde capaciteit in de ad-hoc fase, in de uren dat er géén goederenpad is uitgerold, kan niet worden verdeeld conform oplossingsrichting 1, aangezien er dan een conflict optreedt met de 8100 serie. Mits vrije ruimte beschikbaar zal de ad-hoc aangevraagde goederentrein via oplossingsrichting 2 verdeeld moeten worden.
- Geen extra niet commerciële stop te Groningen.

2. Goederen krijgt een niet commerciële stop te Groningen (Gn)

Goederen krijgt in beide richtingen een niet commerciële stop te Groningen (Gn) op spoor 7 of 8.

Consequenties:

NSR:

- Ligging 8100 serie verandert niet.

Goederen:

- Een extra niet commerciële stop te Groningen;
- De maximale treinlengte wordt beperkt a.g.v. deze stop naar maximaal 360 meter. Hiermee voldoet de maximale treinlengte niet aan het standaard goederenpad zoals opgenomen in de Netverklaring 2022, bijlage 22. Dit geldt voor de standaard goederenpaden Eemshaven-Onnen, Onnen-Eemshaven, Delfzijl-Onnen en Onnen-Delfzijl.

Gekozen oplossing voor dienstregelingsjaar 2022

ProRail kwam met de vervoerders niet tot een gemeenschappelijk gedragen oplossingsrichting. ProRail was hierdoor genooddaakt 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:

Op de momenten dat de aangevraagde goederentreinen 62311, 62312, 62330, 62333, 62334 en 62335, allen van DB Cargo, worden verdeeld wordt de 8100 serie aangepast conform oplossingsrichting 1b.

Het aantal goederenpaden wordt teruggebracht tot het minimale niveau ten behoeve van ad-hoc aanvragen. De 8100 serie van NS Reizigers wordt op de momenten dat er een goederenpad wordt verdeeld aangepast conform oplossingsrichting 1b.

De aangevraagde losse locs 91833 en 91834 van DB Cargo worden aangepast conform oplossingsrichting 2.

Bijlage 2: Wet- en regelgeving

Inleiding

De overbelastverklaring is conform de Europese richtlijn 2012/34 vastgelegd in het 'Besluit Capaciteitsverdeling Hoofdspoorweginfrastructuur' (geldend vanaf 10-04-2017), § 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 Noord-Nederland
Kenmerk T20160204-1206678356-5201
Versie/Datum 1.0 / 14 februari 2022
Status Definitief

Van ProRail
Auteur CM Infraontwikkeling