

# Capaciteitsanalyse en -vergrotingsplan Amsterdam Centraal

N.a.v. overbelastverklaring 2019-02 d.d. 22 oktober 2018



## **Publiek**

Van ProRail  
Auteur Johan Doornenbal

Kenmerk [T20160204-1304387649-39413](#)  
Versie 1.0  
Datum 26 maart '19  
Status Definitief  
Q-check Derk Luijt

## Samenvatting

Gebaseerd op de Europese richtlijn 2012/34 artikel 50 en 51, worden er door ProRail capaciteitsanalyses uitgevoerd op basis van overbelastverklaringen. Deze analyses geven oplossingsrichtingen voor het geconstateerde probleem en een advies op welke wijze één of meerdere oplossingen nader uitgewerkt dienen te worden.

ProRail heeft op 22 oktober 2018 een overbelastverklaring afgegeven voor emplacement Amsterdam Centraal, met name voor het kruiswissel 2545B/2561A. NSR-trein 4647 en Railpromo-trein 33214 willen op hetzelfde moment dit kruiswissel kunnen gebruiken.

N.a.v. deze overbelastverklaring heeft ProRail een capaciteitsanalyse en capaciteitsvergrotingsplan opgesteld.

In deze capaciteitsanalyse en -vergrotingsplan wordt geconstateerd dat:

- er een reële kans is dat in dienstregeling 2019 het conflict zich niet zal voordoen; Railpromo heeft tot 1 juli 2019 de capaciteitsaanvraag teruggetrokken en na 1 juli 2019 overweegt Railpromo een ander product aan te bieden;
- ProRail geen andere logistieke maatregelen voor het oplossen van de overbelastverklaring heeft gevonden;
- infrastructuurmaatregelen voor het oplossen van de overbelastverklaring niet rendabel zijn.

ProRail besluit het conflict in dienstregeling 2019 tussen NSR-trein 4647 en Railpromo-treinen 33214 te beslechten door prioriteit te geven aan de NSR-trein (conform het verdelingsbesluit). Dit leidt mogelijk in de periode juli tot december 2019 tot een beperking voor 1 aangevraagde rit van Railpromo.

# **ProRail**

## **Inhoudsopgave**

1	Inleiding	4
2	Probleembeschrijving	4
2.1	Knelpuntbeschrijving	4
2.2	Ontwikkelingen vervoer	4
2.3	Ontwikkelingen infrastructuur	4
3	Capaciteitsanalyse	4
3.1	Logistieke oplossingen	4
3.2	Infrastructuuroplossing	5
4	Conclusie	5

## 1 Inleiding

Op basis van een overbelastverklaring voert ProRail Vervoersanalyse & Capaciteitsontwikkeling 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 (zie bijlage 2)

ProRail heeft op 22 oktober 2018 een overbelastverklaring afgegeven voor emplacement Amsterdam Centraal, met name voor het kruiswissel 2545B/2561A (zie overbelastverklaring Amsterdam Centraal nummer 2019-02, d.d. 22 oktober 2018, opgenomen als bijlage 1)

## 2 Probleembeschrijving

### 2.1 Knelpuntbeschrijving

Het capaciteitsknelpunt wordt veroorzaakt door conflicterende wensen van vervoerders. Railpromo heeft voor dienstregeling 2019 capaciteit aangevraagd om 5x per dag een besloten trein te rijden van Amsterdam Centraal via Zaanse Schans (instap klanten), Uitgeest en Haarlem terug naar Amsterdam. 4 ritten zijn inpasbaar. 1 rit heeft conflict met NSR mede omdat op dat moment een Eurostar-trein rijdt. NSR-trein 4647 en Railpromo-trein 33214 willen op hetzelfde moment het kruiswissel 2545B/2561A kunnen gebruiken. ProRail heeft tijdens de capaciteitsverdeling 3 logistieke oplossingen verkend en op grond van de prioriteringsregels (artikel 10, Besluit capaciteitsverdeling) voorrang verleend aan NSR.

### 2.2 Ontwikkelingen vervoer

Railpromo heeft de capaciteitsaanvraag voor 5 treinen Amsterdam – Zaanse Schans – Uitgeest – Haarlem – Amsterdam ingetrokken tot 1 juli 2019. Voor de periode 1 juli tot december 2019 zijn de paden nog wel gepland. De kans is aanwezig dat Railpromo ook in het najaar deze treinen niet gaat rijden, omdat zij een ander treinproduct overweegt aan te bieden.

### 2.3 Ontwikkelingen infrastructuur

Het emplacement Amsterdam Centraal zal ingrijpend worden gewijzigd. In het kader van het programma PHS wordt de transfercapaciteit vergroot (het verbreden van de perrons, uitbreiden van de stijpunten en een nieuwe transfertunnel) en de spoorinfrastructuur ingrijpend gewijzigd en vernieuwd (perronverlenging naar 2 volwaardige fasen per perronspoor, opheffen van de middensporen en een vrije kruising bij Dijkgracht). Tijdens de ombouw van Amsterdam Centraal zal een aantal jaren (vigerende planning van 2022 – 2028/2030) voor de treindienst minder capaciteit op Amsterdam Centraal beschikbaar zijn (2-3 sporen minder).

## 3 Capaciteitsanalyse

Voor het conflict op emplacement Amsterdam Centraal in dienstregeling 2019 zijn de volgende oplossingsrichtingen geïnventariseerd. Het betreffen logistieke en infrastructurele oplossingsrichtingen.

### 3.1 Logistieke oplossingen

Tijdens het proces van capaciteitsverdeling zijn voor het conflict logistieke oplossingen verkend (zie het coördinatie-dossier, T201896409-1741637555-1149 d.d. 13 juli 2018):

## **ProRail**

- Oplossingsrichting 1 behelst spoorwijzigingen en minuten wijzigingen van NSR treinen (waardoor loopafstand van reizigers voor de NSR trein 1547 toeneemt).
- Oplossingsrichting 2 behelst dat Railpromo het rondje andersom rijdt (dus Asd-Hlm-Utg-Zzs-Asd) waardoor er niet te Zzs ingestapt kan worden.
- Oplossingsrichting 3 vraagt een extra materieelcompositie voor NSR

Andere logistiek oplossingen zijn niet gevonden.

### **3.2 Infrastructuuroplossing**

Mogelijk kan het conflict worden opgelost door het aanpassen van de infrastructuur. Voor het wijzigen van infrastructuur, bijvoorbeeld wijziging van sporen, wissels of perrons zijn aanzienlijke investeringen nodig.

Gezien de geringe omvang van het vervoer (één conflicterende trein per dag) en de beperkte maatschappelijke waarde van het vervoer is er voor een infrastructuuroplossing geen kans op een maatschappelijk rendabele businesscase.


## **4 Conclusie**

In deze capaciteitsanalyse en capaciteitsvergrotingsplan wordt geconstateerd dat:

- er een reële kans is dat in dienstregeling 2019 het conflict zich niet zal voordoen; Railpromo heeft tot 1 juli 2019 de capaciteitsaanvraag teruggetrokken en na 1 juli overweegt Railpromo een ander product aan te bieden;
- ProRail geen andere logistieke maatregelen voor het oplossen van de overbelastverklaring heeft gevonden
- infrastructuurmaatregelen voor het oplossen van de overbelastverklaring niet rendabel zijn

ProRail besluit dat het conflict in dienstregeling 2019 tussen NSR-trein 4647 en Railpromotreinen 33214 te beslechten door prioriteit te geven aan de NSR trein (conform het verdelingsbesluit). Dit leidt mogelijk in de periode juli tot december 2019 tot een beperking voor 1 aangevraagde rit van Railpromo.

## Bijlage 1

<b>ProRail OVERBELASTVERKLARING</b>		Concept
Datum	22-10-2018	
Nummer	2019-02	
Betreft	Emplacement Amsterdam	
Partijen	Kruiswissel 2545B/2561A	
Contactpersonen	NS Reizigers: Teun Broersen, Railpromo: Luc Peulen	
<b>Beschrijving van het baanvak/emplacement/station</b>		
Kruiswissel 2545B/2561A (waar sporen 9A en 5A elkaar kruisen), welke benoemd wordt in <a href="#">Coördinatiedossier Railpromo binnenlands JD2019 -definitief-</a>		
<b>Beschrijving van de gevraagde capaciteit en/of paden per uur</b>		
NSR trein 4647 rijdt iedere dag Railpromo trein 33214 rijdt iedere dag		
<b>Beschrijving van het conflict</b>		
Trein 33214 Asd-Zzs-Utg van Railpromo heeft bij vertrek een conflict met trein 4647 Gvc-Shl-Asd van NSR. Trein 4647 wijkt namelijk af van het 4600-patroon, als gevolg van aanpassingen t.b.v. NS internationaal trein 9114 (Eurostar). Trein 4647 moet via 9A rijden naar 10B/C. Als gevolg van deze rijweg ontstaat het conflict tussen treinen 33214 en 4647.		
<b>Conflictoplossingen/oplossingsvarianten</b>		
zie dossier Railpromo binnenlands paragraaf 3.3.2 beschreven oplossingsrichtingen, voor de nadere uitwerking.		
Oplossingsrichting 1 behelst spoorwijzigingen en minuten wijzigingen van NSR treinen (waardoor loopafstand van reizigers voor de NSR trein 1547 toeneemt).		
Oplossingsrichting 2 behelst dat Railpromo het rondje andersom rijdt (dus Asd-Hlm-Utg-Zzs-Asd) waardoor er niet te Zzs ingestapt kan worden.		
Oplossingsrichting 3 vraagt een extra materieelcompositie voor NSR.		
<b>Gekozen oplossing voor dienstregelingsjaar 2019</b>		
In de definitieve verdeling van 20 augustus heeft ProRail (het coördinatie voorstel) oplossingsrichting 2 gekozen en deze verwerkt in de dienstregeling. Dit betekent dat de Railpromo trein 33213 arriveert te Amsterdam op spoor 2B, treinen 33214/33215 rijden de ronde andersom (dus Asd-Hlm-Utg-Zzs-Asd).		
<b>Ondertekening</b>		
Utrecht,		
		
J. Heijstek Manager Capaciteitsverdeling Verkeer		

## Bijlage 2 Wet- en regelgeving

De overbelastverklaring is conform de Europese richtlijn 2012/34 vastgelegd in het 'Besluit capaciteitsverdeling hoofdspoorweginfrastructuur' (d.d. 15 december 2015), § 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). De relevante teksten van de wetsartikelen luiden als volgt:

### Artikel 7<sup>1</sup>

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.

---

<sup>1</sup> Bron: Besluit Capaciteitsverdeling Hoofdspoorweginfrastructuur, 15 december 2015

## **Artikel 50<sup>2</sup> 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 infrastructurale 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 reden voor de overbelasting
- b) de vermoedelijke toekomstige ontwikkeling van het verkeer
- c) de beperkingen ten aanzien van de infrastructurale ontwikkeling
- d) de mogelijkheden tot de kosten van de capaciteitsvergroting, met inbegrip van te verwachten wijzigingen van 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.

## **Artikel 53 Infrastructuurcapaciteit voor gepland onderhoud**

1. Aanvragen om infrastructuurcapaciteit met het oog op onderhoudswerkzaamheden moeten tijdens de programmeringsprocedure worden ingediend.

2. De infrastructuurbeheerder houdt terdege rekening met de gevolgen die reservering van infrastructuurcapaciteit in verband met geplande onderhoudswerkzaamheden van de sporen voor aanvragers heeft.

---

<sup>2</sup> Bron: RICHTLIJN 2012/34/EU 2001/14/EG VAN HET EUROPEES PARLEMENT EN DE RAAD van 21 november 2012