

ProRail OVERBELASTVERKLARING

Definitief

Datum	23-08-2021
Nummer	2022-08
Betreft	Baanstabiliteit Amsterdam – Emmerich / Venlo
Partijen	NS Internationaal: Marten Agricola
Contactpersonen	
Eigenaar ProRail	J. E. van der Ziel Manager Capaciteitsverdeling Verkeer

Beschrijving van het baanvak/emplacement/station

Amsterdam – Utrecht – Emmerich / Venlo v.v.

Beschrijving van de gevraagde capaciteit en/of paden per uur

Evenals in dienstregeling 2021 voorziet NS International het rijden van een dagelijkse Nightjet tussen Amsterdam en Innsbruck, met een treindeel naar Wenen. Nieuw in de dienstregeling 2022 is het de tweede Nightjet van Amsterdam naar Zürich. Ook deze treindienst is dagelijks verdeeld.

NS Internationaal heeft voor dienstregeling 2022 de twee Nightjet treinen aangevraagd met drie verschillende routes:

1. Amsterdam – Utrecht – Arnhem – Duitse grens v.v.
2. Amsterdam – Utrecht – Betuweroute – Duitse grens v.v.
3. Amsterdam – Utrecht – Eindhoven – Venlo – Duitse grens v.v.

Beschrijving van het conflict

De twee Nightjets van NS Internationaal zijn aangevraagd met een Vectron locomotief met een aslast boven de 20 ton (beladingsklasse D).

De spoorweginfrastructuur in Nederland is merendeels ingedeeld in beladingsklasse C voor reizigersvervoer met aslasten tot 20 ton. De Vectron locomotief is volgens de door de ILT verleende vergunning voor indienststelling ingedeeld in beladingsklasse D. Indien een voertuig volgens de Europese norm is ingedeeld in beladingsklasse D, dan mag dit voertuig in de meeste gevallen op C-baanvakken met een maximumsnelheid van 100 km/u ingezet worden.

Momenteel zijn op diverse plaatsen in Nederland de grenzen van de belasting van de baan bereikt en wordt door ProRail een landelijk project uitgevoerd om de constructieve veiligheid van de baan en de baanbelasting in kaart te brengen. Vanuit een aantal vervoerders is de wens geuit om op korte termijn met zwaardere aslasten (hoger dan 20 ton) op bepaalde trajecten planmatig met een hogere snelheid dan 100 km/u te mogen rijden. ProRail heeft in dit kader onderzocht -vooruitlopend op de resultaten van het landelijk project- of rijden met een dergelijke hogere snelheid en aslast mogelijk is zonder dat de baanstabiliteit in het geding is. Binnen de randvoorwaarden van de veiligheid zoekt ProRail op deze manier naar de mogelijkheden om tot een optimale benutting van de beschikbare capaciteit te komen.

Voor de aangevraagde routes van de Nightjets zijn een aantal verruiming naar baanvaksnelheid toegestaan. Indien er een verruiming is toegestaan is er een limiet gesteld voor de Vectron locomotief van maximaal 1 keer per etmaal per richting. Ondanks de verruiming heeft dit in de jaardienstverdeling van 2022 voor beperkingen gezorgd, met name voor de tweede Nightjet.

Naast de standaard snelheden behorende bij beladingsklasse D zijn er voor het voertuigtype Vectron de volgende verruiming vastgesteld:

- Op het traject Amsterdam-Utrecht-Arnhem-Duitse grens: 1 keer per etmaal per richting een pad waarin de Vectron met een snelheid tot 140 km/u mag rijden;
- Op het traject Utrecht-Eindhoven-Venlo-Duitse grens: 1 keer per etmaal per richting een pad waarin een Vectron met 140 km/u kan rijden met een maximum van 56 dagen per dienstregelingsjaar. Daarnaast gelden er op dit traject nog lokale inzetbeperkingen (zie bijlage 1).

Gekozen oplossing voor dienstregelingsjaar 2022

De verruimingen gelden dus voor maximaal 1 keer per etmaal waardoor de tweede Nightjet (NJ402 en NJ 403) op de gehele route maximaal 100 km/u mag rijden, terwijl baanvaksnelheid de nadrukkelijke wens is. Deze wens geldt niet alleen voor de Vectron locomotief, maar voor het rijden op baanvaksnelheid van alle type locomotieven die ingedeeld zijn in beladingsklasse D. Hieronder zijn de consequenties hiervan per route beschreven.

Consequenties:

1. Reguliere route via Emmerich:

Reistijdverlenging NJ402 Zürich – Amsterdam van 14 minuten met ongewijzigde grenstijd Emmerich
Verbreken crossplatform aansluiting te Utrecht van NSR trein 3524 op NSR trein 3022

Reistijdverlenging NSR trein 3524 op Venlo – Utrecht van 4 minuten

Reistijdverlenging NSR trein 3924 op Utrecht – Amsterdam Amstel van 1 minuut en Utrecht - Amsterdam van 2 minuten.

Reistijdverlenging NSR trein 7422 op Amsterdam Bijlmer – Amsterdam van 1 minuut

Reistijdverlenging NJ403 Amsterdam – Zürich van 30 minuten met ongewijzigde grenstijd Emmerich
Niet-commerciële/operationele stop NJ403 te Maarn Goederen, inhaling door NSR 3177.

2. Omleidingsroute via Betuweroute:

Reistijdverlenging NJ402 Zürich – Amsterdam van 19 minuten met ongewijzigde grenstijd Emmerich
Verbreken crossplatform aansluiting te Utrecht van NSR trein 3526 op NSR trein 3024

Reistijdverlenging NSR trein 3526 op Venlo – Utrecht van 4 minuten

Reistijdverlenging NSR trein 3926 op Utrecht – Amsterdam Amstel van 1 minuut en Utrecht - Amsterdam van 2 minuten.

Reistijdverlenging NSR trein 7424 op Amsterdam Bijlmer – Amsterdam van 1 minuut

Reistijdverlenging NJ403 Amsterdam – Zürich van 30 minuten met ongewijzigde grenstijd Emmerich

3. Omleidingsroute via Venlo:

Reistijdverlenging NJ402 N67 Zürich – Amsterdam van 36 minuten met ongewijzigde grenstijd Venlo

Reistijdverlenging NJ402 J67 Zürich – Amsterdam van 31 minuten met ongewijzigde grenstijd Venlo

Toevoeging niet-commerciële/operationele stop te Meteren Aansluiting Zuid ten behoeve van:

N7 Inhaling te Meteren Aansluiting Zuid door NSR 3926

J7 Inhaling te Meteren Aansluiting Zuid door NSR 2926 en Railexperts 1308

Reistijdverlenging NJ403 Amsterdam – Zürich van 2 minuten + kortere haltering op Utrecht + rijtijdsplingsaanpassing van 8% naar 5% met ongewijzigde grenstijd Venlo.

NSR 4477 Den Bosch – Eindhoven 1 minuut uit patroon: vóór patroontijd.

Bijlage 1 – Lokale inzetbeperkingen

Route deel	Maximale snelheid C2	Risico	Toelichting	Toegestane snelheid NightJet	Begin	Eind	Lengte
	[km/uur]			[km/uur]	[km]	[km]	[km]
Amsterdam - Utrecht	160		Reeds beoordeeld	140			
Utrecht-Culemborg	130	Laag	Tot Amsterdam Rijnkanaal is het risico laag. Hier is het spoor deze eeuw aan de buitenzijde verdubbeld.	130	36,8 =(circa 2,8)	10,2	7,4
		Hoog	Vanaf het Amsterdam-Rijnkanaal zijn er her en der liggingsproblemen. Op basis van de informatie van de ondergrond zijn veel veen en kleilagen aanwezig.	100	10,2	16,2	6
Culemborg-Geldermalsen	100	Hoog	Grote problemen met de ligging. Dit wordt in 2022/23 opgelost. Snelheid geldt voor alle treinen.	100	16,2	25,8	9,6
Geldermalsen-Waalbrug	130	Hoog	In het rivieren gebied zijn er zowel ondiep als diepgelegen veen- en kleilagen aanwezig.	100	25,8	33,2	7,4
Waalbrug-Den Bosch	130	Hoog	In het rivieren gebied zijn er zowel ondiep als diepgelegen veen- en kleilagen aanwezig.	100	33,2	46,5	13,3
Den Bosch-Boxtel	130	Gemiddeld	Er is een kleine kans, dat hier veenlagen op beperkte diepte voorkomen. Risico wordt acceptabel geacht.	130	48,9	59,5	10,6
Boxtel-Eindhoven	140	Laag	Kans op veenlagen is in dit gedeelte klein.	140	39,6	57,5	17,9
Eindhoven-Venlo	140	Laag	Er zijn geen problemen bekend.	140	49,4	21,5	27,9
		Hoog	Bij Griendsveen is de baan niet stabiel.	100	21,5	18,9	2,6
		Laag	Er zijn geen problemen bekend.	140	18,9	1,7	17,2
Venlo-Grens	140	Laag		140	2,0	0,0	2,0