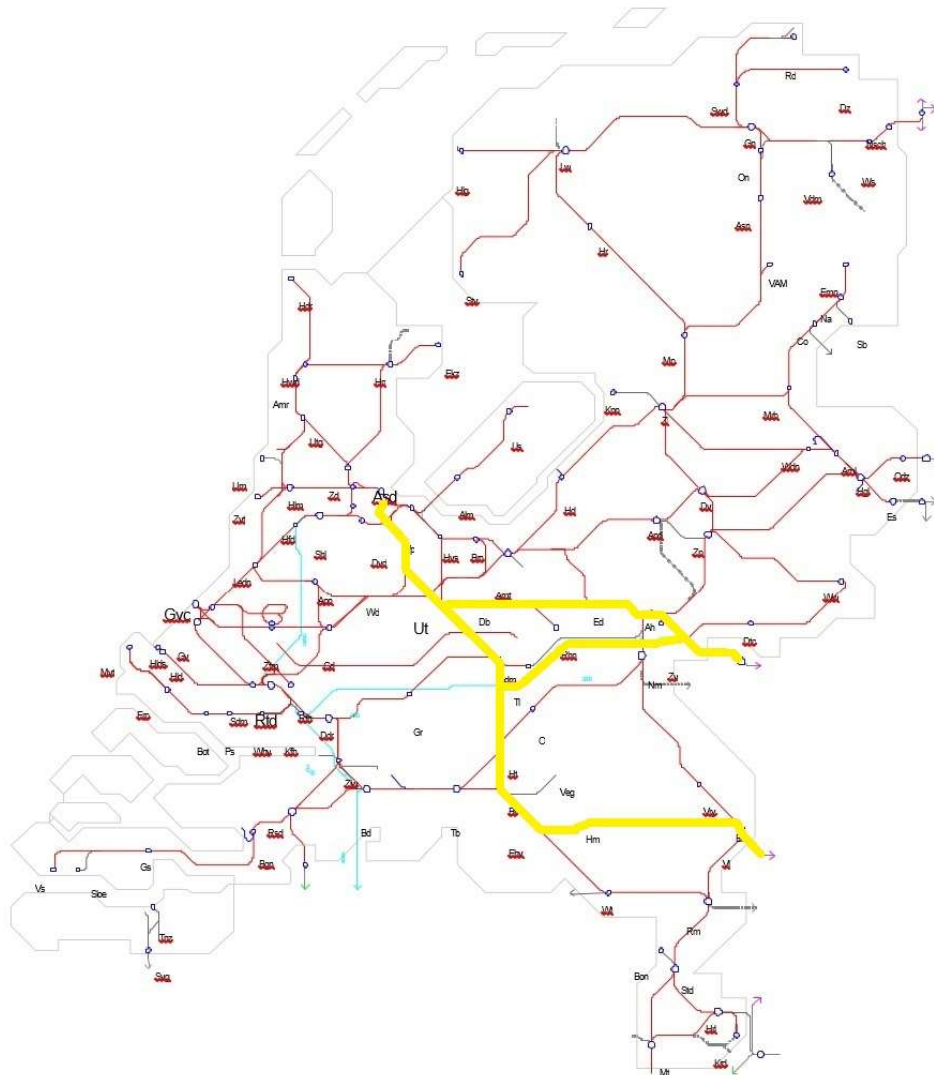


Capaciteitsanalyse Baanstabieleit Amsterdam – Emmerich / Venlo

N.a.v. overbelastverklaring 2022/08 van 23 augustus 2021



Publiek

Van ProRail Capaciteitsmanagement
Kenmerk T20160204-1206678356-5208
Versie 1.0
Datum 18 februari 2022
Status Definitief

Inleiding

Op 23 augustus 2021 is een overbelastverklaring afgegeven voor het traject Amsterdam – Utrecht – Arnhem/Betuweroute – Emmerich v.v. en Amsterdam – Utrecht – Eindhoven – Venlo v.v. (OBV 2021/08). Deze kwam voort uit de wens van NS Internationaal om haar nachttreinen met een locomotief type Vectron (beladingsklasse D) op baanvaksnelheid te rijden.

Deze capaciteitsanalyse en het hierop volgende capaciteitsvergrotingsplan richten zich op de baanstabieleit op dit traject en mogelijke verbeteringen hieraan. De methodiek van capaciteitsverdeling is geen onderdeel van deze analyse.

Beschrijving van het conflict

NS Internationaal heeft met ingang van dienstregeling 2022 (per december 2021) naast de al bestaande Nightjet Amsterdam – Innsbruck/Wenen een Nightjet Amsterdam – Zürich geïntroduceerd. Deze treinen van NS Internationaal zijn aangevraagd met een Vectron-locomotief, die een aslast heeft boven de 20 ton (beladingsklasse D).

Beladingsklasse ProRail-infrastructuur

De spoorweginfrastructuur in Nederland is merendeels ingedeeld in beladingsklasse C voor reizigersvervoer met aslasten tot 20 ton. De exacte indeling hiervan is te vinden in het Register of Infrastructure (RINF¹). De Vectron-locomotief is volgens de door de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) verleende vergunning voor indienststelling ingedeeld in beladingsklasse D. Als een voertuig volgens de Europese norm is ingedeeld in beladingsklasse D, dan mag dit voertuig op C-baanvakken worden ingezet met een maximumsnelheid van 100 km/u.

Bij wijze van uitzondering mogen zwaardere treinen op een aantal vrijebaantrajecten op baanvaksnelheid rijden. Zo'n verruiming kan alleen na een door ProRail op te stellen risico-afweging waarin wordt beoordeeld of het baanlichaam voldoende stabiel is voor het op baanvaksnelheid rijden van zwaardere treinen. Uitgangspunt voor deze risico-afweging is dat op baanvakken waar de baanstabieleit kritisch is, de belasting van het baanlichaam en daarmee de risico's, niet mogen toenemen ten opzichte van de huidige situatie.

Afweging in de capaciteitsverdeling

Op het traject Amsterdam – Emmerich/Venlo is op basis van een door ProRail Assetmanagement (AM) opgestelde risicoredenering ruimte om een beperkt aantal treinen met een aslast groter dan 20 ton op baanvaksnelheid te rijden. ProRail AM geeft hierbij de kaders aan waarbinnen ProRail Capaciteitsverdeling (CV) veilig de capaciteit tussen Amsterdam en Emmerich/Venlo kan verdelen. ProRail CV bepaalt vervolgens hoe deze ruimte het beste verdeeld kan worden.

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.

Naast de standaardsnelheden behorende bij beladingsklasse D zijn er voor het voertuigtype Vectron de volgende verruimingen 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 lokale inzetbeperkingen.

Deze verruimingen gelden dus voor maximaal één Nightjet per etmaal per richting, waardoor de tweede Nightjet (NJ402 en NJ403) op de gehele route maximaal 100 km/u mag rijden, terwijl baanvaksnelheid de nadrukkelijke wens is. Het niet op baanvaksnelheid kunnen rijden kost 30 minuten extra reistijd in de richting Emmerich en 14 minuten extra reistijd in de richting Amsterdam.

¹ <https://www.spoordata.nl/informatieproducten/rinf>

Programma Baanstabieleit

Met het Programma Baanstabieleit voert ProRail momenteel een analyse uit op het dossier baanstabieleit. Het programma brengt landelijk de constructieve veiligheid van de baan en de baanbelasting in kaart, waarbij is begonnen met internationale lijnen. Het programma onderzoekt de status van baanlichamen, wat het effect van het treinverkeer op deze baanlichamen is en welke nieuwe methoden er zijn om baanlichamen te verbeteren. Met deze inventarisatie wordt ook duidelijk wat er gedaan moet worden om een baanvak geschikt te maken voor een hogere beladingsklasse.

Analyse voor deze overbelastverklaring

ProRail acht het niet zinvol om voor deze overbelastverklaring een separaat onderzoek te doen. Voor deze overbelastverklaring wordt aangehaakt op het lopende Programma Baanstabieleit. Naar verwachting zullen de grondonderzoeken van het Programma Baanstabieleit in het eerste kwartaal van 2022 worden afgerond. Dan zal duidelijk zijn op welke locaties de trajecten Amsterdam – Utrecht – Arnhem – Duitse grens en Utrecht – Eindhoven – Venlo – Duitse grens geschikt zijn voor beladingsklasse D en waar aanvullende maatregelen genomen moeten worden om treinen uit beladingsklasse D op baanvaksnelheid te kunnen rijden. De resultaten van dit programma zullen worden meegenomen in het capaciteitsvergrotingsplan volgend op deze capaciteitsanalyse. Daarbij geldt dat het Programma Baanstabieleit de leidraad is voor het capaciteitsvergrotingsplan: de prioriteiten voor locaties voor verbeteringen in baanlichamen worden in dit programma afgewogen.