

Capaciteitsanalyse Zuidelijke Maaslijn

conflict goederentreinen en reizigerstreinen



Van Vervoer en Dienstregeling - VACO
Eigenaar Hans Westerink

Kenmerk T20160204-1304387649-35192
Versie 1.0
Datum 13 juli 2017
Bestand Capaciteitsanalyse OBV Zuidelijke Maaslijn def.docx
Onderwerp Capaciteitsanalyse
Status Definitief

ProRail

Inhoudsopgave

1	Inleiding	3
2	Dienstregeling 2017 en 2018	4
2.1	Aantal rijmogelijkheden	4
2.2	Lengtebeperkingen	4
2.3	Prognose aantal treinen	4
3	Voorziene ombouw van de Zuidelijke Maaslijn	6
3.1	Maatregelen	6
3.2	Aantal paden voor goederentreinen	7
3.3	Lengtebeperking Roermond	7
4	Aangedragen oplossingen	8
5	Conclusie	9
6	Bijlage: ondertekende versie overbelastverklaring	10

1 Inleiding

Op 8 februari 2017 is op verzoek van Arriva, KNV en DB Cargo door ProRail een Overbelastverklaring gegeven voor het baanvak Venlo – Roermond (zie bijlage). De aangevraagde reizigerstreindienst van Arriva leidt op de huidige infrastructuur tot beperkingen voor het goederenverkeer: De wens van goederenvervoerders is om te komen tot twee rijmogelijkheden per uur in beide richtingen. Daarnaast wordt gevraagd om het opheffen van lengtebeperkingen.

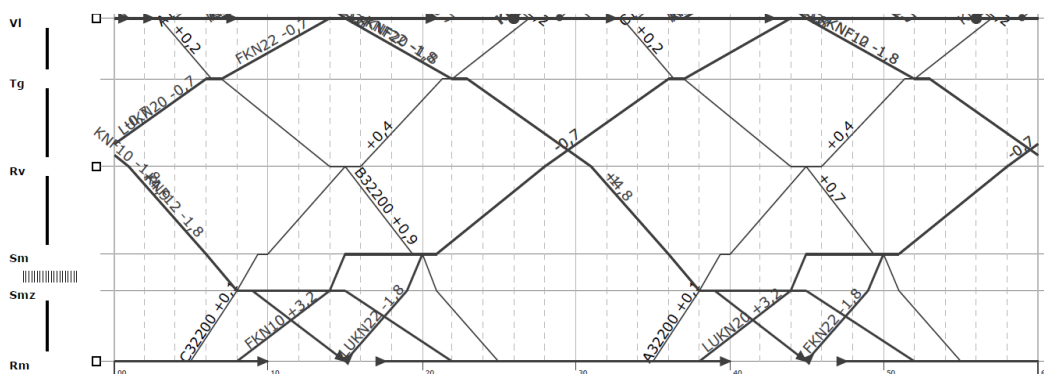
In deze rapportage wordt de capaciteitsanalyse gepresenteerd. Allereerst wordt ingegaan op de dienstregeling van 2017 en 2018 en de beperkingen voor het goederenverkeer. Daarna wordt aangegeven wat de scope is van werkzaamheden op de Zuidelijke Maaslijn. Vervolgens wordt het resultaat van de werkzaamheden vergeleken met de vragen uit de overbelastverklaring.

2 Dienstregeling 2017 en 2018

2.1 Aantal rijmogelijkheden

Door de opzet van de reizigerstreindienst van Arriva ontstaat 1 goederenpad per anderhalf uur, omdat beide richtingen elkaar uitsluiten. In figuur 1 is dit te zien: tussen Tegelen en Reuver ligt enkelspoor en de overkruistijd in Venlo is onvoldoende.

Goederentreinen hebben daarnaast een niet-commerciële stop in beide richtingen in Swalmen.



Figuur 1: Dienstregeling 2017 / 2018

2.2 Lengtebeperkingen

Volgens opgave van CV worden er nu goederentreinen ingelegd met een maximum lengte van 535 meter, zijnde de nuttige lengte van spoor 306 in Roermond. Wanneer er geen tegemoetkomende treinen zijn (normaliter in de nacht) geldt er geen lengtebeperking op de Zuidelijke Maaslijn. De beperkingen liggen dan op emplacement Venlo. In het kader van PHS zullen op termijn twee sporen te Venlo geschikt worden gemaakt voor treinen van 740 meter lengte.

2.3 Prognose aantal treinen

In de Voorjaarsprognose 2017 zijn de volgende treinaantallen bepaald voor de zuidelijke Maaslijn:

2020: 17 - 18 goederentreinen per dag (som beide richtingen)

2025: 18 - 20 goederentreinen per dag (som beide richtingen)

Deze prognose is gebaseerd op de WLO2 scenario's die in 2016 zijn opgesteld t.b.v. de NMCA. De basisprognoses WLO2 zijn opgesteld voor 2030 en verder. Deze zijn teruggeschaald naar 2020 en 2025. Op basis van de lokale ontwikkelingen –zoals de spooraanluiting voor VDL Nedcar (die niet in de modellen zijn opgenomen) - is goederenvervoer toegevoegd.

ProRail

In 2016 reden er ongeveer 10 goederentreinen per dag in beide richtingen (bron: *170217 Ontwikkeling spoorgoederenverkeer in Nederland_2016 vergeleken met 2015*; ProRail, januari 2017, Ron Demmers)

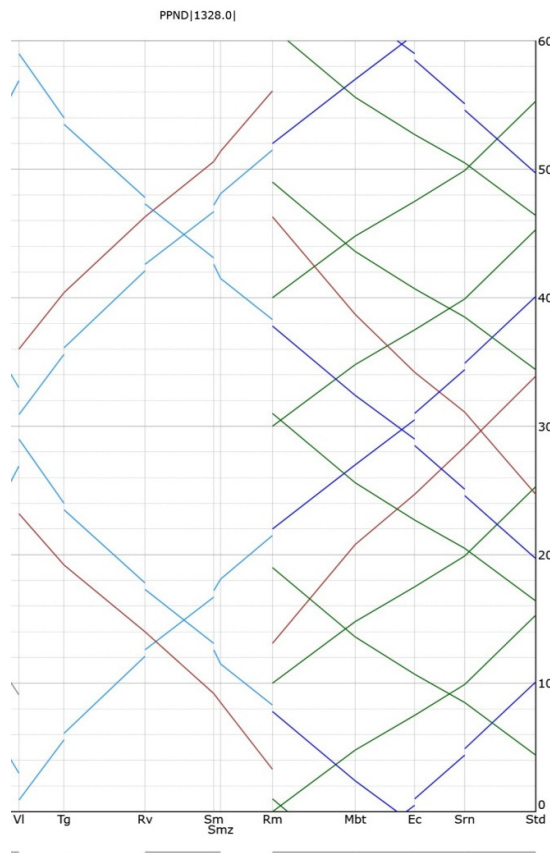
3 Voorziene ombouw van de Zuidelijke Maaslijn

3.1 Maatregelen

De provincies Limburg, Noord-Brabant en Gelderland en het Ministerie van Infrastructuur en Milieu investeren in de Maaslijn. De lijn wordt geëlektrificeerd, de reistijden worden verbeterd en de dienstregeling kan betrouwbaarder worden uitgevoerd. Ook het goederenverkeer profiteert van de maatregelen. De huidige planning voorziet in ingebruikname van de nieuwe infrastructuur eind 2020.

De maatregelen tussen Venlo en Roermond:

- Verhoging baanvaksnelheid Reuver – Roermond naar 140 km/h
- Dubbelspoor tussen Reuver en Swalmen
- Seinverdichting



Figuur 2: beoogde dienstregeling Zuidelijke Maaslijn bij vervallen Grubbenvorst

In figuur 2 staat de beoogde dienstregeling weergegeven na realisatie van de infrastructuurmaatregelen wanneer er geen sprake is van station Grubbenvorst. Op dit moment studeert ProRail op de consequenties naar het eventueel vervallen van de bouw van deze

ProRail

halte. Het is de bedoeling dat de reizigerstreindienst op de Maaslijn wordt verlengd naar Sittard. Daarvoor zijn wel op de noordelijke Maaslijn extra infrastructurele maatregelen nodig. Op dit moment wordt een aantal ontwerpen voor de Maaslijn verder uitgedetailleerd op basis van beide recente ontwikkelingen.

3.2 Aantal paden voor goederentreinen

Bij de beoogde dienstregeling uit figuur 2 ontstaat er elk uur een doorgaand goederenpad op de Zuidelijke Maaslijn in beide richtingen. Wel zal er in Roermond een niet-commerciële stop blijven bestaan voor goederentreinen van en naar de richting Sittard. Daarmee zijn er per dag per richting 24 paden¹ beschikbaar.

3.3 Lengtebeperking Roermond

Door de lengte van spoor 306 in Roermond blijft de lengtebeperking voor goederentreinen gehandhaafd ook na realisatie van de nieuwe infrastructuur.

¹ Exclusief beperkingen door regelgeving met betrekking tot geluid, gevaarlijke stoffen en trillingen

4 Aangedragen oplossingen

In het voortraject voor de overbelastverklaring zijn verschillende oplossingsrichtingen genoemd. In onderstaande tabel staan deze weergegeven met een behandeling of verwijzing naar deze rapportage

Genoemde maatregel	Behandeling / verwijzing
Dubbelspoor gehele traject Zuidelijke Maaslijn	<p>In de scope van de Maaslijn is spoorverdubbeling voorzien tussen Reuver en Swalmen. Op deze infrastructuur kan de gewenste tijdligging voor reizigerstreinen worden gerealiseerd en ontstaat eenmaal per uur een doorgaand goederenpad in beide richtingen. Dat levert voldoende mogelijkheden op om het geprognosticeerde aantal goederentreinen te verwerken.</p> <p>Verdere uitbreidingen van dubbelspoor zijn uit capaciteitsoogpunt niet nodig en zullen vanwege de hoogte van de investering in relatie tot het aantal goederentreinen op dit moment niet maatschappelijk verantwoord zijn.</p>
Passeermogelijkheid op de Zuidelijke Maaslijn	In de scope van de Maaslijn is spoorverdubbeling voorzien tussen Reuver en Swalmen
Verhoging baanvaknelheid op de Zuidelijke Maaslijn	In de scope van de Maaslijn is een verhoging van de baanvaknelheid tussen Reuver en Roermond voorzien tot 140 km/h.
Seinverdichting op de Zuidelijke Maaslijn	In de scope van de Maaslijn is een seinverdichting voorzien tussen Venlo en Roermond.
Handhaven huidige uitwerking totdat reeds lopende capaciteitsvergroting op de Zuidelijke Maaslijn gerealiseerd is	In de huidige planning zijn de capaciteitsuitbreidingen gerealiseerd in 2020. Daarom wordt voorgesteld om de huidige uitwerking te handhaven en niet over te gaan tot het maken van een capaciteitsvergrotingsplan.

5 Conclusie

In de scope van de verbeteringen op de Maaslijn is infrastructuur opgenomen die voor een groot deel de gevolgen van de overbelastverklaring wegnemen. Per richting zijn 24 paden per dag mogelijk. Dat is meer dan twee keer zo veel als nodig is volgens de prognose voor 2025 (18 tot 20 treinen per dag in beide richtingen samen).

Om die reden wordt voorgesteld om de huidige uitwerking te handhaven en niet over te gaan tot het maken van een capaciteitsvergrotingsplan.

6 Bijlage: ondertekende versie overbelastverklaring

ProRail OVERBELASTVERKLARING NABIJE TOEKOMST		versie 1.0 (definitief)
Datum	8 februari 2017	
Nummer	2018/03	
Betreft	Goederenpaden Zuidelijke Maaslijn	
Partijen	Arriva: Contactpersoon Dhr. Arie Hoomstra. DB Cargo: Contactpersoon Dhr. Michiel Graafland. KNV: Contactpersoon Dhr. Eric Makenkamp. ProRail CV: Contactpersoon Dhr. Eric Thieme of Dhr. Roelof Ybema.	
Op grond van in de jaardienstverdelingsfase voor dienstregeling 2018 gewenste aanvragen bestaat een overbelastverklaring van de infrastructuur te		
<ul style="list-style-type: none"> Baanvak Venlo – Roermond 		
Beschrijving van de gevraagde capaciteit en/of paden		
<ul style="list-style-type: none"> Arriva wenst 2x/2 stoptrain Nijmegen – Venlo – Roermond aan te vragen, met keertijd van ongeveer 10 minuten te Roermond in aansluiting op de IC's van en naar Eindhoven en Sittard en de stoptreinen van en naar Sittard; dit betreft geen wijziging t.o.v. dienstregeling 2017. DB Cargo wenst 2 paden per uur per richting Venlo – Sittard als rijnmogelijkheid beschikbaar te hebben, zonder uitsluiting door goederenpaden van de tegengestelde richting of de treindienst van Arriva en zonder lengtebeperking; DB Cargo geeft aan dat het huidige verkeer en de ontwikkelingen in de toekomst een conflict geven met de op dit moment beschikbare infrastructuur. 		
Beschrijving van het conflict		
Gegeven de strakke halfuursdienst van Arriva op de Zuidelijke Maaslijn met 10 minuten keertijd te Roermond rond de tijdstippen -00 en -30 in het uur en kruisingen te Reuver en op de Maasbrug tussen Blerick en Venlo, zijn de goederenpaden zodanig gepland dat deze de treindienst van Arriva kruisen te Tegelen en Swalmen. Door deze uitwerking sluit een goederentrein in de ene richting twee rijnmogelijkheden voor goederentreinen in tegengestelde richting uit: tussen Tegelen en Reuver en tussen Swalmen en Roermond. Zie de structuur van dienstregeling 2017 en 2018 in onderstaande tijdwegdiagram weergegeven, waarbij de dikke lijn een goederenpad voorstelt.		
In aanloopproces geïdentificeerde mogelijke oplossingsrichtingen		
Te onderzoeken oplossingsrichtingen: <ul style="list-style-type: none"> Dubbelspoor gehele traject Zuidelijke Maaslijn. Passeermogelijkheid op de Zuidelijke Maaslijn. Verhoging baanvaknelheid op de Zuidelijke Maaslijn. Seinverdichting op de Zuidelijke Maaslijn. Handhaven huidige uitwerking totdat reeds lopende capaciteitsvergroting op de Zuidelijke Maaslijn gerealiseerd is. 		

ProRail



Tekst:

Op grond van in de jaardienstverdelingsfase voor dienstregeling 2018 gewenste aanvragen bestaat een overbelastverklaring van de infrastructuur te

- *Baanvak Venlo – Roermond*

Beschrijving van de gevraagde capaciteit en/of paden

- *Arriva wenst 2x/u stoptrein Nijmegen – Venlo – Roermond aan te vragen, met keertijd van ongeveer 10 minuten te Roermond in aansluiting op de IC's van en naar Eindhoven en Sittard en de stoptreinen van en naar Sittard; dit betreft geen wijziging t.o.v. dienstregeling 2017.*
- *DB Cargo wenst 2 paden per uur per richting Venlo – Sittard als rijmogelijkheid beschikbaar te hebben, zonder uitsluiting door goederenpaden van de tegengestelde richting of de treindienst van Arriva en zonder lengtebeperking; DB Cargo geeft aan dat het huidige verkeer en de ontwikkelingen in de toekomst een conflict geven met de op dit moment beschikbare infrastructuur.*

Beschrijving van het conflict

Gegeven de strakke halfuursdienst van Arriva op de Zuidelijke Maaslijn met 10 minuten keertijd te Roermond rond de tijdstippen -:00 en -:30 in het uur en kruisingen te Reuver en op de Maasbrug tussen Blerick en Venlo, zijn de goederenpaden zodanig gepland dat deze de treindienst van Arriva kruisen te Tegelen en Swalmen. Door deze uitwerking sluit een goederentrein in de ene richting twee rijmogelijkheden voor goederentreinen in tegengestelde richting uit: tussen Tegelen en Reuver en tussen Swalmen en Roermond. Zie de structuur van dienstregeling 2017 en 2018 in onderstaande tijdwegdiagram weergegeven, waarbij de dikke lijn een goederenpad voorstelt:

ProRail

Colofon

Titel Capaciteitsanalyse Zuidelijke Maaslijn
Documentnummer T20160204-1304387649-35192
Versie/Datum 13 juli 2017
Status Definitief

Van Vervoer en Dienstregeling - VACO
Eigenaar Hans Westerink
Projectleider Idem
Distributie internet
Document Capaciteitsanalyse OBV Zuidelijke Maaslijn def.docx

Autorisatie

	paraaf	datum
Programmamanager VACO Regionale Netwerken	_____	20-7-2017
Clustermanager VACO Regionale Netwerken	_____	20-7-2017