

ProRail OVERBELASTVERKLARING VOOR DE NAVOLGENDE JAREN 2024 - 2029

Definitief

Datum	22-08-2022
Nummer	2024-01
Betreft	Sporen 7 en 16 te Venlo
Partijen Contactpersonen	Goederenvervoerders
Eigenaar ProRail	F. van der Snoek Manager Capaciteitsverdeling Verkeer

Beschrijving van het baanvak/emplacement/station

Emplacement Venlo telt 8 geëlektrificeerde doorgaande processporen voor de afhandeling van goederentreinen van en naar Duitsland. Hiervan zijn de sporen 7 en 16 de langste sporen met een lengte van 693 meter. De lengte van de overige goederenprocessporen varieert tussen 397 en 665 meter. Alleen de twee geëlektrificeerde sporen 7 en 16 zijn geschikt voor de afhandeling van doorgaande goederentreinen langer dan 665 meter en dus ook voor de doorgaande goederentreinen langer dan 665 meter van en naar de Zuidelijke Maaslijn die moeten kopmaken.

In 2021 reden in een normale situatie (een situatie zonder omleidingen)¹ ca. 60-65 goederentreinen via Venlo (grens):

- Ca. 50 goederentreinen doorgaand van/naar richting Eindhoven, waarvan ca. 10 langer dan 665 meter;
- Ca. 10 goederentreinen doorgaand (met kopmaken) van/naar Sittard/Chemelot, waarvan ca. 5 langer dan 665 meter;
- < 5 goederentreinen voor de terminals rond Venlo (van/naar terminal Gekkengraaf zijn eind 2021 meerdere vervoersstromen richting Duitsland gestart).

Beschrijving van de gevraagde capaciteit en/of paden per uur

Prognose voor 2024:²

In een normale situatie, dus zonder omleidingen vanwege de 80-weekse buitendienststelling³, worden ca. 70 goederentreinen verwacht via Venlo (grens), waarvan ongeveer de helft in potentie langer dan 650 meter (vooral intermodale treinen):

- Ca. 50 goederentreinen doorgaand van/naar richting Eindhoven, waarvan ca. 30 in potentie langer dan 665 meter. Deze zullen gebruik moeten maken van spoor 7 of 16;
- Ca. 15 goederentreinen doorgaand (met kopmaken) van/naar Sittard/Chemelot, waarvan ca. 5 langer dan 665 meter. Deze zullen ook gebruik moeten maken van spoor 7 of 16;
- Ca. 10 goederentreinen voor de terminals rond Venlo, waarvan ook ca. 5 langer dan 665 meter.

Het aantal goederentreinen in alle prognoses is afgerond op 5-tallen. Het geeft daarmee een indicatie over de ordegrrootte van het aantal treinen dat te verwachten is. Dit om schijnnaauwkeurigheid te vermijden.

Als de 80-weekse buitendienststelling begint, dan neemt het aantal goederentreinen via Venlo toe vanwege de omleidingen. Ook (internationale) reizigerstreinen worden dan (deels) omgeleid. Zie hiervoor 'Prognose voor 2025'.

¹ In 2021 werd gewerkt aan het derde spoor Zevenaar – Oberhausen, maar ook tussen Venlo en Viersen, waardoor goederentreinen moesten worden omgeleid. Dit leidde tot meer resp. minder treinen via Venlo in vergelijking met een normale situatie.

² Het aantal goederentreinen is gebaseerd op het hoge scenario uit de Referentieprognose uit 2021 (RPGV2021) voor het zichtjaar 2025. De RPGV2021 is opgesteld t.b.v. de Integrale Mobiliteitsanalyse (IMA) die in 2021 is gepubliceerd. De RPGV2021 heeft als zichtjaren 2030, 2040 en 2050. Om een prognose voor 2025 te verkrijgen, zijn de resultaten door ProRail terug geschaald o.b.v. de groeifactoren vanuit de prognose voor 2030.

³ Tussen Zevenaar en Oberhausen wordt gebouwd aan een derde spoor. Vanaf eind 2024 wordt 80 aaneengesloten weken gewerkt op deze route. Als gevolg van de werkzaamheden moeten goederentreinen, o.a. via Venlo, worden omgeleid.

Prognose voor 2025:

Situatie met enkelsporig omleidbedrijf Zevenaar – Oberhausen. In deze situatie rijden ca. 95 goederentrein via Venlo (grens), waarvan meer dan de helft in potentie langer dan 665 meter (vooral intermodale treinen):

- Ca. 75 goederentreinen doorgaand van/naar richting Eindhoven, waarvan ca. 50 in potentie langer dan 665 meter. Deze zullen gebruik moeten maken van spoor 7 of 16;
- Ca. 15 goederentreinen doorgaand (met kopmaken) van/naar Sittard/Chemelot, waarvan ca. 5 langer dan 665 meter. Deze zullen ook gebruik moeten maken van spoor 7 of 16;
- Ca. 10 goederentreinen voor de terminals rond Venlo, waarvan ook ca. 5 langer dan 665 meter.

NB: in deze situatie worden ook enkele (internationale) reizigerstreinen omgeleid via Venlo.

Situatie met volledige stremming tussen Zevenaar en Oberhausen. In deze situatie moeten nog meer goederen- en (internationale) reizigerstreinen via Venlo worden omgeleid. Niet al het treinverkeer kan via Venlo grens worden afgewikkeld. De grootste bottleneck is het enkelsporige baanvak (in Duitsland) tussen Kaldenkirchen en Dülken. Capaciteitstekort in deze situatie loopt, zonder aanvullende maatregelen, op tot ca. 75 goederentreinen per dag. Er rijden in dat geval nog altijd ca. 95 goederentrein via Venlo (grens), vergelijkbaar met de situatie bij een enkelsporige stremming.

Prognose periode naar 2030:

Na de 80-weekse is het derde spoor Zevenaar – Oberhausen nog niet gereed. In het hoge scenario voor 2030 (RPGV 2021) neemt het aantal goederentreinen via Venlo (grens) toe tot ca 85. Pas na gereedkomen van het derde spoor Zevenaar – Oberhausen zal het aantal goederentreinen via Venlo (grens) afnemen door verschuiving van verkeersstromen naar de Betuweroute. Tot die tijd moet het grootste deel van de voorziene vervoersgroei afgewikkeld moeten worden via Venlo. Toename betreft dus vooral het doorgaande verkeer van/naar Eindhoven.

Beschrijving van het conflict

De druk van goederentreinen op de twee langste sporen van 693 meter in Venlo neemt de komende jaren aanzienlijk toe door:

1) enerzijds een verhoogde vraag om capaciteit:

- groei goederenvervoer over de Brabantroute van en naar Duitsland;
- groei treinlengtes tussen 665 en 740 meter op deze relatie (TEN-T ambities);
- bloktreinen met brandbare gassen op de relatie Lutterade – Venlo Grens die conform milieuwetgeving op spoor 7 of spoor 8 kopmaken;
- kopmakende treinen langer dan 665 meter op de relatie Lutterade – Venlo Grens;
- noodzakelijke capaciteit voor om te leiden lange treinen tijdens werkzaamheden aan derde spoor;
- noodzakelijke ruimte voor bijsturing in geval van vertragingen of versperringen.

2) anderzijds beperkende factoren:

- de wens van vervoerders voor stationnementen te Venlo om te wisselen van locomotief;
- de wens van vervoerders voor stationnementen te Venlo om te wisselen van machinist;
- inwachten van treinen voor een beschikbaar aansluitend pad op het Duitse net;
- inwachten van treinen voor een beschikbaar aansluitend pad op het Nederlandse net;
- de beperkte spoorlengtes die het vervoer van 740 meter alleen onder bepaalde voorwaarden mogelijk maken.

Door deze beperkingen in de capaciteit op de twee langste sporen (7 en 16) zullen zowel in planning als uitvoering regelmatig conflicten ontstaan tussen treinen die alleen op de twee lange sporen 7 en 16 afgehandeld kunnen worden.

Om dit het hoofd te kunnen bieden, zijn proces- en/of inframaatregelen nodig om meer lange goederentreinen (van 665 meter tot 740 meter) op Venlo te kunnen afwikkelen.

Conflictoplossingen/oplossingsvarianten voor korte termijn

Beperking activiteiten op de lange sporen 7 en 16 in Venlo;

Beperking van toegestane overstandtijd op de lange sporen 7 en 16 in Venlo.

Gekozen oplossing voor dienstregelingsjaar 2024

Nog niet van toepassing. Een en ander is afhankelijk van de uitkomsten van capaciteitsanalyse en capaciteitsvergrotingsplan.