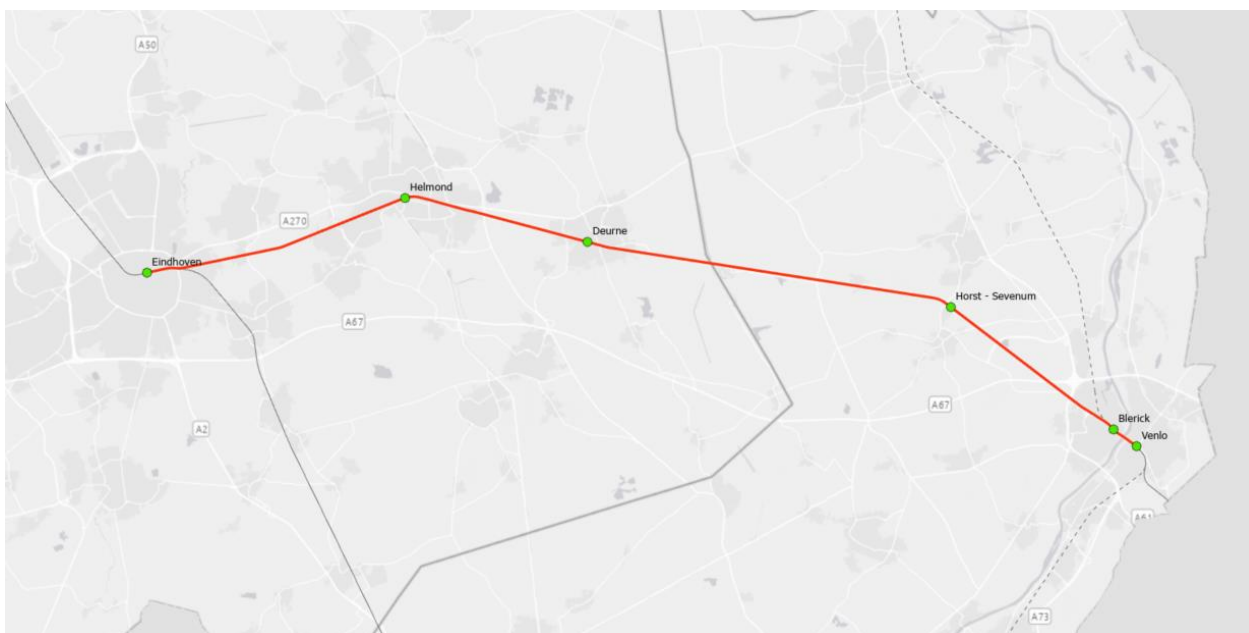


Capaciteitsanalyse en -vergrotingsplan Eindhoven – Venlo Grens



Eigenaar ProRail

Kenmerk CENPTEAMSCM-1947380270-7655

Versie 2.0

Datum 12 februari 2025

Status Definitief

Inleiding

Op 19/08/2024 is het baanvak Eindhoven Centraal – Venlo overbelast verklaard voor de dienstregeling 2025 (bijlage). De betrokken vervoerders in het coördinatiedossier dat heeft geleid tot de overbelastverklaring zijn NS Reizigers, NS Internationaal en GoVolta. ProRail moet op grond van artikel 7 van het Besluit capaciteitsverdeling hoofdspoorweginfrastructuur binnen 26 weken na de overbelastverklaring een capaciteitsanalyse als bedoeld in artikel 50 van de Sera-Richtlijn voltooien. Na voltooiing van de capaciteitsanalyse stelt ProRail -na overleg met betrokkenen- binnen 26 weken een capaciteitsvergrotingsplan op (2012/34/EU art. 51). In dit document zijn de capaciteitsanalyse en het vergrotingsplan gecombineerd.

Capaciteitsanalyse

In de capaciteitsverdeling voor de jaardienst 2025 is een conflict ontstaan tussen het NS Reizigers en NS Internationaal. NS Internationaal is niet akkoord met de voor DRGL 2025 gekozen haltering van de omgeleide ICE in Venlo en heeft de voorkeur om de ICE in Den Bosch te laten halteren.

De capaciteit op het baanvak Eindhoven Centraal -Venlo is onvoldoende om de omgeleide ICE te laten halteren op het gewenste station Den Bosch in plaats van de nu gekozen haltering Venlo. Bij een haltering van de omgeleide ICE in Den Bosch komt de omgeleide ICE bij Blerick in conflict met de dienstregeling van NS Reizigers.

Het conflict kan met infrastructurele maatregelen op het baanvak Eindhoven Centraal - Venlo worden opgelost. Infrastructurele waarmee de capaciteit van dit baanvak kan worden vergroot vereisen sowieso een aanpassing van de treinbeveiliging.

In het capaciteitsverdelingsproces zijn diverse maatregelen voor de dienstregeling onderzocht, maar er is geen dienstregeling gevonden die het conflict wegneemt. In het coördinatiedossier van de capaciteitsverdeling zijn de dienstregelingsvarianten diepgaand beschreven.

In deze capaciteitsanalyse zijn geen aanvullende dienstregelingsmaatregelen op tafel gekomen. Omleiding is niet overwogen als maatregel, aangezien het in dit conflict al gaat om een omleidingsroute.

Dit conflict doet zich voor als de internationale ICE wordt omgeleid bij versperring van de reguliere verbinding via Arnhem-Zevenaar. Deze versperring komt frequent voor in de periode vanaf november 2024 tot en met mei 2026, en is het gevolg van capaciteit vergrotende werkzaamheden van DB InfraGo in Duitsland (Derde Spoor, met de zogenoemde “80-weekse” buitendienststelling als gevolg).

Capaciteitsvergrotingsplan

Het capaciteitsvergrotingsplan is tot stand gekomen na overleg met betrokkenen. De inhoud van dit document is door ProRail besproken met NS Internationaal en NS Reizigers op 12/11/24, 4/12/24 16/12/24 en 14/1/25 waarbij informatie is uitgewisseld. GoVolta heeft ervoor gekozen om niet deel te nemen, waarbij wordt opgemerkt dat er voor GoVolta geen conflictpunt is beschreven in de overbelastverklaring.

Reden voor de overbelasting

De capaciteit van het baanvak Eindhoven Centraal -Venlo is onvoldoende om de omgeleide ICE tijdens omleidingen te laten halteren op het gewenste station Den Bosch in plaats van de nu gekozen haltering Venlo. Bij een haltering van de omgeleide ICE in Den Bosch komt de omgeleide ICE bij Blerick in conflict met de dienstregeling van NS Reizigers.

Vermoedelijke toekomstige ontwikkeling van het verkeer

Het belangrijkste knelpunt dat ertoe leidt dat de ICE moet worden omgeleid is van tijdelijke aard. Dit knelpunt is de versperring van de normale ICE-route via Arnhem-Zevenaar in het kader van de werkzaamheden aan het derde spoor. Volgens de planning van DB InfraGo is het werk in Duitsland juni 2026 opgeleverd, waarmee de grote buitendienststellingen in Duitsland voorbij zullen zijn. Als de periode van de “80-weekse” voorbij is dan neemt de noodzaak voor de omleiding van de ICE via Venlo ook significant af.

Op het baanvak Eindhoven Centraal – Venlo wordt in de komende jaren een intensivering van het reizigersvervoer verwacht. De keerlocatie van de RE13 (internationale trein van/naar Düsseldorf) is momenteel Venlo en zal Eindhoven worden, waarmee het aantal reizigerstreinen per uur toeneemt. De trein tussen Nijmegen en Roermond (Maaslijn) rijdt tussen Blerick en Venlo over het overbelast verklaarde baanvak en zal in plaats van met dieselmaterieel elektrisch gaan rijden. Daarnaast wordt Venlo geschikt gemaakt voor 740m lange goederentreinen. Voor het accommoderen van de vervoersontwikkeling worden diverse projecten uitgevoerd op het baanvak Eindhoven-Venlo tussen 2025 en 2028. De projecten zijn Opwaardering Maaslijn, Internationale IC Eindhoven-Düsseldorf, Venlo 740m en functiehandhaving.

Mogelijkheden capaciteitsvergroting

Capaciteitsvergroting ten behoeve van het mogelijk maken van de gevraagde dienstregeling van NS internationaal (stoppen op Den Bosch bij omleidingen tijdens de 80-weekse) van het overbelaste baanvak vereist een beveiligingsaanpassing waarvoor een investering van minstens € 1,5 miljoen nodig is. Het is niet mogelijk om een beveiligingsaanpassing op te leveren voordat de geplande 80-weekse buitendienststelling voorbij is.

Er zijn geen andere mogelijkheden om een capaciteitsvergroting op dit baanvak te realiseren.

Kosten-batenanalyse maatregelen

De baten van het oplossen van dit conflict zijn berekend volgens de Handleiding Maatschappelijke KostenBaten-Analyse (MKBA) Methodiek bij ProRail.

De totale maatschappelijke baten van de door NS Internationaal gewenste ICE-haltering in Den Bosch is negatief ten opzichte van een ICE-haltering in Venlo. Dit is hieronder toegelicht:

- 1) Maatschappelijke baten reizigers Arnhem en Achterland: € 763.000,- / jaar (negatief). Reizigers kunnen via de Maaslijn in Venlo komen om daar met de ICE verder te reizen naar Duitsland. Reizen via Den Bosch levert voor reizigers vanuit Arnhem en achterland gemiddeld een grotere reistijd op dan via Venlo.
- 2) Maatschappelijke baten reizigers Brabant: € 35.000,- / jaar (negatief). Reizigers kunnen via Eindhoven in Venlo komen om daar met de ICE verder te reizen naar Duitsland. Reizen via Den Bosch levert voor reizigers vanuit Brabant gemiddeld een grotere reistijd op dan via Eindhoven.
- 3) Maatschappelijke baten reizigers rest van Nederland: € 550.200,- / jaar (positief). Wanneer de ICE stop in Den Bosch met inframaatregelen mogelijk wordt gemaakt dan kan de ICE-vertrektijd uit Amsterdam worden vervroegd met 9 minuten. Dit levert een reistijdbate op Nederlands grondgebied. Voor de gehele lijn (beginpunt tot eindpunt van de trein) levert het geen reistijdbate op, omdat de behaalde reistijdwinst in Duitsland teniet wordt gedaan.

De som van de hierboven beschreven baten is negatief. De kosten van infrastructurele maatregelen op het overbelast verklaarde baanvak zijn € 1,5 miljoen of meer. De verhouding is niet bepaald vanwege de negatieve baten.

Conclusie

ProRail zal naar aanleiding van deze overbelasting geen infra-aanpassingen uitvoeren. Het belangrijkste argument is dat er geen maatschappelijke baten zijn (er is zelfs sprake van negatieve maatschappelijke baten). Daarnaast heeft het conflict een tijdelijk karakter (tot juni 2026) en is het ontwerpen, aanbesteden en realiseren van infrastructurele maatregelen niet tijdig haalbaar.

Bijlage: Overbelastverklaring 2025-03

ProRail OVERBELASTVERKLARING		Definitief
Datum	19-08-2024	
Nummer	2025-03	
Betreft	NS Internationaal Capaciteitsaanvraag via Venlo Dienstregeling 2025	
Partijen	NS Internationaal	
Contactpersonen	NS Reizigers GoVolta	
Eigenaar ProRail	Manager Capaciteitsverdeling Verkeer	
Beschrijving van het baanvak/emplacement/station		
Traject Eindhoven Centraal – Venlo		
Beschrijving van de gevraagde capaciteit en/of paden per uur		
<p>NS Internationaal heeft voor dienstregeling 2025 in bepaalde periodes capaciteit aangevraagd voor de inkomende en uitgaande ICE's via Venlo. De reden hiervan zijn diverse werkzaamheden op het Duitse spoor netwerk, waardoor de voorkeursroute via Arnhem Centraal – Emmerich – Oberhausen Hbf niet beschikbaar is. De ICE Internationaal is ingaande dienstregeling 2025 open acces. Er zijn conflicten ontstaan tussen het concessie vervoer van NS Reizigers versus het open access vervoer van NS Internationaal. Het gaat om de inkomende treinen: ICE's 1252, 250, 158, 156, 154, 152, 150 en 254. Uitgaande treinen zijn: ICE's 253, 255 (enkel treinstel), 153, 155, 157, 159 en 251</p>		
Beschrijving van het conflict		
De conflicten waar geen overeenstemming is bereikt bevindt zich op traject Eindhoven Centraal en Venlo.		
Conflictoplossingen/oplossingsvarianten		
De gekozen oplossingsrichting waar vervoerder NS Internationaal niet mee akkoord ging tijdens de coördinatie gaat over overslaan van de reizigersstop te 's-Hertogenbosch voor de treinen 253, 153, 155, 157, 159 en 251. Die treinen vertrekken ook 9 minuten eerder uit Amsterdam Centraal, krijgen een alternatieve commerciële stop te Venlo en een gewijzigde grenstijd Venlo. De oplossingsrichtingen staan beschreven in het Coördinatie dossier open access-vervoer ICE Internationaal via Venlo dienstregeling 2025.		
Gekozen oplossing voor dienstregelingsjaar 2025		
<p>ProRail kwam met de vervoerders niet tot een gemeenschappelijk gedragen oplossingsrichting. ProRail was hierdoor genoodzaakt om bij het verstrekken van het coördinatievoorstel besluit capaciteitsverdeling hoofdspoorweginfrastructuur (kortweg AMVB) toe te passen. Met inachtneming van de artikelen 4c, 8, 10 en 13 van het Besluit capaciteitsverdeling heeft ProRail een coördinatievoorstel gedaan, wat tot gevolg heeft dat de door NS Internationaal aangevraagde treinserie 150/250, specifiek treinen 253, 153, 155, 157, 159 en 251, geen reizigersstop te 's-Hertogenbosch krijgt. Die treinen vertrekken ook 9 minuten eerder uit Amsterdam Centraal, krijgen een alternatieve commerciële stop te Venlo en een gewijzigde grenstijd Venlo.</p>		