

Veel gestelde vragen Derde spoor Duitsland

Januari 2024

Over het project.....	2
Effect op Nederland (algemeen).....	3
Brabantroute	4
Effect op andere routes in Nederland.....	5
Gevaarlijke stoffen / Basisnet.....	6
Geluid	7
Trillingen.....	7
Overwegen	8
Relatie PHS	9
Betrokkenheid stakeholders.....	9
Betuweroute algemeen.....	10
Werkzaamheden Duitsland	11
Werkzaamheden Nederland.....	11
Kosten	11

Over het project

Waarom is een derde spoor nodig tussen Zevenaar en Oberhausen?

Dat is nodig om het internationale spoorgoederenvervoer vanuit Nederland naar Noord-, Midden- en Zuid-Europa te verbeteren. Het is nu nog zo, dat vanaf Zevenaar goederentreinen en personentreinen over dezelfde sporen rijden richting Duitsland. Hierdoor is de capaciteit beperkt. Daarom wordt er in Duitsland een derde spoor aangelegd. Daardoor kunnen er daar straks meer (goederen)treinen rijden. De Betuweroute kan dan optimaal worden benut.

Welke werkzaamheden hebben er plaatsgevonden in Nederland?

De Nederlandse overheid heeft opdracht gegeven voor de verbreding tussen Zevenaar en de grens met Duitsland. Deze werkzaamheden zijn eind 2018 afgerond.

ProRail realiseerde de volgende werkzaamheden:

- Aanleg van Europese beveiliging ERTMS tussen de Betuweroute en de grens. Dit is al in gebruik genomen in december 2014;
- Ombouw van de bovenleiding naar 25 kV (systeem Betuweroute) tussen de Betuweroute en de grens. Inclusief een nieuw voedingsstation voor de bovenleiding. Dit is gerealiseerd in 2016;
- Aanleg van een derde spoor tussen aansluiting Betuweroute en de grens. Inclusief aanpassing van de reeds aanwezige geluidschermen, tunnels en bruggen.

Welke werkzaamheden gaan er plaatsvinden in Duitsland?

In opdracht van de Duitse overheid wordt een extra spoor aangelegd tussen grens, Emmerich en Oberhausen. De volgende werkzaamheden zijn daar onder andere voor nodig:

- Over 70 km aanleg derde spoor;
- Over 3 km aanleg 4e spoor;
- Aanleg van 74 km geluidschermen;
- Ombouw van 11 stations;
- Aanleg of aanpassing van 47 viaducten en bruggen;
- Vervangen van 55 overwegen door 38 ongelijkvloerse kruisingen.

De werkzaamheden in Duitsland zijn gestart in 2016, en duren nog de komende jaren.

Heeft de bouw gevolgen voor het treinverkeer in Nederland?

Ja, tijdens de bouw kunnen minder goederentreinen gebruik maken van de Betuweroute/grensovergang Zevenaar-Emmerich en zal een deel van het treinverkeer (en in sommige periodes al het treinverkeer) moeten worden omgeleid.

Gaan de omgeleide treinen ook 's nachts rijden?

Ja. Goederentreinen rijden dag en nacht, onder andere vanwege logistieke processen van vervoerders/verladers en terminals, de aard van de goederen (bijvoorbeeld tijdkritische goederen, die essentieel zijn in productieprocessen van de klant) en voor wat betreft de beschikbare capaciteit.

Effect op Nederland (algemeen)

Er kan maar een beperkt aantal treinen rijden over de Betuweroute tijdens de werkzaamheden in Duitsland. Hoe wordt dit opgelost?

Voor de Nederlandse economie is het zeer belangrijk dat er goederentreinen blijven rijden van en naar onze havens. Onder regie van het ministerie van IenW is in nauwe samenwerking met vertegenwoordigers van overheden, vervoerders, verladers, havenbedrijven, ProRail en andere betrokken partijen een maatregelenpakket opgesteld met daarin diverse oplossingen:

- Omleiden van treinen via andere grensovergangen;
- De capaciteit op het spoor nog beter benutten;
- Onderzoek of (aanvullende) maatregelen nodig zijn om te voldoen aan de wettelijke voorschriften voor geluid en gevaarlijke stoffen;
- Overige maatregelen om het goederenvervoer optimaal mogelijk te maken.

Samen maken deze maatregelen het mogelijk dat het spoorgoederenvervoer doorgang kan vinden, waarbij de overlast voor de omgeving zo veel als redelijkerwijs mogelijk is, wordt voorkomen.

Welke andere grensovergangen krijgen te maken met een toename tijdens de bouw in Duitsland?

Onder regie van het ministerie zijn er door ProRail (in nauwe samenwerking met vervoerders, havenbedrijven en verladers) mogelijke omleidingsroutes onderzocht. Factoren die daarbij een rol spelen zijn: de herkomst en bestemming van de trein, de logistieke capaciteit van het spoornetwerk en de wettelijke bepalingen, die voorwaarden stellen aan het gebruik van het spoor (Basisnet en geluidproductieplafonds).

Er zijn op het spoor vier grensovergangen tussen Nederland en Duitsland:

- Venlo - Kaldenkirchen;
- Zevenaar - Emmerich (Betuweroute);
- Oldenzaal - Bad Bentheim;
- Heerlen - Herzogenrath.

Gaan omwonenden van de omleidingsroutes meer hinder ervaren?

Tijdens de periodes dat er wordt gewerkt aan het spoor tussen Emmerich en Oberhausen, zal het aantal treinen op de omleidingsroutes toenemen. Wanneer er tijdelijk meer treinen rijden, kan de omgeving daar (extra) hinder van ondervinden. Het kan dan gaan om een toename van geluid en trillingen. Ook kunnen overwegen vaker dicht zijn omdat er meer treinen langsrijden.

Wat zijn de exacte treinaantallen op de omleidingsroutes?

Het precieze aantal goederentreinen kan niet van tevoren worden bepaald. Er bestaat namelijk geen beperking op het *aantal* treinen, wel op bijvoorbeeld de geluidproductie (geluidproductieplafond). Omdat de ene trein stiller is dan de andere, wisselt aantal treinen dat kan rijden binnen de wettelijke kaders. Bij elkaar opgeteld moet het geluid onder een vaste waarde (het plafond) blijven. Goederenvervoerders die treinen willen laten rijden, vragen een route en een tijdstip aan bij ProRail. Die verdeelt de beschikbare ruimte onder de aanvragers en houdt hierbij rekening met de wettelijke kaders. Hoeveel treinen er kunnen rijden, hangt dus onder andere af van hoe stil de wagons zijn. Uit

het verleden weten we dat als de economie aantrekt en er meer handel plaatsvindt, het vervoer van goederen ook toeneemt.

De realisatiecijfers per grensovergang van de afgelopen jaren is te vinden op www.prorail.nl/derdespoorduitsland. Het dashboard omleidingen derde spoor Duitsland monitort welk effect de omleidingen hebben op het treinproces en de omgeving. De cijfers worden regelmatig bijgewerkt.

Hoe lang is er sprake van omleidingen?

De komende jaren vinden er nog werkzaamheden plaats in Duitsland. Het ministerie en ProRail houden vinger aan de pols bij de Duitse partners over de verdere planning van bouwwerkzaamheden.

Worden de omgevingseffecten in kaart gebracht?

De effecten met betrekking tot geluid, trillingen en externe veiligheid zijn in opdracht van het Ministerie van IenW door ProRail in beeld gebracht. Hieruit is gebleken dat het mogelijk is om de omleidingen binnen de wet- en regelgeving te realiseren. Het ministerie houdt vinger aan de pols. Op dit moment is bekend dat er op enkele locaties maatregelen getroffen moeten worden om bij verdere groei van het vervoer aan de geluidswetgeving te blijven voldoen.

Wat betekent het derde spoor voor goederenvervoer in Nederland?

Na de opening van het derde spoor in Duitsland kan de Betuweroute nog beter worden gebruikt: de capaciteit gaat dan van ongeveer 110 treinen per dag naar 160 treinen per dag. Het knelpunt voorbij de grensovergang is dan opgelost. Daardoor wordt de Betuweroute nog aantrekkelijker voor het goederenvervoer en ontstaat er meer ruimte op de rest van het spoorweginet.

Brabantroute

Wat is de (verwachte) toename van het aantal treinen op de Brabantroute tijdens de omleidingen?

Zie voor meer informatie de infographic op www.prorail.nl/derdespoorduitsland. Deze website linkt ook door naar het dashboard omleidingen derde spoor Duitsland. Dit dashboard monitort welk effect de omleidingen hebben op het treinproces en de omgeving. De cijfers worden regelmatig bijgewerkt.

Is de Brabantroute de belangrijkste omleidingsroute?

Ja. Voor de opening van de Betuweroute in 2007 was de Brabantroute al de belangrijkste route tussen Rotterdam en Duitsland. Ook nu is de Brabantroute nog steeds een belangrijke schakel voor het goederenvervoer per spoor tussen de logistieke hotspots in het zuiden van Nederland en Duitsland. Het is daarom logisch, dat deze route ook een belangrijke rol speelt bij de omleiding van het goederenvervoer tijdens de bouw van het derde spoor.

Gaan de omgeleide treinen ook 's nachts rijden?

Ja. Goederentreinen rijden dag en nacht, onder andere vanwege logistieke processen van vervoerders, de aard van de goederen (bijvoorbeeld tijdkritische goederen, die essentieel zijn in productieprocessen van de klant) en voor wat betreft de beschikbare capaciteit.

Effect op andere routes in Nederland

Wat is de verwachte toename van het aantal treinen in Oost-Nederland tijdens de omleidingen?

Zie voor meer informatie de infographic op www.prorail.nl/derdespoorduitsland. Deze website linkt ook door naar het dashboard omleidingen derde spoor Duitsland. Dit dashboard monitort welk effect de omleidingen hebben op het treinproces en de omgeving. De cijfers worden regelmatig bijgewerkt.

Wat is de toename van het aantal treinen op de IJssellijn?

Zie voor meer informatie de infographic op www.prorail.nl/derdespoorduitsland. Deze website linkt ook door naar het dashboard omleidingen derde spoor Duitsland. Dit dashboard monitort welk effect de omleidingen hebben op het treinproces en de omgeving. De cijfers worden regelmatig bijgewerkt.

Wat is de toename van het aantal treinen op de route Weesp-Amersfoort-Deventer?

Zie voor meer informatie de infographic op www.prorail.nl/derdespoorduitsland. Deze website linkt ook door naar het dashboard omleidingen derde spoor Duitsland. Dit dashboard monitort welk effect de omleidingen hebben op het treinproces en de omgeving. De cijfers worden regelmatig bijgewerkt.

Wat betekent het kopmaken van omgeleide goederentreinen in Deventer?

De extra omgeleide treinen die via Deventer gaan rijden komen naar verwachting vooral uit de richting Apeldoorn. Een kleiner deel van de treinen kan worden omgeleid via de route Arnhem-Deventer-Oldenzaal grens. Deze treinen moeten van richting wisselen ('keren') in Deventer. Ook voor deze extra treinbewegingen geldt dat dit alleen mogelijk is als dit past binnen de wettelijke kaders.

Overigens is deze verbinding een reguliere route voor goederenverkeer vanaf de Betuweroute naar de grensovergang bij Oldenzaal. Ook buiten de omleidingsperiode maken goederentreinen gebruik van deze route.

Wat is de verwachte toename van het aantal treinen in Zuid-Limburg tijdens de omleidingen?

De laatste jaren hebben er in perioden enkele treinen op de route Sittard - Heerlen - Herzogenrath gereden. Als gevolg van de wet en regelgeving voor omgevingseffecten blijft het maximaal aantal treinen beperkt tot 4 tot 5 treinen op een gemiddelde werkdag.

Welke maatregelen worden er getroffen op de route Sittard - Heerlen - Herzogenrath?

Het tracé tussen Heerlen en Herzogenrath is inmiddels geëlektrificeerd en voorzien van een extra onderstation, de beveiliging zal nog worden aangepast en er worden 2 niet actief bewaakte overwegen opgeheven. Daarnaast wordt gewerkt aan de spoorverdubbeling Heerlen Landgraaf om een frequentieverhoging van reizigerstreinen mogelijke te maken (2 treinen per uur per richting).

Gevaarlijke stoffen / Basisnet

Mogen treinen met gevaarlijke stoffen worden omgeleid via het hoofdrailnet?

Treinen met gevaarlijke stoffen mogen worden omgeleid via het hoofdrailnet. Vervoerders zijn daarbij vrij hun eigen routes te kiezen. Wel wordt gemonitord of het vervoer van gevaarlijke stoffen op het spoorwegnet voldoet aan de Basisnet wetgeving, waarin regels staan voor het vervoer van gevaarlijke stoffen. In de wet Basisnet wordt uitgegaan van een jaarlijkse monitoring, maar gedurende de bouw van het 3^e spoor vindt op de omleidingsroutes monitoring per kwartaal plaats. De actuele cijfers zijn te vinden op de website Informatiepunt Leefomgeving <https://iplo.nl/thema/gezonde-fysieke>.

Afgelopen jaren waren er op enkele omleidingsroutes overschrijdingen van de risicoplafonds Basisnet. Komt dit door de omleidingen en is de veiligheid van de omgeving in gevaar geweest?

Bij de totstandkoming en inwerkingtreding van het Basisnet in 2015 is ervan uitgegaan dat, om mogelijke overschrijding van risicoplafonds te voorkomen, het vervoer via andere routes gestuurd kon worden. Bij voorkeur via de Betuweroute. Om daarmee te voorkomen dat vervoer van gevaarlijke stoffen in stedelijke gebieden tot hoge groepsrisico's zou leiden.

Dit heeft om verschillende redenen niet goed uitgekapt. Bijvoorbeeld omdat herkomst- of bestemmingslocaties niet via de Betuweroute te bereiken zijn, door ontwikkelingen in de markt zelf, of omdat door werkzaamheden aan een derde spoor tussen Zevenaar en Oberhausen de Betuweroute niet volledig beschikbaar is. Welke route treinen met gevaarlijke stoffen van en naar Duitsland nemen, moet bovendien afgestemd worden met de Duitse beheerder van de spoorinfrastructuur. Deze heeft niet altijd de Betuweroute als voorkeursroute. Ook zijn in Nederland niet alle spoorbeveiligingssystemen geschikt voor alle locomotieven. Gevolg is dat er op sommige plekken overschrijdingen van de risicoplafonds zijn, terwijl de veiligheidsnorm voor de dichtbijgelegen woningen niet wordt overschreden. Er staan geen woningen op plaatsen binnen de zone waar het risico op overlijden als gevolg van een ongeluk met een goederentreinen met gevaarlijke stoffen groter is dan 1 op een miljoen per jaar. Ook de komende jaren worden overschrijdingen van de risicoplafonds verwacht.

Om het Basisnet robuust te maken en onrust bij decentrale overheden, omwonenden en bedrijfsleven zoveel mogelijk weg te nemen, wordt gezocht naar een oplossing om de balans te herstellen. Het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (IenW) heeft daarom korte en middellange termijn acties aangekondigd die het samen met de betrokken partijen wil oppakken. Sommige zijn reeds uitgevoerd, zoals het invoeren van een veiligheidssysteem (ATB vv), afspraken binnen de sector over het veilig samenstellen van gevaarlijke stoffen in treinen ('warme BLEVE-vrij rijden') en het verleggen van vervoersstromen. Deze worden onder meer aangevuld de uitrol van het European Traffic Management Systeem (ERTMS) waardoor het spoorvervoer nog veiliger wordt. Ook worden mogelijkheden voor modal shift (het veranderen van de vervoerwijze) en het samenbrengen van productie en verwerking op één locatie onderzocht. Gemeenten houden in hun ruimtelijke ordeningsplannen actief rekening met Basisnet. Zo bieden zij mensen die dicht bij het spoor wonen of werken voldoende bescherming.

Ook onderzoeken de partijen samen of het haalbaar en wenselijk is om risicoplafonds aan te passen. rekening houdend met grote woningbouwopgaven en de vervoersprognoses voor 2028. Als laatste maatregel – en in het uiterste geval – kan een routeringsbesluit worden genomen, waardoor op sommige routes bepaalde stoffen niet vervoerd mogen worden.

Gedurende dit proces vindt voortdurend onderlinge afstemming plaats tussen de betrokken partijen. Naar verwachting zal na medio 2020 het kabinet een besluit nemen over het al dan niet aanpassen van de risicoplafonds.

Geluid

Hoe werken de geluidproductieplafonds (wet SWUNG)?

De wet SWUNG, die op 1 juli 2012 in werking is getreden, beschermt omwonenden tegen geluidshinder. Deze wet biedt meer bescherming dan de oude geluidwetgeving door een maximale geluidsbelasting per jaar vast te leggen waar de totale geluidsproductie van het langsrijdende spoorverkeer beneden moet blijven. Dit zijn geluidsproductieplafonds. ProRail is verplicht om de geluidproductieplafonds, vastgesteld door de Rijksoverheid, na te leven. De geluidproductieplafonds zijn hierdoor van grote invloed bij het bepalen hoeveel reizigers- en goederentreinen er mogen rijden.

De overheid blijft de inzet van stille treinen stimuleren. Als de spoorgoederensector er in slaagt om treinen stiller te krijgen, kunnen er binnen de geluidsproductieplafonds meer treinen rijden. ProRail als verdeler van de capaciteit op het spoor kan alleen capaciteit verdelen binnen de beschikbare geluidruimte.

Passen extra treinen binnen de huidige geluidsnormen?

Op het spoor gelden geluidsproductieplafonds, die bepalen hoeveel geluid er jaarlijks maximaal mag worden geproduceerd. Deze plafonds vormen wettelijke grenzen. Extra treinverkeer moet dus passen binnen de grenzen. Onder specifieke omstandigheden kan de staatssecretaris tot een tijdelijke ontheffing van naleving van een geluidproductieplafond besluiten

Worden er extra maatregelen genomen om de omgeving te beschermen tegen extra geluidsoverlast?

ProRail heeft onderzoek gedaan naar de geluidsproductie van de extra omgeleide treinen in relatie tot de gestelde geluidsproductieplafonds. Dit onderzoek laat zien dat het extra treinverkeer op de omleidingsroutes past binnen de gestelde plafonds. Op de Brabantroute zijn versneld raildempers (no-regret) aangelegd, vooruitlopend op het MJPG.

Zie voor meer info www.geluidspoor.nl.

Trillingen

Passen extra treinen op de omleidingsroutes binnen de huidige trillingsnormen?

Bij een aanpassing of wijziging van de spoorweginfrastructuur via de Tracéwet, worden de effecten van trillingen in kaart gebracht. Als blijkt dat het nodig is, worden ook maatregelen beschreven om de hinder te verkleinen. Dit wordt gedaan aan de hand van de 'Beleidsregel trillinghinder spoor'.

Echter, voor situaties waarbij er geen wijziging nodig is aan de infrastructuur en waarbij alleen met een andere frequentie gereden gaat worden, bestaan er nu geen wettelijke normen. Het ministerie van IenW heeft het RIVM opdracht gegeven om een methode te ontwikkelen waarmee de effecten van trillingen kunnen worden gemeten. Hierna zal het ministerie onderzoeken of het noodzakelijk en mogelijk is een wettelijk kader te formuleren met als doel trillinghinder zoveel mogelijk te beperken. Wanneer trillingen aantoonbaar schade veroorzaken in de omgeving, is ProRail verplicht maatregelen te nemen. Hiervoor wordt gewerkt met een onafhankelijk protocol van TNO. In de praktijk blijkt dat er zelden een relatie is tussen schade en trillingen als gevolg van treinverkeer.

Neemt ProRail maatregelen om extra trillingshinder langs de omleidingsroutes tegen te gaan?

Omdat er geen wettelijke normen bestaan voor trillingen voor situaties als deze -bestaand spoor waarover (tijdelijk) meer gereden gaat worden- kunnen er nu geen maatregelen genomen worden om extra trillingshinder tegen te gaan. Het is wettelijk gezien niet vastgelegd welk trillingsniveau toegestaan is en daarmee welke maatregelen genomen moeten worden. Of en hoe er met trillingen kan worden omgegaan op bestaand spoor en welk kader dan kan gelden, is een vraagstuk dat de aandacht heeft van het ministerie van I&W en de Tweede Kamer. Zie deze kamerbrief over beleidsintensivering trillingen voor meer informatie:

<https://www.rijksoverheid.nl/documenten/kamerstukken/2018/04/23/trillingshinder-spoor>

Waar kan ik terecht als ik schade ten gevolge van trillingen heb?

Op basis van het onderzoek dat ProRail heeft uitgevoerd wordt geen schade verwacht ten gevolge van de omleidingen. Wanneer trillingen aantoonbaar schade veroorzaken in de omgeving, is ProRail verplicht maatregelen te nemen. Hiervoor wordt gewerkt met een onafhankelijk protocol van TNO. In de praktijk blijkt schade ten gevolge van trillingen afkomstig van treinverkeer zelden voor te komen.

Overwegen

Wat betekenen de omleidingen voor overwegen? Zijn die langer dicht?

Doordat er tijdelijk meer treinen rijden, kunnen overwegen langer en vaker dicht zijn. In verband met de bereikbaarheid van hulpdiensten en om de veiligheid te waarborgen heeft ProRail per overweg een analyse gemaakt om de gevolgen van de tijdelijke toename in beeld te brengen. Bij dit onderzoek zijn geen onveilige situaties op overwegen geconstateerd. Er is ook gebleken dat er geen overwegen zijn die structureel langer dicht zijn. Wel zullen maatregelen worden uitgewerkt om de overwegen die het langst dicht zijn, te beperken.

Zie ook het online dashboard Omleidingen Derde spoor Duitsland voor dichtligtijden. Dit dashboard monitort welk effect de omleidingen hebben op het treinproces en de omgeving. De cijfers worden regelmatig bijgewerkt.

Leidt het langer en vaker dicht zijn van overwegen niet tot gevaarlijke situaties?

Zolang mensen zich aan de verkeersregels houden en de rode lichten niet negeren, is het niet gevaarlijker. Maar wij begrijpen dat mensen het heel vervelend vinden als ze langer en vaker moeten wachten.

Wat doet ProRail om filevorming tegen te gaan bij de overwegen als gevolg van lange dichtligtijden?

Het ministerie van IenW heeft het Landelijk Verbeterprogramma Overwegen (LVO) opgezet. Gemeenten die een overweg willen aanpakken om deze veiliger te maken en/of om de doorstroming van het verkeer te verbeteren, kunnen een aanvraag indienen. Als de gemeente, ProRail en het ministerie het met elkaar eens zijn over de probleemanalyse, de mogelijke oplossing en als het programma voldoende budget heeft, kan een overweg worden aangepakt. Het ministerie kan tot 50% van de kosten voor haar rekening nemen en de wegbeheerder betaalt het resterende deel.

Lopen de aanrijdtijden van de hulpdiensten geen gevaar omdat overwegen te lang dicht liggen?

De toename van de sluitingstijden van overwegen is beperkt. De gevolgen van de sluitingen worden in overleg met gemeenten en veiligheidsregio's vastgesteld. Indien nodig kan er worden besloten om maatregelen te treffen.

Relatie PHS (Programma Hoogfrequent Spoorvervoer)

Wat is de impact van de omleidingen voor de plannen voor het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer (PHS)?

In de uitwerking van de dienstregelingen voor PHS wordt rekening gehouden met de omleidingsroutes en de volumes van het goederenvervoer conform de prognose uitgaand van gemiddelde groei.

Betrokkenheid stakeholders

Wat is de rol van lokale en regionale overheden (gemeentes/provincies)? Worden ze betrokken bij de plannen en zo ja hoe en wanneer?

Ja, de regionale en lokale overheden worden betrokken bij de plannen. Om de omleidingen ten behoeve van de aanleg van het derde spoor in goede banen te leiden is er onder leiding van het ministerie een stuurgroep samengesteld die heeft gewerkt aan een maatregelenpakket. Dit pakket is in oktober 2014 aan de Tweede Kamer gepresenteerd. Namens regionale en lokale overheden hebben gedeputeerden van Provincies Noord-Brabant en Gelderland zitting in de Stuurgroep Derde spoor Duitsland. In overleg met de stuurgroepleden is een groot aantal bijeenkomsten met stakeholders georganiseerd waarin de uitwerking werd gepresenteerd en getoetst en de communicatie is voorbereid. Gedurende de omleidingen blijven stakeholders geïnformeerd en betrokken.

Worden bewoners betrokken bij de plannen, hebben ze recht op inspraak/indienen van zienswijzen?

De extra goederentreinen kunnen op de omleidingsroutes worden ingepast binnen bestaande regels en wettelijke kaders. Daardoor zal er geen publieksparticipatie plaatsvinden in het kader van het Derde spoor Duitsland.

Welke partijen zijn in Nederland betrokken bij de aanleg van het derde spoor?

- Ministerie IenW (voorzitter stuurgroep);
- ProRail (infrabeheerder);
- KNV en RailGood namens de Goederenvervoerders;
- EVO-Fenedex namens de Verladers;
- Havenbedrijf Rotterdam;
- Havenbedrijf Amsterdam;
- Gedeputeerden Provincies Noord-Brabant (mede namens Limburg) en Gelderland (mede namens Overijssel);
- Strategisch Platform Logistiek.
- Droge bulk
- Chemische sector

Welke partijen in Duitsland zijn betrokken?

Betrokken zijn onder andere:

- Bundesministerium für Verkehr und Digitale Infrastruktur;
- Deelstaat Nord Rhein Westfalen;
- DB Netz (diverse afdelingen en locaties waaronder Duisburg en Frankfurt).

Betuweroute algemeen

Van waar tot waar loopt de Betuweroute?

De Betuweroute loopt van de Tweede Maasvlakte tot de Duitse grens bij Zevenaar en is 174 kilometer lang.

Hoeveel sporen heeft de Betuweroute in Nederland?

De Betuweroute heeft twee sporen.

Hoeveel treinen rijden er dagelijks / wekelijks / jaarlijks over de Betuweroute?

In 2018 reden 20.200 goederentreinen via de Betuweroute (Meteren – Valburg), op een drukke dag zonder omleidingen ca. 95; bij omleidingen ca. 45.

Zie ook voor meer informatie de infographic op www.prorail.nl/derdespoorduitsland. Deze webpagina linkt ook naar het dashboard Derde spoor Duitsland. Hier worden per kwartaal cijfers gepubliceerd over aantallen treinen per grensovergang.

Tot nu loopt het gebruik van de Betuweroute achter op de verwachtingen. Is derde spoor wel nodig?

Ja. Zonder derde spoor is er tussen Zevenaar en Oberhausen ruimte voor maximaal ongeveer 110 goederentreinen per etmaal in beide richtingen. Op drukke dagen wordt het maximum al bereikt.

Verdere groei via de Betuweroute is dus niet mogelijk binnen de huidige capaciteit.

Tot het 3^e spoor gereed is, maken maximaal ca. 110 goederentreinen per dag gebruik van de grensovergang Zevenaar – Emmerich (normaal gesproken vrijwel volledig via het A15-tracé). Het

gebruik van het A15-tracé tussen Meteren en Valburg hangt mede af van het aantal goederentreinen dat via de IJssellijn rijdt/kan rijden.

Als het 3^e spoor gereed is rijden (inzichten stand juni 2019) tot ca. 130 goederentreinen via Zevenaar – Emmerich (in 2030), toenemend tot ca. 165 in 2040; het betreft hier hoge scenario in BPGV2018_LO19.

Werkzaamheden Duitsland

Hoe lang duurt de bouw?

In 2014 is gestart met de werkzaamheden van het Nederlandse deel van het project en de ombouw van de bovenleiding, deze werkzaamheden zijn eind 2018 afgerond. DB Netz werkt komende jaren aan het derde spoor. De einddatum van de werkzaamheden is niet bekend.

Werkzaamheden Nederland

Welke werkzaamheden zijn uitgevoerd in Nederland?

In Nederland worden de volgende maatregelen genomen:

- Aanleg van drie kilometer nieuw spoor tussen Zevenaar en de grens;
- Verwijderen van een goederenwachtspoor;
- Omzetten van oostelijk wachtspoor in doorgaand spoor;
- Aanpassen van een wisselcomplex;
- Aanpassen bovenleidingsspanning naar 25 kV tussen Zevenaar en de Duitse grens;
- Bouw nieuw onderstation om bovenleiding tussen Zevenaar en de Duitse Grens onafhankelijk van Betuweroute te kunnen schakelen.

Kosten

Wie gaat de aanleg betalen?

In Duitsland wordt de aanleg gefinancierd door de Bondsregering, deelstaat Noordrijn- Westfalen en de Deutsche Bahn. Deze partijen hebben hiervoor op 26 juli 2013 een overeenkomst getekend.

In Nederland voerde ProRail de werkzaamheden uit in opdracht van IenW, die het ook financierde met subsidie van de EU.