

## Veel gestelde vragen en antwoorden over de buitendienststelling 2023-2024 tijdens de werkzaamheden aan het Derde Spoor in Duitsland

### 1. Wat is de aanleiding?

De Betuweroute, een spoorlijn speciaal voor goederentreinen, is een van de modernste in Europa. De aansluiting van de Betuweroute op het Duitse netwerk wordt gerealiseerd door de Duitse infrabeheerder DB Netz. Het gaat om een groot project tussen de grens bij Zevenaar en Oberhausen, waarbij een derde spoor aan het bestaande 70 kilometer lange tracé wordt toegevoegd en tegelijkertijd geluidsbescherming, stations en overwegen worden aangepakt. DB Netz heeft aangekondigd verschillende werkzaamheden versneld te willen uitvoeren. Eén van de belangrijkste deelprojecten betreft de bouw van spoorbruggen op het tracé tussen Wesel en Friedrichsfeld.

### 2. Waar bestaan die werkzaamheden uit?

Het gaat onder andere om de bouw van twee driesporige rivierkruisingen (bruggen) in de omgeving van Friedrichsfeld.

### 3. Welk effect heeft dat op het treinvervoer van en naar Duitsland?

Door de werkzaamheden in Duitsland kunnen er minder treinen gebruik maken van de Betuweroute. Gedurende 1,5 jaar (tussen november 2024 en mei 2026) zal er hoofdzakelijk gebruik kunnen worden gemaakt van een enkel spoor op het Duitse deel van de Betuweroute. Binnen deze periode van anderhalf jaar zal het tracé tussen Emmerich en Oberhausen in totaal ruim 20 weken zelfs geheel gesloten zijn. Er is dan geen treinverkeer mogelijk. Tijdens het grootste gedeelte van de buitendienststelling van anderhalf jaar blijft er enig treinverkeer via de Betuweroute mogelijk. Door de beperkte beschikbaarheid is er sprake van impact op goederen- en reizigersverkeer, op lopende en geplande beheer- en onderhoudsprojecten, en op de omgeving.

### 4. Wanneer vinden deze werkzaamheden plaats?

Volgens de planning van DB Netz vinden de werkzaamheden plaats van november 2024 tot mei 2026.

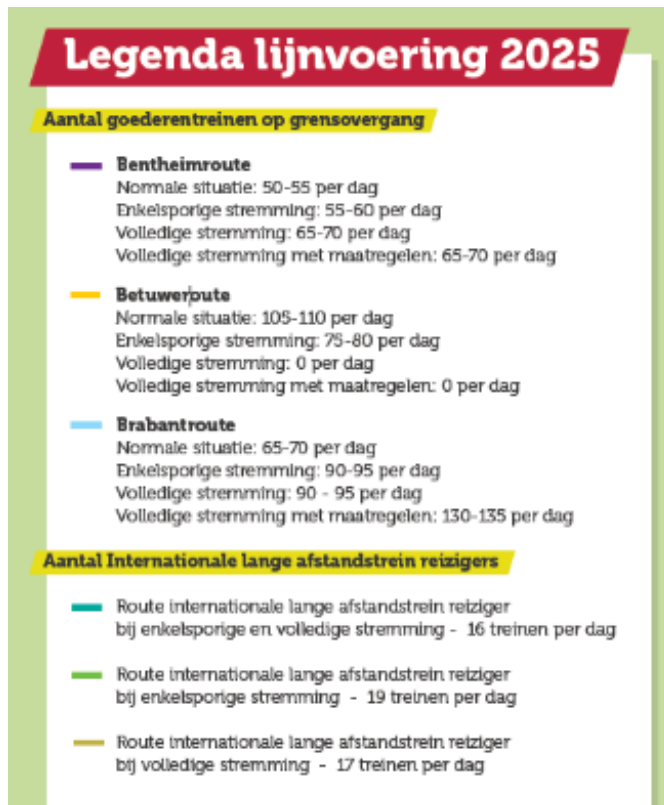
### 5. Wat betekent dit voor de capaciteit op de Betuweroute?

Bij een enkelsporige stremming op het traject Emmerich – Oberhausen kunnen er in 2025 30-35 goederentreinen per dag minder rijden via Zevenaar / Emmerich – Oberhausen. Deze treinen moeten dan via andere routes van en naar de grensovergangen bij Venlo en Oldenzaal) rijden. Bij een **volledige stremming** op het traject Emmerich – Oberhausen moeten alle treinen worden omgeleid.

De grensovergangen die gebruikt kunnen worden als er beperkingen zijn op het tracé Zevenaar / Emmerich – Oberhausen zijn:

- Venlo grens: Kaldenkirchen – Viersen
- Oldenzaal grens: Bad Bentheim – Salzbergen

Naar verwachting betekent dat dat de overige grensovergangen de volgende aantallen te verwerken krijgen:



**6. Wat gebeurt er met het goederenvervoer dat niet via de Betuweroute kan rijden?**

Deze treinen zullen moeten rijden via de Brabandrout (Noord-Brabant/Limburg) of via routes door Oost-Nederland (Gelderland/Overijssel).

**7. Hoeveel treinen moeten dan worden omgeleid?**

Zie vraag vijf

**8. Wat betekent dit voor de geluidproductieplafonds?**

Op basis van een eerste onderzoek is de verwachting dat de geluidproductieplafonds (de toegestane hoeveelheid geluid bij een spoorweg) op de Bentheimroute, tussen Hengelo en Oldenzaal, zullen worden overschreden. Een wijziging van het geluidproductieplafond kan in combinatie met geluidmaatregelen een oplossing zijn, omdat hier in de toekomst (2027 als gevolg van de autonome groei van het goederenverkeer) een structureel knelpunt verwacht wordt. NB: Dit is nog in onderzoek

Op de Brabandrout (tussen Moerdijk en Venlo) worden vooralsnog geen overschrijdingen verwacht. Ook voor de trajecten Weesp – Rotterdam – Dordrecht en Weesp – Amersfoort – Deventer worden geen overschrijdingen van de geluidproductieplafonds verwacht n.a.v. de werkzaamheden in Duitsland..

Voor de corridor Elst – Arnhem – Deventer (ter hoogte van Dieren) loopt al geruime tijd een project om de overschrijding van de gpp's op te lossen. De overschrijding is niet gevolg van het omleiden van treinen.

**9. De werkzaamheden vinden plaats in Duitsland, maar in Nederland moeten we treinen omleiden. Kunnen we dit weigeren?**

Nee. DB Netz is wettelijk verplicht aan Nederland te vragen wat de gevolgen voor Nederland zijn van hun werkzaamheden aan het spoor . Deze zijn door ProRail in kaart gebracht en aan het DB Netz overgedragen. Het is uiteindelijk aan DB Netz hierover een beslissing te nemen. Voorafgaand aan de definitieve planning van de werkzaamheden en buitendienststellingen heeft afstemming tussen DLD en NL plaatsgevonden om de gevolgen voor NL zo veel mogelijk te beperken. Andersom kan DLD ook geen werkzaamheden van NL weigeren.

**10. Wat is de rol van lenW hierin?**

De afstemming van werkzaamheden en verkeersafwikkeling gedurende deze werkzaamheden is primair de verantwoordelijkheid van DB Netz en ProRail. Het ministerie voert in aanvulling daarop waar nodig overleg met Duitse partners, waaronder het verantwoordelijke bondsministerie. Daarbij brengt lenW de zorgen van ProRail en Nederlandse belanghebbenden onder de aandacht.

**11. Wat is de rol van ProRail hierin?**

ProRail heeft in kaart gebracht wat de gevolgen zijn van de werkzaamheden. Hierin is onder andere gekeken naar de impact de logistiek (reizigers- en goederenvervoer), de projecten, onderhoud van het spoor en omgeving. Voorafgaand aan de definitieve planning van de werkzaamheden en buitendienststellingen heeft afstemming tussen DLD en NL plaatsgevonden om de gevolgen voor NL zo veel mogelijk te beperken. Daarnaast verzorgt ProRail de communicatie over de omleidingen en de te nemen maatregelen.

**12. Wat is de rol van DB Netz?**

DB Netz is de infrabeheerder van Duitsland en daarmee verantwoordelijk voor de aanleg van het derde spoor aan Duitse zijde.

**13. Wanneer is het derde spoor klaar?**

De bouwwerkzaamheden op Wesel – Friedrichsfeld zijn één van de vijf deelbouwprojecten voor de volledige bouw van het derde spoor tussen Emmerich en Oberhausen. Een einddatum is nog niet bekend.

**14. Wat betekent dit voor de omgeving?**

De effecten voor de omgeving zijn onderzocht. Treinen zullen worden omgeleid omdat de Betuweroute niet of deels beschikbaar is. Hierdoor wordt het op andere routes drukker en is niet uit te sluiten dat de hinder voor de omgeving zal toenemen. En dus zullen dan meer treinen rijden via de grensovergang Venlo en Oldenzaal. De verwachting is dat het geluidproductieplafond op de Bentheimroute tussen Hengelo en Oldenzaal, zal worden overschreden. Ook de toename van vervoer van gevaarlijke stoffen wordt op de overige trajecten goed gemonitord en geanticipeerd. Het beheersen van de risico's en de veiligheid blijft daarbij centraal staan een gezamenlijke verantwoordelijkheid van alle betrokkenen.

**15. Kan een deel van het vervoer niet via weg of water?**

Het ligt in lijn der verwachting dat wanneer niet al het vervoer via het spoor kan worden afgewikkeld ook gebruik moet worden gemaakt van de truck of binnenvaart.

**16. Moet de omgeving niet gecompenseerd worden op de omleidingsroutes?**

ProRail komt met een plan van aanpak om tijdens werkzaamheden aan het Derde spoor de verkeersafwikkeling en eigen werkzaamheden aan het spoor zoveel mogelijk in goede banen te leiden. Daarbij wordt ook bekeken welke maatregelen nodig zijn om de overlast op omleidingsroutes te beperken. Een dergelijk 'minder hinder'-pakket wordt in overleg met de omgeving afgestemd.

**17. Betekent dit dat er meer treinen in de nachtelijke uren gaan rijden? Zo ja, kan er dan niet langzamer worden gereden om de overlast te verminderen?**

Naar verwachting gaan meer treinen 's nachts rijden. Een snelheidsbeperking gaat ten koste van de capaciteit en die is al bijzonder schaars.

**18. Kunnen we de Betuweroute dan gebruiken voor iets anders?**

De Betuweroute zelf blijft tussen de Rotterdamse haven en de aftakking bij Elst naar Deventer beschikbaar voor goederenvervoer. Bij de werkzaamheden aan Duitse zijde zullen minder treinen door kunnen rijden richting Duitsland.