



ZORGEN OVER SPOORCAPACITEIT DOOR AANLEG 'DERDE SPOOR'

Minder treinen over **Betuweroute**

Door werkzaamheden aan het zogeheten derde spoor in Duitsland kunnen er de komende jaren minder treinen over de Betuweroute rijden. Staatssecretaris Mansveld van Infrastructuur en Milieu heeft weliswaar maatregelen aangekondigd om het spoorgoederenvervoer op gang te houden, maar verladers zijn bang dat deze niet toereikend zijn.



De Betuweroute, die loopt van de Rotterdamse haven naar de Duitse grens, is door de jaren heen een steeds belangrijkere ader geworden in de Nederlandse spoorinfrastructuur. De lijn is specifiek ingericht op het goederenvervoer en vorig jaar maakten 110 goederentreinen per dag er gebruik van. De ambities reiken echter veel verder. Lang is er vanuit Nederland gelobbyd voor de aanleg van het zogeheten derde spoor in Duitsland, een spoorverbinding tussen Zevenaar bij de Duits-Nederlandse grens en Oberhausen, via Emmerich. In juli vorig jaar ging de kogel door de kerk: Duitsland nam de beslissing om dit 73 kilometer lange spoortraject aan te leggen. Met het project is 1,5 miljard euro gemoeid.

Door de aanleg van het derde spoor wordt de Betuweroute in feite doorgetrokken naar het Duitse Ruhrgebied en het Oost-Europese achterland. De capaciteit van de lijn kan dan groeien naar 160 treinen per dag in 2022.

Keerzijde

Een betere verbinding met Duitsland en het achterland is goed nieuws voor de Nederlandse spoorverladers, waaronder de chemische bedrijven, die voor het vervoer van hun producten naar het Europese achterland veelal gebruikmaken van het spoor. Een voordeel van het derde spoor is ook dat de concurrentiepositie van de Rotterdamse haven ten op-



Wilma Mansveld

Staatssecretaris Infrastructuur en Milieu



‘Altijd in de schaduw’

De belangenbehartiger van spoorgoederenvervoerders KNV vraagt al jaren samen met EVO aandacht voor het ‘totale gebrek aan aandacht’ voor het goederenvervoer over het spoor, zowel van de politiek als van spoorbeheerder ProRail. Zo klagen de vervoersbedrijven bijvoorbeeld over de tijdstippen waarop ProRail onderhoud uitvoert aan het spoor. Dit gebeurt vaak 's nachts, juist op het moment dat er veel

goederentreinen rijden. Als deze treinen moeten omrijden, komen ze te laat en dat leidt weer tot hogere kosten, zeggen de vervoerders. Een andere klacht is de ‘willekeurige inzet’ van prioriteringsregels. Dit betekent dat een vrijwel lege reizigerstrein in de late avond voorrang kan krijgen op een internationale goederentrein beladen met waardevolle producten. De vervoerders en EVO zouden graag zien dat de economische gevolgen daarvan worden meegewogen bij zulke beslissingen.

Het gevoel altijd de tweede viool te spelen, bracht de spoorgoederenvervoerders ertoe om dit najaar samen met EVO enkele vragen te stellen aan staatssecretaris Mansveld: Welke gevolgen heeft het doortrekken van de Betuweroute

zichte van andere mainports in Europa een flinke impuls krijgt. Er zit echter ook een keerzijde aan: door de aanleg van het nieuwe spoortraject is er al vanaf volgend jaar sprake van een verminderde capaciteit op de Betuweroute en dat duurt tot 2022. Om de goederenstroom in deze lange periode in goede banen te leiden, heeft de zogenoemde Stuurgroep derde

spoor Duitsland, waarin ook EVO meepraat, zich gebogen over de te verwachten knelpunten en hiervoor oplossingen aangedragen.

Onlangs werd het advies van deze groep aangeboden aan staatssecretaris Wilma Mansveld van Infrastructuur en Milieu en zij heeft de adviezen overgenomen, zegt Machiel van der Kuijl, algemeen directeur van EVO. 'Zo heeft zij besloten dat zo nodig mag

'We moeten niet vergeten waar alle inspanningen op gericht zijn'

worden uitgeweken naar twee alternatieve spoorverbindingen. Het gaat dan om de Brabantlijn die loopt via Eindhoven naar Venlo en om de lijn richting Oldenzaal via Apeldoorn, Zutphen en Deventer.' Als er wordt uitgeweken, gaan ladingen met bestemmingen in Noord- en Oost-Duitsland en Scandinavië vaker via Oldenzaal en ladingen met bestemmingen in Zuid-Duitsland en Italië via Venlo.

Gevaarlijke stoffen

Het openstellen van de alternatieve routes is goed nieuws voor verladers, zegt Van der Kuijl. Toch zegt hij zich nog steeds zorgen te maken over de toekomstige situatie. 'Zeker voor de chemische bedrijven in Nederland, die voor hun vervoer veelal afhankelijk zijn van het spoor. Het voornemen van Mansveld is om het vervoer van gevaarlijke stoffen tijdens de aanleg van het derde spoor zoveel mogelijk over de Betuweroute te laten verlopen. Dat is ook verstandig, omdat deze route daarvoor bij uitstek geschikt is. Wat als het vervoer van gevaarlijke stoffen straks niet over de Betuweroute kan? Wat wij willen, is dat staatssecretaris Mansveld



volgend jaar? Moet er in 2015 met één of twee infrastructuurbeheerders een toegangsovereenkomst worden gesloten? Hoe gaat het verder met de gebruikersvergoedingen op het spoor? Prangende vragen, aldus KNV, omdat vervoerders rond deze tijd van het jaar contracten moeten afsluiten voor 2015 met hun opdrachtgevers, de verladers. Over de infrastructuurbeheerders is inmiddels een knoop doorgemaakt: per begin volgend jaar wordt Keyrail, de exploitant van de Betuweroute, opgeheven. Zijn taak wordt ondergebracht bij ProRail. Met dit laatste is KNV blij, omdat spoorvervoerders, net als verladers, liever te maken hebben met één loket. In algemene zin echter blijft KNV zich zorgen maken over de concurrentiepositie van de Nederlandse

spoorgoederenvervoerders, omdat allerlei overheidsregels het spoorvrachtovervoer op kosten zouden jagen. Er is echter ook goed nieuws voor spoorgoederenvervoerders. Het ministerie van Infrastructuur en Milieu mikt bijvoorbeeld met gerichte maatregelen op een verschuiving van het gebruik van vrachtauto's naar binnenschepen en treinen. Bovendien heeft de Rotterdamse haven zich ten doel gesteld om 65 procent van alle containers vanaf de twee Maasvlaktes in 2035 te vervoeren via binnenvaart en spoor. Halverwege 2012 was dat nog circa 53 procent. De opdrachtgevers van het vervoer, de verladers, staan er anders in. Voor hen blijft de vrijheid om zelf de keuze te maken voor vervoer over de weg, het spoor of de binnenvaart, prioriteit, aldus EVO. ●●●

vooraf bepaalt dat er als er een gebrek aan capaciteit is, prioriteit wordt gegeven aan het transport van gevaarlijke stoffen. Ook op de Brabantlijn en de lijn richting Oldenzaal via Apeldoorn, Zutphen en Deventer.' Een ander punt van zorg betreft de wens van de staatssecretaris om goederen meer te bundelen. Van der Kuijl: 'Spoorvervoerders zullen worden aangespoord samen te werken en ladingen te bundelen op één trein, maar om dit te realiseren, moet je de coördinatie van dit bundelproces niet alleen bij de spoorvervoerders neerleggen. Voor de positie van verladers is het beter als er een onafhankelijke coördinator wordt aangewezen.' Daarnaast wil EVO, zo zegt Van der Kuijl, een veel betere afstemming van de planningen tussen Duitsland en Nederland. 'Ik blijf de politiek oproepen ervoor te zorgen dat Duitsland de maximale capaciteit die beschikbaar is, ook vrijgeeft.'

Consequenties

Staatssecretaris Mansveld moet al deze punten zwaar laten meewegen in haar beslissingen, vindt Van der Kuijl. 'Anders

kan dat grote financiële gevolgen hebben voor Nederland. Dat het transport via het spoor goed blijft draaien, is een cruciale kwestie. Immers, producten kunnen niet te lang ergens stil blijven staan. Ondernemers maken afspraken over de leveringen. Die moeten ze wel nakomen, anders kost ze dat klanten. Als dat gebeurt, gaan bedrijven hun productieproces verplaatsten, bijvoorbeeld naar locaties in het buitenland. Dit kan negatieve gevolgen hebben voor de werkgelegenheid in Nederland en dat wil je te toch te allen tijde voorkomen.' Ondanks de zorgen die er nog bestaan, ziet de EVO-directeur ook dat Mansveld enkele voor verladers

'Spoorvervoer
is essentieel
voor bedrijven
in Nederland'





Machiel van der Kuijl, algemeen directeur EVO

belangrijke punten heeft overgenomen van de adviesgroep. 'Zo is besloten dat de beschikbare infrastructuur tijdens de verbouwing optimaal moet worden gebruikt en daarom voert ProRail tijdens de perioden van de omlleidingen geen onderhoudswerkzaamheden uit op de spoorlijnen waar de goederentreinen rijden.'

Compensatie

Op financieel gebied lijkt er ook nog een en ander in het vat te zitten volgens Van der Kuijl. 'Ondanks alle maatregelen kunnen de kosten door onder meer de langere routes oplopen tot tientallen miljoenen euro's en daarom heeft het kabinet ondernemers een vorm van tijdelijke financiële compensatie toegezegd. Wij zien wel graag dat deze niet alleen voor de vervoerders geldt, maar ook voor productie- en handelsbedrijven. Het kabinet lijkt hiervoor een opening te bieden, maar dat moet wel zeker worden gesteld.'

Hoewel de overlast voor alle betrokken partijen vervelend is, wijst Van der Kuijl wel op de waarde van het doortrekken van de Betuweroute. 'Spoorvervoer is essentieel voor bedrijven in Nederland en voor het Nederlandse vestigingsklimaat. Het verbeteren van de verbinding tussen de Rotterdamse haven en het Europese achterland is in die zin goed voor de Nederlandse economie. En dus uiteindelijk voor iedereen.' Ook Mansveld wijst erop dat het maatregelenpakket van alle partijen een bijdrage vraagt. 'Het gaat om een lange periode van ongemakken en mogelijke overlast, maar we moeten niet vergeten waar alle inspanningen op gericht zijn, namelijk een derde spoor langs de Duitse Betuweroute waarvan de Nederlandse economie voor lange tijd profijt zal hebben.' ●●●

STEVEN VAN AARTRIK



BOUWPLAN DERDE SPOOR

De aanleg van het derde spoor - de spoorverbinding tussen Zevenaar bij de Duits-Nederlandse grens en Oberhausen, via Emmerich - is een complex project waarvoor veel en langdurige buitendienststellingen nodig zijn. DB Netz, de Duitse infrastructuurbeheerder, heeft hiervoor een bouwplan opgesteld dat er op hoofdlijnen als volgt uitziet:

- 2015: zeven weken aansluitend en tien weken aansluitend loopt de capaciteit terug naar veertig treinen per dag (dit zijn voorbereidende werkzaamheden).
- 2016: een half jaar lang loopt de capaciteit terug naar veertig treinen per dag.
- Vanaf 2017 tot 2022: één week per maand loopt de capaciteit terug naar 25 treinen per dag. In de overige drie weken per maand zijn er geen capaciteitsbeperkingen. Daarnaast zal vanaf 2017 een aantal weekeinden geen of beperkte capaciteit beschikbaar zijn.