

De Betuweroute is dé spoorverbinding voor het goederenverkeer tussen onze havens en Europa. Steeds meer goederentreinen vinden hun weg via de Betuweroute van en naar het Europese achterland. Om deze handelsroute in de toekomst nog beter te kunnen benutten, wordt in Duitsland de spoorinfrastructuur tussen Emmerich en Oberhausen vernieuwd en uitgebreid tot drie sporen.

De werkzaamheden vinden plaats tussen 2016 en 2023. De voorbereidende werkzaamheden starten in 2015. In Nederland bereidt de spoorsector zich daar nu al op voor. Zodat het spoorgoederenvervoer straks ongehinderd door kan gaan. En de overlast voor de omgeving zo goed mogelijk wordt beperkt. Wat we gaan doen, en wat dat voor u kan betekenen, leest u in deze brochure.

Stuurgroep Derde Spoor Duitsland

De aanleg van een derde spoor in Duitsland heeft tijdelijk gevolgen voor het spoorgoederenvervoer in Nederland. Om de impact voor vervoerders, verladers, industrie en omgeving te beperken, werken we met alle betrokken partijen samen in de Stuurgroep Derde Spoor Duitsland.

In de Stuurgroep zijn vertegenwoordigd: Havenbedrijf Amsterdam, Havenbedrijf Rotterdam, het Strategisch Platform Logistiek, ProRail, Keyrail, decentrale overheden, vervoerders en verladers. Het Ministerie van Infrastructuur en Milieu is voorzitter.

Over de Betuweroute naar Duitsland

Ruimte voor meer treinen

Over de 174 kilometer van de Betuweroute rijden steeds meer goederentreinen. De Betuweroute zelf is daar goed op voorbereid: nu al rijdt 70% van alle goederentreinen tussen Nederland en Duitsland via de Betuweroute. Maar de aansluiting in Duitsland is dat nog niet. Bij de grens bij Zevenaar komt méér dan de helft van al het internationale goederenverkeer over het spoor. Daar wordt het maximum van 110 treinen per dag binnenkort bereikt.

Na de aanpassingen aan het spoor tussen Zevenaar en Oberhausen kunnen er straks – in 2023 – 160 treinen per dag de Duits-Nederlandse grens passeren. Deze toename in capaciteit betekent een sterke economische impuls voor Nederland. De betere bereikbaarheid van de Rotterdamse en Amsterdamse havens, sluit goed aan op de groeiende im- en exportmogelijkheden via de havens.

En, doordat de Betuweroute vanaf 2023 straks méér treinen aankan, wordt het goederenverkeer over het spoor beter gebundeld. Door het vervoer van en naar onze havens beperkt over de rest van het spoornet te laten rijden, komt daar voldoende ruimte voor het personenvervoer.

Nieuw spoor in Duitsland én in Nederland

In Duitsland wordt het spoor uitgebreid. Tussen Emmerich en Oberhausen komt ruim 70 kilometer nieuw spoor. Het zogenoemde 'derde spoor'. Langs het nieuwe spoor komen geluidsschermen. En de Duitse railbeheerder past 11 stations en 47 viaducten en bruggen aan. De werkzaamheden in Duitsland starten in 2016 en moeten in 2023 klaar zijn.

In Nederland leggen we 3 kilometer nieuw spoor tussen Zevenaar en de grens. Hierdoor kunnen personentreinen en goederentreinen ieder op een eigen spoor rijden, zonder oponthoud. Daarnaast maken we de sporen, wissels en bovenleidingen klaar voor meer treinverkeer. De werkzaamheden in Nederland starten in 2015 en zijn in 2017 afgerond.

Werk aan de Betuweroute

Tijdelijk minder treinen op de Betuweroute

Door de werkzaamheden kunnen er tijdelijk minder goederentreinen over de Betuweroute rijden. Dat vraagt van spoorvervoerders en verladers in Nederland tijdelijk de nodige aanpassing. Vanaf 2023 is er dan juist meer capaciteit voor het goederenvervoer.

Hieronder ziet u wanneer er minder spoorcapaciteit is.

Minder treinen grensovergang Emmerich

Wanneer? Wat?

2015	<ul style="list-style-type: none">Twee periodes (respectievelijk van 10 en 7 weken) is maar één spoor beschikbaarEen aantal weekenden is geen vervoer mogelijk
2016	<ul style="list-style-type: none">Van 18 april tot 18 oktober is maar één spoor beschikbaar
2017	<ul style="list-style-type: none">Eén week per maand is maar een spoor beschikbaarEen aantal weekenden is er minder of geen vervoer mogelijk

Bekijk voor een gedetailleerde planning de jaarkalender op www.prorail.nl/derdespoorduitsland



Meer mogelijkheden elders

We proberen het spoorgoederenverkeer alsnog zoveel mogelijk de ruimte te geven. Met name door omleidingen én door zo effectief mogelijk gebruik te maken van de beschikbaarheid die de Betuweroute wel heeft. Daarbij is de aanpak erop gericht de omgeving zoveel mogelijk te ontzien.

Welke maatregelen gaan we inzetten?

- Capaciteit van andere grensovergangen vergroten**
Treinen worden omgeleid om bij Venlo of Oldenzaal de grens over te gaan. Daarom is in de regelgeving gegarandeerd dat tijdens de omleidingen voldoende ruimte is voor goederenverkeer op de Brabantroute en tussen Deventer en Oldenzaal. Ook onderzoeken we de mogelijkheid van aanpassing van het spoor bij Herzogenrath, zodat goederentreinen ook daar de grens over kunnen. Op de omleidingsroutes worden in deze periode geen werkzaamheden gepland. Zodat de treinen hier goed door kunnen rijden. Het vervoer van gevaarlijke stoffen zal zoveel mogelijk over de Betuweroute worden geleid.
- Beter benutten van de capaciteit op de Betuweroute**
De ruimte op het goederenspoor die er tijdens de bouw wél is, willen we zo goed mogelijk benutten. Normaal wordt 75% van de beschikbare spoorcapaciteit gebruikt. De rest houden we vrij om bij verstoringen (zoals calamiteiten of een defecte trein) de treinloop goed te kunnen bijsturen. Door slimme maatregelen kan dit percentage tijdens de omleidingen omhoog naar 87,5%, zonder dat de robuustheid van de dienstregeling in het geding komt.
- Samenwerken voor verbetering goederenvervoer**
We overleggen met onze Duitse partners over bijvoorbeeld de tijdelijke inzet van alternatieve vervoersmodaliteiten voor de reizigersverbinding Venlo-Viersen-Hamm. Zo is er meer ruimte voor (omgeleid) goederenverkeer.

Wat merkt Nederland daarvan?

De omgeving van het spoor

De omleiding van treinen zorgt voor tijdelijk meer treinverkeer op andere routes. De effecten op de omgeving hebben we vooraf zoveel mogelijk geanalyseerd, en beperken we waar mogelijk.

Wat kan de omgeving ervan merken?

- Overwegen**
Op de omleidingsroutes zijn de overwegen soms langer en vaker dicht. Het is zorgvuldig onderzocht en dit zal nergens tot onveilige situaties leiden. Op de Brabantroute regelen we de overwegen anders in om sluitingstijden te beperken. In samenwerking met het Landelijk Verbeterprogramma Overwegen kunnen gemeenten maatregelen nemen om veiligheid en bereikbaarheid te verbeteren. De omleidingen kunnen in dit kader een extra argument vormen om de overweg eerder aan te pakken.

Geluid en trillingen

Door de omleidingen krijgt de omgeving langs de omleidingsroutes te maken met meer geluid en trillingen. We stimuleren vervoerders om stille goederentreinen te gebruiken. Ook zorgen we dat nergens de wettelijke normen voor geluid worden overschreden. Dreigt dat wel te gebeuren, dan kijken we naar passende oplossingen. Ook wordt bekeken of geplande geluidssaneringen op de omleidingsroute naar voren kunnen worden gehaald.

Vervoer van gevaarlijke stoffen

Dit zal zoveel mogelijk worden gebundeld over de Betuweroute. We gaan daarbij uit van de Wet Basisnet, die het vervoer van gevaarlijke stoffen zo veilig mogelijk regelt. Deze wet treedt op 1 april 2015 in werking.

De spoorsector

Door de werkzaamheden is er tijdelijk minder ruimte op het spoor. Om de overgebleven capaciteit zo optimaal mogelijk te benutten, is een grote inspanning van de sector nodig. Daarbij zijn goede operationele afspraken tussen de ketenpartners nodig. Als gevolg van de werkzaamheden kunnen vervoerders en verladers te maken krijgen met hogere kosten. Dit is een punt van overleg tussen de betrokken partijen.

Continu monitoren

De maatregelen om het goederenvervoer ook tijdens de aanleg van het derde spoor zo goed mogelijk te laten rijden zijn nauwgezet voorbereid en opgesteld. Daarnaast blijven we ook tijdens de uitvoering ervan de effecten steeds monitoren en zo nodig bijsturen. Zodat we vervoerders, verladers en hun klanten goed kunnen blijven faciliteren. En een vinger aan de pols houden bij de effecten op de omgeving.

Wilt u meer weten over de aanpassing van de Betuweroute, of heeft u vragen?

Kijk dan op www.rijksoverheid.nl/derdespoorduitsland en www.prorail.nl/derdespoorduitsland Of bel Informatie Rijksoverheid op 1400 (lokaal tarief) U kunt ook contact opnemen met ProRail Publiekscontacten via 0800 – 776 72 45 (gratis)

Disclaimer

De informatie in deze folder is met uiterste zorg samengesteld. Toch kan het zijn dat sommige informatie niet meer actueel is, of op enige wijze niet correct is weergegeven. Wij sluiten dan ook elke aansprakelijkheid uit als gevolg van de eventueel onjuiste weergave van informatie.

Uitgave

Ministerie van Infrastructuur en Milieu en ProRail
Maart 2015
www.rijksoverheid.nl
www.prorail.nl



Betere aansluiting Betuweroute richting Oberhausen

Duitsland bouwt aan een derde spoor. Wat betekent dat voor Nederland?

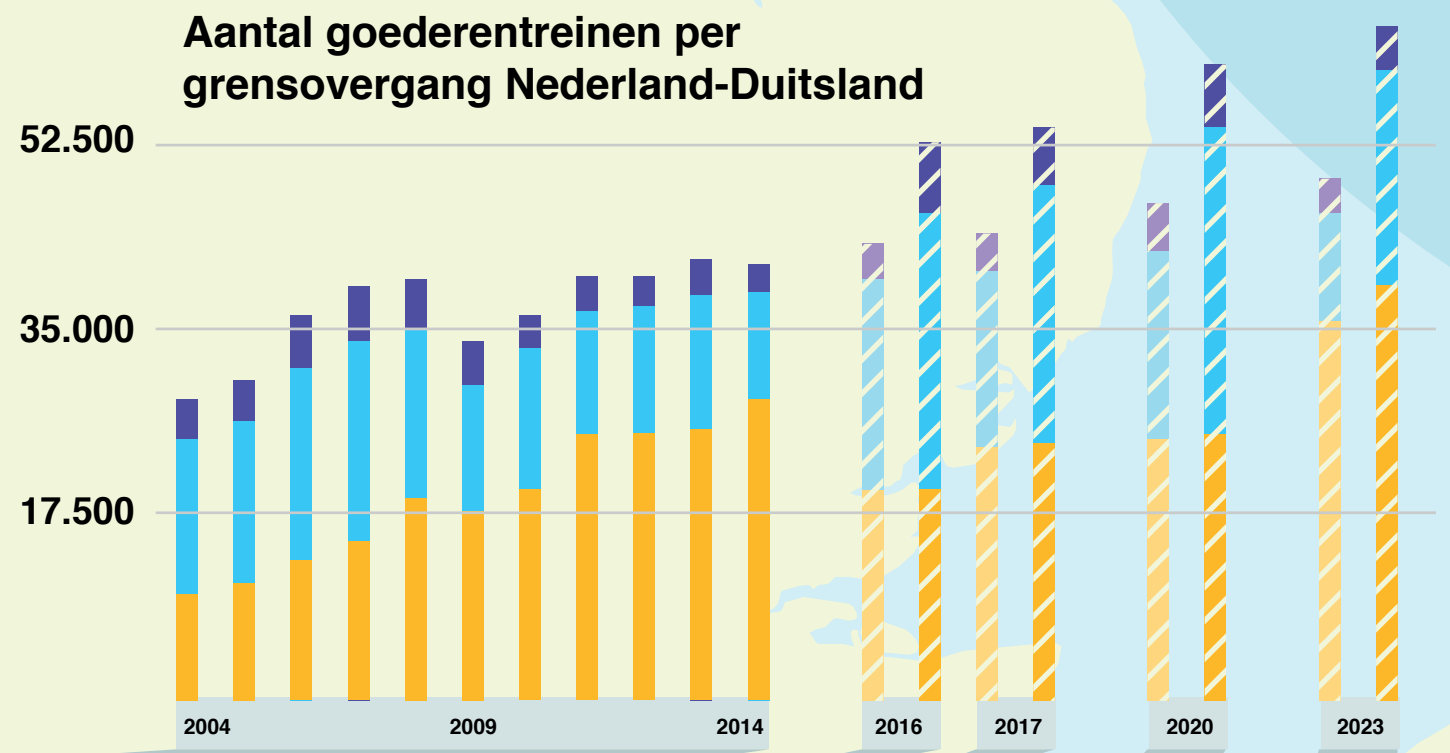
Betere aansluiting van de Betuweroute richting Oberhausen

38,3 miljoen ton vervoer via Nederland per jaar

Via de Betuweroute worden jaarlijks miljoenen tonnen grondstoffen en containers de grens over vervoerd. Vanaf 2023 wordt de capaciteit met ruim 30% verhoogd (110 treinen per dag naar 160).

- Oldenzaal - Bad Bentheim
- Venlo - Kaldenkirchen
- Zevenaar - Emmerich
- Prognose hoog (GG)
- Prognose laag (LG)
- Regulier 20 treinen per dag
Omleiding 2017: 35 treinen per dag*
- Regulier 65 treinen per dag
Omleiding 2017: 135 treinen per dag*
- Regulier: 110 treinen per dag
Omleiding 2017: 25 treinen per dag*

*Aantallen treinen op een gemiddelde werkdag volgens de (maximale) prognose GG. Omleidingen zijn alleen van toepassing tijdens bepaalde periodes met werkzaamheden.



Minder treinen Betuweroute	<p>2015: Twee periodes (van respectievelijk 10 en 7 weken) is maar een spoor beschikbaar in plaats van twee.</p> <p>2016: Van 18 april tot 18 oktober is maar een spoor beschikbaar in plaats van twee.</p> <p>2017: Eén week per maand is maar een spoor beschikbaar in plaats van twee.</p> <p>2018: Een aantal weekenden is er minder of geen vervoer mogelijk.</p>
Bouw derde spoor in Duitsland	Tussen Emmerich en Oberhausen komt ruim 70 kilometer nieuw spoor. Het zogenaamde 'derde spoor'. Langs het nieuwe spoor komen geluidsschermen. En de Duitse railbeheerder past 11 stations en 47 viaducten en bruggen aan.
Bouw nieuw spoor in Nederland	Werk aan het spoor tussen Zevenaar en de Duitse grens.

Bekijk voor een gedetailleerde planning de jaarkalender op prorail.nl/derdespoorduitsland

Tijdelijke ontwikkelingen voor de spoorsector

- Omleidingen via andere grensovergangen**
Voldoende verkeer via andere grensovergangen om ongehinderd spoorgoederenvervoer mogelijk te maken.
- Beter benutten capaciteit Brabanneroute**
Verhogen van de beschikbare capaciteit op de primaire omleidingsroute richting Midden- en Zuid-Europa.
- Samenwerking voor verbetering goederenvervoer**
Versterking van de (internationale) samenwerking in de keten van spoorgoederenvervoer.

Wat merkt de spooromgeving?

- Overwegen**
Op de omleidingsroutes zijn de overwegen soms langer en vaker dicht. De veiligheid van de overwegen voldoet aan de eisen.
- Geluid en trillingen**
Door de omleidingen krijgt de omgeving langs de omleidingsroutes te maken met meer geluid en trillingen. We stimuleren vervoerders om stille goederentreinen te gebruiken.
- Vervoer van gevaarlijke stoffen (Basisnet)**
Het vervoer van gevaarlijke stoffen zal zo veel mogelijk worden gebundeld over de Betuweroute.