

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 vanaf 2016. De Nederlandse spoorsector heeft zich daarop voorbereid. 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, 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. Er rijden al met enige regelmaat het maximale aantal van 110 treinen per dag.

Na de aanpassingen aan het spoor tussen Zevenaar en Oberhausen kunnen er 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.

Doordat de Betuweroute na afronding van de werkzaamheden 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 infrastructuurbeheerder past 11 stations en 47 viaducten en bruggen aan. De werkzaamheden in Duitsland starten in 2016.

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 zijn gestart en zijn in 2018 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. Na afronding van de werkzaamheden is er daarentegen meer capaciteit voor het goederenvervoer.

Hieronder ziet u wanneer er minder spoorcapaciteit is.

Minder treinen grensovergang Emmerich

Wanneer?	Wat?
2016	<ul style="list-style-type: none"> Van 17 april tot 17 oktober is maar één spoor beschikbaar In juli is ruim twee weken geen vervoer mogelijk
2017	<ul style="list-style-type: none"> 7 weken verspreid over het jaar is maar één spoor beschikbaar Een aantal weekenden is geen vervoer mogelijk
2018	<ul style="list-style-type: none"> Eén week per maand is maar een spoor beschikbaar Een 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 wordt zoveel mogelijk over de Betuweroute geleid.
- **Beter benutten van de capaciteit op de Betuweroute**
De ruimte op het goederenspoor die er tijdens de bouw wél is, benutten we zo goed mogelijk. Normaal wordt 75% van de beschikbare spoorcapaciteit gebruikt. De rest houden we vrij om bij verstoringen (zoals calamiteiten of een defecte trein) de treinenloop 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.

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 beperken we waar mogelijk. Wat kan de omgeving ervan merken?

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 krijgen de omwonenden langs de omleidingsroutes mogelijk 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 is op 1 april 2015 in werking getreden.

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. Daarom zijn goede operationele afspraken tussen de ketenpartners gemaakt. Als gevolg van de werkzaamheden kunnen vervoerders en verladers te maken krijgen met hogere kosten.

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.

Terugblik 2015

Door intensieve samenwerking met alle betrokken partijen heeft het spoorgoederenvervoer in de omleidingsperiodes ongehinderd plaats kunnen vinden. Ook voor de komende jaren is er vertrouwen dat dit het geval zal zijn.

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 – 7767 245 (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 2016
www.rijksoverheid.nl
www.prorail.nl



Betere aansluiting Betuweroute richting Oberhausen

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



Ministerie van Infrastructuur en Milieu

ProRail



Ministerie van Infrastructuur en Milieu

ProRail

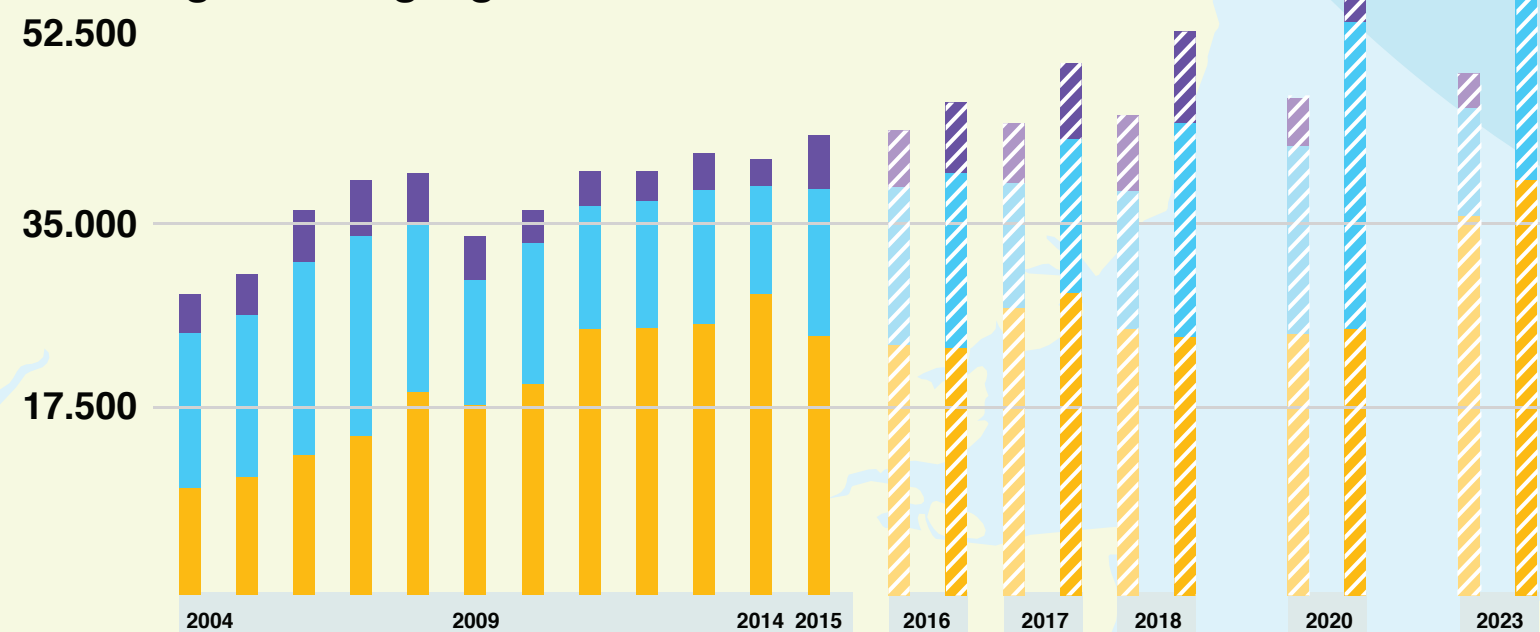
Betere aansluiting van de Betuweroute richting Oberhausen

Circa 40 miljoen ton vervoer via Nederland per jaar

Via de Betuweroute worden jaarlijks miljoenen tonnen grondstoffen en containers de grens over vervoerd. Na het afronden van de werkzaamheden wordt de capaciteit met ruim 30% verhoogd (van 110 goederentreinen per dag naar 160).



Aantal goederentreinen per grensovergang Nederland-Duitsland



Totaal verwachte aantal treinen in 2017 op de grens Duitsland – Nederland ligt tussen de 165-185 per dag:

- Regulier 20-25 treinen per dag
Omleiding 2017: 30-35 treinen per dag*
- Regulier 45-50 treinen per dag
Omleiding 2017: 70-75 treinen per dag*
- Regulier: 100-110 treinen per dag
Omleiding 2017: 65-75 treinen per dag*

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



2016 2017 2018 2019 en verder

Minder treinen Betuweroute

Tussen medio april en medio oktober zijn er lange periodes waarin weinig of geen treinverkeer mogelijk is. In totaal is er zeven keer een periode van een week maar één spoor beschikbaar en een aantal weekenden is geen treinverkeer mogelijk

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

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. Daarnaast past de Duitse infrastructuurheerder 11 stations en 47 viaducten en bruggen aan.

Bouw nieuw spoor in Nederland

Werk aan het spoor tussen Zevenaar en de Duitse grens.

Tijdelijke ontwikkelingen voor de spoorsector

Omlleidingen via andere grensovergangen
Voldoende verkeer via andere grensovergangen om ongehinderd spoorgoederenvervoer mogelijk te maken.

Beter benutten capaciteit Brabantroute
Verhogen van de beschikbare capaciteit op de primaire omlleidingsroute 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 omlleidingsroutes zijn de overwegen soms langer en vaker dicht. De veiligheid van de overwegen voldoet aan de eisen.

Geluid en trillingen
Door de omlleidingen krijgt de omgeving langs de omlleidingsroutes mogelijk 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.