

# Project: Derde spoor Duitsland

## *Veelgestelde vragen ten behoeve van communicatie langs de Brabantroute*

Versie 21-4-2016

Over het project.....	2
Effect op Nederland (algemeen).....	3
Brabantroute .....	6
Effect op andere routes in Nederland .....	7
Gevaarlijke stoffen / Basisnet .....	7
Geluid .....	8
Trillingen .....	9
Overwegen.....	10
Relatie PHS.....	11
Betrokkenheid stakeholders .....	11
Betuweroute algemeen.....	12
Werkzaamheden Duitsland.....	13
Werkzaamheden Nederland .....	14
Kosten .....	14

## 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 gaan er plaatsvinden in Nederland?

De Nederlandse overheid heeft opdracht gegeven voor de verbreding tussen Zevenaar en de grens met Duitsland.

ProRail realiseert de volgende werkzaamheden:

- Aanleg van Europese beveiliging ERTMS tussen de Betuweroute en de grens. Dit is al gerealiseerd en 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 wordt gerealiseerd in 2016;
- Aanleg van een derde spoor tussen aansluiting Betuweroute en de grens. Inclusief aanpassing van de reeds aanwezige geluidschermen, tunnels en bruggen. Dit wordt gerealiseerd in 2017-2018.

### 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 daarvoor 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 vinden plaats vanaf 2016, en duren tot zeker 2022. De voorbereidende werkzaamheden zijn in 2015 gestart.

### **Heeft de bouw gevolgen voor het treinverkeer in Nederland?**

Ja. In het Duitse bouwplan staan de hoofdlijnen geschetst: in 2016 is een half jaar lang één spoor beschikbaar in plaats van twee. Vanaf 2017 is dit waarschijnlijk ook één week per maand het geval. Het treinverkeer in beide richtingen moet in die periodes dus samen één spoor delen. Hierdoor kunnen minder treinen gebruik maken van de Betuweroute en zal een deel van het treinverkeer moeten worden omgeleid. Tevens zullen er in 2016 en 2017 en verder enkele korte perioden zijn waarin er helemaal geen treinverkeer mogelijk is. Dan moet alle treinverkeer worden omgeleid. De planning voor de werkzaamheden in de jaren na 2017 is nog niet definitief vastgesteld.

### **Is de besluitvorming over de werkzaamheden afgerond, gaan de werkzaamheden definitief door?**

Ja. In Nederland is al in 2012 beschikking verleend, en is het werk reeds in uitvoering. In 2013 is door Duitse partijen tot de bouw van het derde spoor besloten. Het project wordt zeker uitgevoerd. Wel moeten er nog bouwvergunningen afgegeven worden. Daar is de Duitse overheid nu volop mee bezig.

### **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 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 IenM 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 worden er door ProRail (in nauwe samenwerking met vervoerders, havenbedrijven en verladers) mogelijke omleidingroutes 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 omleidingroutes, langs de Betuweroute bijvoorbeeld, meer hinder ervaren?**

Tijdens de periodes dat er wordt gewerkt aan het spoor tussen Emmerich en Oberhausen, zal het aantal treinen op de omleidingroutes 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 en langer dicht zijn omdat er meer treinen langsrijden.

De staatssecretaris van IenM heeft aangegeven dat het vervoer van gevaarlijke stoffen zo veel mogelijk over de Betuweroute zal plaatsvinden.

### **Wat zijn de exacte treinaantallen op de omleidingroutes?**

Het precieze aantal goederentreinen kan niet van te voren worden bepaald. Er bestaat namelijk geen beperking op het *aantal* treinen, wel op bijvoorbeeld de geluidproductie (geluidproductieplafond). En het vervoer van gevaarlijke stoffen (Basisnet plafonds).

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 en wat ze aan boord hebben. Uit het verleden weten we dat als de economie aantrekt en er meer handel plaatsvindt, het vervoer van goederen ook toeneemt.

### **Hoe lang is er sprake van omleidingen?**

De planning voor 2016 en 2017 staat vast. Voor de periode na 2017 is de planning nog in concept:

- In 2016 is op het traject Emmerich-Oberhausen gedurende de periode half april – half oktober één spoor beschikbaar in plaats van de gebruikelijke twee. Van 16 t/m 18 april en van 9 t/m 25 juli is er zelfs helemaal geen treinverkeer mogelijk via dit traject;
- In 2017 kunnen er gedurende 7 weken verspreid over het jaar minder treinen gebruik maken van de Betuweroute omdat er maar één spoor beschikbaar is. Bovendien is een aantal weekenden geen vervoer mogelijk.

Buiten deze periodes vindt het vervoer gewoon over de Betuweroute plaats, zoals dat nu ook gebeurt.

Van 2018 tot en met 2022 staat de planning van bouwwerkzaamheden nog niet vast. Vooral nog gaan we uit van de oorspronkelijke planning: gedurende één week per maand zal de Betuweroute beperkt beschikbaar zijn en zullen goederentreinen omgeleid worden. Voorlopig is de einddatum van de bouwwerkzaamheden nog steeds vastgesteld op 2022. Het ministerie en ProRail houden vinger aan de pols bij de Duitse partners over de verdere planning van bouwwerkzaamheden.

### **Hoe zijn de omleidingen in 2015 verlopen ?**

In het algemeen zijn de omleidingen in 2015 goed verlopen; het spoorgoederenvervoer heeft ongehinderd kunnen plaatsvinden en partijen hebben zich ingespannen om de overlast voor de omgeving zo beperkt mogelijk te houden.

### **Wat zijn de verwachtingen voor de hinder als gevolg van de omleidingen in 2016 (en verder)?**

Aangenomen dat de betrokken partijen goed blijven samenwerken en scherp blijven, is het de verwachting dat de doelstelling dat het spoorgoederenvervoer in Nederland doorgang kan vinden, met zo min mogelijk overlast voor de omgeving als redelijkerwijs mogelijk is, kan worden gerealiseerd.

### **Worden de omgevingseffecten in kaart gebracht?**

De Tweede kamer heeft een motie aangenomen waarin de staatssecretaris wordt gevraagd de consequenties van de omleidingen van het goederenvervoer in kaart te brengen. Dit heeft betrekking op geluid, trillingen en externe veiligheid. Deze effecten zijn in opdracht van het Ministerie van IenM 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 spoorweganet personenvervoer. De hinder van het goederenvervoer in de omgeving van het spoor wordt daardoor beperkt.

## **Brabantroute**

### **Wat is de verwachte toename van het aantal treinen op de Brabantroute tijdens de omleidingen?**

Voordat de Betuweroute in gebruik was, reden er in 2007 op een gemiddelde werkdag 75 goederentreinen over de Brabantroute. In 2013 waren dat er 50 in totaal voor beide richtingen per 24 uur. Berekeningen laten zien, dat dit aantal de komende jaren vanwege economische groei toeneemt tot 60 treinen in 2016 en 65 in 2017.

Tijdens de omleidingperiodes bedraagt het aantal treinen in 2017 ongeveer 70-75 per dag. Deze aantallen zijn gebaseerd op berekeningen waarin ook de economische groei is meegenomen. Op het trajectdeel Dordrecht-Lage Zwaluwe is het aantal treinen hoger omdat vervoer van en naar Vlissingen en Antwerpen ook gebruik maakt van deze route.

In de bijlage van de brief van de staatssecretaris aan de Tweede Kamer zijn kaarten opgenomen met de aantallen treinen op de verschillende grensovergangen met Duitsland (zie <http://www.rijksoverheid.nl/onderwerpen/goederenvervoer/betere-aansluiting-betuweroute>).

### **Is de Brabantroute de belangrijkste omleidingroute?**

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 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?**

In 2007, voordat de Betuweroute in gebruik was, reden er op een gemiddelde werkdag ongeveer 20 goederentreinen over het traject Deventer - Hengelo. In 2013 waren dat er 15 per dag in totaal. Volgens de prognose zal dit aantal vanwege economische groei de komende jaren kunnen toenemen tot ongeveer 20 in 2017. Tijdens de omleidingperiodes zal het aantal treinen in 2016 en 2017 ongeveer 35 per dag bedragen.

De extra omgeleide goederentreinen tijdens de omleidingsperiode volgen deels de route vanaf Weesp – Amersfoort - Apeldoorn en deels de route over de IJssellijn.

In de bijlage van de brief van de staatssecretaris aan de Tweede Kamer zijn kaarten opgenomen met de aantallen treinen op de verschillende grensovergangen met Duitsland (zie <http://www.rijksoverheid.nl/onderwerpen/goederenvervoer/betere-aansluiting-betuweroute>).

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

De extra goederentreinen over de route Oost Nederland volgen tijdens de omleidingsperiode deels de route Weesp - Amersfoort - Apeldoorn en deels de route over de IJssellijn. Via de IJssellijn bedraagt het aantal treinen naar verwachting tussen de 5 en 10 treinen per dag in 2016/17. Het exacte aantal goederentreinen is afhankelijk van de marktvraag, de ruimte op het spoor en de wettelijke kaders.

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

De extra goederentreinen over de route Oost Nederland volgen tijdens de omleidingsperiode deels de route Weesp - Amersfoort - Apeldoorn en deels de route over de IJssellijn. Via de route Weesp - Amersfoort – Apeldoorn bedraagt het aantal omgeleide treinen naar verwachting tussen de 5 en 10 treinen per dag in 2016/17. Het exacte aantal goederentreinen is afhankelijk van de marktvraag, de ruimte op het spoor en de wettelijke kaders.

## Gevaarlijke stoffen / Basisnet

### **Worden treinen met gevaarlijke stoffen ook omgeleid?**

Treinen met gevaarlijke stoffen zullen zoveel mogelijk over de Betuweroute (blijven) rijden. Het kan echter voorkomen dat ook treinen met gevaarlijke stoffen moeten worden omgeleid. In de stuurgroep van het project 'Derde spoor Duitsland' wordt erop gestuurd dat het vervoer van

gevaarlijke stoffen zoveel mogelijk over de Betuweroute plaatsvindt. Dit is ook een wens van de Tweede Kamer.

### **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 spoorweganet 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<sup>e</sup> spoor vindt op de omleidingsroutes monitoring per kwartaal plaats. In de stuurgroep is afgesproken dat treinen met gevaarlijke stoffen zo veel mogelijk via de Betuweroute worden vervoerd, zodat er zo weinig mogelijk gevaarlijke stoffen over de rest van het spoor worden vervoerd.

### **Wat is de relatie met de wet Basisnet?**

De Wet Basisnet is sinds 1 april 2015 van kracht. De wet Basisnet regelt het vervoer van gevaarlijke stoffen over water, weg en spoor.

## **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 langrijdende 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. In 2016 verwachten we met de nu bekende treinaantallen geen overschrijdingen.

### **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 over het algemeen het extra treinverkeer op de omleidingroutes past binnen de gestelde plafonds. Slechts op enkele locaties zijn op beperkte schaal maatregelen nodig. Daarbij valt te denken aan de toepassing van raildempers. Momenteel onderzoekt het ministerie waar aanvullende maatregelen nodig zijn en zoekt waar nodig naar financiële middelen hiervoor.

Zie voor meer info [www.geluidspoor.nl](http://www.geluidspoor.nl).

## **Trillingen**

### **Passen extra treinen op de omleidingroutes 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 IenM 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 omleidingroutes 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 de Tweede Kamer. Na een eerste onderzoek naar de effecten van het wonen langs het spoor, is het RIVM gevraagd om een methode te ontwikkelen voor het meten van trillingen.

### **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, zullen overwegen inderdaad 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.

### **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 IenM 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.

### **Kunnen we overwegen nu versneld saneren?**

Het Landelijk Verbeterprogramma Overwegen (LVO) biedt mogelijkheden om in cofinanciering (ministerie samen met de wegbeheerder) overwegen te verbeteren. Het initiatief voor de aanvragen ligt bij de gemeente. Binnen het LVO worden slechts structurele ontwikkelingen meegenomen,

waarover onomkeerbare besluitvorming heeft plaatsgevonden. De omleidingen “derde spoor” zijn tijdelijk en de effecten van het extra goederenverkeer in deze tijdelijke situatie worden binnen het LVO niet meegenomen.

### **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**

### **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 omleidingroutes en de volumes van het goederenvervoer conform de prognose uitgaand van gemiddelde groei. Dit scenario is volgens geactualiseerde prognoses van TNO de bovengrens van de verwachte groei voor 2020.

## **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 werkt 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.

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

De extra goederentreinen kunnen op de omleidingroutes 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 IenM (voorzitter stuurgroep);
- ProRail (netbeheerder);
- KNV namens de Goederenvervoerders;
- EVO namens de Verladere;
- Havenbedrijf Rotterdam;
- Havenbedrijf Amsterdam;
- Gedeputeerden Provincies Noord-Brabant (mede namens Limburg) en Gelderland (mede namens Overijssel);
- Strategisch Platform Logistiek.

### **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 2015 reden ongeveer 22.850 goederentreinen via de Betuweroute. Per week zijn dat er ongeveer 460 (bij 50 weken/jaar), of wel ongeveer 85 op een gemiddelde werkdag.

Omdat ook via het gemengde net goederentreinen naar de grensovergang bij Zevenaar rijden, ligt het aantal treinen, dat de grensovergang passeert hoger. In 2015 ongeveer 24.500 goederentreinen, dat zijn er ongeveer 490 per week ofwel ongeveer 90 op een gemiddelde werkdag.

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

Ja. Het vervoer over de Betuweroute is de afgelopen jaren gestaag gegroeid. In 2015 reden ongeveer 24.500 treinen per jaar via de grensovergang Zevenaar – Oberhausen, dat zijn er ongeveer 490 per week (50 weken/jaar).

Op een totaal van 43.400 goederentreinen op alle grensovergangen tussen Nederland en Duitsland komt ruim 50% voor rekening van de grensovergang Zevenaar.

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 is dus niet mogelijk binnen de huidige capaciteit.

Uit de prognoses uit 2012 blijkt dat er in 2020 tussen de 135 en 160\* goederentreinen per etmaal rijden in beide richtingen. De Betuweroute kan dit aan, maar het spoor tussen Zevenaar en Oberhausen niet. Daar is de huidige capaciteit van dit traject niet op berekend. Voor 2030 varieert de prognose tussen de 140 en 192\* treinen.

\*dit is de capaciteit, die wordt geboden aan goederenverkeer (overeengekomen tussen Nederland en Duitsland).

## **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. DB Netz verwacht de bouwwerkzaamheden in 2022 te kunnen afronden. De Stuurgroep derde spoor Duitsland neemt dit als uitgangspunt, maar houdt rekening met eventuele vertraging.

## Werkzaamheden Nederland

### Welke werkzaamheden staan gepland 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.

### Wat is de planning van de werkzaamheden in Nederland?

- De aanleg van het beveiligingssysteem ERTMS is opgeleverd eind 2014;
- 25 kV is beschikbaar vanaf eind 2016;
- Naar verwachting is de technische oplevering medio 2018. De indienststelling is afhankelijk van de beschikbaarheid van het derde spoor in Duitsland.

## 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 voert ProRail de werkzaamheden uit in opdracht van IenM, die het ook financiert met subsidie van de EU.

### Wat kost de aanleg van een derde spoor tussen Zevenaar en Oberhausen?

De kosten aan Nederlandse zijde zijn geraamd op 138 miljoen.

De kosten aan Duitse zijde worden geschat/zijn geraamd op 1,5 miljard euro.