



Maximaliseren gebruik Betuweroute

Onderzoek in het kader van het Programma Hoogfrequent
Spoorvervoer (PHS)

Versie 1.0

Datum	2 juli 2012
Status	Definitief

Colofon

DG Bereikbaarheid
Directie Openbaar Vervoer en Spoor

Plesmanweg 1-6 Den Haag

Versie	1.0
Auteur	IenM Programmteam PHS
Projectnummer	IenM/BSK-2012/130353

Colofon—2

1 Aanleiding en kader onderzoek—5

- 1.1 Het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer (PHS)—5
- 1.2 Moties Tweede Kamer over gebruik Betuweroute—6
 - 1.2.1 Motie Sharpe, Slob, Kamerstuk 32 404, nr. 21:—6
 - 1.2.2 Motie Dijkema, Aptroot, Kamerstuk 32 404, nr. 22:—6
 - 1.2.3 Motie de Rouwe, Aptroot, Kamerstuk 32 404, nr. 25:—6
- 1.3 Onderzoeksopgave—7

2 Infrastructuur en gebruik Betuweroute—8

- 2.1 Betuweroute in Nederland—8
 - 2.1.1 Infrastructuur—8
 - 2.1.2 Gebruik—8
- 2.2 Betuweroute in Duitsland = Zevenaar/grens - Emmerich - Oberhausen—8
 - 2.2.1 Infrastructuur Zevenaar/grens - Oberhausen—8
 - 2.2.2 Gebruik—11
 - 2.2.3 Extra infrastructuur in Duitsland?—11

3 Prognoses spoorgoederenvervoer Nederland – Duitsland e.v.—12

- 3.1 Verwachte aantallen goederentreinen—12
- 3.2 Herkomst / bestemming relaties—13

4 Maximaliseren gebruik Betuweroute—15

- 4.1 Beschikbare instrumenten om gebruik te maximaliseren—15
- 4.2 “Trek-maatregelen”—15
- 4.3 “Duw-maatregelen”—16
- 4.4 Beperken extra spoorinfracapaciteit via Oldenzaal/grens—16
- 4.5 Nóg verder beperken extra spoorinfracapaciteit via Oldenzaal/grens—18
- 4.6 Strategische overwegingen gebruik Betuweroute in Duitsland—19

5 Conclusies in relatie tot de moties van de Tweede Kamer—21

- 5.1 Motie Sharpe, Slob, Kamerstuk 32 404, nr. 21:—21
- 5.2 Motie Dijkema, Aptroot, Kamerstuk 32 404, nr. 22:—21
- 5.3 Motie de Rouwe, Aptroot, Kamerstuk 32 404, nr. 25:—21

Bijlage A Herkomst / bestemming van goederentreinen via de Nederlands - Duitse grensovergangen—22

Bijlage B Brief van de Duitse Verkeersminister over gebruik van de Duitse “Betuwelinie”: Grenze – Emmerich - Oberhausen—25

1 Aanleiding en kader onderzoek

1.1 Het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer (PHS)

Zowel het reizigers- als het goederenvervoer over het spoor zal naar verwachting de komende jaren fors groeien. Om deze groei op het spoor in goede banen te leiden en er zorg voor te dragen dat de kwaliteit verbetert, is door het Ministerie van Infrastructuur en Milieu het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer (PHS) voorbereid. Dit is een programma om de capaciteit van het spoor te vergroten, zodat er meer reizigerstreinen kunnen rijden op de drukste trajecten in de brede Randstad. Tegelijkertijd heeft PHS tot doel om de verwachte groei van het goederenvervoer mogelijk te maken. Een goede vorm van goederenrouting is een randvoorwaarde voor het kunnen realiseren van hoogfrequent reizigersvervoer in de brede Randstad.

Voorkeursbeslissing PHS juni 2010

In de verkenningsfase van het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer is onderzocht welke goederenroutes een verbetering opleveren voor de reistijd voor goederenverkeer en tevens ruimte biedt aan de frequentieverhoging van het reizigersvervoer in de brede Randstad. Op basis van deze verkenning heeft het Kabinet op 4 juni 2010 een voorkeursbeslissing genomen over het reizigersverkeer in de Randstad en over een toekomstvast routing van het goederenverkeer. In de voorkeursbeslissing zijn de daarvoor benodigde maatregelen opgenomen.

In de voorkeursbeslissing is ervoor gekozen om zoveel mogelijk goederenvervoer via de Betuweroute te laten rijden, en voor het gemengde spoorwegnet is gekozen voor de variant 'spreiden van het goederenvervoer over meerdere routes'. Dit betekent dat er in de Randstad ruimte gemaakt wordt voor extra reizigersverkeer door:

- het goederenvervoer tussen Rotterdam en Oldenzaal/grens niet meer via Gouda en Amsterdam-Zuidoost te laten rijden, maar over de Betuweroute en de IJssellijn (Arnhem – Zutphen - Deventer);
- het goederenvervoer tussen Roosendaal/grens en Oldenzaal/grens niet meer via Utrecht – Amersfoort te laten rijden, maar via de route Den Bosch – Nijmegen en de IJssellijn (Arnhem – Zutphen - Deventer).

Kamerbehandeling Voorkeursbeslissing PHS

De voorkeursbeslissing van het Kabinet is in oktober 2010 in de Tweede Kamer behandeld. Tijdens dat overleg is besloten dat de zogenaamde 'korte spoorboog bij Deventer' (onderdeel van de Voorkeursbeslissing) niet verder uitgewerkt zal worden. De Minister van Infrastructuur en Milieu heeft aangegeven dat er een m.e.r.-onderzoek zal worden verricht naar andere tracé-varianten voor de spoorverbinding tussen Zutphen en Hengelo voor goederentreinen. Voorts heeft de Tweede Kamer in relatie tot de goederenrouting Oost Nederland enkele moties aangenomen die de basis vormen voor een aantal goederenstudies die in het eerste deel van de planstudiefase van PHS worden uitgevoerd. Dat zijn de volgende studies:

- maximaliseren gebruik Betuweroute
- binnenvaart als alternatief voor spoorvervoer
- lange termijn perspectief goederenvervoer per spoor
- actualisering NOV-studie 1998 (Noordtak Betuweroute, Elst – Oldenzaal)

De voorliggende rapportage is het resultaat van de eerstgenoemde studie.

1.2 Moties Tweede Kamer over gebruik Betuweroute

Naar aanleiding van het debat over de Voorkeursbeslissing PHS heeft de Tweede Kamer de volgende moties aangenomen over het gebruik van de Betuweroute.

1.2.1 Motie Sharpe, Slob, Kamerstuk 32 404, nr. 21:

De Kamer, gehoord de beraadslaging,

constaterende, dat goederenroutering gebruikmakend van de IJssellijn en Twentelijn op hevig regionaal maatschappelijk verzet stuit;

constaterende, dat er een actualisatie en milieueffectrapportage nodig zijn ten aanzien van de noordoostelijke goederenrouteringsvarianten alvorens maatschappelijk verantwoorde keuzes gemaakt kunnen worden;

constaterende, dat vandaag de dag de benutting van de Betuweroute, waar miljarden in zijn geïnvesteerd, verre van de maximale capaciteit ligt;

overwegende, dat in goed overleg met de Duitse autoriteiten het zeer wel mogelijk is, de aanleg van het noodzakelijke derde spoor bij Emmerich te bespoedigen om zodoende de flessenhals bij Emmerich op te lossen en het gebruik van de Betuweroute te maximaliseren;

verzoekt de regering alle mogelijkheden tot het maximaal benutten van de Betuweroute, inclusief onderhandelingen met Duitsland over het derde spoor bij Emmerich, aan te grijpen en gelijktijdig een actualisatie en m.e.r. uit te voeren ten aanzien van de noordoostelijke goederenrouteringsvarianten,

en gaat over tot de orde van de dag.

1.2.2 Motie Dijkzma, Aptroot, Kamerstuk 32 404, nr. 22:

De Kamer, gehoord de beraadslaging,

constaterende, dat de Betuweroute specifiek is aangelegd om goederenvervoer te faciliteren;

constaterende, dat goederenvervoer over andere tracés voor meer overlast zorgt en bovendien voor mogelijke concurrentie met het personenvervoer;

constaterende, dat de Betuweroute momenteel nog onvoldoende gebruikt wordt;

verzoekt de regering bij de uitvoering van het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer de Betuweroute maximaal te benutten en de maatregelen die daarvoor nodig zijn vóór 1 januari 2011 in kaart te brengen en de Kamer daarover te informeren,

en gaat over tot de orde van de dag.

1.2.3 Motie de Rouwe, Aptroot, Kamerstuk 32 404, nr. 25:

De Kamer, gehoord de beraadslaging,

overwegende, dat het Programma Hoogfrequent Spoor herroutering van goederentreinen nodig maakt, waarbij onder andere het routeren via de IJssellijn

leidt tot veel hinder voor omwonenden langs deze route;
van mening, dat hinder van goederentreinen het beste wordt voorkomen wanneer deze maximaal gebruik maken van de Betuweroute maar dat op lange termijn de bruikbare capaciteit deels beperkt wordt door knelpunten aan Duitse zijde van deze route;
overwegende, dat de Nederlandse overheid heeft bijgedragen aan de aanleg van een deel van de HSL-Zuid op Belgisch grondgebied omdat dit per saldo voor Nederland gunstiger was;

verzoekt de regering in overleg met de Duitse overheden afspraken te maken om, analoog aan de oplossing van de HSL, ook de capaciteit op de route Emmerich – Noord Duitsland te verhogen, zodat meer goederentreinen via de Betuweroute naar Duitsland kunnen rijden,

en gaat over tot de orde van de dag.

1.3 Onderzoeksopgave

De bovengenoemde moties zijn door de Regering overgenomen, en dat leidt in combinatie tot de volgende onderzoeksopgave:

Breng bij de uitvoering van het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer alle mogelijkheden in kaart tot het maximaal benutten van de Betuweroute, inclusief onderhandelingen met Duitsland over het derde spoor bij Emmerich, en overleg met de Duitse overheden om afspraken te maken om de capaciteit op de route Emmerich – Noord Duitsland te verhogen, zodat meer goederentreinen via de Betuweroute naar Duitsland kunnen rijden.

Dit rapport bevat de resultaten van dit onderzoek.

In hoofdstuk 5 worden de conclusies geformuleerd in relatie tot de hier genoemde Kamermoties.

Twee ontwikkelingen hebben een relatief grote invloed gehad op de uiteindelijke opzet en inhoud van deze rapportage:

- tijdens het onderzoek kwamen nieuwe, aanmerkelijk lagere, vervoersprognoses voor het spoorgoederenvervoer beschikbaar (zie par. 3.1); op grond van die informatie zijn nieuwe globale inschattingen gemaakt over de verwachte treinaantallen op de grensovergangen;
- inzichten die resulteerden uit het overleg met de bevoegde Duitse autoriteiten (zie par. 2.2).

Daardoor zijn enkele deelonderzoeken, die in het onderzoeksplan van augustus 2011 waren opgenomen, uiteindelijk niet noodzakelijk gebleken om de onderzoeksvraag te beantwoorden, en derhalve ook niet opgenomen in deze eindrapportage.

2 Infrastructuur en gebruik Betuweroute

2.1 Betuweroute in Nederland

2.1.1 Infrastructuur

Over de gehele lengte “van zee tot Zevenaar” (circa 160 km) is de Nederlandse Betuweroute dubbelsporig en vrij van gelijkvloerse kruisingen.

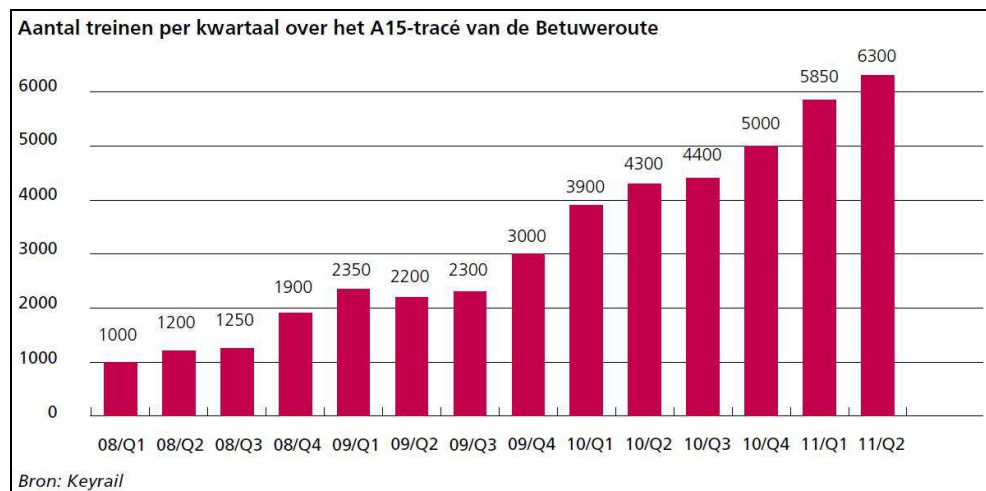
De capaciteit van de infrastructuur hangt af van vele factoren en is niet eenduidig vast te stellen. Voor dit onderzoek is het voldoende om te weten dat volgens de Planologische Kern Beslissing Betuweroute (1993) de Betuweroute aangelegd is voor 10 goederentreinen per uur per richting. Dat zijn maximaal circa 360 treinen per etmaal in beide richtingen samen (75 % van het theoretische etmaalcijfer in verband met onderhoud, aansluitingenverlies en dergelijke).

Op het gedeelte tussen Zevenaar/aansluiting en Zevenaar/grens wordt het goederenvervoer van/naar de Betuweroute gemengd met treinen van/naar Arnhem; op dit relatief zwaarder belaste spoorbaanvak wordt momenteel de uitbreiding tot 3 sporen voorbereid.

De 3-sporige situatie is *uitgangspunt* voor PHS.

2.1.2 Gebruik

Het vervoer over de Betuweroute laat sinds de ingebruikneming een gestage groei zien:



figuur 1: ontwikkeling spoorgoederenvervoer over de Betuweroute

Eind 2011 reden er op een gemiddelde werkdag¹ circa 100 goederentreinen/etmaal in beide richtingen samen over de Betuweroute bij de grens met Duitsland. Dat aantal is nog ver beneden de maximale capaciteit van de Nederlandse Betuweroute.

2.2 Betuweroute in Duitsland = Zevenaar/grens – Emmerich – Oberhausen

2.2.1 Infrastructuur Zevenaar/grens - Oberhausen

¹ Een “gemiddelde werkdag” is een rekeneenheid, die ontstaat door terugrekenen van aantallen treinen over een langere periode (week, kwartaal); de feitelijke treinaantallen variëren per werkdag rondom de gemiddelde waarde.

De huidige Duitse spoorlijn van Zevenaar/grens via Emmerich naar Oberhausen is dubbelsporig en geëlektrificeerd.

Omdat de capaciteit van deze spoorlijn naar het Ruhrgebied op termijn onvoldoende is voor het spoorvervoer tussen Rotterdam en het Ruhrgebied (en zuidelijker) wordt nog vóór 2020 de capaciteit vergroot in twee stappen:

1. Blokverdichting door seinen dichters bij elkaar te plaatsen: gepland gereed eind 2013.
2. Aanleg 3^e spoor tussen Zevenaar en Oberhausen over 73 km; gepland gereed voor 2020.

De situatie met blokverdichting en 3-sporig tussen Zevenaar/grens en Oberhausen is *uitgangspunt* voor PHS.

De realisatie van het 3^e spoor tussen Zevenaar/grens en Oberhausen is opgenomen in het Bundes Verkehrs Wege Plan (BVWP, vergelijk MIRT) met een baten /kostenverhouding van 1,2. De benodigde financiën ad € 1342 mio zijn gereserveerd [bron: Bedarfsplan Überprüfung Schienen, in opdracht van het Duitse Verkeersministerie (BMVBS), par. 9.12: Planfall 14].

Het project omvat (zie ook figuur 2) in hoofdzaak de volgende elementen ²:

- over 70 km aanleg 3^e spoor en over 3 km aanleg 4^e spoor
- aanleg van 74 km geluidschermen
- ombouw van 11 stations
- aanleg van aanpassing van 47 viaducten en bruggen
- vervangen van 55 overwegen door 38 ongelijkvloerse kruisingen.



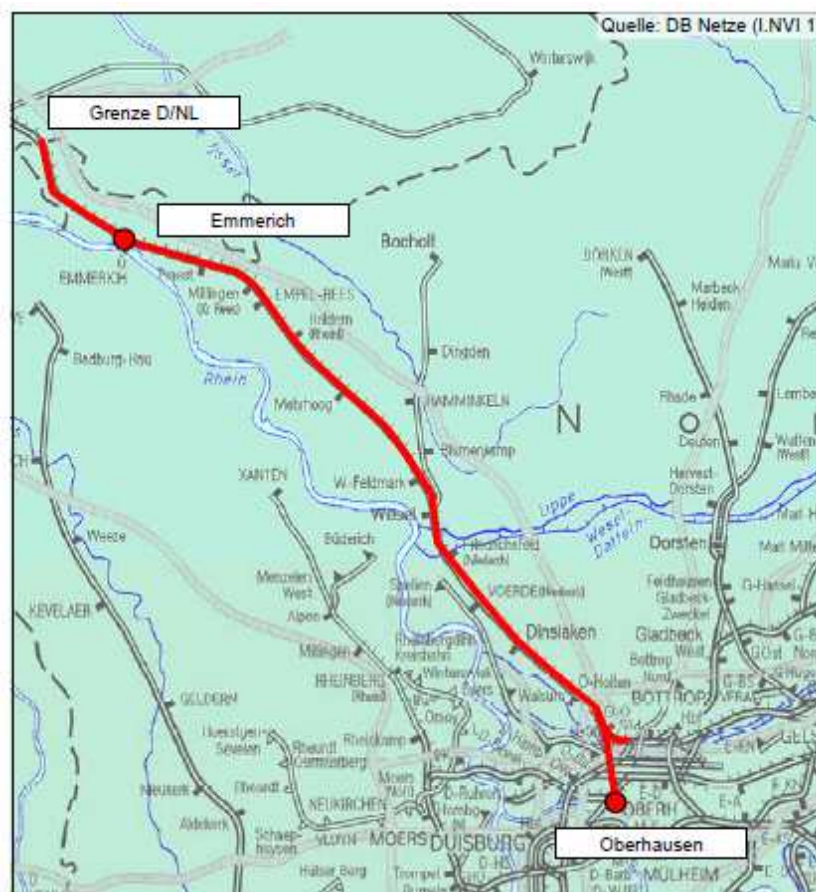
figuur 2: projectoverzicht van het Duitse project: realisatie 3^e spoor tussen Zevenaar/grens en Oberhausen (Ruhrgebiet); [bron: DB Netz, openbare website]

² Zie voor veel projectinformatie over de aanleg van het 3^e spoor op: https://www.deutschebahn.com/de/konzern/bauen_bahn/aus_und_neubauprojekte/emmerich_oberhausen/

Momenteel loopt langs het traject in Duitsland de inspraak over de plannen voor de realisatie van het 3^e spoor tussen Zevenaar/grens en Oberhausen. In deze procedure wordt gerekend met een trajectbelasting tussen Zevenaar/grens en Oberhausen van 160 goederentreinen/etmaal in beide richtingen samen in 2020 en met 178 goederentreinen in 2025 (het planjaar voor dit project). Deze aantallen goederentreinen zijn **randvoorwaardelijk** voor het onderzoek in deze voorliggende studie.

Immers, indien vanuit Nederland wordt aangegeven dat in de genoemde planjaren meer dan de genoemde aantallen goederentreinen over dat traject zullen rijden, volstaan de thans geplande omgevingsmaatregelen zoals geluidschermen niet meer. Dat zou dan moeten leiden tot aanpassen van de plannen (o.a. hogere geluidschermen) en een nieuwe procedure, en dus een forse vertraging van de realisatie van het 3^e spoor.

Dat zou strijdig zijn met de Nederlandse en Duitse belangen en met de doelstelling van dit onderzoek, namelijk maximaliseren van het gebruik van de Betuweroute.



figuur 3: Duitse aansluiting op de Betuweroute; [bron: BVWP, Bedarfsplan Überprüfung Schienen, nov 2010]

De uiteindelijke *capaciteit voor goederentreinen* via het 3-sporige baanvak tussen Zevenaar/grens en Oberhausen is groter dan de hierboven genoemde aantallen; volgens eigen berekeningen (IenM en ProRail) wordt op langere termijn door DB Netz rekening gehouden met 200 à 220 goederentreinen/etmaal in beide richtingen samen.

2.2.2 Gebruik

Momenteel (eind 2011) rijden er gemiddeld circa 100 goederentreinen /etmaal in beide richtingen samen over het traject Zevenaar/grens – Oberhausen. Zoals hierboven is aangegeven rekent DB Netz erop dat dit aantal goederentreinen toeneemt tot 160 in 2020 en 178 in 2025; in 2030 wordt gerekend met 192 goederentreinen. Daarnaast wordt dit baanvak gebruikt door internationale reizigerstreinen (ICE, momenteel 16 per etmaal in beide richtingen samen) en rijden er in Duitsland, tussen Emmerich en Oberhausen, binnenlandse reizigerstreinen, in hogere frequenties op het gedeelte tussen Wesel en Oberhausen. Tevens enkele binnenlandse goederentreinen.

2.2.3 Extra infrastructuur in Duitsland?

Mede naar aanleiding van de Kamermoties hebben IenM en ProRail overleg gevoerd met het bevoegde Duitse ministerie (Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung; BMVBS) en de Duitse spoorbeheerder DB Netz. Daarin is aan de orde gesteld of de spoorinfracapaciteit aan Duitse zijde van de grens verder vergroot kan worden, mede aan de hand van de tekst van de aangenomen Kamermoties (zie par. 1.2).

Samengevat zijn de resultaten van dat overleg:

1. Realisatie van het 3^e spoor tussen Zevenaar/grens en Oberhausen staat redelijkerwijs vast – onvoorziene omstandigheden daargelaten.
2. Ingeval een besluit aan Nederlandse zijde zou leiden tot een grotere vervoersdruk op het baanvak Zevenaar-grens – Oberhausen dan waarmee tot nu toe in de lopende procedure van "Planfeststellung" rekening wordt gehouden komt de tijdige realisatie van het 3^e spoor in gevaar.
3. BMVBS en DB Netz geven aan dat realisatie van een 4^e spoor tussen Emmerich en Oberhausen onmogelijk is (in relatie tot de bebouwde omgeving). De infrastructuur op dat baanvak zal dus na realisatie van het 3^e spoor niet verder uitgebreid kunnen worden.
4. BMVBS is niet bereid om "de spoorcapaciteit op de route Emmerich – Noord Duitsland te verhogen, zodat meer goederentreinen via de Betuweroute naar Duitsland zouden kunnen rijden" (het verzoek in motie nr. 25, zie par. 1.2). Ook indien Nederland een medefinanciering levert (zoals gesuggereerd in diezelfde motie) is Duitsland daartoe niet bereid.³
5. BMVBS en DB Netz willen het goederenvervoer tussen Nederland en Duitsland blijven afwickelen via de 3 bestaande grensovergangen (Bad Bentheim – Oldenzaal, Emmerich – Zevenaar en Kaldenkirchen – Venlo), zoals al in 1992 tussen beide landen is afgesproken in de Overeenkomst van Warnemünde.
6. BMVBS en DB Netz wensen het verkeer richting Noord/Oost Duitsland, Scandinavië, Polen, Tsjechië zoveel mogelijk via de grensovergang Bad Bentheim/ Oldenzaal af te wikkelen. Dit is de meest logische route, en deze route vermijdt het drukke Ruhrgebied.

Bijlage B bij dit rapport bevat een recente brief van de Duitse verkeersminister waarin hij het bovenstaande bevestigt.

³ Diverse concrete infra-aanpassingen zijn besproken, in het Ruhrgebied tussen de spoorlijn vanuit Emmerich en de spoorlijn richting noorden/Hannover/Hamburg, maar ook nieuwe routes zoals reactivering van een verlaten spoorlijn tussen Wesel en Haltern, en realisering van een nieuwe verbinding tussen de Betuweroute in Nederland en de bestaande spoorlijn Kleve – Krefeld – Ruhrgebied.

3 Prognoses spoorgoederenvervoer Nederland – Duitsland e.v.

3.1 Verwachte aantallen goederentreinen

De Voorkeursbeslissing PHS van juni 2010 is v.w.b. het goederenvervoer gebaseerd op een TNO-prognose uit 2008. Volgens die prognose worden de onderstaande aantallen goederentreinen verwacht over de drie Nederlands - Duitse grensovergangen.

tabel 1: verwacht aantal goederentreinen/etmaal in beide richtingen samen (gemiddelde werkdag) op de NL-DU grensovergangen – op basis van prognose uit 2008 gehanteerd bij PHS-Voorkeursbeslissing [bron: ProRail]						
jaar scenario	2020			2030		
	laag	midden	hoog	laag	midden	hoog
Oldenzaal/ Bad Bentheim	52		80	50		98
Zevenaar/Emmerich (Betuweroute)	150		160	160		192
Venlo/Kaldenkirchen	22		92	20		92

Recent (2012) zijn de goederenvervoerprognoses door TNO geactualiseerd en herijkt (Lange termijn perspectief spoorgoederenvervoer; TNO, 2012⁴). Hierbij zijn de oorspronkelijke prognoses als uitgangspunt gebruikt en zijn deze aangepast op basis van nieuwe ontwikkelingen en inzichten, met name:

- lagere feitelijk gerealiseerde vervoer in de periode 2007 – 2010 inclusief effect van de economische crisis;
- toename kolenvervoer tot 2020 als gevolg van sluiting kerncentrales in Duitsland;
- afname containervervoer Amsterdam en Vlissingen door achterblijven van ontwikkelingen op terminals;
- afname van 'doorvoer zonder overlading' (transitvervoer) door lagere verwachtingen;
- aanpassing van intermodaal vervoer op Noord Nederland.

Na deze herijking liggen de volumes van het toekomstige spoorgoederenvervoer gemiddeld rond de 20 % lager dan in de eerdere prognoses (uit 2008). Dit leidt tot de onderstaande geactualiseerde verwachting voor het goederenvervoer over de Nederlands–Duitse grensovergangen.

tabel 2: verwacht aantal goederentreinen/etmaal in beide richtingen samen (gemiddelde werkdag) op de NL-DU grensovergangen – op basis van "Lange termijn perspectief spoorgoederenvervoer" [bron: TNO < 2012] ⁵						
jaar scenario	2020			2030		
	laag	midden	hoog	laag	midden	hoog
Oldenzaal/ Bad Bentheim	41	47	59	41	53	74
Zevenaar/Emmerich (Betuweroute)	135	156	160	140	174	192
Venlo/Kaldenkirchen	21	28	74	19	31	90

Om deze verwachtingen te kunnen "plaatsen" in relatie tot het recente en huidige vervoer zijn in onderstaande tabel de gerealiseerde vervoersaantallen over de

⁴ Beschikbaar via www.rijksoverheid.nl/phs en via www.prorail.nl/phs

⁵ Deze treinaantallen zijn nog voorlopige cijfers, gedetailleerde bewerking door ProRail kan nog veranderingen geven.

laatste jaren verzameld.

tabel 3: gerealiseerd aantal goederentreinen/etmaal in beide richtingen samen (gemiddelde werkdag) op de NL-DU grensovergangen					
	jaar	2008	2009	2010	2011
Oldenzaal/ Bad Bentheim		20	17	14	13
Zevenaar/Emmerich (Betuweroute)		76	72	79	99
Venlo/Kaldenkirchen		63	47	53	48

Intermezzo: "gemiddelde werkdag" en geluidhinder

Deze vervoersprognoses zijn gegeven als de verwachte aantallen treinen per gemiddelde werkdag. Een "gemiddelde werkdag" is een rekeneenheid, die ontstaat door terugrekenen van de jaarprognose naar een gemiddelde werkdag op basis van aannamen over het aantal werkdagen/jaar in de toekomst, en over de verdeling van het treinverkeer over werk- en weekenddagen; de feitelijke treinaantallen variëren per werkdag rondom de gemiddelde waarde. Ook de hierboven gegeven realisatiecijfers per "gemiddelde werkdag" zijn berekend vanuit de jaarcijfers.

Dit betekent dat de feitelijke treinaantallen op een willekeurige dag zullen afwijken van deze "gemiddelde" aantallen.

Precies hetzelfde geldt voor de ervaren geluidhinder. De wet Geluidhinder stelt op jaarbasis een norm voor de maximale geluidhinder, en de berekeningen van geluidschermen e.d. zijn dan ook gebaseerd op jaarcijfers van verwachte aantallen en soorten treinwagons ("bakken"). Doordat de werkelijke aantallen treinen per dag (en soms per uur) afwijken van het gemiddelde, zal ook de werkelijk ervaren geluidhinder op de meeste dagen (en uren) afwijken van de gemiddelde waarde: soms meer, soms minder.

Om te kunnen onderzoeken of de verwachte aantallen goederentreinen ook over het aansluitende Duitse spoorwagennet afgewikkeld kunnen worden, is in onderstaande tabel aangegeven welke maximale aantallen goederentreinen de drie NL-DU-grensovergangen kunnen passeren volgens opgave van de bevoegde Duitse autoriteiten:

tabel 4: maximaal toelaatbaar aantal goederentreinen/etmaal in beide richtingen samen (gemiddelde werkdag) op de NL-DU grensovergangen			
	jaar	2020	2030
Oldenzaal/ Bad Bentheim [1]		108	108
Zevenaar/Emmerich (Betuweroute) [2]		160	192
Venlo/Kaldenkirchen [3]		92	92

[1] bron: opgave DB Netz; zie ook "Lange termijn perspectief spoorgoederenvervoer"; TNO, 2012.

[2] bron: opgave DB Netz, zie par 2.2

[3] bron: opgave DB Netz en Bedarfsplan Überprüfung Schienen, in opdracht van het Duitse Verkeersministerie (BMVBS); nov 2010

3.2 Herkomst / bestemming relaties

In de prognoseberekeningen worden treinen "toegedeeld" aan de kortste route over het spoorwagennet.

De goederentreinen, die volgens de prognose hun kortste route via Oldenzaal/grens rijden, hebben aan de Duitse zijde van de grens een herkomst of bestemming in

Osnabrück, Bremen/Hamburg, Scandinavië, Hannover, Berlijn, Polen, Dresden, Tsjechië en Slowakije (zie ook figuur A-1 in de Bijlage).

Als deze treinen, voor zover de herkomst/bestemming in Rotterdam of zuidelijker liggen, zouden omrijden via de Betuweroute, Zevenaar/grens en Oberhausen (Ruhrgebied), is dat een omweg van circa 50 km en zal het rijden door het zwaarbelaste Ruhrgebied extra tijd vergen. Bovendien staat niet vast of er op het Duitse spoorweginet voldoende restcapaciteit zal zijn om een dergelijke omrijdbeweging mogelijk te maken. Van Duitse zijde (DB Netz en BMVBS) werd daarover geen informatie verkregen.

Om een beeld te geven van de herkomsten en bestemmingen van goederentreinen via de Nederlands Duitse grensovergangen zijn in bijlage A bij dit rapport de herkomst /bestemmingsrelaties aangegeven van de vervoerstromen die volgens de PHS-prognoses via de drie Nederlands-Duitse grensovergangen worden verwacht [Bron: ProRail].

Weergegeven zijn de vervoerstromen die volgens de oorspronkelijke PHS-prognose (Voorkeursbeslissing 2010) verwacht worden in 2020 onder het hoge scenario (dus volgens tabel 1, hoog scenario), via Oldenzaal/grens, Zevenaar/grens resp.

Venlo/grens; daarbij is rekening gehouden met de maximaal toelaatbare aantallen goederentreinen op de grensovergangen (zie tabel 4). Volgens de nieuwere prognose (zie par. 3.1) worden de verwachte treinaantallen lager, maar het patroon van herkomst en bestemming zal naar verwachting niet wezenlijk anders zijn.

Voor de vervoerstromen via Zevenaar/grens en via Venlo/grens is een gedetailleerde prognose per herkomst/bestemming niet beschikbaar. In de figuren zijn de treinaantallen per richting aangegeven, dus de helft van de aantallen in tabel 1.

Samengevat is het beeld, als de goederentreinen zoveel mogelijk de kortste route tussen herkomst en bestemming kunnen rijden, als volgt:

1. *Via Oldenzaal/grens* rijden goederentreinen met herkomst/bestemming in Osnabrück, Bremen/Hamburg, Scandinavië, Hannover, Berlijn, Polen, Dresden, Tsjechië en Slowakije.
2. *Via Zevenaar/grens* rijden goederentreinen met herkomst/bestemming in het Ruhrgebied, Saarland, Zuid-Duitsland, Zwitserland, Italië, Oostenrijk en Hongarije.
3. *Via Venlo/grens* rijden goederentreinen met herkomst/bestemming in het Ruhrgebied, Saarland, Zuid-Duitsland en Italië.

Meer en diepergaande informatie over de vervoerstromen per spoor via de Nederlands Duitse grensovergangen thans, en zoals verwacht in de toekomst, is te vinden in het rapport: "PHS: foto van het spoorgoederenvervoer via de Nederlands - Duitse grensovergangen (TNO, jan 2012)"; dat rapport is te downloaden via www.rijksoverheid.nl/phs en via www.prorail.nl/phs.

4 Maximaliseren gebruik Betuweroute

4.1 Beschikbare instrumenten om gebruik te maximaliseren

Het goederenvervoer per spoor is vrij (geliberaliseerd), en dat geldt ook voor de routekeuze. Net zoals bij wegvervoer en scheepvaart beslist dus de vervoerder over de voorkeursroute die het vervoer volgt. Normaliter zal dat de kortste route zijn. Als we, om het gebruik van de Betuweroute te maximaliseren, een vervoerder over een langere route zouden willen laten rijden zijn daartoe twee soorten maatregelen denkbaar:

- “trek-maatregelen”: aantrekkelijker maken van de Betuweroute t.o.v. het gemengde spoorwegnet
- “duw-maatregelen”: routedwang, of beperken van de infracapaciteit voor goederenvervoer op het gemengde spoorwegnet

4.2 “Trek-maatregelen”

Zoals de grafiek in par. 2.1. laat zien is de belangrijkste maatregel om het gebruik van de Betuweroute te maximaliseren reeds genomen: deze spoorlijn is dusdanig aantrekkelijk voor vervoerders in verhouding tot gebruik van het gemengde spoorwegnet, dat het gebruik van de Betuweroute sinds de ingebruikneming een gestage groei laat zien.

De Voorkeursbeslissing PHS is mede gebaseerd op het verder maximaliseren van het gebruik van de Betuweroute.

Daarom is onderdeel van PHS het voornemen om het spoortraject van de Betuweroute via Elst – Arnhem – Zutphen – Hengelo – Oldenzaal/grens geschikt te maken voor meer goederentreinen. Hierdoor wordt het gemengde net in de Randstad ontlast van deze goederentreinen; de huidige routes van deze goederentreinen zijn:

- van Rotterdam via Gouda – Amsterdam – Amersfoort – Deventer – Hengelo – Oldenzaal/grens);
- van Roosendaal/grens via Den Bosch – utrecht – Amersfoort – Deventer – Hengelo – Oldenzaal/grens.

Bovendien zijn deze nieuwe routes korter.

Een andere “trek-maatregel” zou nog kunnen zijn om het vervoerstarief over de Betuweroute zoveel lager te maken dan over het gemengde spoorwegnet, dat goederenvervoerders er een langere rit voor over hebben. De mogelijkheden voor een dergelijke tariefdifferentiatie zijn binnen de Europese regelgeving beperkt, en die leiden bovendien niet tot de gewenste kostendekking van de exploitatie van de Betuweroute. Voorts geldt voor de meeste internationale goederentreinen dat zij een groter deel van hun rit over het Duitse en aansluitende spoorwegnetten rijden, zodat een tariefdifferentiatie op het Nederlandse deel van die rit relatief weinig uitmaakt.

Het bovenstaande betreft “trek-maatregelen” aan de Nederlandse zijde van de grens. Gezien het uitgangspunt van de Duitse autoriteiten, dat men het goederenvervoer tussen Nederland en Duitsland blijvend wil afwickelen via de drie bestaande grensovergangen (zie par. 2.2.3) zal in Duitsland geen stimuleringsbeleid gevoerd gaan worden voor prioritair gebruik van de grensovergang Zevenaar / Emmerich.

4.3 “Duw-maatregelen”

Routedwang als instrument om goederenvervoerders te dwingen via de Betuweroute te rijden is niet beschikbaar. De Europese richtlijnen (91/440/EEG en 2001/14/EG) laten – buiten de situatie van een overbelaste infrastructuur – geen ruimte om goederenvervoerders te dwingen gebruik te maken van de Betuweroute door het op directe of indirecte wijze afsluiten van alternatieve trajecten.

Zoals hierboven aangegeven: ingeval (onderdelen van) het gemengde spoorwegnet overbelast zijn resteert voor de vervoerders soms geen andere optie dan om via de Betuweroute te rijden.

Ingeval de voorgenomen PHS-maatregelen, om de spoorcapaciteit voor goederentreinen op het spoortraject Elst – Oldenzaal/grens te vergroten, niet of niet geheel worden gerealiseerd blijft de capaciteit op die route beperkt tot de huidige capaciteit: binnen de beschikbare geluidruimte (na vaststelling van de nieuwe Geluid Productie Plafonds op basis van de wet Geluidhinder) kunnen over de IJssellijn (zonder nadere maatregelen) maximaal enkele (4 à 6) goederentreinen/etmaal in beide richtingen samen rijden.

Een deel van de goederentreinen die daardoor niet over die route kunnen rijden zullen “terugvallen” op de huidige route via Amsterdam en Amersfoort. Een ander deel zal wellicht de route via de grensovergang Zevenaar/Emmerich kiezen. In beide gevallen kan dit natuurlijk alleen indien en voor zover er nog capaciteit beschikbaar is op die alternatieve routes.

In de volgende paragraaf wordt deze gedachte, die ook in de Kamermoties is gesuggereerd (zie par. 1.2), nader onderzocht.

4.4 Beperken extra spoorinfracapaciteit via Oldenzaal/grens

Volgens de Voorkeursbeslissing PHS moet de bestaande spoorroute tussen Elst en Oldenzaal/grens geschikt gemaakt worden voor 2 extra goederenpaden per uur en per richting.

Het is mogelijk, onder andere ter stimulering van het gebruik van de Betuweroute, om de spoorroute Elst – Oldenzaal/grens slechts geschikt te maken voor gemiddeld 1 extra goederenpad per uur en per richting. Dat zou betekenen dat de route via de IJssellijn (Arnhem – Zutphen/Deventer) geschikt wordt gemaakt voor maximaal 36 goederentreinen /etmaal ⁶.

Van de goederentreinen, die in de prognoses via Oldenzaal/grens willen rijden, heeft een deel herkomst of bestemming in de regio Amsterdam. De overige goederentreinen willen dus via de Betuweroute en de IJssellijn (Arnhem – Zutphen/Deventer) rijden. Volgens de prognoses is dat 77% (rond 2020) tot 83 % (rond 2030) van het aantal treinen die Oldenzaal/grens passeren.

In onderstaande tabel zijn de verwachte treinaantallen via de IJssellijn aangegeven.

⁶ 1 goederenpad/uur/richting is theoretisch gelijk aan 48 goederentreinen/etmaal in beide richtingen samen. Volgens standaard UIC-normen wordt voor de feitelijke capaciteit gerekend met 75% van de theoretische capaciteit, i.v.m. afstemverliezen en de onderhoudsbehoefte. 75% van 48 treinen = 36 treinen/etmaal in beide richtingen samen.

tabel 5: verwacht aantal goederentreinen/etmaal in beide richtingen samen (gemiddelde werkdag) op de NL-DU grensovergangen – NIEUWE prognose (dd 2012) ⁷						
jaar scenario	2020			2030		
	laag	midden	hoog	laag	midden	hoog
Oldenzaal/ Bad Bentheim	41	47	59	41	53	74
waarvan via de IJssellijn	32	36	46	34	43	61
Zevenaar/Emmerich (Betuweroute)	135	156	160	140	174	192
Venlo/Kaldenkirchen	21	28	74	19	31	90

Ingeval de capaciteit voor goederentreinen op de IJssellijn beperkt blijft tot 36 goederentreinen per etmaal in beide richtingen samen, dus gemiddeld 1 goederenpad per uur en per richting, kan uit de vergelijking van deze capaciteit met de vervoersvraag conform de tabel, en rekening houdend met de maximaal toelaatbare aantallen goederentreinen per grensovergang (hieronder "capaciteit" genoemd) conform tabel 4 uit par. 3.1, het volgende geconstateerd worden:

1. Onder het lage economische scenario is er zowel in 2020 als in 2030 geen probleem, want dan blijft het verwachte aantal goederentreinen onder de beschikbare capaciteit.
2. Onder het middenscenario geldt in 2020 hetzelfde. Rond 2030 is er voor 7 goederentreinen /etmaal geen capaciteit beschikbaar; desgewenst kunnen die treinen via de Betuweroute en de grensovergang Zevenaar / Emmerich rijden, want daar is in dit scenario nog restcapaciteit beschikbaar.
3. Onder het hoge economische scenario kunnen er in 2020 circa 10 goederentreinen niet hun voorkeursroute via de IJssellijn en Oldenzaal/grens volgen. Op de grensovergang Zevenaar/Emmerich is dan ook geen restcapaciteit beschikbaar, maar op de grensovergang Venlo/Kaldenkirchen nog wel. Met enige routeverschuivingen is deze situatie door de goederenvervoerders dus oplosbaar, zij het dat er daardoor maximaal 10 goederentreinen extra via de route Meteren – Boxtel – Venlo/grens zouden moeten rijden. ⁸

In 2030 kunnen er circa 25 goederentreinen niet hun voorkeursroute via de IJssellijn en Oldenzaal/grens volgen. Op de grensovergang Zevenaar /Emmerich is dan ook geen restcapaciteit beschikbaar, en op de grensovergang Venlo/Kaldenkirchen evenmin. Onder het hoge economische scenario zal er rond 2030 dus voor zo'n 25 goederentreinen/etmaal in beide richtingen samen geen spoorcapaciteit beschikbaar zijn.

Wat zijn de gevolgen van de constatering onder het hoge economische scenario (punten 4 en 5 hierboven) aan de vervoerszijde?

Als niet voor alle goederentreinen spoorcapaciteit beschikbaar is zullen niet alle spoorvervoerders, die niet hun voorkeursroute via de IJssellijn kunnen volgen, kiezen voor de route via Zevenaar/grens.

Er zijn 3 alternatieven beschikbaar:

- Omrijden via de Betuweroute en Oberhausen (of via Venlo), en de extra vervoerskosten (van circa 50 km omrijden en extra reistijd via het drukke

⁷ Deze treinaantallen zijn nog voorlopige cijfers, gedetailleerde bewerking door ProRail kan nog veranderingen geven.

⁸ Ingeval besloten zou worden om de capaciteit op de route Elst/Oldenzaal te beperken tot 1 extra goederenpad/uur/richting zal er dus op het traject Meteren – Boxtel - Venlo/grens in de berekeningen voor 2020 rekening gehouden moeten worden met de passage van circa 10 goederentreinen/etmaal extra. De verwachtingen voor 2030 behoeven niet verhoogd te worden, zoals blijkt uit het vervolg van de tekst.

Ruhrgebied) accepteren: die worden dan verwerkt in de productprijs. Deze optie is uitsluitend mogelijk indien en voor zover op de alternatieve spoorroute daarvoor nog capaciteit (fysiek en qua geluid) beschikbaar is.

- Toch rijden via Oldenzaal/grens, te bereiken via de huidige standaardroute door de Randstad en via Amersfoort, Deventer en Almelo, voor zover daarvoor capaciteit beschikbaar is; juist onder het hoge economische scenario zal er in de rest van het land echter weinig restcapaciteit beschikbaar zijn om deze route te volgen.
- Niet per spoor vervoeren: het vervoer gaat met een andere modaliteit (binnenvaart, kustvaart, al dan niet gecombineerd met spoorvervoer, of wegvervoer) of het wordt afgewikkeld via een buitenlandse haven. Zoals gebleken is in de – tegelijk met voorliggend onderzoek uitgevoerde binnenvaartstudie ⁹ is dat voor een deel van het spoorvervoer mogelijk, zij het tegen hogere kosten en met een langere vervoersduur.

4.5 Nóg verder beperken extra spoorinfracapaciteit via Oldenzaal/grens

Wat zijn de gevolgen indien de extra spoorinfracapaciteit via Oldenzaal/grens nog verder wordt beperkt, namelijk door de IJssellijn geheel *niet* geschikt te maken voor extra goederentreinen?

Uitgangspunt voor deze analyse is wederom dezelfde tabel met de verwachte aantallen goederentreinen in 2020 en 2030 onder de onderscheiden scenario's.

tabel 5: verwacht aantal goederentreinen/etmaal in beide richtingen samen (gemiddelde werkdag) op de NL-DU grensovergangen – NIEUWE prognose (dd 2012) ¹⁰						
jaar scenario	2020			2030		
	laag	midden	hoog	laag	midden	hoog
Oldenzaal/ Bad Bentheim	41	47	59	41	53	74
waarvan via de IJssellijn	32	36	46	34	43	61
Zevenaar/Emmerich (Betuweroute)	135	156	160	140	174	192
Venlo/Kaldenkirchen	21	28	74	19	31	90

Ingeval de IJssellijn *niet* geschikt wordt gemaakt voor extra goederentreinen kunnen daarover binnen het geluidplafond (en onder de aanname dat goederentreinen alsdan aanmerkelijk stiller zijn dan thans) hooguit 4 à 6 goederentreinen per etmaal in beide richtingen samen rijden.

Uit vergelijking van deze capaciteit met de vervoersvraag conform de tabel kan het volgende geconstateerd worden:

1. Onder het *lage economische scenario* kunnen er in 2020 circa 25 goederentreinen/etmaal niet via de IJssellijn rijden: voor deze treinen is er nog restcapaciteit beschikbaar via de grensovergang Zevenaar/Emmerich. Rond 2030 is er onder dit scenario voldoende restcapaciteit via deze grensovergang beschikbaar voor deze goederentreinen (namelijk 192 – 140 = 52 goederentreinen/etmaal).
2. Onder het *middenscenario* kunnen er in 2020 circa 30 goederentreinen /etmaal niet via hun voorkeursroute over de IJssellijn rijden: voor deze treinen is geen restcapaciteit beschikbaar via de grensovergang Zevenaar/Emmerich, maar nog wel via de grensovergang Venlo.

⁹ Beschikbaar via www.rijksoverheid.nl/phs en via www.prorail.nl/phs

¹⁰ Deze treinaantallen zijn nog voorlopige cijfers, gedetailleerde bewerking door ProRail kan nog veranderingen geven.

Dat zou betekenen dat op het traject Meteren – Boxtel – Venlo/grens rekening moet worden gehouden met circa 30 extra goederentreinen/etmaal in beide richtingen samen. Het is echter onwaarschijnlijk dat de goederentreinen die via Oldenzaal/grens hadden willen rijden zullen uitwijken naar Venlo/grens. Het gaat immers om vervoerstromen met herkomst / bestemming Scandinavië, Noord- en Oost-Duitsland en Polen: met dergelijke vervoerstromen via Venlo/grens rijden betekent een omweg, en tijdverlies om vervolgens door het drukbezette Ruhrgebied te komen.¹¹ Waarschijnlijker is dat de vervoerders via Emmerich/grens zullen willen rijden. In deze situatie zou de druk op extra gebruik van deze grensovergang zodanig toenemen dat de treinaantallen substantieel hoger kunnen worden dan de 160 goederentreinen/etmaal waarop de huidige procedures in Duitsland gebaseerd zijn. Dat is in strijd met de eerder geformuleerde randvoorwaarde, dat de realisatie van het 3^e spoor in Duitsland niet in gevaar gebracht mag worden (zie par. 2.2.1). Rond 2030 is er onder dit scenario grosso modo dezelfde situatie als rond 2020.

3. Onder het *hoge economische scenario* kunnen er in 2020 circa 40 goederentreinen niet via hun voorkeursroute over de IJssellijn rijden: voor deze treinen is geen restcapaciteit beschikbaar via de grensovergang Zevenaar/Emmerich, maar deels nog wel via de grensovergang Venlo (voor circa 20 goederentreinen/etmaal); zoals hierboven is aangegeven is het onwaarschijnlijk dat de uitwijk via Venlo/grens door alle goederentreinen wordt gereden. In 2030 is ook een uitwijk naar Venlo/grens niet meer mogelijk.

Onder dit scenario is zowel in 2020 als in 2030 de druk op extra gebruik van de grensovergang Zevenaar/Emmerich dus zodanig hoog dat de treinaantallen via die grensovergang substantieel hoger kunnen worden dan de 160 goederentreinen/etmaal waarop de huidige procedures in Duitsland gebaseerd zijn. Dat is in strijd met de eerder geformuleerde randvoorwaarde, dat de realisatie van het 3^e spoor in Duitsland niet in gevaar gebracht mag worden (zie par. 2.2.1).

Alles overziend zou de optie, waarbij de capaciteit voor goederenvervoer via de IJssellijn beperkt zou worden tot 0 goederenpaden per uur per richting (dus geen structureel goederenvervoer), leiden tot een zodanige vervoersdruk op de grensovergang Zevenaar/Emmerich en op het spoortraject Zevenaar/grens – Oberhausen, dat de treinaantallen op dat traject substantieel hoger kunnen worden dan de aantallen goederentreinen/etmaal waarop de huidige procedures in Duitsland gebaseerd zijn.

Dat is in strijd met de eerder geformuleerde randvoorwaarde, dat de realisatie van het 3^e spoor in Duitsland niet in gevaar gebracht mag worden (zie par. 2.2.1).

4.6 Strategische overwegingen gebruik Betuweroute in Duitsland

Nadere analyse van de geografie van de goederenstromen per spoor volgens het rapport "PHS: spoorgoederenvervoer over de Nederlands - Duitse grens (TNO, jan 2012)" levert de volgende inzichten op.

¹¹ Ingeval besloten zou worden om de capaciteit op de route Elst/Oldenzaal geheel niet te vergroten zal er op het traject Meteren – Boxtel - Venlo/grens in de berekeningen voor 2020 en 2030 onder het middenscenario dus rekening gehouden moeten worden met de passage van extra goederentreinen/etmaal. Om hoeveel goederentreinen dat gaat (maximaal 30 in 2020 en 35 in 2030) zal dan nader vastgesteld moeten worden.

1. In de prognose voor rond 2020 zijn er 10 buitenlandse regio's waarheen vanuit Nederland via de Nederlands – Duitse grens jaarlijks 1,0 mio ton of meer per spoor wordt vervoerd. Samengeteld gaat het om 67 % van alle uitgaande spoorvervoer vanuit Nederland via de grens met Duitsland (2020, middenscenario; tabel 3.1 van genoemd rapport). Van die 10 regio's is er 1 (Düsseldorf) uitsluitend via Zevenaar/grens (Betuweroute) en het traject tot Oberhausen te bereiken, en 8 regio's zijn uitsluitend via Zevenaar/grens of Venlo/grens te bereiken; 1 regio (Münster) is ook via Oldenzaal/grens bereikbaar. Bij de meesten van die regio's betreft het ook de relatief grootste groeiers sinds 2007 (figuur 3.7 van het rapport).
2. De vervoerstromen vanuit het buitenland naar Nederland via de Nederlands – Duitse grens zijn kleiner, maar het patroon is hetzelfde als bij het uitgaande vervoer: het grootste deel is alleen bereikbaar via Zevenaar/grens of Venlo/grens, de topregio Düsseldorf kan uitsluitend via Zevenaar/grens bereikt worden (tabel 3.2 in het rapport).

Van de spoorvervoerstromen over de drie Nederlands – Duitse grensovergangen zijn de vervoerstromen via Zevenaar/grens en de Duitse Betuweroute via Oberhausen naar het Ruhrgebied en verder dus relatief omvangrijk, en deze groeien relatief hard. Voor een groot deel van dat vervoer is geen alternatieve spoorroute beschikbaar dan de route via Zevenaar/grens en Oberhausen.

Een deel van deze vervoerstromen kan ook via Venlo/grens, maar de capaciteit daarvan is beperkt en de grens daarvan zal op korte termijn bereikt zijn.

Daarom is het van strategisch belang om de eindige capaciteit¹² van de Duitse Betuweroute (Emmerich – Oberhausen en verder) zo goed mogelijk te reserveren voor vervoerstromen waarvoor geen alternatieve route beschikbaar is.

¹² Zie ook par 2.2.3: uitbreiding van de Duitse spoorlijn met een 4^e spoor is onmogelijk.

5 Conclusies in relatie tot de moties van de Tweede Kamer

Na de analyse in de voorgaande hoofdstukken is het nu mogelijk om te reageren op de door de Tweede kamer ingediende moties.

5.1 Motie Sharpe, Slob, Kamerstuk 32 404, nr. 21:

verzoekt de regering alle mogelijkheden tot het maximaal benutten van de Betuweroute, inclusief onderhandelingen met Duitsland over het derde spoor bij Emmerich, aan te grijpen en gelijktijdig een actualisatie en m.e.r. uit te voeren ten aanzien van de noordoostelijke goederenrouteringsvarianten

REACTIE:

Zoals in het voorgaande is uiteengezet zijn alle mogelijkheden tot het maximaal benutten van de Betuweroute in Nederland en het aansluitende spoortraject in Duitsland aangegrepen; de realisatie van het 3^e spoor tussen Emmerich en Oberhausen is zeker gesteld.

Het onderdeel van de motie dat vraagt om een "actualisatie en m.e.r. uit te voeren ten aanzien van de noordoostelijke goederenrouteringsvarianten" wordt niet in dit rapport behandeld.

5.2 Motie Dijkma, Aptroot, Kamerstuk 32 404, nr. 22:

verzoekt de regering bij de uitvoering van het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer de Betuweroute maximaal te benutten en de maatregelen die daarvoor nodig zijn vóór 1 januari 2011 in kaart te brengen en de Kamer daarover te informeren,

REACTIE:

Zoals ook in het voorgaande is beschreven is bij de uitwerking van PHS alles op alles gezet om het gebruik van de Betuweroute te maximaliseren.

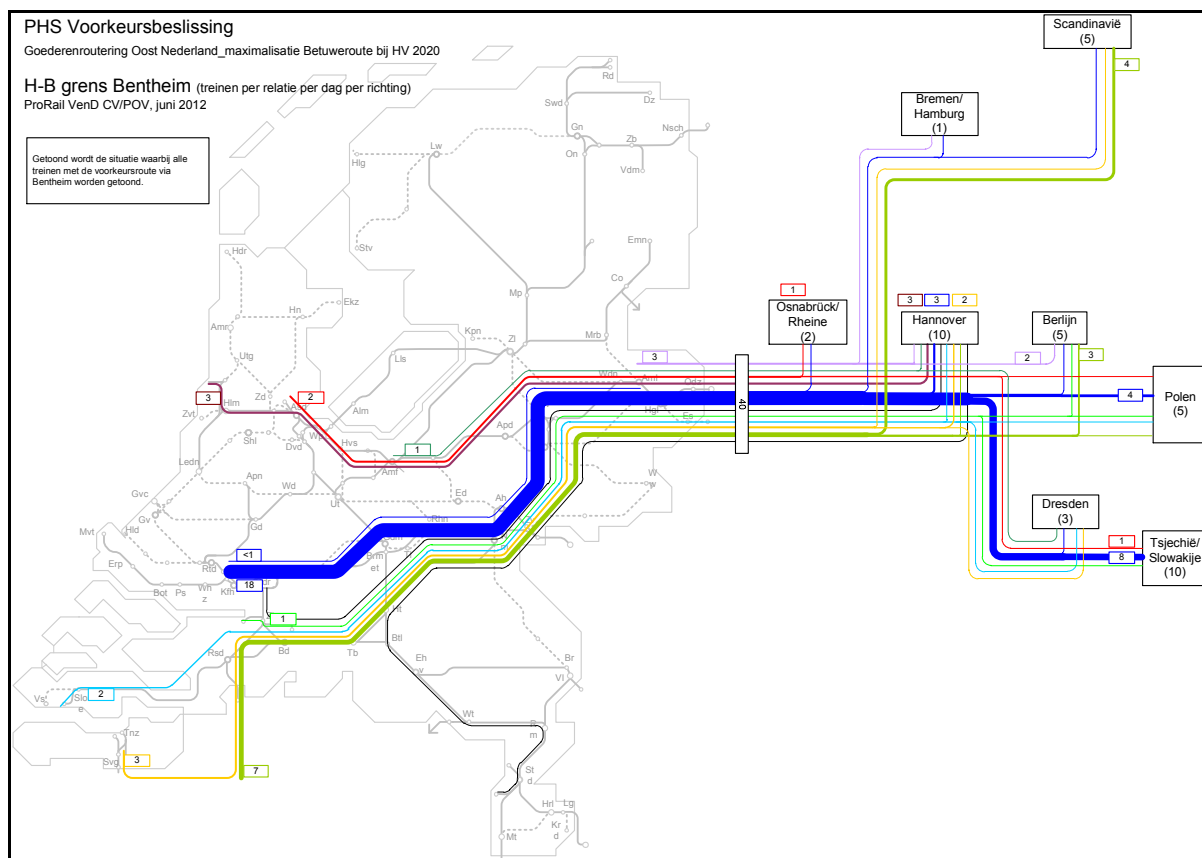
5.3 Motie de Rouwe, Aptroot, Kamerstuk 32 404, nr. 25:

verzoekt de regering in overleg met de Duitse overheden afspraken te maken om, analoog aan de oplossing van de HSL, ook de capaciteit op de route Emmerich – Noord Duitsland te verhogen, zodat meer goederentreinen via de Betuweroute naar Duitsland kunnen rijden,

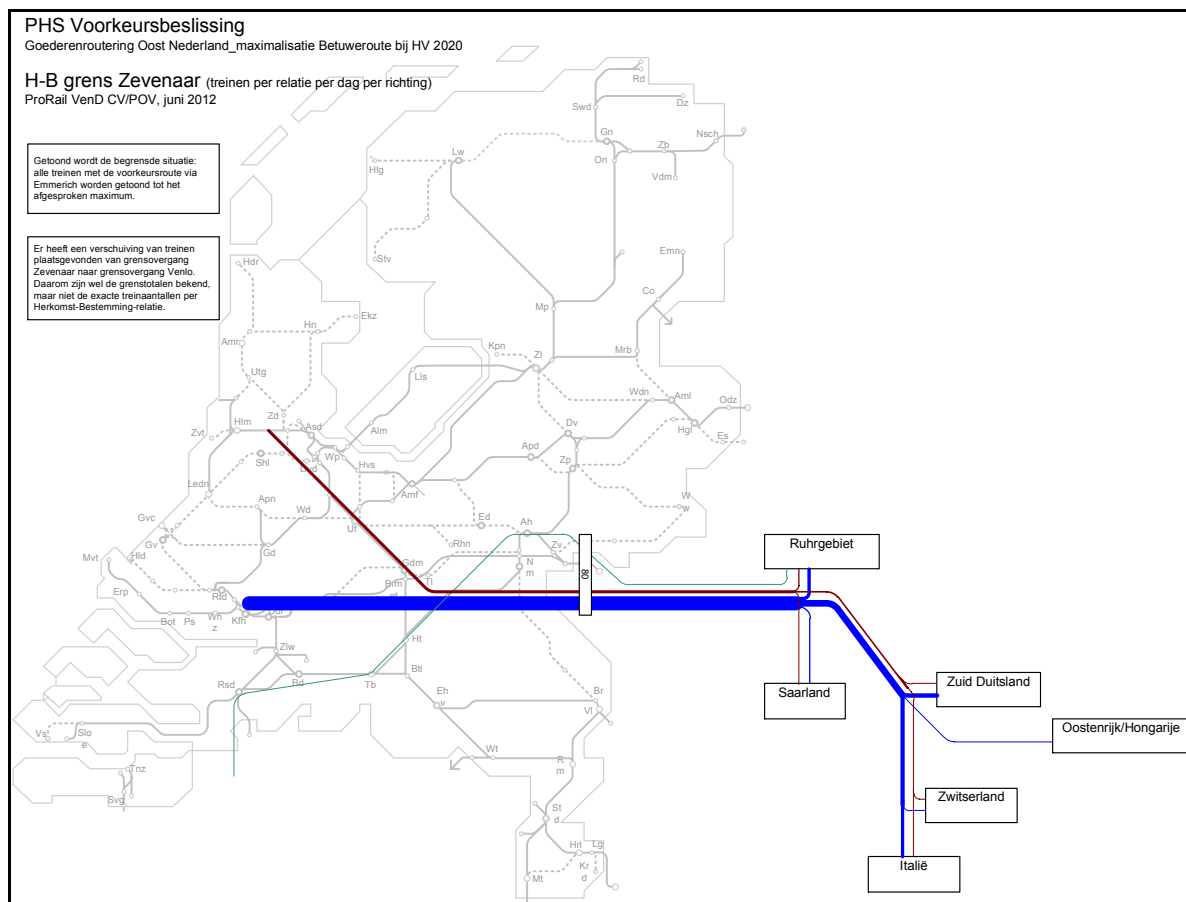
REACTIE:

De Duitse overheden bevestigen dat nog vóór 2020 in Duitsland het 3^e spoor tussen Zevenaar/grens en Oberhausen gerealiseerd zal zijn, en dat daarna verdere uitbreiding van de spoorinfrastructuur tussen Emmerich en Noord Duitsland onmogelijk is (zie par. 2.2 en de brief in bijlage B).

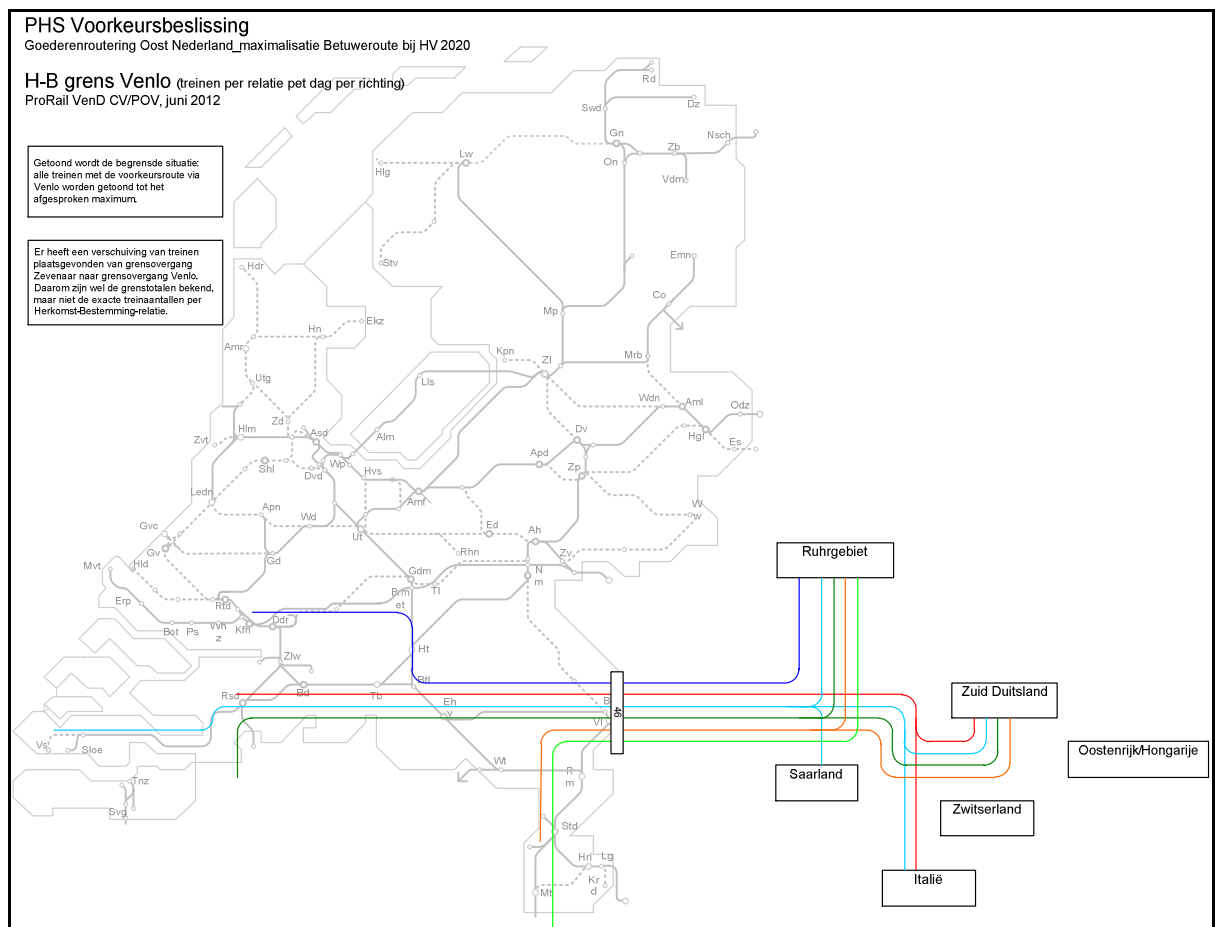
Bijlage A Herkomst / bestemming van goederentreinen via de Nederlands - Duitse grensovergangen



Figuur A-1: Herkomst/ bestemming van verwachte goederentreinen via Oldenzaal/grens (prognose conform Voorkeursbeslissing PHS van juni 2010, hoog economisch scenario; bron: ProRail)



Figuur A-2: Herkomst/ bestemming van verwachte goederentreinen via Zevenaar/grens en Oberhausen (prognose conform Voorkeursbeslissing PHS van juni 2010, hoog economisch scenario; bron: ProRail)



Figuur A-3: Herkomst/ bestemming van verwachte goederentreinen via Venlo/grens (prognose conform Voorkeursbeslissing PHS van juni 2010, hoog economisch scenario; bron: ProRail)

Bijlage B Brief van de Duitse Verkeersminister over gebruik van de Duitse
"Betuwelinie": Grenze – Emmerich - Oberhausen



Bundesministerium
für Verkehr, Bau
und Stadtentwicklung

Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung • 11030 Berlin

Frau
Melanie Schultz van Haegen-Maas Geesteranus
Ministerin für Infrastruktur und Umwelt
Königreich der Niederlande
Postbox 20901
2500 EX The Hague
Niederlande

Dr. Peter Ramsauer, MdB
Bundesminister

HAUSANSCHRIFT
Invalidenstraße 44
10115 Berlin

POSTANSCHRIFT
11030 Berlin

TEL +49 (0)30 18-300-0
FAX +49 (0)30 18-300-1920

poststelle@bmvbs.bund.de
www.bmvbs.de

Betreff: ABS Grenze D/NL - Emmerich – Oberhausen (Betuwe)

Bezug: Gespräch im BMVBS am 29.03.2012
Aktenzeichen: LA 17/519.4/145
Datum: Berlin, **19. JUNI 2012**
Seite 1 von 2

Sehr geehrte Frau Kollegin,

Melanie

Ihr Ministerium wurde durch das niederländische Parlament beauftragt zu erfragen, ob die Planungen für o.g. Ausbaustrecke auf deutscher Seite über den dreigleisigen Ausbau hinaus gehen könnten mit dem Ziel, auch den Schienenverkehr von Rotterdam und Amsterdam nach Norden und Osten aufzunehmen.

Dazu fand am 29.03.2012 ein Treffen auf Arbeitsebene statt, an dem auch die Infrastrukturbetreiber unserer beiden Länder, DB Netz AG sowie ProRail, teilgenommen haben. Daran anknüpfend möchte ich Ihnen die deutsche Sicht noch einmal darstellen:

Die ABS Grenze D/NL – Emmerich – Oberhausen (Betuwe) ist im Vordringlichen Bedarf des Bedarfsplans für die Schienenwege des Bundes mit den Ausbauzielen Kapazitätserhöhung und dreigleisiger Ausbau enthalten. Mit den Ausbaumaßnahmen sollen die prognostizierten Verkehre aus den Niederlanden Richtung Süden im Rahmen des europäischen Güterverkehrskorridors A (Rotterdam – Genua) bewältigt werden. Ein weiterer Ausbau der Strecke ist aufgrund des prognostizierten Bedarfs nicht erforderlich und aus Sicht der DB Netz AG auch technisch kaum realisierbar. Auch für einen weiteren Ausbau der Strecken im Ruhrgebiet besteht derzeit kein Bedarf.

Die Bundesregierung geht davon aus, dass zur Bewältigung des Schienengüterverkehrs aus den Niederlanden in Richtung Norden und Osten der Bypass über Bad Bentheim – Oldenzaal genutzt wird – wie in Warnemünde zwischen unseren Ländern vereinbart.





Bundesministerium
für Verkehr, Bau
und Stadtentwicklung

Seite 2 von 2

Eine Abwicklung dieser Verkehre über die Betuwe macht auch aus Perspektive der Eisenbahnverkehrsunternehmen aufgrund des deutlichen Umwegs keinen Sinn und würde zu deutlichen Verkehrsverlagerungen weg von der Schiene führen, was unseren gemeinsamen verkehrspolitischen Intentionen widerspricht. Lenkende Eingriffe in die Routensuche der Verklader sind nur sehr begrenzt durchsetzbar und daher verkehrlich nicht sinnvoll.

Insbesondere vor dem Hintergrund der laufenden Planfeststellungsverfahren zum 3. Gleis zwischen Zevenaar und Oberhausen gehe ich davon aus, dass die bilateral vereinbarte Ausbaukonzeption zur Abwicklung der Verkehre im grenzüberschreitenden Schienennetz weiterhin gültig bleibt.

Mit freundlichen Grüßen

Herzlichen Grüßen

[Handwritten signature]

